

25

# automundo

\$ 30.-  
Uruguay \$ 8.50.-

## ¿QUE SON LAS DRAG-RACES?



*Cadillac 1906 Modelo K*

# ¿QUÉ LE ACONSEJA

ES DIFÍCIL CONTESTAR  
CODEX LE BRINDA UNA SOLUCIÓN MEDITADA

## novelas juveniles

Espléndida realización en la ardua tarea de conquistar el interés —difícil de conseguir— de "esa edad desconcertante".... La que exige más tacto, paciencia y preocupación.

NOVELAS JUVENILES une con habilidad, realidad y fantasía y llama al interés juvenil. Reúne las obras consagradas en todo el mundo, con textos originales y completos. ¡Artísticas y luminosas ilustraciones a todo color, que juegan brillantemente con la palabra escrita! NOVELAS JUVENILES, LA REVISTA-LIBRO soñada por los mayorcitos...

## LEER

## A SUS HIJOS?

¡Y comienza su maravilloso desfile con el cuento más hermoso de la literatura infantil!

- Pinocho Al que le seguirán:
- Corazón
- Los viajes de Gulliver
- La vuelta al mundo en 80 días
- La isla del tesoro
- Ivanhoe
- Moby Dick
- Los caballeros del rey Arturo
- Robin Hood

# novelas juveniles

¡COLECCIONELA! ¡Ya apareció!

Y... TODOS LOS VIERNES

\$ 65.-



¡CODEX VIGILA EL CRECER DE SUS HIJOS!



## automundo



Nº 25 15 de setiembre de 1965  
Año I - EDITORIAL CODEX S. A.

### SUMARIO

- 3 Correo del lector
- 4 Cadillac 1906, modelo K
- 5 Una creación artesanal
- 6 Los constructores británicos y la nueva Fórmula 1
- 7 ¿Qué son las "drag-races"?
- 10 Cinco velocidades para un Cabriólé 1500
- 12 Marcos Juárez: TM y tierra
- 16 El peligro es mi vida (Capítulo I)
- 20 El "Grifo" de plástico
- 21 Carrera de trepada al Aconquija
- 22 Doblete para Tio Fritz!!!
- 24 Por qué vence el fenómeno Clark
- 26 Puntos débiles de los faros de yodo
- 28 Desarrollo de una gran industria
- 29 Nuerburging y la Fórmula 5
- 30 Donde se prepara la batalla
- 32 El Salón de Londres
- 33 Salón de Francfort
- 34 Le ayudamos a preparar su auto para el Gran Premio de Turismo Mejorador (3ª nota)
- 38 La bolsa del auto usado
- 39 Fundación argentina
- 40 Segundo rally de la montaña
- 40 Rincón de tuercas
- 41 Barra antivuelco: un peso útil
- 42 Crucigrama tuercas Nº 10
- 42 Accidentes: responsabilidad civil

### CORRESPONSALES EXTRANJEROS

VICENTE ALVAREZ, Estados Unidos; DIANA BARTLEY, Estados Unidos; FERRUCIO BERNABO, Italia; BERNARD CAHIER, Francia; JOHN CAMESELL, Inglaterra; GIOVANNI CANESTRINI, Italia; WILLIAM CARROL, Estados Unidos; LUCIANO CONSIGLI, Italia; ETIENNE CORNIL, Italia; GIORGIO M. COSTA, Bélgica; SERGIO FAVIA DEL CORE, Italia; ALDO FARINELLI, Italia; PAUL FRÈRE, Bélgica; MICHAEL FROSTICK, Inglaterra; JAN GAWRONSKI, Polonia; DENIS JENKINSON, Inglaterra; GIOVANNI LURANI, Italia; GIANNI MARIN, Italia; M. TANGRE, Francia; J. TAUVEL, Suecia; KURT WOERNER, Alemania; PASCAL ICKX, Bélgica; F. VARISCO, Italia.

Derechos exclusivos de las siguientes publicaciones: AUTORAMA, TORINO MOTORI, MOTOR, y MOTOR ITALIA.



### NEUMÁTICOS BARATOS

Poseo una camioneta F-100, modelo 60, rodado 6,50 x 16, a la cual desearía equipar con cubiertas especiales tipo TC usadas.

Quisiera que me informara si es posible la adquisición de dichos neumáticos y dónde podría conseguirlos. En caso de ser a un corredor al que tendría que dirigirme, rogaria me enviara la dirección de alguno de ellos. Por otra parte me agradecería conocer su opinión sobre mi proyecto.

Rubén Eduardo Bruno  
Moreno 425  
Santa Rosa (La Pampa)

Neumáticos usados de esas características, sólo se pueden lograr por amistad. Todo corredor de TC tiene cantidad de postulantes para la compra de los que deja de usar en competencia, pero que están poco menos que nuevos para el uso corriente de un coche utilitario.

Como usted quiere conocer nuestra opinión sobre su proyecto no podemos ocultarle que es bastante difundido.

### DEFECTOS, VIRTUDES Y PREGUNTAS

En mi carácter de lector y a la vez de crítico, en este caso, quiero manifestar algunas inquietudes:

a) a mí me parece que las publicaciones sobre la historia de antiguas casas o fábricas de automotores, que sólo pueden interesar a un grupo reducido de aficionados, resta espacio para comentar más ampliamente nuestro turismo deportivo, ya sea TC o TM; b) otro de los defectos que he notado es que los comentarios sobre TC hechos por Derrape, a los cuales elogio, no son continuos, sino que, por lo general, continúan en la página 32; y a uno le molesta ver interrumpida su lectura.

Además, creo que el precio es excesivo para los estudiantes; podría costar 25 pesos.

Quiero dejar sentado que estos defectos, aunque son pocos, son defec-

tos que en parte empañan sus virtudes. Desearía también que tengan a bien contestarme las siguientes preguntas:

- 1) ¿Es verdad que vuela el 4 L?
- 2) ¿Cuál es la velocidad máxima estipulada en los reglamentos para un TC?
- 3) ¿El F-100 anda mejor con una caja de velocidades de 3 o de 4 marchas?
- 4) ¿Cómo se hace para controlar un derrape?
- 5) ¿Cuántas ruedas de auxilio permite el reglamento para un TC?

Espero que por los defectos antes enunciados, esta carta no vaya a parar al tacho de basura.

Norberto Edgardo Arrip  
C. Casares 1598  
Castelar (Pcia. de Bs. Aires)

1) Si lo vuelcan, vuelca; pero ni más ni menos que cualquier otro automóvil de su tipo en un uso normal.

2) No existe en el Reglamento tal limitación de velocidad.

3) El de Rienti tiene tres; sobre características técnicas del F-100 y sus posibilidades, le sugerimos que vea AUTOMUNDO, Nº 12 (pág. 24) y Nº 21 (pág. 34 y siguientes).

4) Se debía la dirección en sentido opuesto al de la curva abordada y aplicando potencia a las ruedas motrices se restablece así el equilibrio.

5) No establece limitaciones.

### CILINDRADA

¿Qué significa un coche de 2 litros o 3 litros? Desearía saber a lo que se le denomina litro en automovilismo.

Eida J. Zechet de Müller  
San Luis 2530  
San Miguel (Bs. Aires)

La cilindrada de un motor, que se expresa en litros o en centímetros cúbicos, que es la forma equivalente, es la capacidad de un recipiente que contiene la suma del volumen de los cilindros, en el espacio comprendido entre los puntos extremos de la carrera del pistón.

Cuanto mayor sea la cilindrada, o capacidad de los cilindros, mayor será la cantidad de mezcla aire-nafta que entren en los mismos para operar en el momento de la explosión. De esto se desprende que a igualdad de otros recursos, los automóviles tienen mayor potencia a medida que aumenta su cantidad de litros o cilindros.

### TAXIMETRO

Solicito se sirva informarme si en las competencias de regularidad puede competir un taxi. Si puede actuar, ¿es en algunas carreras o en todas las de su especie?

Enzo A. Ramirez  
República de Israel 113  
San Martín (Bs. Aires)

"Se podrá intervenir con automóviles de toda clase, tipo y fuerza, inclusive club, lepto, coches apart, pick up, pero no así con camión, colectivo, taxímetros o furgones". Esta es la redacción de un artículo que es poco menos que común en los reglamentos de competencias de regularidad. Sin embargo esto no implica que cualquier club que no tenga ninguna razón de dependencia con institución rectora,

construido especialmente para el príncipe Abdullah, hijo del rey Hussein de Jordania.

EMILIOZZI



... con el motivo de consultar en qué fecha comenzarán a actuar los hermanos Dante y Torcuato Emiliozzi.

Reynaldo Vittori  
Rafaela (Santa Fe)

Dante debutó en el año 1939 al conformarse un Ford T. El binomio se formó en 1950 cuando se presentaron en Turismo de Carretera. Dante condujo en la oportunidad del debut que fue en Mar y Sierras; Torcuato lo hizo en la inmediata que fue la Vuelta de La Pampa. En ambas abandonaron.

LENTES

Esta es la segunda carta que les dirijo, pero como la revista aclara que a ustedes les es casi imposible contestar a todas las cartas a causa de la gran correspondencia que están recibiendo, espero esta justificable demora. El motivo de mi carta es sólo una pregunta.

¿Puede un corredor desempeñarse en este extraordinario deporte teniendo como uso anteojo? AUTOMUNDO N° 13 publica la foto del ganador de Le Mans, Maston Gregory, y en ella se ve al nombrado con lentes. Sinceramente me sorprende esto ya que nunca lo había visto.

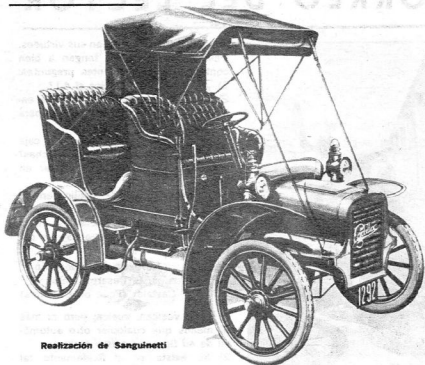
En nuestro país, ¿puede un correr cuando tiene un defecto en la vista, ya sea ojo desviado, miopía, etc.?

Eduardo Terani  
Palermo 2098 (Rosario)

No hay ninguna disposición reglamentaria de orden nacional o internacional que prohíba la intervención del corredor que usa lentes. Sin embargo, al margen del reglamento está la opinión del médico que certifica las posibilidades físicas del actuante y que podría negar su intervención si, a su entender, los cristales no alcanzan a corregir un defecto visual que atente contra el buen desempeño que requiere un deporte tan peligroso como es el automovilismo. Agradecemos a usted la confianza que depositó en este "Correo del lector" al reiterar la consulta.

¿DIBUJOS?

MI breve carta tiene como único objeto hacerles notar un defecto en vuestra publicación. En la sección CORREO DEL LECTOR he visto, con desagrado, que publicaron cuatro dibujos de automóviles enviados por sus jóvenes creadores. ¡No les parece un tanto ridículo publicar en una interesante



Realización de Sanguinetti

CADILLAC 1906  
MODELO K

Henry M. Leland, fundador de la Cadillac Company, inició su carrera profesional como ingeniero de la Brown & Sharpe, firma dedicada a la producción de herramientas. A principios de este siglo, trabajaba con Falconer en el maquinado de piezas para diversas industrias. Entre otras cosas, fabricaban motores para Ramson E. Olds, quien los montaba luego en sus Oldsmobile. Estos resultaban tan satisfactorios que Leland decidió construir un auto completo. El prototipo se terminó en 1902 pero, la nueva Cadillac Motor Car Co., no se constituyó definitivamente hasta el año siguiente. El nombre Cadillac fue adoptado por Leland en honor del científico francés Antoine de la Motte Cadillac, quien durante una expedición realizada en 1701 fundó la ciudad de Detroit.

El primer modelo estaba basado en el Oldsmobile —arquetipo de los automóviles americanos de la época— pero se adoptó un sistema de dirección diferente de la de aquél. Fuera de este detalle, la mecánica era similar y comprendía un motor monocilíndrico horizontal de 5 pulgadas de diámetro y otro tanto de carrera, que desarrollaba una potencia máxima de 6 1/2 HP. La transmisión era a cadena y su constructor aseguraba una velocidad máxima de alrededor de 35 km/h.

De 1904 en adelante, los Cadillac fueron equipados con motores más grandes, pero no se hicieron mayores modificaciones y nadie los consideraba como ejemplos del arte constructivo.

En 1905 se introdujo el motor de cuatro cilindros. El modelo era un auto de líneas convencionales al estilo europeo, con la característica distintiva de poseer un motor con cuatro cilindros separados entre sí por las camisas de refrigeración, hechas de cobre. No obstante la aparición del nuevo modelo, el Cadillac monocilíndrico siguió en producción hasta 1908.

El tipo "K", con motor de cuatro cilindros de 30 HP, fue presentado en 1906, y conservó la originalidad de líneas que, junto con la bondad de los materiales y de la ejecución, habría de mantenerse como la característica típica de los automóviles Cadillac, aun luego de la fusión de dicha compañía con la General Motors, ocurrida en 1909. Se destacan en el Cadillac "K" el diseño de su capot, muy bajo y armonioso, la curiosa carrocería de cuatro plazas, de las cuales sólo las dos delanteras están cubiertas por la capota, y la equilibrada relación de las masas. Poco después, apareció otra versión de dos plazas y de conducción interna.

Desde ese momento, el "slogan" de la Cadillac fue: "primero que todo la calidad, el precio es un factor secundario". En 1906, tres Cadillac modelo "K" fueron enviados a Londres, de donde retornaron con el "Dewar Trophy", el máximo galardón otorgado por el Royal Automobile Club de Gran Bretaña. Recordemos que la Cadillac fue la primera fábrica que introdujo el arranque eléctrico (1911) que ya en 1915 construía motores de ocho cilindros en V y que, quince años más tarde, presentó los doce en V y dieciséis en V.

pueda eliminario sin que le quede resquemor de conciencia porque el taxímetro no es un instrumento de agravio ni lleva consigo la marca de un delito. En caso de que una institución resolviera autorizar su participación deberá imposibilitar la lectura de su reloj o caídas de fichas que pueden ayudar como referencia del promedio que se está cumpliendo.

AUTOS ELECTRICOS

... me ha interesado muy especialmente la sección dedicada a "Correo del lector" ya que nos facilita el poder aprender mucho más sobre nuestros automóviles.

El motivo de mi carta no es otro que el de pedirles me aclaren una duda que tengo hace ya bastante tiempo. Mis preguntas son: ¿Cuál es la causa o causas de la no difusión de los automóviles eléctricos? ¿Cómo funcionan?

Les agradecería mucho que estas dudas quedaran aclaradas.

Della Felicitas Oliver  
Ranefagh (Bs. Aires)

El automóvil eléctrico tuvo sí difusión hasta una fecha incierta que podemos ubicar en el Centenario que fue cuando comenzó su brusca decadencia abruptada por la constante evolución técnica de los de motor a explosión.

Automóviles eléctricos hubo tantos en Buenos Aires que hasta contábamos con una compañía de taxímetros que tenía todas sus unidades iguales. También conocimos camiones, de los que el más característico, posiblemente también por ser el primero, fue el furgón de la casa Mitras.

Estos automóviles accionaban con la sola fuerza que le suministraba una cantidad de acumuladores como poco más o menos lo siguen haciendo los submarinos cuando navegan sumergidos. En la estación Retiro del F. C. G.



Land Rover eléctrico para un príncipe.

Belgrano se usan zorras eléctricas para el transporte de los equipos que responden en un todo a las características de los automóviles que ocupan su inquietud.

Factor dominante de su decadencia, que puede llamarse hoy absoluta, era el tiempo que demandaba reponer la carga que muchos pretendieron solucionar con un doble juego de múltiples acumuladores, lo que a fin de cuentas era un trastorno que podía tener otro nombre pero que se traducía siempre en incomodidad.

En AUTOMUNDO N° 4 (Rincón de tusceras, página 42) hacemos referencia a un automóvil eléctrico (versión en escala reducida del Land Rover)

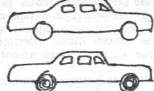


revista como AUTOMUNDO dibujos tan mal realizados? En AUTOMUNDO N° 10, por ejemplo, aparece un "TC del Futuro". Así lo llama el dibujante, que resulta evidente que desconoce en absoluto la perspectiva. En el número siguiente publicaron el dibujo de un Valiant i, que adolece de los mismos defectos. Y en el número 14, un monoplaza de Fórmula 1 que más que a un liviano y aerodinámico F1 actual, me recuerda a un velut y pesado Mecánica Nacional. Del que aparece en el número 18, prefiero no hablar; parece un auto de dibujos animados. Es de esperar que no sigan publicando dibujos tan malos.

Ricardo Rubén Fernández  
Av. Antártida Argentina s/n  
Zárate (Pcia. de Bs. As.)

• • •

Soy un ferviente admirador del automovilismo... ¿podrían publicar algunos de mis dibujos? Les quedaré muy agradecido.



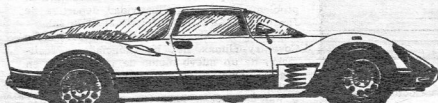
Cosas así están convirtiendo el Correo del lector, en la sección cómica de la revista. ¿Por qué no las clasifican antes de publicarlas para poder ofrecer al lector las verdaderamente interesantes?

En el número 21 se pasaron: el coeficiente mental 0,000005 de Lippi, su moto y su dibujo; el dibujo de Ricca y su tonta autodefensa, y la super idiotex de Moisa y su James Bond Car. ¿Por qué no publican cosas que interesen a todos los lectores y no dibujen tan mal hechos, que sólo satisfacen la vanidad tonta de sus autores al verlos impresos en alguna revista? Esa gente que tiene interés de figurar en algún lado y que se aprovecha del Correo del lector no le hace falta a la revista para seguir adelante como hasta ahora.

Martin Costa  
Cavia 3340  
Capital Federal

Señor Flores: tal como nos pide publicamos sus dibujos y tomamos de debida nota de su crítica, así como la del señor Ricardo Fernández. Pero le aclaramos que más del 90 % de los innumerables dibujos que recibimos diariamente son realizados por niños, adolescentes, o estudiantes con inquietudes de proyectistas. Por eso tengan ustedes la seguridad de que nuestra intención al publicarlos no ha sido satisfacer la "tonta vanidad" de nadie, sino estimular entre tanta gente joven alguna posible vocación, o algún sueño.

Además de los del señor Rubén Flores hemos recibido dibujos de Ramón H.

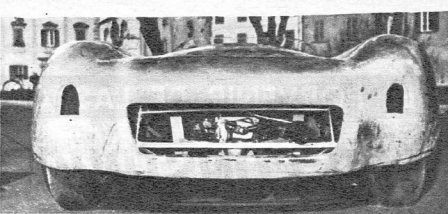


Martin Costa, Paraguay N° 4590, 4° piso "H", Capital Federal

## REPETIMOS...

...ante las numerosas cartas recibidas, donde se nos solicita el envío de números atrasados, comunicamos a los interesados que, para adquirir esos ejemplares, deben dirigirse personalmente a Distribuidora Universal, Herrera 513, Buenos Aires, en el horario de 11 a 19. También informamos a nuestros lectores que AUTOMUNDO no recibe suscripciones: la reserva de ejemplares debe tratarse al interesado directamente con su proveedor habitual.

Ferreira (Luis Serrano N° 590, Malsueño, provincia de Córdoba); Humberto Pablo Vivas (Berón de Astrada N° 6761, Depto. 2, Capital Federal); un chasis adaptable a Fórmula 3, de Raúl Zelaya (Bermúdez N° 2651, 2° "C", Capital Federal); cuatro croquis de Julio Osvaldo López (San Lorenzo N° 3376, Olavarría, Buenos Aires), un modelo deportivo de Tullio E. Toledo (Garibaldi N° 1309, San Fernando, Buenos Aires); un nuevo TC Ford, de Roberto J. Hernández (Araujo N° 379, Capital Federal); otro dibujo remitido por la señora Sally B. de Fondado (Vilela N° 2690, Capital Federal); un moderno TC de Enrique Julio Bosser (h.) (Chacabuco N° 871, ciudad de Santa Fe); un Chevrolet 400 enviado por Luciano Guazzaroni (Paraguay N° 309, Junín, Buenos Aires); una reproducción del "Chevuit" realizada por Jorge Oscar Rodríguez (Calle I, Gotzudo s/n, Roque Pérez, Buenos Aires); una magnífica acera para un Gran Turismo de Alberto N. Cimoiai (Marcos Paz N° 6999, Rosario, Santa Fe); dos TC dibujados por Miguel Angel Abella (Montegaudino N° 888, San Miguel de Tucumán); el "Torpedo 2000" de Carlos A. Zecca (Baltastro N° 90, Remedios de Escalada, Buenos Aires); el BMW 2000 Spider que nos remitió Néstor Alberto Lares (Barrio Obrero Mordán, Casa N° 32, Mordán, Buenos Aires); un TC Chevrolet 400 de Juan C. Irigary (San Lorenzo N° 249, Venado Tuerto); el de Guillermo Ichozo (N. P. Luzzano N° 939, Gral. Las Heras, Buenos Aires); de Osvaldo R. Villedary (Líñez N° 86, Godoy Cruz, Mendoza); el TC dibujado por J. Daniel Habegger (Guaqueyuché N° 4144, Capital Federal); el de Ricardo Luis Benítez (h.) (Cecilia N° 244, Capital Federal); los tres dibujos de Ezio Ceretto (Byron N° 2302, José Mármol, Buenos Aires); el de Mario Quadri (Avenida Belgrano N° 847, Carcaraña, Santa Fe); el de Carlos A. Ponce (Laprida N° 168, ciudad de Mendoza); y el de Juan Luis Vigin (Willemavea N° 1016, Capital Federal). Como es natural nos resulta imposible complacer a tantos lectores publicando, como ellos nos piden, sus dibujos. Por eso, entre todos los recibidos, escogimos el que juzgamos de mayor interés.



Parte trasera, tipo "cola trunca", del "1000 Sport" de Pasqualetti.

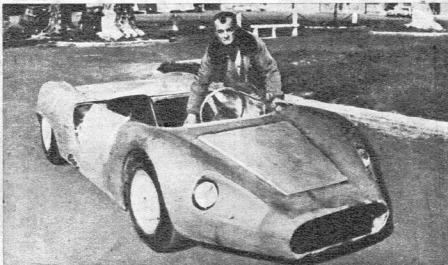
## UNA CREACIÓN ARTESANAL

Luego de un año de trabajo, el artesano Oreste Pasqualetti, de la ciudad de Pisa, Italia, bien conocido por sus actividades como preparador y por haber construido hace algunos años dos modelos equipados con motores BMW, completó la realización de un automóvil sport de 1.000 cc. de cilindrada. Se trata de una creación estríctamente artesanal, pero si bien se ha cuidado el costo de producción al máximo, cuenta con soluciones técnicas sumamente interesantes. El chasis es del tipo "jaula", construido con caños de acero de distintos diámetros, formando un complejo rígido e indeformable. La suspensión delantera es a cuadrilátero deformable, con elásticos y amortiguadores ubicados en la parte media; la trasera es también a cuadrilátero deformable con un brazo de empuje superior y dos laterales. El motor es el del Simca 1.000, para el cual Pasqualetti ha realizado una nueva tapa de cilindros adoptando dos colectores de admisión fundidos en aleación liviana y dos carburadores Weber de doble cuerpo. La relación de compresión se elevó a 10,5:1 y la potencia se incrementó notablemente, manteniendo una curva óptima a bajos regímenes. Los otros datos relativos al motor —régimen y potencia máxima— serán dados a conocer una vez que la máquina haya sido puesta a punto definitivamente. La traza de cambios elegida es la del Fiat 750, por su bajo costo de mantenimiento. La colocación del motor en la parte posterior con el radiador de agua situado en la trompa, permitió lograr una buena distribución del peso. El modelo terminado, con una carrocería de chapa de aluminio que fue realizada por el mismo artesano, pesa apenas 390 kg.

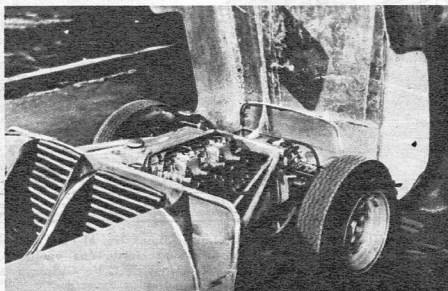
Los frenos son a disco en las ruedas delanteras y a tambor en las traseras. Las ruedas de aleación liviana, utilizan neumáticos Dunlop 5,60 x 13 atrás y 5,50 x 13 adelante.

La carrocería, sumamente estilizada, nos recuerda por su parte frontal al Fiat 1500 de Ghia.

El debut del nuevo "1.000 Sport" tendrá lugar en ocasión de la próxima competencia de Saline-Volterra, en la que será conducido por su constructor.



Oreste Pasqualetti junto a su nueva creación, durante los primeros ensayos. La parte posterior de la carrocería se levanta, dejando al descubierto el motor.



## LOS CONSTRUCTORES BRITÁNICOS Y LA NUEVA FÓRMULA 1



Jim Clark, al volante de un Lotus-Climax con el cual efectuó por primera vez en la historia del circuito de Spa-Francorchamps, una vuelta a una velocidad de 160 Km/h. Después de las declaraciones de Colin Chapman, a Clark se le presenta el problema de su próxima actividad deportiva.

SE ha iniciado la batalla para dar más vida al deporte automovilístico cuando se anuncia la nueva Fórmula 1, en el próximo año. Se trata de un problema grave porque, hasta ahora, sólo dos constructores han declarado que desean participar, igualmente, en las carreras:

Ferrari y la BRM. Tanto Enzo Ferrari como Sir Alfred Owen, el millonario que apoya a la BRM, trabajan en los motores de tres litros proyectados para la nueva Fórmula. La Honda japonesa, la única casa, aparte de ellos, que ha demostrado algún interés en la nueva fórmula, tiene en estudio, según se cree, un motor de 32 cilindros, y hasta se afirma que el mismo motor se encuentra ya en la fase de pruebas.

La Coventry-Climax, que en los campeonatos de los últimos años ha equipado con sus motores más autos victoriosos que las dos otras casas juntas, ha declarado categóricamente que no va a construir más motores de carrera, después de este año. La Cosworth Engineering, que ha obtenido muchos éxitos en las carreras de la Fórmula 2, ha ofrecido proyectar un motor para la nueva fórmula, si cuenta con la ayuda suficiente, pero como eso puede significar un gasto superior a las 250.000 libras esterlinas, es poco probable que alguien quiera afrontar ese esfuerzo financiero.

La BRM ha tenido un gesto generoso para mantener con vida al deporte. En una declaración de Sir Alfred Owen (AUTOMUNDO N° 21, pág. 32), ha ofrecido vender los motores de la Fórmula 1 a los equipos británicos que participan en las carreras: Lotus, Cooper y Brabham "a precios prácticamente de fábrica" y con prestaciones garantidas.

Pero la Lotus, la Cooper y la Brabham piensan, naturalmente, que es muy difícil que un equipo rival, que ha gastado tanto dinero, les ofrezca motores capaces de hacerle una seria competencia. Por tanto han dispuesto un programa para la nueva fórmula de motores de 3,4 litros y de no más de ocho cilindros; o, alternativamente, de 3,5 litros, pero sin pasar de los 12 cilindros.

Esta cilindrada mayor (con respecto a la fórmula de tres litros) es, por lo visto, un "beneficio" limitado en relación con el número de cilindros. Porque, entre otras cosas, de acuerdo con el reglamento internacional vigente, no se pueden hacer modificaciones en las Fórmulas de carreras si no se hace con un preaviso de, por lo menos, dos años, así que ha habido que descartar, necesariamente, esa posibilidad.

Por eso, parece ser que las tres pequeñas casas inglesas, que han ganado, acumulativamente, el mayor número de campeonatos en los últimos diez años, tendrán que aceptar los motores de la BRM o quedar fuera de las carreras.

En ese caso, las inversiones que ascienden a muchos millones de libras esterlinas, destinadas a los equipos, circuitos de carrera e instalaciones para los espectadores, se habrán perdido por completo; y un deporte que, probablemente, es uno de los más puros que existen hoy y que cuenta con el apoyo de más de 300.000 espectadores en cualquiera de sus manifestaciones, degenerará, como ya ha ocurrido en EE.UU., en la forma glorificada de "stock car racing".

Precisamente hace unos días, Colin Chapman, el creador del Lotus, ha anunciado que su equipo se retirará de las carreras a fines de la presente temporada porque no tiene motores adecuados para participar en las competiciones de la nueva Fórmula 1 que entrará en vigor a comienzos del próximo año. Y eso presentará el problema de la futura actividad deportiva de Jim Clark (AUTOMUNDO N° 21, pág. 33).

Debemos citar ahora el "hermoso gesto" de la Coventry-Climax, que ha anunciado la realización de un nuevo motor de 16 cilindros, en cuatro cilindros simples, destinados, tres de ellos, a los equipos de la Lotus, la Brabham y la Cooper, y uno, reservado para ulteriores desarrollos.



*Un singular deporte automovilístico  
en los Estados Unidos*

# ¿QUÉ SON LAS "DRAG-RACES"?

EN Indiana, más de 6.000 conductores y mecánicos han trabajado en cerca de 1.500 vehículos

automotores, preparados especialmente e inscritos en el festival de la velocidad que ha durado

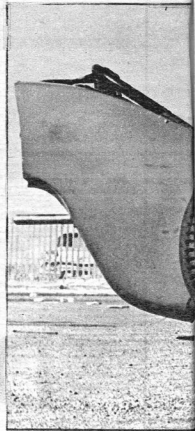
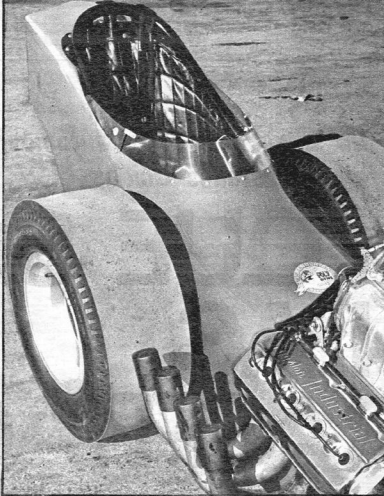
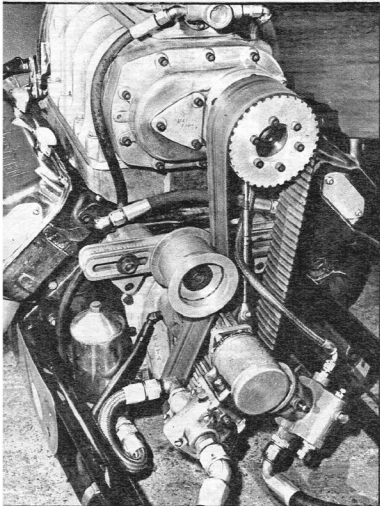
cuatro días y atraído a 100.000 espectadores. Se trata de la 11ª carrera nacional anual, organizada

por nuestro  
corresponsal

**WILLIAM CARROLL**



He aquí cómo se presenta una típica pista americana de drag-race. A la doble distancia de la recta de la carrera hay tribunas para los espectadores y, a la derecha de ellas, zonas para estacionamiento. La torre de control está en el centro de la pista detrás de la línea de partida.



El puesto del piloto de un dragster está rodeado de una barra para la protección del mismo en caso de vuelcos. Los grandes neumáticos (llamados "drag slicks") se fabrican con gomas especiales que garantizan máxima adherencia al suelo.

El aparato motor de un dragster: en el motor Chrysler hay un supercompresor tipo Rootes, accionado por medio de una correa de transmisión. La misma correa acciona también la bomba del agua y la del carburante. En el dragster no existe radiador, porque el agua pasa por los tubos del bastidor del auto.



Ruedas de vehículos automotores con baja resistencia al rodamiento se emplean para el tren anterior de los "dragsters". No hay muelles y el dispositivo del volante es sencillo, porque no efectúa más que un control limitado de la dirección. El eje tubular delantero ha sido adoptado para reducir el peso de todo el medio.

## ¿QUÉ SON LAS "DRAG-RACES"?

ESTRATEGIA  
 INNOVACIONES  
 EMERSON MALLIN

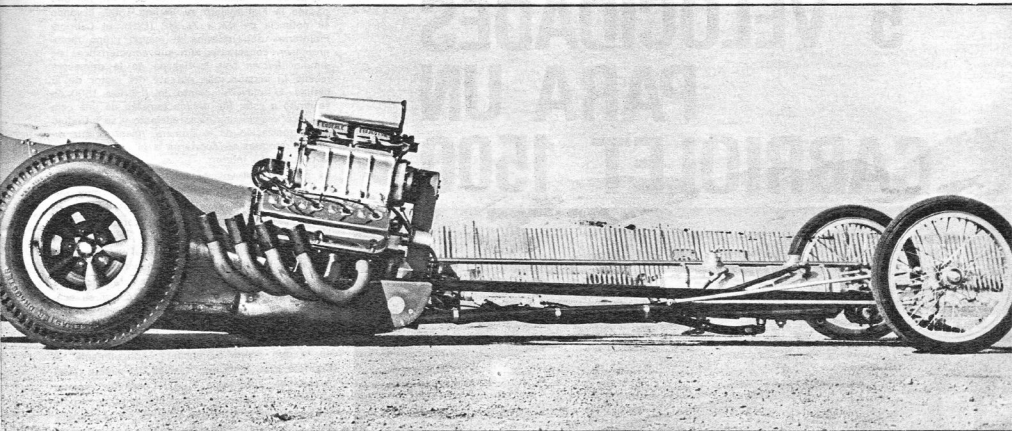
por la Asociación Nacional "Hot Rod", o sea la principal carrera de dragsters que se realiza en los Estados Unidos.

Desde hace unos diez años, cuando se organizó la primera competencia de esta clase, como verdadera confrontación deportiva, esta moderna forma de pasatiempo automovilístico para aficionados y profesionales se ha convertido en uno de los deportes americanos más importantes. Durante 1964 más de 4 millones de espectadores han asistido a cerca de 3.000 carreras de dragsters, en las cuales 250.000 competidores han recorrido dos millones de millas en conjunto, a razón de un cuarto de milla cada uno.

Para atraer la atención de los espectadores, que en general no se interesan por la velocidad, cada uno de esos autos, tiene un nombre especial, como los caballos de carrera. Entre los drags que más se destacan ahora podemos citar: "La valija de mamá", "Roedor", "Ardiente Pancho", "Rata de Pantano", "Hidrofobia", "Cabra que Marcha", etc.

Pero en una drag-race (carrera de drags) hay algo más que los espectadores, los autos veloces y las rectas de asfalto.





El campeón de los Fuel Dragster de 1964, Jack Williams, ha conquistado su título con este extraño vehículo, denominado "Crosley Swan" ("el cigno que atraviesa la pradera"). Su velocidad fue de 320 km/h.

El deporte se inicia cuando dos autos, seleccionados de modo que posean las mismas cualidades, se alinean en el punto de partida, llevados por los comisarios de carrera. Cada uno de los autos es "observado" con el rayo de un ojo electrónico colocado en un aparato especial. Si un conductor trata de colocarse un poco más adelante para obtener una pequeña ventaja, las ruedas delanteras de su auto cierran un circuito eléctrico y el starter queda inmediatamente advertido al encenderse una luz roja. El auto culpable tendrá que retroceder a su lugar.

Una vez que los autos están preparados, el starter enciende lo que se ha dado en llamar "Árbol de Navidad", o sea un alto cablete vertical (de cerca de 2,5 m de altura) en el cual están colocadas, verticalmente, dos filas de lámparas. Las cinco lámparas de más arriba son amarillas, la sexta, verde, y la séptima y última tiene un color rojo. Cuando se encienden las lámparas amarillas los conductores quedan avisados de que faltan exactamente dos segundos para la partida, y un segundo y medio cuando las lámparas, de la dos a la cinco, destellan sucesivamente. Por lo tan-

to, los mismos conductores pueden llevar al régimen deseado los motores de sus autos, antes de la partida.

Entre ambas filas de lámparas se enciende la luz verde en el mismo instante, de modo que los dos conductores tienen idénticas posibilidades. Si uno u otro, sin embargo, partieran antes del momento, se encendería la luz roja del "Árbol" y el competidor culpable sería descalificado, mientras que el otro ganaría la carrera aunque (como ya ha pasado), empujara a mano su auto durante el cuarto de milla entero, hasta la meta final. Apenas se inicia la carrera, las ruedas delanteras de los autos ponen en marcha (por medio de un circuito de células fotoeléctricas) el primer cronómetro, mientras un segundo cronómetro entra en funciones en el instante en que las ruedas delanteras del auto que va delante alcanzan el punto preestablecido, exactamente a 1.254 pies (cerca de 382, 21 m) de la línea de partida. Un tercer dispositivo, colocado a 1.320 pies de la línea de partida (unos 402,33 m, o sea un cuarto de milla) cierra el cronómetro que había entrado en función en el momento de la partida de los dos autos. Este cronómetro marca el

tiempo exacto empleado por el auto que llegó primero, en recorrer la distancia fijada. Un cuarto y último dispositivo, colocado a unos 20 m después del límite del cuarto de milla, marca el tiempo del auto más veloz en una distancia de 40 metros, accionando el segundo cronómetro (colocado a 1.254 pies).

Cuando un anunciador comunica en la pista "el vencedor ha marcado un tiempo de 8,49 con una media de 296,368 km/h", eso significa que los cronómetros de la línea de partida y del cuarto de milla indican que el auto ha empleado 8,49 para recorrer, con arranque en frío, el cuarto de milla del recorrido. La cifra relativa a la velocidad en km/h procede del cronómetro colocado en la línea de la meta e indica la velocidad del auto vencedor. (Los cronómetros empleados tienen una precisión de un diezmilésimo de segundo).

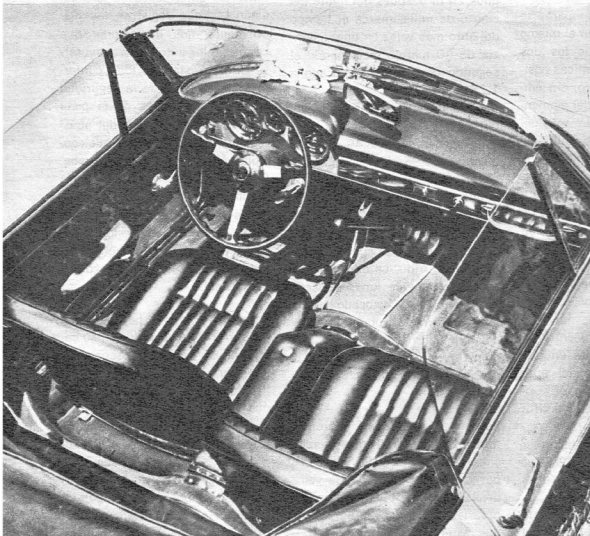
Se notará que hay una diferencia de 0,115 segundos entre la velocidad máxima de 160,14 millas por hora del dragster más veloz de 1956 y la de 201,34 millas horarias (cerca de 322 km/h) del que ostenta el récord de 1964. Se trata de una vigésima parte de lo que se empleaba en batir las

pestañas, pero significa una diferencia de 41 millas (cerca de 65 km).

Entre las autoridades de la pista están las que registran las inscripciones, los inspectores que controlan los autos para asegurarse de que están en todo conformes a las reglas de la seguridad y a los reglamentos de la pista misma, los encargados del abastecimiento, y los starters, que controlan el desarrollo de la prueba. Como en otras formas de deporte automovilístico, los autos vencedores deben ser sometidos al control e inspección de los motores antes de que sean homologados los resultados y concedidos los premios.

Para que los autos participen en las carreras de acuerdo con su categoría, se han fijado separaciones por clases, hechas por la "National Hot Rod Association", que preside la organización de las carreras. Los stock-cars construidos en Detroit, y los autos deportivos, se clasifican según la relación peso-potencia: los autos de competiciones, construidos en su mayor parte especialmente para las drag-races se clasifican por complejas relaciones de peso y cilindrada del motor.

# 5 VELOCIDADES PARA UN CABRIOLET 1500



El volante, ligeramente inclinado sobre la horizontal, asegura una posición de manejo cómoda y segura.

Quando en ocasión del Salón de Turin del año pasado la Fiat mejoró su Berlina 1500, llevando su potencia de 67 a 75 HP (DIN), el Cabriólet Pininfarina que utilizaba el mismo grupo motor-propulsor, conservaba aún sus características de antaño. Recién con la llegada de la primavera recibió la versión más potente del motor de la berlina. El rejuvenecimiento del Cabriólet 1500 no se limitó a esto; fue dotado también de una caja de cinco velocidades hacia adelante y se introdujo la sincronización de la primera, mientras que diversos retoques se aportaron a la carrocería y a la terminación interior.

La posición del volante fue modificada, bajando la columna de dirección (modificación muy útil para los conductores de pequeña talla), pero como fue necesario adoptar dos juntas cardánicas para poder dividirla en tres secciones, el número de elementos de la transmisión entre el volante y las ruedas asciende a nada menos que nueve, lo que mantiene las poco favorables características de una dirección que nunca se destacó por su suavidad. En general, el coche ha mantenido su fisonomía, y es solamente en la adaptación de su nueva transmisión a un motor mucho más potente en lo que reside su encanto. Antiguamente, el Cabriólet 1500 tenía una relación del puente trasero relativamente larga, que le permitía explotar en velocidad pura su coeficiente aerodinámico ligeramente más favorable que el de la Berlina, pero cuando el motor más potente hizo su aparición en esta última el otoño pasado, la Berlina se convirtió en el modelo más "alerta" de toda la línea, con una velocidad máxima casi igual a la del Cabriólet. Con la introducción de la caja de cinco velocidades, se cambiaron los papeles: no sólo el Cabriólet es ahora el más veloz —con una velocidad máxima de 164 kilómetros por hora, es decir, 10 kilómetros por hora más que la Berlina— sino que por su neta superioridad en aceleración, sus performances merecen ser consideradas al nivel de las de un auto "de temperamento". Para lograrlo, los técnicos de la Fiat recurrieron a un puente más corto (el mismo que el de la Berlina), pero como lo indica la tabla que adjuntamos, recién a partir de los 90-95 kilómetros por hora en tercera, la caja de cinco velocidades presenta una superioridad tangible:

Desmultiplicación total de las relaciones (1)	Cabriólet Fiat 1500, 5 velocidades	4 velocidades
Cupla cónica .....	4,1	3,9
I .....	13,3	13,2
II .....	8,16	8,14
III .....	5,78	5,37
IV .....	4,1	3,9
V .....	3,54	—

La potencia disponible es impresionante —lo que se comprueba claramente en la confrontación de los tiempos de aceleración más allá de los 100 kilómetros por hora.

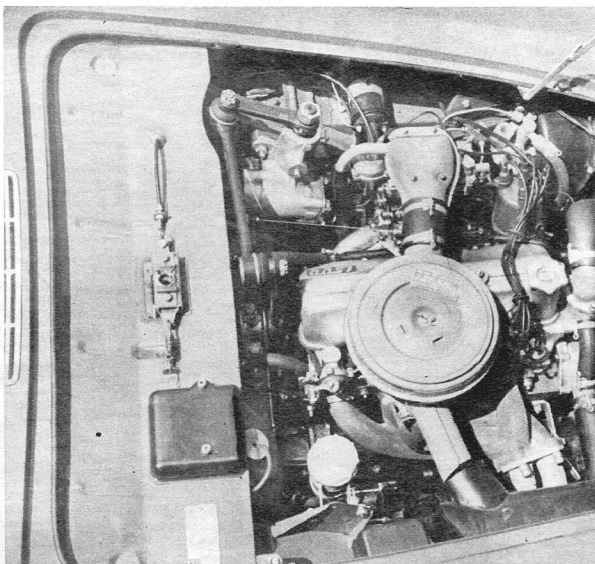
Tiempos de aceleración	Cabriólet Fiat 1500, 5 velocidades	4 velocidades
0 - 60 km/h .....	5'3"	6'2"
0 - 80 km/h .....	8'8"	10'6"
0 - 100 km/h .....	13'3"	16'2"
0 - 120 km/h .....	19'4"	23'2"
0 - 140 km/h .....	29'3"	37'6"
1 km con partida detenida .....	34'6"	36'6"

La conducción del auto, que es uno de los pocos cuatro cilindros en línea en los que una excepcional ductilidad de marcha no impide que la tracción siga siendo vigorosa aun a regímenes muy superiores al de potencia máxima (5.400 rpm), resulta muy agradable. En las relaciones



intermedias el auto "monta" fácilmente las 6.000 rpm, lo que le permite alcanzar en cuarta casi 160 kilómetros por hora. La quinta, que es sobremultiplicada, resulta una marcha de uso corriente, ya que por encontrarse muy cerca de la toma directa (cuando se llega a las 6.000 rpm en esta última, el pasaje a la quinta provoca un descenso de régimen de apenas 800 rpm) comienza a prestar sus servicios desde los 80 kilómetros por hora. A pesar de sus performances netamente superiores, el Cabriolé de cinco velocidades es apenas un poco más "goloso": anteriormente, difícil era consumir más de 11 litros cada 100 kilómetros, con el modelo actual, el consumo se eleva a 12,8 litros cada 100 kilómetros, lo que resulta muy razonable si se tiene en cuenta las performances superiores de que se dispone. Debemos señalar también que la mayor potencia del motor no ha influido el comportamiento rutero: por su carácter netamente subvirante (muy de nuestro gusto) el coche presenta una estabilidad que nos pone al abrigo de toda sorpresa desagradable, y aun en los peores pavimentos los pequeños movimientos del tren trasero no presentan auténticos problemas de conducción. En cuanto a los frenos (a discos en las ruedas delanteras y con comando asistido) constituyen una realización ejemplar en su género y difícilmente podríamos desear una instalación de una progresividad y resistencia superiores. No puede decirse lo mismo del comando de la caja de velocidades. La selección de las marchas no tiene ni la sensibilidad ni la precisión que es dable esperar de una caja de un modelo de esta categoría, y fuera de la quinta, que es la única que dispone de una sincronización Porsche, las otras relaciones no tienen una sincronización suficientemente rápida (Borg Warner) que permita explotar al máximo un motor que acelera gallardamente hasta las 6.000 rpm. Este defecto merece ser reconsiderado, ya que sin tener todas las características típicas de un modelo sport, el Cabriolé Fiat 1500 ofrece, teniendo en cuenta su precio, un conjunto de cualidades sumamente atractivas.

Etienne Cornil



El dúctil y potente motor del Cabriolé Fiat 1500 es uno de los pocos cuatro cilindros en línea con "espíritu deportivo".

**frene... mire... compre!** 35-2345



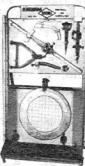
**PIZZONI y Cia.**  
RIVADAVIA 10202 - Tel. 64-1828

distribuidor exclusivo de **CAÑOSSILEN (MR)**  
GRAN TURISMO - ABARTH  
REPUESTOS Y ACCESORIOS EN GENERAL **COLOCACION**

**ALINEADORA PORTATIL DE DIRECCIONES**  
**MINI - 100**

MAXIMA PRECISION  
NO NECESITA FOSA  
PARA TODAS LAS TROCHAS  
FINANCIACION

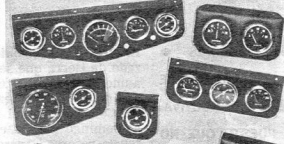
**AUTOLANDIA S. R. L.**  
Av. MAIPU 2170/74  
T. E. 781-4511/2184  
OLIVOS  
Pob. Bs. As.  
ESTOMBA 2490  
(Esq. MONROE)  
T. E. 81-1869  
CAPITAL



Auto Radio **MOTORVOX**, ofrece su modelo "SPECIAL" con notables adelantos técnicos, entre los cuales se cuenta, la eliminación de ruidos parásitos provenientes de la ignición, sin necesidad de supresores adicionales.



**DIALTECHNIA S.C.**  
Vieytes 1433/37,  
Tel. 21-6878 y 21-2932, Cap. Fed.



**DYNA ROTOR**

Primera Casa Argentina para el Automovilismo Deportivo.  
Rivadavia 12180, T. E. 631-4599 - Ciudadela (a 4 cuadras) Gral. Paz  
Tableros especiales para todo tipo de automóvil e instrumental. Próximamente: Tablero 1093 para la aplicación del Cuarta revoluciones en la guantera del Renault. Instrumental completo, Cuarta revoluciones, Vacuómetro, Presión Bomba de Nafta, etc. Todo tipo de accesorios para el automovilismo deportivo. Equipos especiales. Mocasines especiales "Grand Prix". Coches fórmula "Mini junior". En facilidades.



**DEFENSAS ESTAMPADAS** para Rambler, Valiant, Chevrolet, Renault, etc. Solicite presupuesto. Colocación en el auto. Envíos al interior. **FABRICANTES: FAC Soc. en Com. por Acc.**, Alsina 2795, esq. Jujuy, Tel. 97-322, Bs. As. Auto Radios, Antenas Eléctricas, Faros Helió, Aros de Rueda "Decor", Bujías, Relojos y la famosa Funda Anatómica marca FAC. y por supuesto también cinturones de Seguridad marca SALVEK.

**CUBRE ALFOMBRAS PLASTIFICADAS Y EN GOMA**



VALIANT - FALCON - FIAT  
CHEVROLET - RAMBLER  
PEUGEOT.

Av. COBOS 1086 - T. E. 52-7235 - Buenos Aires

**REPUESTOS Y ACCESORIOS DE GOMA**  
**ROUTE 66**

ALFOMBRAS DE TODAS LAS MARCAS Y MODELOS. BUJÍAS, CORREAS, MANCHONES, CÁRROS, BURLETES, PERFILES, SOPORTES, UN MUNDO DE GOMA. PRECIO OFERTA.

**ALFONSO VEGA**

con taller en Avda. Santa Fe 4520, Tel. 772-6665, presenta sus LEVAS ESPECIALES de distribuidores para preparar motores Fiat 1500, 750, 600, Isard 1204, Peugeot 403-404, Valiant 1, II, III, Chevrolet 400 y otros. Aumenta considerablemente pique y velocidad, permitiendo aplicarse en motores estándar, turismo mejorada y otras competencias.



La firma **MAURICIO VITIS** y Cia. S. R. L. Presenta su línea de ASIENTOS especiales, modelos GRAN TURISMO, TURISMO CARRETERA y SPORT. Fabricados con interiores de espuma de goma, son anatómicamente adaptables a todo físico. Pueden verse en **MAURICIO VITIS** y Cia. S. R. L., Dr. Adolfo Birkman 1378/79 (antes San Blas), alt. Av. San Martín 2709 Teléfono 59-3825, Buenos Aires

Novedoso **LLAVERO MEDIDOR DE PRESION** de neumáticos, desde 10 a 40 libras. De nylon, funcionamiento perfecto y se garantiza por un año. Llave grabado en colores la marca de preferencia de su coche y es ideal para regalar.



Distribuidor **REPAC S. R. L.**, Darwin 28 - T. E. 55-3110.



## MARCOS JUÁREZ:

# TM Y

**BELMORE Y SU LOTUS CORTINA SE VIERON EN APURÓS • PEDERABORDE DEMOSTRÓ QUE LA SUPREMACIA MECANICA PUEDE NO SER INVULNERABLE FRENTE A LA CAPACIDAD CONDUCTIVA, LUCHANDO HASTA EL FINAL POR UN PRIMER PUESTO QUE NO LOGRÓ • LOS "1093" NO PUDIERON CON GRADASSI Y RIVAS • GALLO GANÓ TRANQUILAMENTE, MIENTRAS "KLEAR" Y FERREA PELEABAN RABIOSAMENTE UN SEGUNDO PUESTO.**

El circuito Calchaquí es un trazado de tierra que se encuentra a unos doce kilómetros de la ciudad de Marcos Juárez, provincia de Córdoba. En él se disputó el domingo pasado esta competencia reservada para máquinas de Turismo Mejorado, que contó con la presencia de varias figuras destacadas de esta categoría. La pista es algo así como Indianápolis pequeña. Dos rectas mayores y dos más cortas forman una especie de rectángulo, al que cierran cuatro curvas similares que constituyen los vértices. Características principales: sencilla, veloz y por sobre todo, tierra, mucha tierra.

Esto último contribuyó a dar espectacularidad a la competencia. Indudablemente, las carreras disputadas en el circuito ofrecen al público un espectáculo más interesante, al permitirle observar en cada instante la actuación de los corredores. Si además es de tierra, el "show" resulta completo.

Las máquinas fueron divididas en las tres categorías usuales: hasta 700 cc, de 701 a 1.150 cc y de 1.151 a 1.600 cc, que cum-

plieron respectivamente 20, 25 y 30 vueltas al circuito de dos mil metros de extensión.

Y el "Gallo" cantó solo...

Ya en las pruebas de clasificación realizadas el día sábado, Gallo demostró que él y su máquina estaban "en estado". Su marca de 1'15" 2/10 superaba en apenas 5/10 de segundo a la del Isard de O'Connor, lo que nos hizo concebir la esperanza de ver al día siguiente una lucha pareja entre ambos, pero no fue así. Los De Carlo volvieron a ser imbatibles entre los "pequeños". De las tres máquinas Isard que cruzaron la línea de largada, la mejor clasificada fue la de Ismael Petrabissi que se ubicó en cuarto lugar.

Por el primer puesto no hubo lucha: desde el comienzo, Gallo encabezó cómodamente el lote de competidores y al cabo de veinte circuitos, 19 segundos y 6/10 lo protegían de la tenaz ofensiva de "Klear" y Carlos Ferrea. Estos, por su parte, parecían correr atados por una

### CLASIFICACIÓN GENERAL

#### Categoría hasta 700 cc (20 vueltas)

- 1º) Gallo, con De Carlo, en 26'16" 2/10
- 2º) "Klear", con De Carlo, en 26'25" 9/10
- 3º) Ferrea, con De Carlo, en 26'30"
- 4º) Petrabissi, con Isard 700, en 27'12" 2/10
- 5º) Parian, con Isard 700, en 27'21" 1/10

Promedio del ganador: 91,255 km/h

#### Categoría de 701 a 1.150 cc (25 vueltas)

- 1º) Gradassi, con Auto Unión, en 28'02" 1/10
- 2º) T. Rivas, con Auto Unión, en 28'07" 2/10
- 3º) Copello, con Renault 1093, en 28'41" 1/10
- 4º) Yáñez, con Auto Unión, en 28'44" 7/10
- 5º) Bonamici, con Renault 1093, en 28'55" 2/10 (con 24 vueltas)

Promedio del ganador: 100,591 km/h

#### Categoría de 1.151 a 1.600 cc (30 vueltas)

- 1º) Bellmore, con Ford Cortina Lotus, en 35'25" 7/10
- 2º) Pedraborde, con Fiat 1500, en 35'34" 2/10
- 3º) Zanetti, con Fiat 1500, en 37'24" 9/10
- 4º) Arango, con Peugeot 404, en 37'14" 9/10 (con 29 vueltas)
- 5º) Fazzari, con Fiat 1500, en 37'35" 9/10 (con 29 vueltas)



Esto ocurrió varias veces. Al verlo nos preguntábamos: ¿Ocurrirá el milagro? No ocurrió, pero comprendimos que no era un milagro. Era difícil, pero no imposible.



Galle tomó la delantera el sábado en las pruebas de clasificación. Desde entonces hasta que completó las 20 vueltas de la carrera del domingo, nada hizo temer por la suerte del primer puesto.



Así fue durante las veinte vueltas. Ferrea corrió constantemente dentro de la nube de polvo que levantaba el De Carlo de "Klear", pero no consiguió adelantarse en ningún momento.

# TIERRA

cuerta. A lo largo de los 26 minutos y fracción de la carrera, "Klear" se vio constantemente acuciado por el De Carlo de Ferrea y al cruzar la línea de llegada, sólo 2/10 de segundo separaban a ambos competidores. El abandono de Cámara en la décimasegunda vuelta y la ausencia de Gonzalo Barceló, que se hallaba en la lista de inscriptos, restó dos interesantes rivales a la categoría.

## Cortinas de polvo versus Cortina Lotus

La segunda prueba de la jornada fue la de "los grandes". La presencia de Duane Bellmore con su Ford Cortina Lotus hacía prever una competencia sin mayor interés en lo que a la lucha por el primer puesto se refiere, pero las previsiones no se vieron confirmadas. El Fiat 1500 de Oscar Pascual le arrebató el primer puesto en las pruebas de clasificación. Bellmore no estaba acostumbrado a correr en tierra y era evidente que no se

sentía cómodo en medio de la nube de polvo que levantaba Pascual. El domingo decidió obviar el problema. Al que va primero no hay tierra que le moleste. Lo logró, pero con dificultad. Roberto Pedelaborde fue un serio rival, que con su Fiat 1500 no se resignó en ningún momento a abandonar sus ambiciones por el primer puesto. En una magnífica demostración de manejo, estuvo en varias ocasiones a punto de quitar la hegemonía al Lotus, pero tres trompos le hicieron perder preciosos segundos, que le resultó imposible recuperar. Bellmore, amparado por su supremacía mecánica, condujo en forma prolija y sin "arriesgar", mientras que Pedelaborde no tuvo más remedio que manejar al límite de sus posibilidades durante las treinta vueltas. Consecuencia: tres veces sobrepasó el límite de adherencia.

Pepe Zanetta se adjudicó un tercer puesto, que quitó en la cuarta vuelta al Peugeot de Araujo.

(sigue en la pág. 15)

¡SE AJUSTA A SU RUTA!...

NUEVO

# Ajustomatic

## FRIC ROT-Gabriel

3 AMORTIGUADORES EN 1



El poderoso AJUSTOMATIC otorga confort en cualquier camino gracias a sus tres posiciones regulables.

**NORMAL:** Para rutas y calles normales.

**FIRME:** En calles y caminos desparejos.

**EXTRAFIRME:** Para caminos malos; estabilidad y seguridad.

Elija el tipo de amortiguación que necesita y Ud. o su mecánico la regulará con un simple giro...

¡Siempre por el Buen Camino... Hasta en los peores! con AJUSTOMATIC 3 en 1, una avanzada en amortiguación.

12 MESES REALES DE GARANTÍA

**RUATA Y CIA.** S. A. I. C.

Primer Distribuidor Nacional

Pavón 2101, esq. Rincón - Tel. 23-3678/4152 - Bs. As.

En Córdoba: Boulevard Guzmán 1021 Tel. 98249



# IX GRAN PREMIO INTERNACIONAL DE TURISMO MEJORADO 1965

4 EMISORAS  
1 CANAL DE TV  
50 RELADORES Y  
COMENTARISTAS  
6 EQUIPOS MOVILES  
3 AVIONES

.....  
CON EL EQUIPO  
EMOCION  
EN LAS  
RUTAS  
Del 19 al 30  
de OCTUBRE

## POR PRIMERA VEZ EN LA HISTORIA DE LA RADIOFONIA...

LSIO RADIO LIBERTAD  
RADIO CUYO DE MENDOZA  
RADIO SARANDI R.O.U.  
RADIO MINERIA CHILE  
JUNTAMENTE CON  
LS 83 CANAL 9 LIBERTAD

## CUBRIENDO TODO EL PAIS



# RADIO LIBERTAD

Gradassi fue "profeta en su tierra". Su Auto Unión, máquina muy conocida en los circuitos de TM, demostró conocer a fondo "la tierra cordobesa".



Copello trató de salvar el prestigio de los Renault 1093. Un distante tercer puesto dejó la impresión de una notable inferioridad mecánica, que constituyó un tónico elogiado por los preparadores del equipo oficial IKA.



Así fueron hasta la cuarta vuelta, en la que Araujo no supo negociar una curva. Zameta no desaprovechó la oportunidad. De allí en más ambos demostraron cordura y una técnica correcta.

## TM Y TIERRA!

(viene de la pág. 13)

aprovechando los segundos que un exceso de vehemencia hizo perder a este último en una curva, y supo mantener hasta el final. Araujo, luego de este incidente, comprendió que alguien tenía que ser el cuarto, y de allí en más se dedicó a asegurarse esta posición, manejando serena y prolijamente.

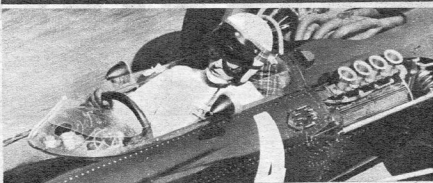
Pascual, después del incomprendible primer puesto en las pruebas de clasificación, se pasó toda la carrera disimulando su presencia tras la espesa cortina de tierra que levantaba con sus trompos.

**"El ojo del amo engorda al buey"**

Y el de Horacio Stevens hace ganar a los "1093". En efecto,

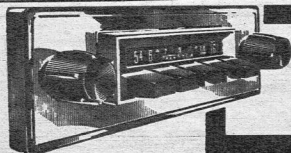
los Renault "no oficiales" que se presentaron no lograron ofrecer resistencia a los Auto Union de Gradassi y de Tulio Rivas, resultado que contrasta con el de los "500 Kilómetros de la Ciudad de Buenos Aires", en los que tres máquinas del equipo IKA se adjudicaron los puestos de honor de su categoría. Gradassi encabezó la prueba a lo largo de las 25 vueltas, estableciendo un promedio de 100,591 km/h, superior en cerca de dos kilómetros por hora al registrado por Bellmore en la categoría de mayor cilindrada. Tulio Rivas lo siguió a distancia prudencial durante todo el recorrido, mientras que Copello con su "1093" lograba cortar la "serie Auto Union", colocándose tercero delante del DKW de Visintini.

## GRAN PREMIO DE ITALIA



Jackie Stewart

El piloto inglés Jackie Stewart, conduciendo una BRM venció en el 36° Gran Premio Automovilístico de Italia, prueba con puntaje para el campeonato mundial de conductores 1965, el que ya se halla definido. Stewart empleó 2h 4' 52" 8/10 para recorrer los 437 kilómetros del circuito de Monza, con un promedio de 209,961 km/h, estableciendo así un nuevo récord. Jim Clark —campeón mundial de conductores 1965— realizó la vuelta más rápida de la carrera pero posteriormente debió abandonar. Después de Stewart se clasificaron los siguientes corredores: Graham Hill, con BRM, en 2h 4' 56" 1/10; tercero, Dan Gurney, 2h 5' 9" 3/10, con máquina Brabham; cuarto, Lorenzo Bandini, con una Ferrari, 2h 6' 8" 7/10 y quinto se clasificó Bruce McLaren.



AUTORRADIO

# TRAN SYCA

A SU ALCANCE LA DE MAYOR ALCANCE

Distribuido y garantizado por

FIORÉ PANIZZA y TORRA S. A. Viamonte 1501  
GRINBERG e HIJO Ltda. Corrientes 1824

EXCLUSIVO PARA  
**automundo**

por  
**DONALD  
CAMPBELL**

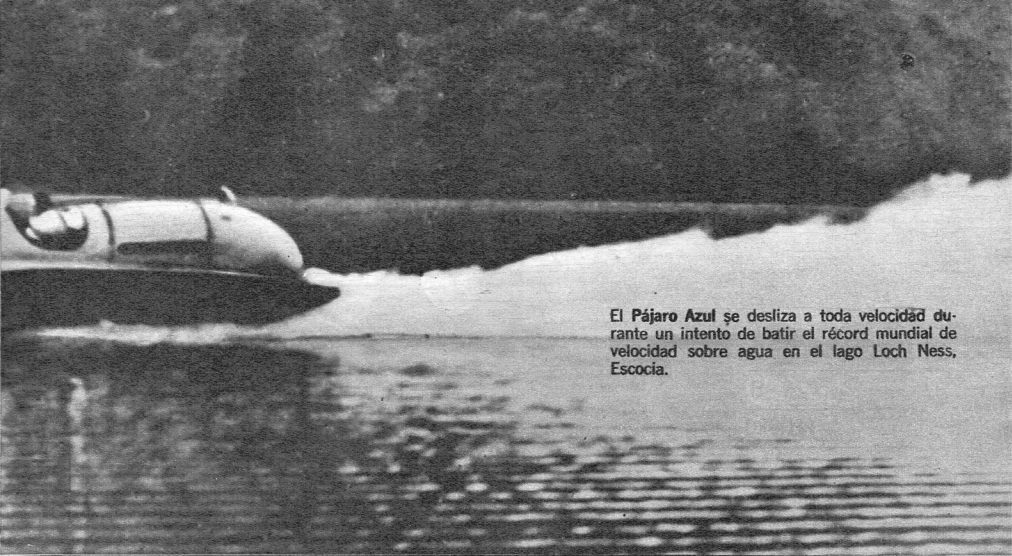
Comenzamos a publicar hoy en forma exclusiva para los lectores de AUTO-MUNDO, las memorias de Donald Campbell. El famoso piloto británico nos relatará a lo largo de seis capítulos de profundo sentido humano, las más interesantes alternativas de sus récords.



# EL PELIGRO ES MI VIDA







El Pájaro Azul se desliza a toda velocidad durante un intento de batir el récord mundial de velocidad sobre agua en el lago Loch Ness, Escocia.

## CAPÍTULO I

Hacia Utah con el testamento en el bolsillo • ME PREPARO PARA BATIR EL RÉCORD MUNDIAL DE VELOCIDAD EN TIERRA • ¡Fuego en el PAJARO AZUL! • UN ESPEJISMO A 480 KM/H • Mi primer accidente con el PAJARO AZUL • "NUNCA MAS PODRA BATIR UN RECORD", ME DIJO EL MÉDICO.

Aeropuerto de Londres, 14 de agosto de 1960. Pronto tomaría contacto con el equipo de mecánicos del nuevo "Bluebird" ("Pájaro Azul"), con el que dentro de unos días iba a intentar romper el récord de velocidad sobre tierra en las salinas de Bonneville, en Utah. Estaba aproximándome a la meta de un sueño que había comenzado cinco años atrás. El nuevo automóvil era una obra maestra de la ingeniería británica. Su motor, un Bristol Siddeley Proteo, tenía una fuerza de casi cinco mil caballos. Ninguno de nosotros dudaba de que batríamos el récord por un amplio margen.

La fecha de la reunión era el 2 de setiembre en Salt Lake City y, mientras tanto, quería tomarme unas vacaciones, en Mallorca, con mi mujer, su hermana Georgina y dos viejos amigos, Bill y Betty Coley. Pero al lunes siguiente, el día que había decidido salir para Mallorca, desperté con una extraña sensación. Tenía el pre-

sentimiento de que algo iba mal, pero sin saber que. Decidí no volar en mi aeroplano particular y me dirigí a Palma en un vuelo de una compañía comercial.

En Mallorca habíamos alquilado una preciosa y antigua casa española. El tiempo era maravilloso, pero el extraño presentimiento seguía en mi mente.

Una mañana, el viejo teléfono de la casa sonó. Era mi director de operaciones, Peter Carr, desde Utah. Repentinamente mi presentimiento se volvió transparente como el cristal. ¡No iba a volver con vida de Utah!

Cuando acabó la conferencia salí a la terraza a reunirme con Bill Coley, al que conozco, desde hace veinticinco años. Si no hubiese sido por él, jamás hubiese construido el "Pájaro Azul" con el que he batido el récord mundial de velocidad sobre agua, seis veces.

—Tengo este presentimiento desde hace una semana —le dije—. No creo volver con vida esta vez. Durante unos segundos, en la

cara de Bill se reflejó el horror, pero pronto sonrió.

—Estás nervioso. Es natural que pienses así. Has estado preparándolo todo con demasiado cuidado, estudiando hasta el más mínimo detalle. Todo irá bien, chico. Ovidalo.

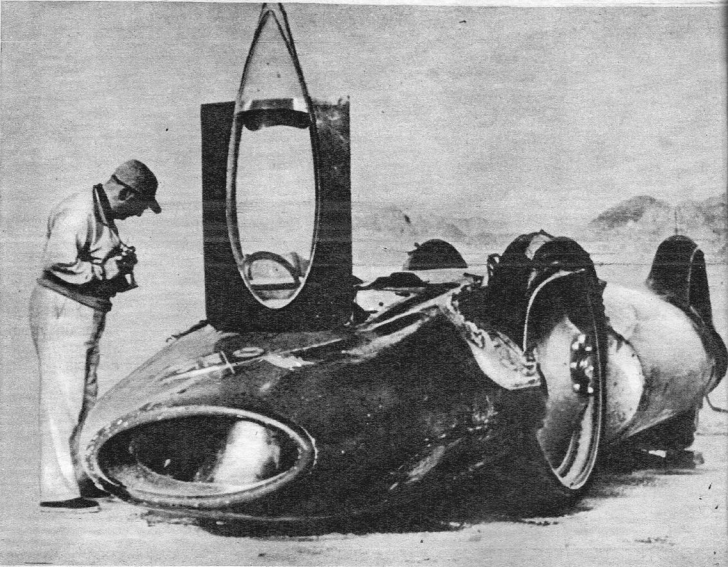
Las palabras de Bill eran forzadas y ambos lo sabíamos.

### Hacia Utah con el testamento en el bolsillo

Mi esposa y yo dejamos Londres el 2 de setiembre. Nos despedieron con una fiesta en el Sporting Club del Café Royal.

Mi amigo y abogado Victor Mishon me trajo el nuevo testamento, que yo le había hecho redactar. El documento necesitaba dos firmas. En el salón vi a dos viejos camaradas, Jimmy Nervo y Teddy Knox, con los que había ido al colegio. ¿Quién mejor para firmar el documento que aquellos dos de la pandilla? Se extrañaron ante mi proposición.

EL  
PELIGRO  
ES  
MI  
VIDA



—¿Qué es lo que te preocupa? —dijo Jimmy.— ¿Te estás poniendo viejo?  
—No —dije— es que he decidido desheredaros.

**Salt Lake City**

Llegamos a Salt Lake City al día siguiente y desde aquel momento todo pareciera salir mal. Tonio cayó enfermo, había algunas disensiones en la base de Wendover, y lo que era peor, mi ayudante Leo Villa, se quejaba de las condiciones de la pista.

Leo, había sido el jefe de mecánicos de mi padre, supervisando todos sus intentos de batir los récords sobre agua y tierra. Todos los éxitos que ambos hemos obtenido se deben en gran parte a este tranquilo, aunque dinámico, hombre.

Nos dirigimos hacia la pista. Leo me miró con sus claros ojos azules.

—Padrón, no deberíamos intentarlo. La sal está en condiciones deplorables. Ha cambiado completamente desde 1935, cuando estuvimos con el viejo. Entonces era dura y blanca, ahora es negra y poca consistente, traidora.

Miré la sal. Mis recuerdos se trasladaron a veinte años atrás cuando yo no era más que un chiquillo viendo a mi padre convertirse en el primer hombre que superaba los 480 kilómetros por hora. Leo tenía razón. Los pistos ya no eran los mismos. Proseguimos, haciendo una inspección general.

A la mitad del recorrido salimos del coche. Leo pasó sus manos sobre la superficie áspera y húmeda.

—¿Ve usted lo que quiero decir, patrón?

—Tienes razón, Leo —dije—. Toda la razón. Pero debemos intentarlo. Había gastado una pequeña fortuna trasladando el equipo y el "Pájaro Azul" hasta Bonneville. La prueba estaba rodeada de una gran curiosidad y muchos iban a quedar decepcionados si me retiraba ahora.

—De acuerdo, patrón —dijo Leo—. Pero por las dudas tómele con calma. Todos los intentos de lograr un nuevo récord son una carrera de nervios, pero nunca lo fueron tanto como en 1960.

—Con un coche tan revolucionario como éste, necesita paz y tranquilidad y todo el tiempo del que pueda disponer —dijo Leo Villa—. Y añadió —nada de trabajar día y noche.

Una vez más tenía razón. La tensión en nuestro campamento durante aquellos días era verdaderamente horrosa; una continua lucha contra el reloj. Todavía no sabíamos lo suficiente acerca del "Pájaro Azul". Nunca he trabajado tan febrilmente como en aquellos días.

**Competidores**

En aquella ocasión teníamos competidores. Uno de ellos era Mickey Thompson, un valiente y decidido norteamericano que había alcanzado velocidades de 600 kilómetros por hora en su vehículo de cuatro motores. Tenía el apoyo de la General Motors y cada día temíamos el que había establecido un nuevo récord antes que nosotros.

Una mañana Leo Villa vino con noticias frescas.

—¿Habéis oído lo de Mickey? Su coche se ha salido de la pista de la milla. El se ha salvado pero su aparato ha quedado destruido.

—¿Qué velocidad ha alcanzado? —pregunté.

—650 kilómetros por hora. Si hubiese logrado volver, habría pulverizado el récord.

La noche antes de la prueba nos reunimos todos. Planeamos cada detalle de la operación. Todo estaba en orden. Procedíamos con cautela. Mis presentimientos persistían, lo que me hacía más cauteloso que de costumbre.

Llegó el día. Todo estaba preparado. Ken Morris, el jefe de los diseñadores del "Pájaro Azul", dio las últimas ins-

trucciones con respecto a la velocidad que debía alcanzar y los puntos que él consideró necesario aclarar.

Sintiéndome tenso y aprehensivo subí a la cabina, me coloqué en mi asiento, conecté la radio y me coloqué la mascarilla de oxígeno. Saqué una lista de mi bolsillo. Contenia, en el orden correcto, los acciones que debía efectuar el conductor antes de la prueba: comprobación de motores completo. Válvula y escape limpios. Radio funcionando. Botella de oxígeno cargada. Válvulas abiertas. Arranque y sistema de frenos cargados y funcionando. Presión de gasolina correcta. Mecanismo hidráulico funcionando. Indicadores encendidos.

**¡Fuego!**

—Ahora, tómele con calma, patrón —me dijo Leo.

Eché una mirada hacia Ken, en el otro lado del "Pájaro Azul".

—¡Adelante! ¡Y no más de ciento cincuenta millas por hora, viejo diablo!

—me dijo.

La turbina empezó a tomar vida. Mil revoluciones por minuto. Válvulas abiertas. Mil doscientas revoluciones por minuto. Sonó como un trueno mientras el coche arrancaba. Los indicadores estaban activos. De pronto oí a alguien gritar: "¡Fuego!" Leo me hizo la señal de apagar motores. Giré el conmutador. Nada sucedió. Giré de nuevo y de nuevo y de nuevo. Nada.

Me quité la máscara y cerré la válvula de oxígeno. Leo había estado la carlinga y me dijo:

—No te preocupes por el fuego. No es más que una mancha de aceite que había en la pista.

—Sí —protesté—. ¿Pero cómo voy a parar los motores si el conmutador no funciona?

Estábamos desesperados. Los periodistas estaban situados a poca distancia y se oían que algo andaba mal. Nuestra situación era crítica. Si los motores se-



Donald Campbell examina, con un mecánico, los registros, después de un entrenamiento.

El "Pájaro Azul" después del accidente de Salt Lake City.



Donald Campbell con su esposa Tonia y su hermana Jean, durante un entrenamiento.

guían funcionando en vano durante otros dos minutos su fuerza sería considerablemente mermada. Alguien gritó:

—¡Quite los frenos y déjelo correr.  
—¡Por Dios no lo muevas! —gritó Leo. Había que hacer algo. Le dije a Leo: "Voy a dejarlo rodar unos veinte metros por la pista y frenaré". Leo bajó de la carlinga. Quitó los frenos, las ruedas comenzaron a girar. Veinte metros más allá apliqué los frenos. Nada. El coche seguía acelerando. Traté de frenar con el segundo sistema. Tampoco ocurrió nada. Cinco años de trabajo estaban a punto de destruirse, y yo con ellos. Un kilómetro más lejos había un lago. Pensé lanzarme a él si el sistema de emergencia fallaba. Mi mano derecha se dirigió a la palanca de los frenos. Poco a poco el "Pájaro Azul" se detuvo. Abrió la carlinga, sudoroso. Los muchachos se acercaron; los motores seguían funcionando.

Little Ken Reakes, nuestro ingeniero de instrumentos y ex-piloto de bombarderos, me dijo:

—Patrón, detrás de su asiento, a la izquierda, encontré un conmutador; acciéndolo y pare los motores.  
—No sirve de nada. No funciona —exclamé irritado.

—No proteste y haga lo que le digo. Mi mano izquierda se dirigió al sílo indicado. Encontré un conmutador; no conocía su existencia. Lo accioné. Los motores pararon.

Lo que había sucedido era muy sencillo. En Inglaterra el equipo eléctrico había sido instalado por George Burrell. Trabajó tan exhaustivamente que tuvo que ser llevado a un hospital con una úlcera de duodeno. Su puesto, ya en Utah, fue ocupado por un técnico temporal quien había instalado un conmutador capaz de anular los demás circuitos.

## Nuevas pruebas

Pronto el Pájaro Azul estuvo listo de nuevo y las dos primeras pruebas se realizaron satisfactoriamente. El día si-

guiente alcancé una velocidad de 400 kilómetros por hora. Durante el recorrido se estimó que existían algunas dificultades y durante la noche el equipo de ingenieros se reunió para decidir la conveniencia de unas reparaciones que durarían cuatro días. El 15 de setiembre probamos de nuevo. Alcancé una velocidad de 480 kilómetros por hora. Estuve a punto de salirme de la pista por los malos condiciones de la misma.

Luego recorri la pista con Carryth Tommy Winsdam, el famoso corredor automovilista y buen conocedor de los circuitos de Salt Lake City. Mientras examinábamos las huellas que se perdían en el horizonte le dije:

—¿Qué crees que hubiese sucedido si me hubiera salido de la pista?

—El coche te habría destruido —respondió.

—No estoy de acuerdo —le dije—. Creo que no hubiese pasado nada. Se encogió de hombros.

—Tal vez, pero hubiese sido el primer hombre que se libraba.

Al día siguiente, viernes 16 de setiembre, nos levantamos a las cinco. Yo estaba muy nervioso. Los sentimientos no me habían abandonado. Sin embargo, aquella mañana, en cuanto subí a la carlinga, mi ansiedad desapareció. Todo parecía ir bien. Sólo después me daría cuenta de que mi optimismo era producido por el oxígeno que estaba inhalando. Observé a Tonia, mi mujer, que sonreía, morena, enfundada en su negro abrigo. Siempre sonríe cuando está inquieto.

Despacio, muy despacio, mi pie apretó el acelerador. El gran monstruo empezó a moverse mientras que en la carlinga, las luces de los paneles de control me iluminaban el rostro. Delante de mí se extendían las pistas salidas del lago, aguardándome. En el centro una gran línea. La línea que yo debía seguir durante 16 kilómetros.

Empecé a tomar velocidad. Cuando alcancé los 480 kilómetros por hora, el sol

se filtraba a través de las montañas y me dio en la cara. La sal de la pista brillaba extrañamente. De pronto vi un camión moviéndose en la pista a solo un kilómetro. No podía ser un camión, me dije, el único que teníamos estaba en el compartimento. Pero lo cierto es que allí estaba cruzándose en mi camino. Cuando estaba a punto de girar al "Pájaro Azul", aún a riesgo de salirme de la pista, me di cuenta de lo que realmente era. Un espejismo, un espejismo que había estado a punto de costarme la vida. Llegué al final de la pista y esperé la llegada de mi equipo. Ken Morris me dio instrucciones para el recorrido de vuelta.

—Es necesario que sepamos la rapidez de aceleración. Antes de llegar a la segunda milla debes alcanzar los 480 Km. por hora; sólo así puedes sobrepasar los 640 sin salirte de la pista.

Apreté el acelerador a fondo. Cada vez más. Estaba como poseído, sólo quería más velocidad. Recuerdo que al pasar el indicador del primer kilómetro, la velocidad era ya de 523 kilómetros por hora. No me acordaba de los consejos de Ken: —No pases de los 490.

—Era demasiado. No sabía lo que hacía. Algo en mi cerebro me impulsaba a correr más aún. No había lógica. Apliqué el último diez por ciento de poder. Pasó velozmente el segundo indicador, 548 kilómetros por hora. Lo vi todo oscuro. No sabía quién era ni qué estaba haciendo. Existía. Todo era oscuro, muy oscuro. Noté una sacudida, luego otra más fuerte. Me había estrellado.

## Oxígeno

Pocos minutos después me la sirvió de la ambulancia. Peter Carr me aplicó una mascarilla de oxígeno. Me la saqué de un manotazo. Me daba náuseas.

—Peter, ¿estoy soñando o ha pasado algo? —dije. Peter, sonrió forzosamente. —Todo va bien. Solamente que has tenido un accidente.

—¿Qué le ha pasado al "Pájaro Azul"?  
—No lo sé, ahora el que nos preocupa eres tú.

No sentía ni mis pies ni mis manos. Los brazos parecían funcionar normalmente. Vi mi casco cubierto de sangre. Mi oreja derecha, la misma que me había mordido Carlos, mi perro aslaiano, hacía veinticinco años, sangraba abundantemente.

—Es usted un hombre de suerte —me dijo el médico—. No tiene ninguna fractura. Unos días de cama y como nuevo. Los rayos X no mostraban nada alarmante, sin embargo uno de los doctores me dijo que tenía fractura en la base del cráneo.

Medio sumido en la inconsciencia, mi cerebro repetía las preguntas: ¿por qué había ocurrido? ¿A qué se debía el estado anormal en el que me encontraba antes del accidente?

La respuesta se centró en un factor: el oxígeno. Me acordé que en la ambulancia me había dado náuseas. ¿Por qué esta reacción tan extraña? El sistema de oxígeno había sido aprobado por las autoridades sanitarias inglesas, pero yo sabía que mucha gente reacciona extrañamente ante el oxígeno puro. La excitación y el optimismo que había sentido al conducir el "Pájaro Azul", podían ser provocadas por esto. Necesitaba estar seguro.

En el hospital de Salt Lake City mi cerebro no descansaba pensando en un nuevo intento de alcanzar el récord. Mientras tanto, el Pájaro Azul estaba siendo reconstruido.

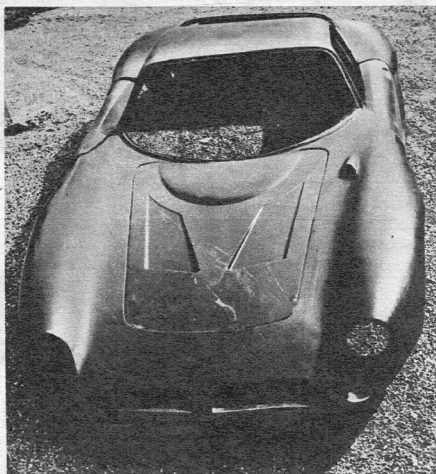
Tonia, mi mujer, me cuidaba en el hospital, doce meses más tarde de mi accidente a 548 kilómetros por hora en las pistas de Salt Lake City.

Cuando las cosas van mal en mis intentos de velocidad es siempre ella la que más sufre, pero nunca me lo ha dicho. —Todo irá bien, querido —me dice, sonriendo antes de la partida.

—Desde luego —le contesto, siempre devolviéndole la sonrisa.



# EL "GRIFO" DE PLÁSTICO



El "Grifo" de competición, que es construido en el pequeño establecimiento del ingeniero Giotto Bizzarrini, en Livorno, tendrá carrocería de plástico. La primera carrocería de resina poliéster, realizada en el astillero naval Catarsi de San Pietro, en Palazzi, a pocos kilómetros de Cecina, se encuentra ya en fase de montaje. Pesa treinta kilogramos, es decir, la cuarta parte menos que la carrocería de chapa de aluminio utilizada hasta el presente. El peso total del modelo es de alrededor de un mil kilogramos, lo que le confiere una relación de peso potencia extremadamente favorable.

La decisión de abandonar la carrocería de aluminio fue tomada por Bizzarrini como consecuencia de la rotura del acuerdo que tenía con la empresa carrocería modenense Sport Cars, que fue sustituida por la BEM en la construcción de la carrocería (todavía de aluminio) de la "versión calle" de este automóvil.

A pedido, Bizzarrini adaptará carrocerías de plástico para sus modelos de turismo.

Dentro de dos o tres meses estará listo también el "pequeño Grifo" que será propulsado por un motor de 1.600 cc (aún no se ha dado a conocer el nombre de la firma que habrá de proveerlo) y tendrá una carrocería de plástico como el "Grifo" grande. Su precio se estima que será inferior a los tres millones de liras.

## EL GRAN PREMIO DE ITALIA

EN EL Gran Premio de Italia, que se correrá el 12 de setiembre en Monza, se espera ver novedades de importancia en el plano técnico. En efecto, es en esta pista italiana que la Coventry Climax hará la presentación oficial de su motor de dieciséis cilindros opuestos. Este motor será montado en el Lotus de Jim Clark y tomará parte, por lo tanto, en las pruebas oficiales. El año pasado, Enzo Ferrari también eligió esta prueba para lanzar su nuevo doce cilindros.

De Maranello se esperan cuatro máquinas: dos doce cilindros, para Surtees y Bandini, y dos ocho cilindros, para Vaccarella y Scarfiotti. En Monza se espera, también, la reparación de Baghetti, para el que aún no se ha confirmado su puesto en el equipo oficial Brabham, mientras que en el "team" Honda veremos, probablemente, a Phil Hill. Antes del Gran Premio, la pista de Monza servirá de escenario a una carrera para máquinas de Fórmula 3.

## EL PELIGRO ES MI VIDA

Durante estos doce meses no tuve otro deseo que ver el "Pájaro Azul" nuevamente construido y poder intentar, otra vez, batir el récord lo más pronto posible.

Mientras estaba en el hospital, con la base del cráneo fracturada, Sir Alfred Owen, de la firma que había construido la carrocería del "Pájaro Azul", anunció: —Si Campbell intenta de nuevo batir el récord le construiré otro coche. Poco después le celebrégráficamente aceptando su oferta.

### La causa del accidente

Estando en el hospital logré por fin averiguar las causas de mi anterior accidente. Sabía que aquel día había cometido, no sólo un error, cosa siempre posible, sino una serie de errores. No había actuado normalmente y fue Sir Arnold Hall quien me ayudó a encontrar la solución.

—¿Sabe lo que creo que ocurrió?— me dijo después de oír mi versión del accidente.— Usted inhalaba oxígeno puro. Durante la guerra realicé algunos experimentos haciendo inhalarlo a determinados pilotos. Algunos de ellos reaccionaron igual que usted. Tuvieron un envenenamiento de oxígeno. Algo como una borrachera. No se daban cuenta de lo que hacían, sintiendo una extraña euforia. ¿Fueron esas sus reacciones? Así descubrí que yo era de los pocos personas que sufren "envenenamientos de oxígeno".

Me quedaban pocos días de permanencia en el hospital. El "Pájaro Azul" estaba ya preparado. Pero algo iba a sucederme.

### Primer anuncio

El primer anuncio había llegado a los cinco semanas del accidente, mientras permanecía en América. Estaba en mi cama del hospital. De pronto sentí como una corriente eléctrica pasando a través de mi espina dorsal. Me asusté como nunca lo había hecho en mi vida. Traté de que no se enterase Tonia. Pero algo debió de advertir y llamó inmediatamente al especialista. Me puso un sedante y me examinó con detenimiento.

—Fisicomete— dijo— está usted casi curado. La fractura de la base del cráneo está ya soldada. No hemos encontrado ningún otro daño y puede considerarse un hombre de suerte. Entonces, ¿qué era el terrible dolor que había experimentado?, pregunté.

—Es difícil estar seguro. Pero creo que el área del tálamo de su cerebro ha resultado dañada. El tálamo controla la parte automática del sistema nervioso y si no se cuida, los ataques volverán a repetirse.

Me recomendó seis meses de descanso.

La General Motors nos dejó un "Cadillac" para nuestros vacaciones cerca de Las Vegas y allí nos dirigimos. El resultado fue descorazonador. Sentía horror cada vez que un coche se nos acercaba. Treinta kilómetros más allá pedí el coche.

—No puedo más, querida— le dije a Tonia.— Voy a detenerme.

—No te preocupes— contestó.— Hay un bonito restaurante aquí cerca y desde allí podemos telefonar al hotel para que nos manden un chéfer.

### Nunca más podrá batir un récord

En noviembre, mi mujer y yo regresamos a Londres. Allí los ataques se repitieron como había anunciado el doctor.

No podía hacer más que meterme en la cama. Me sentía sin fuerzas para enfrentarme con la vida. Estaba convencido de que iba a morir de un día a otro. Pero cuando el ataque pasaba todo volvía a ser normal.

Durante el invierno y la primavera traté de ignorar los ataques y me puse a trabajar. Pero durante el verano éstos se repitieron aún con más fuerza. Decidimos consultar a un especialista al que llevamos todos los informes clínicos de los médicos americanos.

—Mire, Mr. Campbell— me dijo el médico.— No puede escapar a la realidad. Cuanto el tálamo es afectado es muy difícil predecir lo que va a suceder, y su ajetreo de los últimos meses no le ha ayudado mucho a curarse. Siento tener que decirle, pero con seguridad casi absoluta no podrá intentar establecer otro récord.

Paréceme adivinar lo que yo pensaba y sé que está en lo cierto.

—Cabe la remota posibilidad de que no esté en lo cierto. En todo caso debe descansar durante mucho tiempo.

Al salir de la consulta, Tonia exclamó: —Bueno. Parece que después de todo vamos a poder tener por fin unas vacaciones. ¿Dónde iremos?

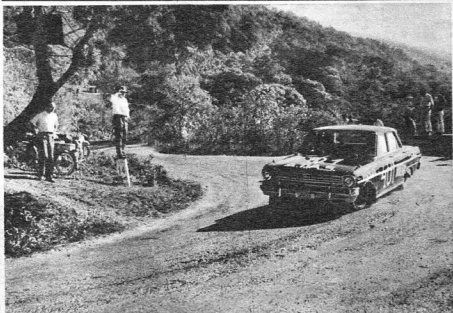
La reflexión de Tonia me tomó desprevenido, pero mi respuesta salió rápida: —Al sur de Francia. Volvemos en febrero. Hay mucho trabajo que hacer.

Sobito que después de lo que me había dicho el especialista era absurdo tratar de actuar como si nada hubiese sucedido. Pero para mí no había otro camino. No podía pensar que ya no volvería a conducir el "Pájaro Azul" y batir el récord mundial. Desde niño estaba acostumbrado a luchar contra la opinión de todos; ahora estaba dispuesto a continuar haciéndolo.

### En el próximo número: Capítulo II

Los años felices con mi padre - Cómo me convertí en un rompe-récords - Mis primeras pruebas con el aparato de mi padre - Los cinco segundos más extraños de mi vida - Sabía que perder el control a doscientos cuarenta kilómetros por hora era el fin - Mi cerebro aceptó la idea con fidelidad.

# CARRERA DE TREPADA AL ACONQUIJA



"Cacho-Chico", vencedor en la categoría "E" Standard (1.601 a 4.000 cc) toma una curva con su coche Fiat 400 (fotografía de Hugo Krinner, San Miguel de Tucumán).



Roque Namur, clasificado 2º en la categoría "D" Standard (1.201 a 1.600 cc) en plena trepada con su Fiat 1500 (fotografía de Hugo Krinner, San Miguel de Tucumán).

La Asociación Tucumana de Automóviles Standard ha reanudado la disputa de sus tradicionales "trepadas" (ver AUTOMUNDO N° 15, página 26), que se realizan en el camino de acceso a Anta Muerta (Aconquija), en el tramo comprendido entre el Mástil de Yerba Buena y Anta Muerta, con un recorrido de 12 kilómetros 120 metros.

Recientemente se llevó a cabo la 3ª Trepada al Aconquija, cuya clasificación por categorías fue la siguiente:

CATEGORÍA "E" STANDARD: 1.601 a 4.000 cc				
Piloto	Coche	Parcial	Parcial	Total
1º) CACHO CHICO (1)	Chevrolet 400	12' 12"	12' 04" 3/5	24' 16" 3/5
2º) ANTONIO MEDICI	Siam Magnette	12' 43"	12' 37" 3/5	25' 20" 3/5
3º) ALBERTO MAIZEL	Peugeot 404	13' 07"	12' 58"	26' 05"
CATEGORÍA "D" STANDARD: 1.201 a 1.600 cc				
1º) OSCAR CISNEROS	Fiat 1500	11' 59"	11' 50"	23' 49"
2º) ROQUE NAMUR	Fiat 1500	12' 06"	11' 50" 3/5	23' 56" 3/5
3º) CARLOS RIVERA	Fiat 1500	12' 12"	11' 59"	24' 11"
CATEGORÍA "D" TURISMO MEJORADO				
1º) JOSE GETTAS	Fiat 1500	11' 40" 2/5	11' 30"	23' 10" 2/5
2º) MIGUEL CARRETERO	Fiat 1500	11' 46" 2/5	11' 46" 4/5	23' 33" 1/5
CATEGORÍA "C" STANDARD: 750 a 1.200 cc				
1º) A. PEREZ DE NUCCI	Fiat Albarth	14' 37"	14' 36"	29' 13"
2º) HUMBERTO I	Fiat 1100	13' 43" 2/5	19' 12"	32' 55" 2/5
CATEGORÍA "C" TURISMO MEJORADO				
1º) ALDO MENUITA	Gordini	12' 03"	12' 06"	24' 09"
2º) ABEL TANURE	Gordini	12' 40"	12' 26"	25' 06"

El puntaje actual del campeonato de pilotos por categoría, luego de disputada la 3ª Trepada, es el siguiente:

CATEGORÍA "E" STANDARD			
Nombre	Punt. Anter.	III Trepada	Total
ANTONIO MEDICI	5	3	8
AMILCAR ALMIRON	5	—	5
CACHO CHICO	—	5	5
ALBERTO MAIZEL	2	2	4
TEOFY GIL	3	—	3
HUMBERTO ANZIL	3	—	3
DANIEL GARCIA	1	—	1
CATEGORÍA "E" TURISMO MEJORADO			
JUAN FOGLIATA	7	—	7
JOSE GALIOTTI	4	—	4
CATEGORÍA "D" STANDARD			
JOSE GETTAS	5	—	5
JUAN ALBANO	5	—	5
OSCAR CISNEROS	—	5	5
ANTONIO MEDICI	3	—	3
ROQUE NAMUR	—	3	3
JU-DA	2	—	2
CARLOS RIVERA	—	2	2
ARTURO CARRERA	1	—	1

CATEGORÍA "D" TURISMO MEJORADO			
Nombre	Punt. Anter.	III Trepada	Total
JOSE GETTAS	—	7	7
MIGUEL A. CARRETERO	—	4	4
CATEGORÍA "C" STANDARD			
EDUARDO WILDE	—	6	6
HECTOR STEFANUTTI	5	—	5
HECTOR HEREDIA	5	—	5
ALFREDO PEREZ DE NUCCI	—	5	5
HUMBERTO ANZIL	3	—	3
RICARDO DOMINGUEZ	2	—	2
"EL PORTERO"	2	—	2
RAUL BUSCAGLIA	1	—	1
ALDO ALONSO	1	—	1
CATEGORÍA "C" TURISMO MEJORADO			
ANIBAL TITA	11	—	11
HECTOR STEFANUTTI	7	—	7
ALDO MENUITA	—	7	7
DANTE GONELLA	4	—	4
ABEL TANURE	—	4	4
OSCAR NOTA	2	—	2

## CATEGORÍA "B" STANDARD: 501 a 750 cc

1º) DAVID A. NAUFE Isard Kombi 15' 35" 16' 18" 31' 53"

## CATEGORÍA "B" TURISMO MEJORADO

1º) FRANCISCO ROJO Isard 700 14' 49" 1/5 20' 07" 34' 56" 1/5

## CATEGORÍA "A" STANDARD: hasta 500 cc

1º) MARIO A. CONTI (1) Citroen 19' 18" 17' 43" 3/5 37' 01" 3/5

2º) EL CONEJO Citroen 19' 54" 19' 10" 39' 04"

3º) ANDRES REGINATO Citroen 22' 05" 19' 05" 3/5 41' 10" 3/5

## CATEGORÍA "A" TURISMO MEJORADO

1º) DOMINGO REGINATO Citroen (1) 18' 36" 18' 53" 37' 29"

Los diez mejores registros generales fueron:

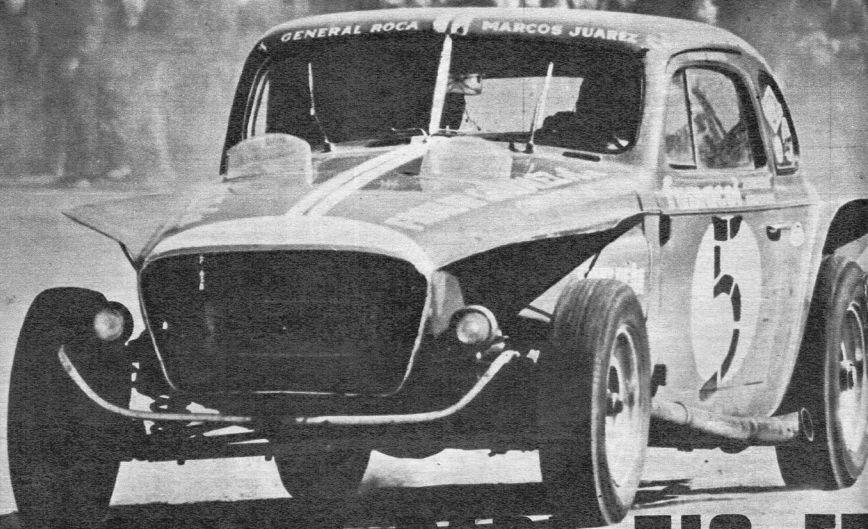
Piloto	Coche	Parcial	Parcial	Total
JOSE GETTAS	Fiat 1500	11' 40" 2/5	11' 30"	23' 10" 2/5 (2)
MIGUEL A. CARRETERO	Fiat 1500	11' 46" 2/5	11' 46" 4/5	23' 33" 1/5
OSCAR CISNEROS	Fiat 1500	11' 59"	11' 50"	23' 49"
ROQUE NAMUR	Fiat 1500	12' 06"	11' 50" 3/5	23' 56" 3/5
ALDO MENUITA	Gordini	12' 03"	12' 05"	24' 09"
CARLOS RIVERA	Fiat 1500	12' 12"	11' 59"	24' 11"
CACHO CHICO	Chevrolet 400	12' 12"	12' 04" 3/5	24' 16" 3/5
JOSE GETTAS	Fiat 1500	12' 20"	12' 06"	24' 26" (1)
JUAN FOGLIATA	Chevrolet 400	12' 18"	12' 13"	24' 31"
ABEL TANURE	Gordini	12' 40"	12' 26"	25' 06"

(1) Record anterior obtenido en la primera "Trepada", día 30/8/65.

(2) Record actual obtenido en la tercera "Trepada", día 8/8/65.

Distancia: 12,120 km. Promedio establecido en el récord: 62,780 km/h.

CATEGORÍA "B" STANDARD			
Nombre	Punt. Anter.	III Trepada	Total
ROLF FOCKE	5	—	5
MIGUEL A. BIAGOLI	5	—	5
DAVID A. NAUFE	—	5	5
RENE APARICIO	3	—	3
HECTOR HEREDIA	3	—	3
ANTONIO ORELLANA	2	—	2
CATEGORÍA "B" TURISMO MEJORADO			
FRANCISCO ROJO	—	7	7
CATEGORÍA "A" STANDARD			
ANDRES REGINATO	10	2	12
MARIO A. CONTI	—	5	5
BUBY BUSCAGLIA	3	—	3
SEBASTIAN TERAN	3	—	3
"EL CONEJO"	—	3	3
RODOLFO WINGENT	2	—	2
CATEGORÍA "A" TURISMO MEJORADO			
DOMINGO REGINATO	14	7	21
SANTOS TORANO	8	—	8



# DOBLETE PARA TIO FR

**HAY COSAS QUE SE SUPLANTAN Y OTRAS NO • JUSTO ES, A NUESTRO JUICIO, LO IMPORTANTE • SOLVENCIA E ILIQUIDEZ EN OLAVARRIA • DONDE LA PASION MANDA • LOS "CHIVOS" SE ESCAPARON DEL CORRAL, LAS BIELAS TAMBIEN • DONDE NOS ACORDAMOS DE ETTORE BUGATTI Y LÖEFFEL MUESTRA UN DIPLOMA • ALCUAZ, TOIA Y LA SINFONIA INCONCLUSA.**

XII Vuelta de Olavarría. Doce años en que los saltos han sido largos y las cosas cambiaron más que la ciudad. La institución organizadora así lo entendió y nos hizo el obsequio de un trazado que puede quedar, por un tiempo, como muestra eficiente de lo que es un circuito mixto, veloz, capaz de poner a prueba motores, suspensiones y pilotos. Por cierto que Olavarría actualizó su recorrido a lo que hoy debe ser una competencia TC. Lo que no significa que sea el ideal, ni que, siguiendo los pasos de la inveterada costumbre automovilística argentina, pretenda serlo "in secula seculorum". Debemos entender que una cosa hizo la otra y el viceversa, en este caso, no es válido. Los escenarios hicieron a los autos. Hoy éstos mandan sobre aquellos y el proceso es irreversible. Además, no está completo. Ni

lo estará mientras se presuponga que los espectáculos del deporte automotor, en su categoría máxima, deben ser gratuitos. Cuando esta mentalidad cambie, cuando aparezca el que se anime, cuando se reconozca en el país como posible lo que en otros es mera costumbre, entonces los circuitos de no más de 20 km de extensión serán una múltiple realidad, el control de acceso del público factible, el espectáculo estupendo y los premios se triplicarán como por arte de magia —dando al César lo que es del César— sin rogativas previas que no a todos agradan, ni rifas propiciatorias para cuyo marro se prestan mejor las instituciones benéficas que los entes deportivos. La tortuga, según Esopo, le ganó a la liebre. Vamos paso a paso. Lo que implica que también ha de llegar el día en que deberán ser exigibles un mini-

mo de condiciones locales para realizar una competencia. Entre ellas la de decoroso alojamiento. Al menos para quienes son los actores principales de la representación. Visto en Olavarría: Valijas en mano, cascos a la vista, un pequeño grupo deambulaba por la plaza principal. Los guíaba un militar: el General Desconcierto. Erán las 23,00 del día sábado.

## El domingo a la mañana . . .

... tempranito, hicimos la habitual recorrida. El plano provisto por el club local daba solamente una idea. La realidad era otra. Un circuito poco trabado, donde se había trabajado intensamente para lograr un piso inmejorable. Los lomos de burro, salvo la excepción, casi inexistentes, y las curvas, mediando la amplitud del camino, factibles

de transformar los severos 90° en amplios 120°. La "S" peli-grosa. Los letreros indicadores abundantes pero pequeños. ¿Alguna vez los señores encargados de la marcación pudieron leerlos viajando a 200 km/h para arriba? Rápida reacción, buen frenaje, excelente estabilidad y carencia de fibras leñosas en las muñecas eran los requisitos que conformaban el ideal olavarríense.

## Los perros y los gatos . . .

... mostraban uñas y dientes. Los unos comían crudos a los otros. Lo inverso era también válido. Cuando la pasión manda, el razonamiento se nubla. Los hermanos Emiliozzi comunicaron, previamente, su parcial sa-

## GANADORES DE LA VU

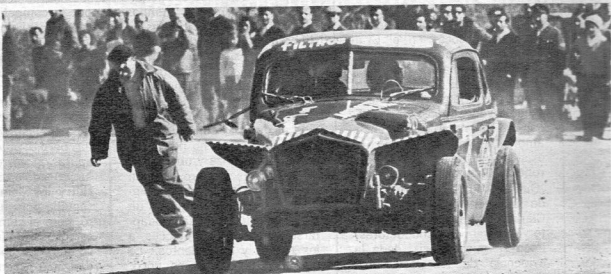
Año	Corredor	Cheche
1959	Marcos Cianci	Chevrolet
1954	Juan Gálvez	Ford
1955	C. A. Mendilleguy	Ford
1957	F. A. Pedraza	Chevrolet
1958	Roberto Gálvez	Ford
1959	C. A. Mendilleguy	Ford
1960	Dante Emiliozzi	Ford
1961	Dante Emiliozzi	Ford
1962	Dante Emiliozzi	Ford
1963	Dante Emiliozzi	Ford
1964	Juan M. Jordan	Chevrolet
1965*	Carlos W. Loeffel	Chevrolet

\* Por primera vez se corrió en un circuito





Hubrá que esperar. El motor, aún luego del abandono, sonaba íntegro y robusto. Aún le falta velocidad para superar a los 7 bancadas.



No cometan un error. Polinori no atropelló a nadie en Olavarría. Alcanzado el arco de información, el asyudante se alija velez.

**RITZ !!**

tisfacción por el motor. Como si guardarán una duda en la manga. Nosotros no compartimos suspacias. Era solo lo razonable frente a la primera carrera de un motor realizado en 90 días. Olavarría era un pagará con fecha y sellado de ley. Había que levantarlo. Dante y Torcuato cumplieron. Rienz, como siempre, satisfecho. Nos da la impresión que en vez de una duda, tuvieron un as en la manga. ¿Guardado? ¿Para cuándo? Quizá San Nicolás lo devuelva. Los Chevrolet 7 bancadas recibieron de manos de los Bellavigna el shock vitamínico. Al que Cupeiro y Loeffel agregaron el de habilidad y hormonas. El conjunto resultó lo más veloz en la actualidad TC y por cierto en Olavarría. Superó en velocidad

pura a todo bicho viviente y así...

...los "chivos" se escaparon del corral

El "pastor" hizo, mientras pudo. Lo que no fue suficiente para evitar la superación en el camino, pero que fue más que suficiente para demostrar que aquello de la falta de virtudes conductivas de los Emiliozzi es una mentira más. De las muchas. ¿Que no son enamorados de la montaña? Seguro. Pero que pueden dictar cátedra de cómo frenar y cómo doblar a la mayoría de los que estuvieron en carrera... Más que seguro. Para otros resultados habrá que esperar. Lo acusado fue una sospechosa vibración en la caja de velocidades.

Jorge Cupeiro confesó biela. Espontáneamente. Cortada con limpieza cuando nada hacía preveer. Dejó el resquicio por donde se coló Loeffel, que solo esperaba un respiro, no la claudicación del Cheyritú. Mientras tanto Ciani preña con un auto que aún no lleva derecho ni dobla con franqueza. Además, pecado visible, multiplicación final equivocada. El motor, algo ás-

#### ESCALAFÓN DE PARTIDA

	Puntos
EMILIOZZI .....	247,90
PAIRETI .....	142,20
BORDEU .....	134,30
CUPEIRO .....	129,85
CIANI .....	77
LÖEFFEL .....	67,70
DI PALMA .....	66,60
CORDONNIER .....	64,10
DE ALZAGA .....	48,90
RIENZI .....	46,60

#### CAMPEONATO TC

	Puntos
1°) CUPEIRO .....	81
2°) EMILIOZZI .....	66
3°) LÖEFFEL .....	39
4°) CORDONNIER .....	35
5°) RIENZI .....	30
6°) DE ALZAGA .....	29
7°) GIMENO .....	28
8°) PAIRETI .....	27
9°) CHABERT .....	19
10°) CIANI .....	18
10°) RABBIONE .....	18
11°) CASÁ .....	15,50
12°) ESTEFANO .....	13

pero, mostró resistencia, pero a 3'10" del ganador.

De los parejos... Rubén Roux. Sin otra pretensión que andar al límite de un buen auto, mostrando al mismo tiempo, cómo se debe hacer para llevarlo; el aplauso para Ernesto Scally que suple la falta de HP con un sentido deportivo envidiable; neta admiración para Luluaga, que realizó casi toda la carrera con la suspensión delantera izquierda trabada y... lo de Casá...

El Señor dijo...

... "Dad de beber al sediento". Pero no todos tienen el espíritu pronto. Cuando Casá paró a rogar agua para un motor recalcan-

tado, que la precisaba con urgencia, la negativa fue total. Rotunda. Absoluta.

El bidón de 20 litros estaba lleno hasta los bordes. El auto a quien el auxilio pertenecía, integraba ya la nómina de los... "También llegaron..." A veces las palabras cordialidad y solidaridad son eso... sólo palabras. Es un caso más que nos demuestra que hay cosas que se tienen, cosas que se suplantán y cosas que jamás se adquirirán. Porque no se pueden comprar.

Mientras tanto Carlos Loeffel mostraba a todos el diploma que lo acredita como uno de los mejores pilotos de la actualidad. Sin frenos, luces prendidas, mantenía su vigor conductivo, derrochando solvencia en reba-

(sigue en la pág. 25)

#### VUELTA DE OLAVARRÍA

Tiempo empleado	Promedio km/h	Distancia km
29h32' 0"/5	86,398	2.817
40h41' 0"/5	109,574	747,75
40h44' 54"/5	107,472	747,75
20h12' 40"/5	142,994	747,75
20h37' 35"/5	131,700	835,2
20h47' 58"/5	126,543	670,7
40' 02' 37"/5	105,333	646
40' 37' 35"/5	109,868	736
20h38' 35"/5	105,961	632
40' 7' 38"/5	156,337	645,4
20h39' 29"/5	103,294	635,6
20h47' 21"/5	108,261	646,5

circuito de 36,1 kilómetros.



# POR QUÉ VENCE EL FENÓMENO CLARK

por A. ROMANI

“**A**hora, Clark se ha convertido en un mito”, se escribió poco tiempo después de la victoria del escocés en el Gran Premio de Francia. Y era verdad: Clark había participado en cuatro carreras (Sudáfrica, Indianapolis, Bélgica y Francia) y había vencido en todas a pesar de la notable diferencia ambiental y técnico-deportiva existente entre las carreras europeas y las americanas.

¿Qué se dirá ahora, después de la obtención por parte de Clark del título del Campeón Mundial de Conductores? Poco se puede decir, dada la evidencia de los resultados, pero como siempre se levantan voces discordantes que se niegan a reconocer el valor del escocés. Trataremos de analizar este “fenómeno Clark”.

Una discreta superioridad mecánica no basta para triunfar. El campeonato del mundo se desarrolla en circuitos muy diferentes por sus características, planimetría y altimetría, para que pueda haber un auto superior a los demás, en un sentido absoluto. Los actuales monoplazas de Fórmula uno están en un plano de gran equilibrio, como lo demuestran los tiempos obtenidos en las siguientes pruebas: en Silverstone, Clark alcanzó un tiempo menor en 2/10 de segundo al de Hill (BRM); 5/10 menor que el de Ginther (Honda) y Stewart (Ferrari); 9/10 menor que el de Spence (Lotus) y

11/10 menor que el de Gurney (Brabham). Los tiempos obtenidos en otros circuitos no difieren gran cosa de éstos. Ahora bien, si un auto es más veloz en una fracción de segundo, en un determinado circuito, es difícil que lo sea en todos, desde el de Nuerburging al de Spa, del Silverstone al Auvernia, para no hablar de Zandvoort, Monza y otros.

Pero Clark es siempre Clark en cualquier parte. Y eso no significa otra cosa sino que es un piloto ecléctico que sabe adaptarse a los circuitos veloces, a los mixtos y a los lentos. Lo que hoy en día no es poco, cuando casi todos los corredores tienen circuitos preferidos. Clark, sobre todo, siempre cuida mucho de su medio mecánico, y los abandonos del escocés se pueden contar con los dedos. Moss, por ejemplo, era un campeón indiscutible, pero a menudo rompía los coches. Y veamos lo que sucede en las pistas de Europa. Casi siempre es Graham Hill el que obtiene, inicialmente, el mejor tiempo en las pruebas. Después de largas tentativas, Clark supera (aunque no siempre) los tiempos del adversario por unas cuantas décimas de segundo. En el momento de la partida se espera una dura lucha por las fracciones de segundo. Nada de eso, Clark parte velocísimo y comienza a “ganarle” segundos a los demás, desde la primera vuelta.

A mitad de la carrera el interés por la competición se ha desvanecido si no ocurren imprevistos. Clark llega a la meta con una marcada ventaja. En Silverstone ocurrió una merma en el rendimiento del motor (la presión del aceite descendió, la caja de velocidades comenzó a dar indicios de fallas, el motor perdió potencia), puso en apuros al corredor, que ya se había adelantado a Graham Hill y los demás. Avisado en seguida por su box, Hill aceleró, pero el campeón Clark conservó su dominio. Pilotando su auto con una gran sensibilidad, logró mantener la distancia y evitó, eso sí, el comprometer irreparablemente la eficacia del auto.

En la recta de la llegada, el escocés vive el capot del BRM a espaldas suyas y, entonces, lanzó a fondo su Lotus, empleando las últimas energías para llevarlo victorioso a la meta; estropeado e inutilizable, pero triunfante, el Lotus cumplió el cometido. Esto es un indicio claro de la “pasta” de campeón de Clark.

Y vayamos ahora a la famosa cuestión de los autos. ¿Es tan superior el Lotus? No lo creemos. La carrera de Montecarlo y la prueba de Francorchamps (disputadas en terrenos regulares y secos) han demostrado que el BRM es el auto más poderoso, más potente aún que el nuevo motor Climax de 32 válvulas. En Mónaco, Brab-

ham, y el mismo Hill, en la prueba de la carrera belga, no lograron alcanzar a Clark. ¿Por qué, si el motor de 4 válvulas por cilindro del nuevo Climax es, como sostienen algunos, más potente? Porque el factor potencia favorecía evidentemente al BRM.

No es fácil expresarse en términos de potencia, porque los constructores difícilmente prometen más de lo que dan, y si lo hacen, rara vez dicen la verdad. Pero, según las revistas especializadas inglesas, la potencia del BRM era de 220-225 CV, mientras que la del Climax no pasaba de los 213-215. Por otra parte, si así no fuera, nos explicaríamos por qué el segundo piloto del Lotus, Spence, no ha conseguido nunca adelantar a un Stewart, un Bandini o un Brabham.

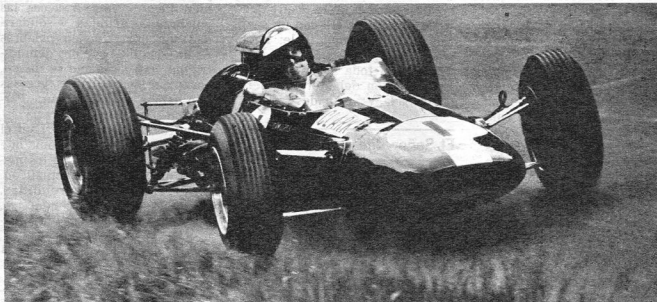
Las cosas cambian si se considera la adherencia. En ese campo el Lotus va, sin duda, a la vanguardia; pero no se trata de una ventaja excesiva porque en cuanto a estabilidad, los actuales monoplazas (con excepción del Cooper, que se ha quedado francamente atrás) son más o menos equivalentes.

Así que, recapitulando un cuanto a la potencia, el BRM merece al Lotus, Ferrari y Brabham (no consideramos a Honda que se manifiesta más potente, pero que tiene defectos de adherencia y de puesta a punto), y en cuanto a la estabilidad, el Lotus, Brabham, Ferrari y BRM están, más o menos, a la misma altura.

Si queremos poner al BRM y al Lotus en el mismo lugar de equilibrio, tendremos que convenir que no es exclusivamente el auto el que hace ganar a Clark, sino, por encima de todo, los pies “pesados”, la excepcional constancia de rendimiento a lo largo de toda la carrera, el completo respeto del medio y la sensibilidad que le permite no fatigarlo y lo lleva, en las mejores condiciones posibles, a la meta.

Lógicamente los inconvenientes mecánicos Silverstone no son culpa del piloto, sino del motor que, siendo nuevo y necesitando un cuidadoso repaso, no está del todo terminado y consume demasiado aceite, con gran preocupación de Clark y Chapman.

Hay que considerar luego que, si una vez Clark fue vencido por Rindt, en una carrera de la Fórmula 2 (Reims), se ha tomado bien pronto el desquite en Ruen, donde Rindt cayó de la pista mientras trataba desesperadamente de mantenerlo detrás, y donde el escocés se adelantó, tranquila y regularmente, a Graham Hill y Jack Brabham. ¿Es eso poco?



## CLASIFICACIÓN GENERAL

Clasif.	Nº	Corredor	Tiempo
1º	5	Carlos W. Loeffel	3:04'13" 2/5
2º	8	Angel T. Rienzi	3:03'14" 2/5
3º	4	Marcelo Cham	3:03'20"
4º	9	Rubén Roux	3:03'35" 1/5
5º	14	Ernesto Rodríguez	3:03'41" 4/5
6º	13	Ernesto Scally	3:04'44" 2/5
7º	12	Héctor Rey	3:05'34"
8º(*)	17	Rafel O. Rodríguez	3:06'12" 1/5
9º(*)	23	Domingo Sampagnone	3:07'45"
10º(*)	6	EdUARDE Casti	3:08'20" 1/5
11º(*)	38	EdUARDE Volpicina	3:04'13"
12º(*)	18	Marcelo A. Poljso	3:06'27" 1/5
13º(*)	11	Rafel Chavez	3:05'58" 4/5
14º(*)	45	Héctor Di Fonzo	3:04'22"
15º(*)	25	"Nahuel" Cura	3:03'19" 4/5
16º(*)	16	Juan F. Luñuga	3:03'15" 2/5
17º(*)	38	Enrique Bravi	3:05'53" 2/5

Promedio del ganador: 188,261

La prueba se dispuso a 9 vueltas en un circuito de 60,1 kilómetros. Los marcados con (\*) cumplieron 7 vueltas y los marcados con (\*), 6 vueltas.

## DOBLETE...

jes exactos y deslizamientos controlados. Bien por Tío Fritz. Nos hizo acordar a Ettore Bugatti, cuando en medio de su euforia, dijo:

—¿Qué quieren... Mis autos han sido hechos para correr y no para frenar!

## La Inconclusa...

...la está dirigiendo Alcná, sobre partida de Toia. Bravo piloto. Buen auto que aún no ha logrado resistencia mecánica. El problema, como otras veces, fue biela. Cortada mtida, justo al centro. Mientras anduvo hizo estragos en el camino. Luego la biela lo hizo en el motor. Toia irá al banco de freno dinamomé-

trico (viene de la pág. 23)

trico aunque signifique perder algunas carreras. El esfuerzo realizado y el promisorio futuro de este piloto se lo merecen.

## El "abono" de Rienzi...

...al segundo puesto está comenzando a dar que hablar. Claro que nunca tanto como la infaltable y prematura deserción de Carlos Paireti. El arreficeno, por todas las cualidades que por justicia debemos reconocerle, merece mejor suerte. No creemos equivocarnos al decir que Olavarría era un gran escenario para Paireti. Porque lo era para todo buen piloto. Lo que, para el caso, es sinónimo.

## Derrape



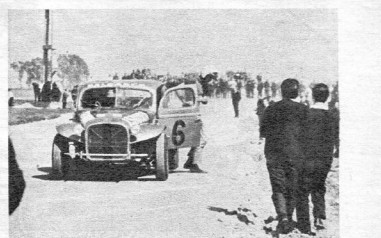
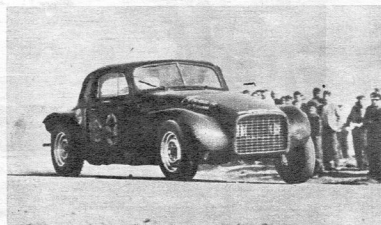
Rey tiene todo lo que hay que tener... menos "nause" para estar en la conversación con quienes tienen la palabra... Habrá que actualizarse...



"Fichón" Luñuga con problemas de suspensión. Un auto prolijo y "además" lindo. Por añadidura tiene la costumbre de "llegar".

Rubén Roux y la Negra son "habitué" sin cuya presencia pareciera que en las carreras falta algo... Es que, a veces, a algunos les falta lo que a Roux le sobra: afecto y gentileza para sus pares.

El motor, por causas ajenas al mismo, recalentaba. Casá paré. Pidió agua. Se la negaron. Cosas que pasan... ¿o no?



### TC EN SAN NICOLAS

INSTALACIONES  
DIRECCION GENERAL  
FABRICACIONES  
MILITARES

AUTOMOVIL CLUB "SAN NICOLAS"  
Paseo del Surco, N. 5800  
Compartimentación reservada al campeonato  
de competencias de automovilismo  
de alta velocidad.

El próximo domingo 19 de setiembre se disputará en San Nicolás una competencia reservada a coches de Turismo Carretera, con puntaje para el Campeonato Argentino de dicha categoría. La carrera se efectuará en un circuito de 15,450 km que rodea la Siderurgia Argentina, al que se darán 40 vueltas, totalizándose 618 km.

# MOTOR PEUGEOT 403 Modelo 1965

## CON MÁS DE 100 H.P. LISTO PARA CORRER

ALBERTO GÓMEZ y Cia S.R.L.

UGARTECHE 3270 T. E. 72-1149 y 71-6858

# PUNTOS DÉBILES DE LOS

En teoría, el procedimiento de las lámparas de vapor de yodo es válido y técnicamente interesante porque permite obviar los inconvenientes de las lámparas normales. No obstante, en la práctica existen todavía diversos inconvenientes que hacen difícil su aplicación y limitan su empleo. El precio elevado y el excesivo encandilamiento siguen siendo los inconvenientes principales de estos faros.



**ARRIBA:** la imposibilidad de unir en una misma lámpara las luces de carretera y ciudad, ha obligado a los constructores de autos deportivos a recurrir a dos pares de faros distintos. (En la foto, los prototipos Ferrari y Ford). **ABAJO:** el Citroën DS 19 "Pallas" es uno de los pocos autos de turismo en los que se han instalado en serie las lámparas de yodo. Nótese que en este caso se han incorporado también dos pares de faros distintos.

**A**ctualmente se habla mucho de las lámparas de vapor de yodo. En los últimos rallies gran número de autos adoptaron ese tipo de iluminación, pero, ¿qué son en realidad? ¿Cuáles son sus ventajas y sus inconvenientes? Brevemente los mencionamos en AUTO-MUNDO N° 21, pág. 32 y ahora ampliaremos la información.

Las lámparas de vapor de yodo hacen su primera aparición en 1961 y, en un principio, sólo se usaron en los proyectores cinematográficos. En seguida, como presentaban notables ventajas, se trató de adaptarlas a los autos y, como resultado de eso, cuatro fábricas ofrecen, ahora, ese tipo de luces.

Las lámparas normales están formadas por una envoltura de vidrio llena de gas inerte (argón-xenón-kriptón), dentro de la cual un filamento de tungsteno es llevado eléctricamente a la incandescencia. Durante el funcionamiento, una parte del tungsteno, por un proceso de evaporación, se transfiere a la envoltura.

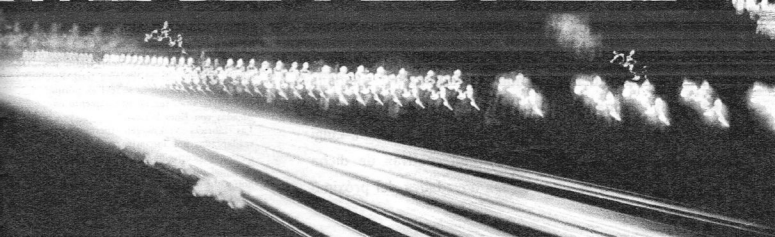
Este sistema tiene dos inconvenientes principales:

1°) pérdida progresiva de la luminosidad, debida al ennegrecimiento de la envoltura a causa de los depósitos de tungsteno; 2°) una disminución del diámetro del filamento de tungsteno debido a la evaporación del mismo. En teoría, disminuyendo la sección del filamento de manera uniforme, debería aumentar proporcionalmente la duración, porque disminuyen igualmente la potencia absorbida y la temperatura, y por lo tanto el filamento de tungsteno se evapora cada vez con más lentitud y la luminosidad disminuye de manera regular y con una duración considerable.

No obstante, en la práctica el filamento no se consume de modo uniforme, las partes más dañadas no aguantan la temperatura que producen las otras y se evaporan



# FAROS DE YODO



cada vez con más velocidad, hasta su completa fusión. Con la introducción del vapor de yodo en el gas inerte, el proceso cambia completamente.

## Luminosidad y duración

En contacto con el filamento de tungsteno incandescente, la molécula de yodo se transforma en yodo atómico, que se difunde por el interior de la envoltura. Al ponerse en contacto con las paredes, donde existe el depósito de tungsteno que provoca el ennegrecimiento, el yodo atomizado reacciona con el tungsteno formando el yoduro de tungsteno que, como no es estable, cae al interior acercándose de nuevo al filamento incandescente y separándose de nuevo en yodo y tungsteno.

Por eso, el yodo del interior de la lámpara no se pierde sino que se reconstituye constantemente y el tungsteno utilizado para la iluminación se redepone automáticamente en el filamento.

En teoría, el procedimiento es válido porque el tungsteno evaporado, que en una lámpara normal provocaba el ennegrecimiento, se recupera y deposita de nuevo en el filamento, reconstituyéndolo.

En la práctica, las cosas no salen tan bien, porque el tungsteno no se evapora en todos los puntos del filamento de manera uniforme y, por eso, también con este sistema, hay una disminución del espesor del filamento y una duración limitada, aunque sea mucho más larga. Para que el filamento fuera de duración ilimitada tendría que haber un equilibrio perfecto entre la pérdida de tungsteno debida a la evaporación y la cantidad de tungsteno que se vuelve a depositar en el filamento.

Al presente, después de innumerables pruebas de laboratorio, se ha llegado a las siguientes conclusiones para obtener el mejor funcionamiento posible:

1º) el filamento debe tener una temperatura de 3.000° absolutos, por lo menos, y las paredes de la envoltura una de 500°-600°, aproximadamente. Estas temperaturas tan elevadas son posibles si se disminuye el volumen de la lámpara y se sustituye el vidrio común por el cuarzo que es mucho más resistente;

2º) hay que evitar la presencia de otros metales, aparte del tungsteno, porque el yodo, al ponerse en contacto con ellos, formaría otros yoduros y no quedaría, por lo tanto, yodo suficiente para terminar de manera satisfactoria el ciclo que ya hemos descrito.

Este es, en líneas generales, el procedimiento en que se basan las lámparas de vapor de yodo: veamos ahora cuáles son los inconvenientes de este sistema:

1º) no pueden ir unidos, en una misma lámpara, los faros de carretera y los de ciudad, porque si se insertaran dos filamentos de tungsteno, como se hace con las lámparas normales, uno estaría frío mientras el otro está caliente, el tungsteno frío sería atacado y destruido por el yodo. Por otra parte, no pudiendo poner otros metales en contacto con el yodo, no se pueden poner pantallas o entradas de corriente de níquel, como se hace habitualmente. La CIBIE ha realizado una lámpara única que utiliza un sistema electromagnético para mover una pantalla delante de la bombita cuando es necesario bajar la luz. Este procedimiento ha dado resultados óptimos en el campo experimental, pero todavía no está disponible en el comercio. La mayor utilización de las lámparas de vapor de yodo

se ha hecho con autos preparados con un sistema de cuatro faros —dos de carretera y dos de ciudad—;

2º) si se unen un faro de carretera, de vapor de yodo, a uno de ciudad normal, el cambio de las luces producirá inconvenientes al conductor, dada la gran diferencia de luminosidad existente. Además, usando ese tipo de lámparas se deben quitar los faros de carretera a una distancia del cruce muy superior a la normal, y no es difícil imaginar que las consecuencias del cambio de luz serán más graves. Esa constatación la hizo, probablemente, la misma Comisión Técnica del Automóvil Club de Francia, después de haber instalado, en el mes de setiembre pasado, unos faros de vapor de yodo en su Citroën Pallas DS 19;

3º) el precio elevado, debido en parte a los costosos materiales empleados y más que nada al hecho de que, dado el pequeño tamaño de las lámparas y los particulares problemas técnicos existentes, actualmente casi todas las operaciones de construcción y terminación se realizan a mano.

Y ahora, algunas noticias acerca de las cuatro casas que ofrecen faros de vapor de yodo:

CARELLO: fabrica las lámparas más finas, con un espesor de 1 3/4 de pulgada. Tienen los inconvenientes de todos los faros de yodo, pero se han fabricado y perfeccionado con todo cuidado y poseen un ángulo de visibilidad discreto. Iluminan bien, aunque haya niebla.

CIBIE: tipo 135 IVB, espesor 3 pulgadas. Tipo Oscar IVB, espesor 4 pulgadas. Fáciles de montar, pero la colocación es más difícil. Son mejores por el cuarzo y por su luminosidad, pero es difícil encontrar autos de serie que puedan montarlos directa-

Los faros de vapor de yodo se emplean principalmente en las carreteras automovilísticas, y en particular en los rallies y en las carreteras de duración, como las "24 Horas" de Le Mans. Su empleo en los autos de serie está ahora limitado por dificultades técnicas.

mente dado el notable espesor de las de tipo cromado. La CIBIE vende también un sistema completo de faros de carretera y ciudad (dos lámparas).

HELLA: tipo "Hella Solitaire" en dos versiones, carretera y niebla. Espesor 2 1/2 pulgadas. Fáciles de montarse, especialmente en el plano vertical. Los faros de carretera son muy luminosos y, por lo tanto, producen cierta molestia con el cambio de luces. Los amarillos de niebla son buenos y no presentan inconvenientes particulares.

MARCHALL: tipo "Senior Fantastic", tanto de carretera como de niebla. Espesor 4 pulgadas y, por tanto, presentan en el montaje los mismos inconvenientes de los Oscar IVB de la CIBIE. La colocación es un poco complicada. Son los únicos que se entregan con juntas y cables eléctricos, cosa muy importante, porque un error de sección en el cable compromete el funcionamiento general. La Marchall entrega también un sistema combinado de dos lámparas, una de vapor de yodo, de carretera, y otra normal, de ciudad.

Las bombitas las construyen la Phillips o la Norma y se dispone de ellas en la versión de 55 vatios-12 voltios, pero dentro de poco se pondrá a la venta una versión del tipo 6 voltios.

Para terminar esta breve nota, afirmaremos que en el campo de la iluminación a vapor de yodo no se ha salido casi de la fase experimental y se espera que en un futuro más o menos próximo este tipo de iluminación se imponda definitivamente en el mercado automovilístico. Pero antes de que eso ocurra tendrá que superar lo que constituyen sin duda sus dos inconvenientes mayores: el precio y el excesivo encandilamiento.

CRISTIANO MORI

ALEMANIA

# DESARROLLO DE UNA GRAN

Los últimos veinte años fueron testigos de un notable fenómeno económico industrial: partiendo de la calamitosa situación de la posguerra la industria automotriz alemana se convirtió en una de las mayores del mundo, gracias a una adecuada política de producción y de exportación. Luigi Giovannetti analiza en esta nota las alternativas de dicha evolución y anuncia algunas de las novedades del próximo Salón de Francfort.

La industria automotriz alemana constituye el más espectacular fenómeno productivo europeo en el sector de las "cuatro ruedas". Su desarrollo en estos últimos tiempos ha alcanzado casi proporciones comparables con el de Estados Unidos.

El proceso de reconstrucción cuando las fábricas yacían destruidas e inertes luego de los copiosos bombardeos aliados fue rápido, pero no inmediato, y puede encontrar un parangón solamente en la gran obra de reconstrucción que se ha verificado en Italia en el mismo sector. Si se quieren considerar las premisas e ilustrar los puntos de partida de la actual situación del complejo industrial automotriz en Alemania, es necesario referirse al período de preguerra.

En 1926, que fue el año más representativo, las distintas firmas producían más de 357.000 auto-vehículos, así subdivididos: 276.800 automóviles y 80.000 camiones y ómnibus. Naturalmente, las comparaciones entre los períodos prebélico y postbélico se efectúan considerando al Reich alemán y la actual Alemania Occidental o República Federal de Bonn, omitiendo Alemania Oriental que desde el punto de vista automovilístico tiene un valor apenas relevante.

Instantáneamente después de la guerra, y más precisamente entre los años 1945 y 1948, la evolución de la industria automotriz se veía resentida por los daños sufridos, pero a la vez estaba determinada

por la situación económica del país, situación casi trágica que se convirtió en un progreso energético y estable sólo después de la reforma monetaria efectuada con la ayuda concreta de Estados Unidos. Así, mientras se reorganizaban las diversas fábricas y la acción de reconstrucción llegaba a su fin, el mercado se ponía en condiciones de absorber los primeros coches y camiones. Téngase presente que en 1945 Alemania Occidental producía solamente 6.905 vehículos. Este modestísimo nivel se mantiene hasta el año 1948, en que fueron construidas 61.294 unidades.

Con el año 1949 se inicia una ascensión rápida que llevó a Alemania en el transcurso de pocos años a una primacía absoluta en el continente europeo. Precisamente en 1949 se pasó en forma vertiginosa a 163.583 unidades, y en 1950 se duplicaron las cifras: 306.064.

En 1955 la industria automotriz alemana se acerca a la mágica cuota del millón, que era en ese entonces una prestigiosa afirmación para un país del viejo continente. Este límite es luego netamente superado en 1956, con 1.073.619 vehículos construidos en el espacio de doce meses. El progreso continúa luego ininterrumpido y seguro. En 1958 se llega casi a un millón y medio de unidades anuales. Justamente es en ese año que Alemania arranca a Inglaterra el récord europeo de producción y conquista el primer lugar del mundo en las exporta-

ciones automovilísticas, superando ampliamente a Estados Unidos en este sector específico.

## CINCO AÑOS DESPUÉS DEL "MILLÓN"

En 1960, es decir, apenas cinco años después de la obtención del objetivo "un millón", se sobrepasan ya los dos millones. En el año 1963 la producción ya llegaba a la cifra de 2.667.000, y en 1964 a la de 2.909.657, de los cuales 2.650.183 son automóviles. Estos niveles son excepcionales y, por cierto, imprevisibles hasta pocos años antes, alcanzados a través de un continuo proceso de ampliación de las fábricas que fue posible gracias a grandes inversiones efectuadas por todas las firmas constructoras alemanas y a trabajos de racionalización y remodelación de las instalaciones e implementos existentes.

Naturalmente, una situación cómoda como la mencionada anteriormente fue conseguida gracias al desarrollo continuo del mercado interno (base indispensable del crecimiento de una gran industria automotriz), logrado como consecuencia de la situación económica estable y floreciente de dicho país.

Es necesario tener presente que la industria automotriz en Alemania Occidental encontró, luego del segundo gran conflicto mundial, una base para su desarrollo

en la Volkswagen. Como es sabido, esta casa surgió poco antes de estallar la gran guerra con el fin de ofrecer un automóvil a cada ciudadano alemán, según los planes fijados por el régimen nazi. Este utópico proyecto nunca se realizó, porque las instalaciones fueron prontamente cerradas con fines bélicos.

Las fábricas Volkswagen fueron luego readaptadas por iniciativa de las autoridades de ocupación, obra que continuó el actual director general, profesor Nordhoff, que ha sabido ampliar gradualmente las instalaciones hasta llegar a hacer de ellas uno de los mayores complejos del mundo. Otros importantes establecimientos surgieron en Kassel, Hannover, Braunschweig, etc.

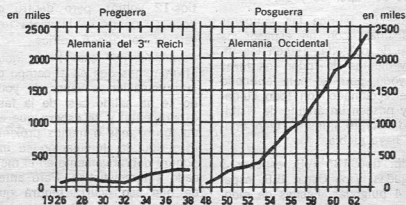
En la faz negativa debemos recordar la desaparición de la Borgward, que arrastró en su desastrosa quiebra a sus acreditadas marcas. En esta ocasión, todas las firmas alemanas se limitaron a presenciar la caída, mientras algunas aprovecharon la ocasión para dividirse los restos a precio de favor.

## LA POLÍTICA DE EXPORTACIÓN

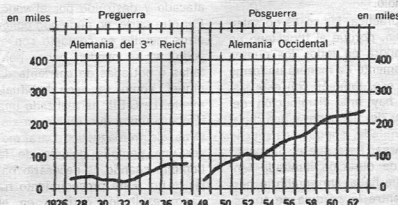
Aun teniendo en cuenta que el mercado interno ha demostrado ser capaz de absorber una parte considerable de los vehículos producidos, se debe reconocer que sin una energética y afortunada política de exportación el ritmo de la industria automotriz no podría ser tan elevado como lo es en el momento actual. El porcentaje de las ventas al extranjero respecto de las cifras de la producción total es de alrededor del cincuenta por ciento, la más alta cuota conseguida y mantenida por una industria del automóvil en todo el mundo. Hay quienes en la misma Alemania han encontrado peligrosa una proporción tal, porque pone en buena parte el ritmo de las fábricas en manos de las exportaciones, que de un momento a otro pueden bajar, independientemente de la voluntad de los constructores.

Alemania Occidental inició su expansión en el exterior recién en 1948, y alcanzó

### PRODUCCIÓN DE AUTOMÓVILES



### PRODUCCIÓN DE CAMIONES



# INDUSTRIA

una cierta consistencia en 1951, año en el que los envíos fuera de los propios confines sumaron 120.000 unidades. En 1955 habían ya subido a 405.000, y en 1960 se acercaban al millón. En 1964 alcanzó a 1.498.964 automóviles. El porcentaje de exportación sobre la producción, que antes de la guerra era del 22 por ciento (1958), pasó al 36 por ciento en 1953, al 48 por ciento en 1958, y en 1964 superó el 51 por ciento.

La circulación automovilística al 31 de diciembre de 1964 (última cifra oficial publicada), llegaba a un monto de 9 millones 645.000 automóviles (de los cuales 8.689.600 eran automóviles), con una densidad igual al vehículo por cada 6 habitantes.

A pesar de que este índice es uno de los más elevados de Europa, las perspectivas para el futuro aparecen todavía promisorias, a pesar de la alarma despertada por el director general de la Volkswagen y por otros dirigentes, que señalan la peligrosa tendencia actual hacia un aumento general de los costos y síntomas recientes de saturación del mercado interno. Recientemente, una importante encuesta realizada indujo a llevar a efecto otro estudio sobre el futuro desarrollo de la circulación automovilística en Alemania Occidental. En el territorio federal, teniendo en cuenta la tasa de crecimiento, el total de coches al 1º de enero de 1970 debería ser de 11.000.000 de unidades. En ese período se calcula que la población habrá aumentado a 60.000.000 de habitantes, y la densidad registrará un índice de 5,4.

## LOS NUEVOS MERCADOS

No obstante estas posibilidades, se continúa tratando de conquistar los mercados externos. Como ejemplo, basta recordar el afincamiento espectacular de la Volkswagen en Estados Unidos.

En la actualidad, el peso de la industria estadounidense en Alemania es mayor que en ningún otro país de Europa, considerando la magnitud de la Ford "Taurus" y la Opel (General Motors). Estas dos firmas ya han construido varias plantas y otras están en curso de realización. Pero no bastan solamente las inversiones. También el lanzamiento de modelos de éxito ejerce una notable presión sobre la industria nacional. Basta recordar las vastas afirmaciones del modelo "Kadett" Opel que afectó el primado del Volkswagen "1200" en la categoría de las cilindradas económicas y las de los modelos "Admiral" y "Diplomat" (siempre Opel), en lo referente a los Mercedes.

Por estos motivos, la competencia se agudiza cada vez más en el mercado interno. La actividad de la Opel continúa sin pausas. Para el próximo Salón de Francfort se espera la aparición de las versiones renovadas del "Kadett" y del "Rekord". La política actual de la Opel es imprimir un ritmo rápido, definido como "estilo USA", en la renovación de sus varios modelos. Se dice que el "Kadett" 1965 variará sus líneas y será puesto en venta en edición de dos y cuatro puertas, mientras que el motor será potenciado. El diseño del "Rekord" será más alargado.

La Volkswagen ha anunciado por su parte que la producción de todos sus establecimientos (en Alemania y en el exterior) en los primeros tres meses de 1965 se acercó a las 400.000 unidades, cifra casi igual a la del consumo anual de 1952.

Pero frente al desarrollo de la Opel y de la Volkswagen, es ahora la Ford "Taurus" quien ha salido a competir. La casa de Colonia prevé la modernización y la mejor sustancial de algunos modelos a través de notables ampliaciones en sus plantas, para lo que está invirtiendo sumas enormes.

Actualmente la cuota Ford "Taurus" del 19,6 % sobre las matriculaciones nacionales, sumadas al 21,1 % de la Opel, nos da un cuadro bastante claro de la influencia ejercida por la industria norteamericana en el mercado alemán. Se calcula que la Ford USA ha gastado, desde 1948 hasta hoy, la considerable suma de 450.000.000 de dólares para su filial alemana. El ritmo diario de producción ha pasado así a 2.050 unidades, es decir, seis veces más que en 1956.

La Taurus anunció también una novedad para el Salón de Francfort, y al mismo tiempo sus diversos modelos han sido mejorados en todos los sentidos, sin tocar los precios. El nivel anual productivo de la Ford alemana pasó de 67.000 unidades en 1957 a 395.000 en 1964. Esto es debido, principalmente, al dinamismo de dos dirigentes: John Andrews y su sucesor, Robert Layton.

La Mercedes tendió también su palabra que decir en el Salón de Francfort, dado que ya no es un misterio el lanzamiento de modelos renovados fundamentalmente para esta ocasión.

La NSU, en cambio, declaró en ocasión de la publicación de su balance, que por este año no podrá, todavía, introducir en el mercado la tan esperada berlina equipada con el revolucionario motor Wankel. A este respecto merece destacarse el reciente acuerdo de colaboración técnica entre NSU y Citroën, que es uno de los primeros ejemplos de unión defensiva entre grandes marcas en el ámbito del Mercado Común Europeo.

Para la industria automotriz alemana 1965 se inició con un período de recesión. Las cifras de los primeros meses no revelan más aquellos espectaculares y continuos aumentos a los que estábamos acostumbrados desde hace tiempo, tanto en la producción como en la exportación. El mercado interno, base de todo desarrollo industrial, parece que continúa acusando algunos signos de retracción. Existe, por otra parte, un grave problema en el campo de los autos usados. Los coches de segunda mano que se encuentran en los depósitos de las filiales de las firmas fabricantes, han alcanzado cifras inquietantes. Muchos diarios hablaron ya de esto, y se ha propuesto exportar parte de ellos a Alemania Oriental o a los países subdesarrollados de África y del Medio Oriente.

Esperamos que el próximo Salón de Francfort podrá ofrecernos una perspectiva de las futuras tendencias de la industria automotriz alemana.

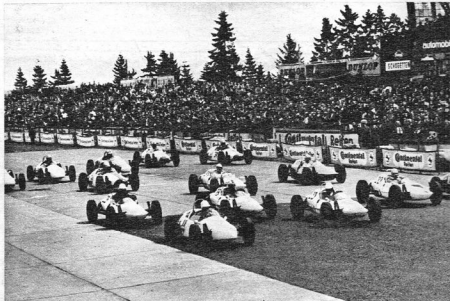
LUIGI GIOVANNETTI

## NUERBURGRING Y LA FÓRMULA 5

COMO preliminar al Gran Premio de Alemania que, como sabemos, definió el Campeonato Mundial de Conductores a favor del volante escocés Jim Clark, se realizó una competencia de coches de Fórmula 5, prueba a 10 vueltas (22,38 kilómetros), que compone el programa de carreras denominadas de la "Cinta de Asfalto". La Fórmula 5, que utiliza los elementos del Volkswagen 1200, trata de ser impuesta, por sus preconizadores, dentro del ámbito internacional. Catorce coches participaron en esta oportunidad y la clasificación fue la siguiente:

- 1) Nº 22 - Michael Graf Strachwitz, 13 m 8,6 s, 102,2 kilómetros por hora;
- 2) Nº 18 - Helmut Kelleners, 13' 12" 1/10; 101,8 km/h;
- 3) Nº 19 - Heinz Gilges, 13' 17" 1/10; 101,1 km/h;
- 4) Nº 10 - Hans Herrmann, 13' 17" 3/10; 101,0 km/h;
- 5) Nº 23 - Lothar Dongus, 13' 17" 4/10; 100,9 km/h.

La vuelta más veloz la realizó Graf Strachwitz con el 1' 16" 5/10, a un promedio de 105,3 km/h.



Circuito de Nuerburging: catorce coches de Fórmula 5 largan antes de disputarse el Gran Premio de Alemania.



Husdike von Hansbein, director de carreras de la Porsche, felicita al joven Michael Graf Strachwitz, que acaba de adjudicarse la prueba de Fórmula 5.

# DONDE SE PREPARA LA BATALLA

**NUNEANTON** — El campo de pruebas del MIRA parece, estos días, el punto de concentración de un gran ejército. Porque en este centro de pruebas la industria británica se está preparando para una nueva y gran ofensiva de los mercados exteriores.

La pista de pruebas del MIRA fue inaugurada en 1947 cuando la industria inglesa se disponía a dar vida a la primera fase del gran conjunto de exportaciones que fue el éxito de la posguerra. Las carreteras inglesas (según decían los técnicos y los dirigentes ingleses) eran perfectas. Sin embargo, en Europa había de todo: carreteras ondulantes, asfaltos gastados, adoquines y otros muchos inconvenientes. Para fabricar autos que sirvieran en el continente sin que se estropearan entre los guijarros, una de dos: o iban a probarlos en las carreteras europeas, o reproducir allí (en uno de tantos ex-aeropuertos de guerra) las mismas condiciones de las carreteras continentales. La solución más económica era la segunda, y fue la que se adoptó.

Así nació el MIRA, con su pista de alta velocidad, en la que un piloto de pruebas del Jaguar nos hizo sufrir llevándonos, con el "E" 4020 a 240 km/h, con su carretera adoquinada, con sus trozos de camino llenos de agujeros y piedras, con sus pistas ondulantes, sus pronunciadas pendientes, su pista de montaña rusa, sus pozos de agua, su circuito de virajes, el túnel del polvo, la galería del viento, la cámara del frío, y sus bancos de prueba de motores y de resistencia a la torsión, sus salas de rumores y sus mil equipos de prueba.

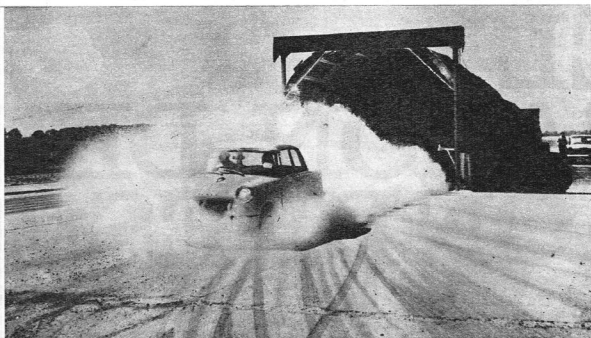
Desde el primer momento, el MIRA fue un centro puesto a dis-

posición de las fábricas inglesas que probaban en él los prototipos de sus nuevos modelos, y también, continuamente, los autos de serie para su constante mejoramiento. Luego se convirtió en un verdadero centro técnico con oficinas, bancos de pruebas y equipos técnico-científicos que servían también para "espíar" a la competencia. Poco a poco, se fueron comprando los principales autos extranjeros, que fueron sometidos a un severo examen. Los resultados de esas pruebas se pusieron a disposición de todas las casas inglesas, incluso la Citroën-GB, que como es una fábrica de montaje con asiento en Inglaterra, fue admitida en el MIRA, y pasa regularmente todas sus informaciones a la casa matriz francesa. "Fair Play" inglés. Ahora, en vista de la gran cantidad de novedades británicas

En el circuito del MIRA, la industria inglesa prueba sus máquinas y estudia también las de la competencia. En las fotos de arriba, un Fiat 850 y el Ginlia GT en prueba en la recta cronometrada y en la pista de alta velocidad; en la foto de abajo el Jaguar "E" con motor de 4.200 revoluciones gira a 240 km/h.

Medida de la resistencia a la torsión del automóvil terminado. Es una prueba significativa.





En la galería de la arena, el polvo blanco de porcelana busca las superficies que no tienen perfecta adherencia.

destinadas a aumentar las exportaciones del Reino Unido, el MIRA parece una plaza fuerte. Autos de serie, prototipos experimentales y modelos de la competencia. Y todo ello impregnado de un fervor de iniciativas.

Personalmente, hemos visto probar un Fiat 850 y un Alfa Giulia GT, mientras en un galpón se veía al NSU-Wankel, con motor de pistón rotativo.

A propósito de esto, nos han contado que algunos de los autos extranjeros más temibles se someten a la prueba de las 1.000 millas sobre adoquinado, que corresponden a 4.000 millas de una carretera normal.

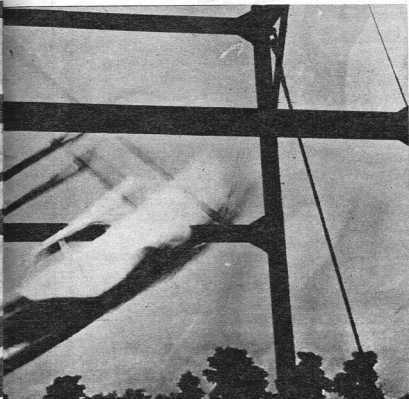
En los laboratorios del MIRA todo parece prepararse para una gran batalla.

Un Rover 200 en la galería del viento en la cual se realizan investigaciones acerca de los problemas de la aerodinámica y el viento. El MIRA dispone de dos galerías de viento: la más grande (en la foto) para la prueba de autos de tamaño natural, funciona por medio de ventiladores que generan un viento de una velocidad de 135 km/h; la más pequeña es para los modelos en escala.



Esta sala, construida para medir los ruidos de los autos, está hecha de modo que no hay reflexiones sonoras en una vasta gama de frecuencias. Es la "sala del silencio", las paredes, el techo y el piso están contruidos de un intrincado mosaico de fragmentos de gomapluma.

Para probar la seguridad de los asientos se ha erigido en el circuito del MIRA un pilar con un péndulo de 9 metros que hace oscilar los automóviles, deteniéndolos luego con un parachoques.



**DENTRO DE POCO**

# EL SALÓN DE LONDRES

EN MOMENTOS en que el inminente salón de Francfort ya ha revelado buena parte de las recientes creaciones alemanas, los otros salones de otoño comienzan a dejar entrever sus novedades. En Londres, en particular, el clima que rodea al ambiente automovilístico es tenso. En efecto, después del año pasado, durante el cual la industria automovilística británica marchó viento en popa, ésta se encontró, repentinamente, frente a ciertos problemas creados por la superpro-

ducción, cuyo origen, sin duda, debe ser buscado en las recientes medidas gubernamentales contra la inflación. El precio de la nafta aumentó en un veinte por ciento, el recargo mínimo en las ventas a plazos, sobre el precio de contado, se llevó del veinte al veinticinco por ciento y el número máximo de mensualidades se redujo de 36 a 30. Estas restricciones trajeron aparejadas un fuerte descenso en la matriculación de automóviles nuevos. La fábrica Ford, de Dagen-

ham, se vio obligada a limitar la semana de trabajo a cuatro días. En la BMC, la producción no sufrió un cambio de ritmo, pero debe tenerse en cuenta que ese ritmo fue alterado por sucesivas interrupciones debido a huelgas del personal. El mismo problema se presentó en la Jaguar, y los dirigentes de la célebre marca inglesa declararon que el nacimiento de un modelo, enteramente nuevo, debió ser diferido varias semanas a causa de ello, lo que privará al salón

de Londres de una novedad de primer orden.

A pesar de todo esto, el aporte del salón de Londres promete ser considerable. En el stand de la Triumph veremos la Gran Berlina 2000 tratada en una versión económica, con un motor más pequeño de cuatro cilindros. En el Spitfire, por el contrario, se colocará el mejor de seis cilindros del Vitesse. Ford anunció una mayor cilindrada para su Corsair, que dispone, actualmente, de 1.500 cc. En cuanto a la BMC, seguirá seguramente su política tradicional, desdoblando su Berlina 1800 en una versión más potente y más lujosa, cuyo nombre será, sin duda, cambiado de Austin a Wolseley. Una ejecución más refinada se espera para los Vauxhall y se tiene la intención de mejorar el modelo Cresta equipándolo con un motor de 3,3 litros. Finalmente, en el stand Rootes se espera ver un Imp de altas performances, mientras que, gracias a la alianza que une al constructor inglés con la Chrysler (esta última posee más de un tercio de las acciones de la marca), se verá un nuevo Humber, el Imperial, nombre que recibió, sin duda, en honor al motor Chrysler de ocho cilindros en V, que lo equipa.

E. C.



El "E type" mantendrá su lugar de privilegio dentro de la línea Jaguar. Una serie de paros del personal impidieron la terminación de un nuevo modelo para el salón de Londres.

# EL NUEVO PORSCHE "TARGA"

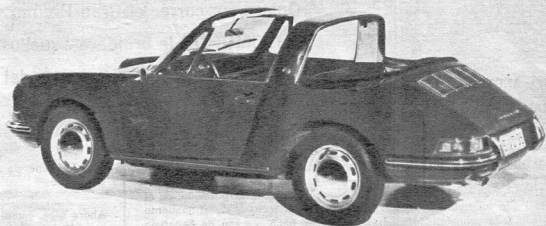
PARA la casa Porsche, el 42º Salón de Francfort constituye un hito en su célebre historial. En efecto, en ocasión del último salón alemán, realizado en 1963, el constructor germano presentó el prototipo de su nuevo "seis cilindros", y antes de que éste entrara en producción, en el otoño de 1964, asistimos al nacimiento del 912, de cuatro cilindros pero con el mismo casco, que marcó el abandono definitivo del "tipo 356" y de su legendaria epopeya. Al presente, la renovada línea Porsche se ve completada por una tercera aparición: el Porsche "Targa", cuyo casco original estará también disponible para el "seis cilindros" ("911") y para el cuatro cilindros ("912").

Tal como lo precisa su constructor, el Porsche "Targa" no es ni un cabrióle, ni un spider, ni un cupé, ni un hardtop, ni una limousine, sino, simplemente, el primer "cabrióle de seguridad" del mundo construido en serie. Para hacer de su casco 911/912 un cabrióle, hubiera bastado con quitarle su techo, y es, sin duda, esta "operación quirúrgica" la que todo el mundo esperaba cuando se supo de la inminente aparición del modelo. En vez de esto, los técnicos de Zuffenhausen completaron su operación colocando una especie de arco de protección que nos recuerda a los que llevan los prototipos de competición. Aunque en estos últimos la "Roll-bar" no se utiliza más que por razones de seguridad, es de imaginar que en el caso del Porsche "Targa" constituye, además, un precioso elemento que confiere mayor robustez a una carrocería autoportante, que se encuentra desprovista de techo. Además de ser original, la solución resulta, extremadamente funcional, a la vez que estética.

Sumado a esto, la operación "Targa" —cuyo nombre evoca la célebre carrera Targa Florio, en la que la Porsche se distinguió durante más de diez años— hace posible adaptar al mismo modelo nada menos que cuatro combinaciones de carrocerías. Helas aquí: 1. **Targa Spider**: el auto queda completamente descubierto, a excepción del arco de protección que forma parte integrante del casco. 2. **Targa Hardtop**: el auto queda esta vez completamente cerrado; un techo desmontable y recubierto con un material imitación cuero, se extiende desde el arco de protección hasta el parabrisas. 3. **Targa Voyage**: el auto se mantiene cerrado como en el caso anterior, pero en lugar de un techo rígido posee una liviana capota plegable que puede ser aplicada por detrás de la cabina de los pasajeros. 4. **Targa Del Air**: en este último caso es la luneta trasera la que desaparece; en efecto, por medio de un simple sistema de cierre ésta puede ser quitada y guardada en el baúl, manteniéndose todas las otras combinaciones posibles en lo que al techo se refiere.

El Porsche "Targa" se fabricará en las versiones "911" y "912" y se lanzará a la venta en el curso de la próxima primavera europea. E. G.

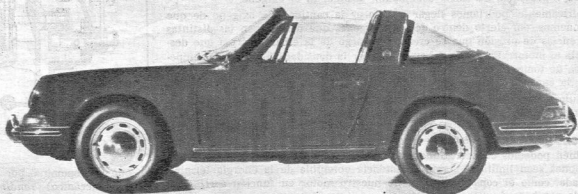
Targa Spider



Targa Hardtop



Targa Voyage



# automundo LE AYUDA... **PREPARE SU AUTO**

Spongamos que su intención es competir en el Gran Premio Turismo Mejorado. Usted no es un piloto famoso. No integra ningún equipo. Quiere, sí, correr el Gran Premio y llegar. Si es posible, bien ubicado. AUTOMUNDO le brindará aquellos requisitos básicos y puntualizará sus necesidades con prescindencia del tipo de automóvil que usted posea. Si se anima, AUTOMUNDO le desea... ¡buena suerte!

(3ª nota)

por  
MIGUEL ANGEI  
BARRAU

## La carburación y sus implicaciones

Los márgenes que establece el Inciso "J" permiten que la carburación, en el automóvil que intentamos preparar, sea uno de los factores de afinamiento donde, con toda probabilidad, podremos extraer buen margen de beneficio y al mismo tiempo, acrecentar aquellos de seguridad.

Es sabido que la correcta carburación de un motor, cumple funciones principales y secundarias. La primera de ellas conforma la introducción en el cilindro del *mayor peso* de mezcla aire-nafta que el motor sea capaz de quemar y por consiguiente, de transformar en trabajo.

Es común el asumir que la nafta, habiéndose mezclada con el aire en el carburador, penetra en los conductos de admisión en forma de gas. Lo que realmente sucede es que el aire—por la velocidad que le ha impreso la diferencia de presiones—desmenuza el líquido en muy pequeñas gotas las que, por provocar una pérdida de velocidad de la columna de aire, dejarían de acompañar a la misma, formando gotas mayores que al adherirse a las paredes de los conductos producirían, por un lado, deficiencia en la composición de la mezcla, y por el otro, al ser arrastradas en esa forma hasta la válvula de admisión, alterarían la composición final de aquella. Aquí nos enfrentamos con otra bifurcación de caminos de las tantas a que nos tiene acostumbrado el tema: si calentamos la mezcla durante su pasaje por los conductos de admisión logramos un funcionamiento más elástico y más suave, pero con notable caída de la potencia disponible. Si, por otra parte, logramos mantener a temperatura relativamente baja la columna de gases, ganaremos en potencia, pero sacrificaremos en flexibilidad, suavidad de marcha y rapidez de obtención de la temperatura normal de funcionamiento.

Partiendo de esta base, debemos coincidir entonces en que utilizando datos conocidos, en cuanto se refieren a las variaciones de densidad del aire en función a su temperatura—ya que no podemos variar lo dispuesto por el fabricante en cuanto a "calentar" la mezcla previa a su introducción en el cilindro—, debemos en primer término considerar los valores de la temperatura que se crea dentro del vano motor en condiciones de uso prolongado, donde, salvo variaciones externas muy drásticas, la misma se mantiene dentro de niveles que registran escasas oscilaciones. Lo dicho importa a un principio básico de la combustión. Al estarnos absolutamente vedado el uso de combustibles *oxígeno-transportes* y todo tipo de sobrealimentación, debemos obtener el mayor provecho de la diferencia de presiones—entre la atmosférica y la del interior del cilindro— y del oxígeno que encierra el aire. Recordemos que al ser la combustión sólo una oxidación, violenta, repentina, con gran desprendimiento de calor, pero oxidación al fin, el único elemento sin cuya presencia no existe combustión posible, es el oxígeno.

Empíricamente, podríamos llegar a conocer la cantidad de oxígeno de que disponemos, por cierto dentro de los márgenes que determinen las distintas diferencias de presión que se crean a lo largo de la escala de rpm que desarrolla el motor. Para ello debemos conocer la densidad del aire a la temperatura de toma, el número de rpm que encierra la *gama práctica* de utilización, la capacidad cúbica de los cilindros, y el índice de llenado estimado. A título meramente ilustrativo, recordaremos que al nivel del mar y en toda la extensión de la tropósfera el aire se compone de nitrógeno (78,08 %), oxígeno (20,95 %), argón (0,93 %), anhídrido carbónico (0,034 %), hidrógeno (0,00005 %) y los llamados gases raros.

También podemos conocer, aunque las derivaciones prácticas de estas averiguaciones sean limitadas, tanto la potencia obtenible de la energía térmica liberada, como el consumo teórico de nuestro motor en función a *HP producido por hora de marcha*.

Sabiendo que la unidad térmica es la *gran caloría* (Gc = calor necesario para elevar de 15 a 16° un litro de agua) y que ésta es igual a 425 kgc, conocemos lo que se denomina como el *equivalente mecánico del calor*.

Por otra parte sabemos que un HP es igual a 75 kgc/seg (kgm = unidad de

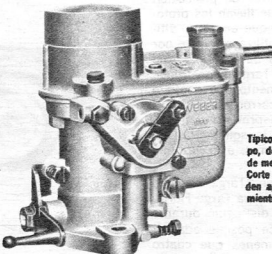
trabajo = energía necesaria para elevar a un metro de altura un kilogramo o sea que

$$1 \text{ HP/h} = 270.000 \text{ kgc/seg}$$

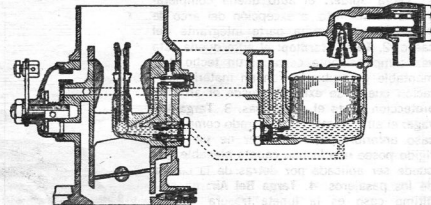
Ahora bien, como un kilogramo de nafta comercial rinde: 11.000 Gc deducimos de inmediato que de él podemos extraer 4.675.000 kgc/seg. Relacionándolo con el equivalente de 1 HP/h obtenemos que el rendimiento de 1 kg de nafta es igual a 17,16 HP, por supuesto teóricos, ya que estamos suponiendo un rendimiento del 100 %.

El consumo teórico de HP/h lo obtenemos relacionando estos valores, ya conocidos, de los que deducimos un consumo de 59 g de nafta por HP/h. Multiplicando esta cantidad por los HP estimados como disponibles a la toma de fuerza del cigüeñal, conoceremos el consumo teórico del vehículo.

Ahora bien, determinado el mismo, al relacionarlo con los 17,16 HP obtenidos como rendimiento de 1 kg de nafta, obtendremos un guarismo de relación



Típico carburador Solex, de un solo cuerpo, de amplia difusión en los automóviles de mediano precio y de reducida cilindrada. Corta esquemático del mismo, donde pueden apreciarse la sencillez de su funcionamiento y lo compacto de su construcción.



que se denomina, por ser la composición de esos rendimientos (el térmico y el mecánico), *rendimiento termo-dinámico*.

## Con aire fresco y con quien sepa

De las consideraciones que anteceden, se deduce, entonces, que si lográramos reducir la temperatura ambiental en el vano motor, de donde el carburador



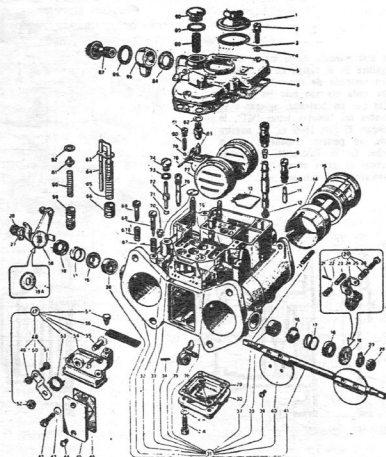
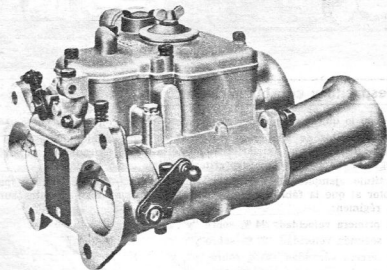


# automundo LE AYUDA A PREPARAR SU AUTO

con 500 metros, 200 metros y, aun 100 metros, pero debe notarse que a medida que reducimos la distancia aumenta proporcionalmente la posibilidad de error debida al factor humano. Claro que disminuyen los riesgos de la prueba y ello, también, es razón suficiente.

De esta forma completaremos los registros del tacómetro, con los obtenidos cronometrando la distancia y además, podemos verificar la exactitud de aquél, no siempre tan real, como publicitado. Obtenido el primer registro, lo verificaremos mediante "dos tiradas" más, en forma tal que simultáneamente, tanto el conductor como su navegante se vayan asentando en las respectivas tareas.

Con el mejor de los tres registros como base, comenzaremos por realizar una lectura de bujías. El procedimiento es el siguiente: marchando el motor a pleno régimen, retirar el pie del acelerador y cortar el encendido, realizando ambas cosas en forma simultánea. Detenido el automóvil, procederemos a sacar las bujías y examinaremos con cuidado las características que presentan los electrodos y la porcelana interior.



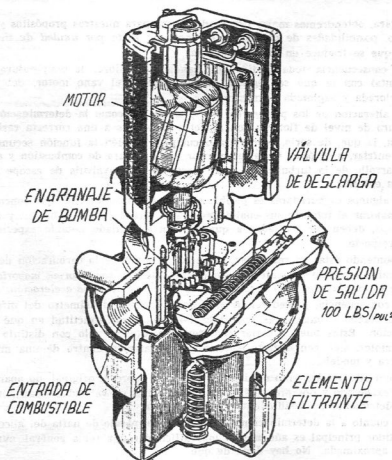
Dentro de la familia del "rey de los carburadores" esto es su príncipe heredero: el horizontal doble cuerpo. De amplia difusión en nuestro medio mediante su extensivo uso en Turismo Carretera, lo hemos encontrado presente en los Grandes Premios TM en la marca Alfa Romeo. El despiece que acompaña la ilustración da una idea de la precisión de este exponente de la marca.

Si ésta se encuentra muy clara, si no presenta una coloración "té con leche" uniforme, la mezcla es pobre y podremos ir a una más alta numeración de glicéurs. Lo contrario también es válido y nos inducirá a reducir el diámetro del surtidor.

Si los electrodos aparecen semi-acetosos, brillantes, con algún depósito de

carbón, lo probable es que nuestras bujías sean demasiado frías. Lo opuesto, electrodos color gris demasiado claro, con algunas incrustaciones y/o principio de desgaste, nos indican una bujía demasiado caliente. De esta primera comprobación surgirá el camino a seguir. Como factor de orden nunca realizaremos más de un cambio antes de cada prueba. Necesitamos conocer qué es lo que produce la mejora o la caída del motor. De acuerdo con lo previsto y recomendado, lo probable es que estemos algo pobres de nafta. Proseguiremos las pruebas variando primero, únicamente el glicœur.

Cuando la mezcla aparentemente sea correcta, recién entonces, procederemos a aumentar el diámetro del difusor. Los resultados nos indicarán el camino. Si el motor mejora, volveremos a comprobar la composición de la mezcla — mediante sucesivas lecturas de bujías — ya que la misma debe haberse alterado. Cuando ambos elementos se encuentren en sintonía, probaremos, entonces, bujías de rango térmico un grado más frío teniendo presente que el ideal se conforma mediante el uso, sin fallas, de la bujía más fría posible. Logrado nuestro propósito de armonizar los tres factores concurrentes, procederemos a avanzar el encendido — que habíamos ubicado en el punto indicado por la fábrica — con precaución y en forma gradual, retrocediendo lo inmediato en cuanto asomen los primeros síntomas de detonación o pistoneo. La práctica dará en este sentido óptimos resultados.



Dentro de lo más avanzado en la materia se encuentra la bomba de nafta Lucas, cuyo principio de funcionamiento ha sido adoptado por la mayoría de las de alta rendimiento y que hoy son casi de uso universal en la categoría máxima de nuestro automovilismo.

Cabe puntualizar que utilizaremos para estas pruebas la misma presión de neumáticos prevista para usar durante la competencia (recordemos que el uso de neumáticos de carcasa radial nos ahorra, para idéntica velocidad, de un 5 % a un 8 % de potencia) y, por supuesto, también utilizaremos el mismo combustible con que pensamos realizar la competencia.

Con respecto a su número octánico, una buena regla para determinar es multiplicar la relación de compresión teórica por diez; el resultado nos dará el índice octánico apropiado para nuestro motor. Supongamos una relación de compresión teórica con el valor consignado en nuestra primera nota (8.2:1); el índice octánico apropiado para esa relación será de 82 NO. Una comprobación que no debemos olvidar es el verificar la presión de la bomba de nafta, sobre todo a regímenes elevados de rotación del motor, ya que toda disminución del caudal influida en el mantenimiento de apropiados niveles en el carburador y en consecuencia puede ser origen de fallas importantes, de difícil localización.

## Algo más sobre detalles . . .

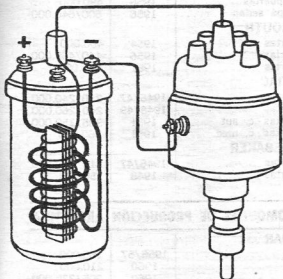
... que no debemos descuidar. En todo el proceso hemos de tener presente, siempre, que durante un Gran Premio todo aquello factible de aflojarse se ha de aflojar y que la experiencia indica que son los detalles, la mayor

# PARA EL GRAN PREMIO DE TURISMO MEJORADO

parte de las veces, los que provocan detenciones y ellas trasforman a valor cero todo lo conquistado en base a esfuerzo y ayuda.

En lo que respecta a los factores que conforman el sistema de alimentación cuidaremos a lo largo de toda la cadena su eficiencia, comenzando por el tanque de nafta.

Por supuesto que utilizaremos las ventajas que nos permite el reglamento en el capítulo "Medidas adicionales permitidas y no permitidas", en cuanto a la posibilidad de reemplazar el tanque de nafta original del vehículo por otro, de considerable mayor capacidad. Esta disposición, que, además, aclara la legitimidad de instalarlo en el baúl del automóvil, nos permite ubicarlo en la mayoría de los autos, en carga, sobre el tren trasero, con lo que no

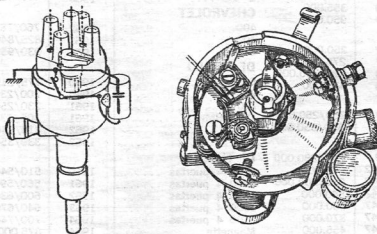


Principio del encendido distribuido y bobinas:

1. Bobina - 2. Conexión del acumulador - 3. Cable de alta tensión de bobina a distribuidor - 4. Bobinado secundario - 5. Bobinado primario - 6. Núcleo de la bobina - 7. Distribuidor.

solamente lograremos una más racional distribución de pesos —lo que mejorará las condiciones de estabilidad— sino que, por otra parte, aumentaremos el valor de la fuerza tangencial máxima, ya que la misma es igual al peso adherente y éste es el producto de la carga sobre las ruedas por el índice de adherencia:

$$F_{ta} = F_{ad} = C_r \cdot u$$



La puesta a punto del encendido es una tarea sencilla. Luego de sincronizado el distribuidor y encendido el punto óptimo, los sistemas de avance centrífugo y al vacío se ocupan de lo demás. Dos problemas pueden suscitarse a los que debemos estar atentos: la caída de tensión elástica de la lámina flexible del platino, con lo que disminuirá la luz (se cerrará el platino atrasando el encendido) y el rebote de platino a alta régimen de rpm. En ambos casos, generalmente, la cura radica en otorgar al resorte de lámina la necesaria tensión.

$F_{ta}$ : fuerza tangencial máxima

$F_{ad}$ : peso adherente

$C_r$ : carga sobre las ruedas

$u$ : índice de adherencia

Descontamos que quien nos construya el tanque de nafta conocerá lo suficiente como para que los rompelas sean efectivos, la boca de carga de generoso tamaño, la tapa hermética y tanto el tubo de descargo como la pesca, adecuados.

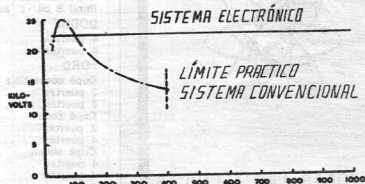
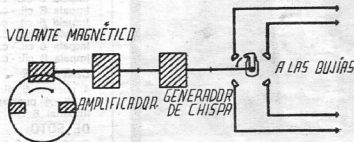
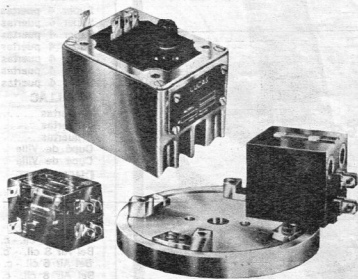
En lo que respecta a bombas de nafta, el reglamento autoriza el cambio de comando mecánico por eléctrico y viceversa, siempre que no se aumente el número de bombas que funcionen en forma simultánea.

La lógica nos indica que la mejor presión constante de nafta, independiente del régimen de rotación del motor, se obtiene con bomba eléctrica. Por

consiguiente la instalaremos en un lugar adecuado y accesible, alejando las cañerías de la cercanía del motor en cuanto esté a nuestro alcance y sobre todo, asegurando éstas y el cuerpo de la bomba de manera de evitar todo tipo de roces.

En lo que respecta a filtros, es necesario hacer especial hincapié en el de aire, debido a las condiciones que se crean a lo largo de la mayor parte del recorrido de la prueba. Una deficiencia en este sentido permitirá al polvo del camino ser aspirado por el motor y, en él, producirá un efecto desastroso —sobre todo en aros y paredes de cilindros—, con lo que una merma en el rendimiento es conclusión inevitable.

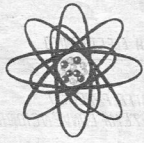
Un buen filtro de aire en baño de aceites conforma la solución ideal. Debido



CHISPAS POR SEGUNDO

El encendido electrónico ha superado notadamente al convencional. Casos altamente especializados como Lucas en Inglaterra y Mallory en Estados Unidos de Norteamérica lo comercializan e instalan en todo tipo de automóvil. En la ilustración vemos también el esquema de funcionamiento y un cuadro comparativo donde se muestran las limitaciones prácticas del sistema convencional y la recta que forma la eficiencia del sistema electrónico. Por expresa prohibición reglamentaria, tanto éste como el transistizado se encuentran vedados en el Gran Premio TMI, siempre que no sean equipos de norma de fábrica. El sistema convencional, debido a las mayores presiones finales de combustión y al régimen de rotación a emplearse en forma continua, deberá ser ayudado por una bobina de alta performance.

a su peso, tamaño y ubicación, deberán estudiarse y resolverse los soporte del mismo en forma tal que presenten los mayores márgenes de seguridad. A este respecto recomendamos intercalar entre la brida y las tomas de sujeción un elemento elástico; bien puede ser un pequeño tacho de goma, de forma tal que las vibraciones no ataquen la rigidez del conjunto y que cierta elasticidad esté presente para absorberlas.



**EN TODAS LAS TÉCNICAS**  
**tecnirama**

... AVANZA TAMBIÉN!

En una década más, ciencia y técnica multiplicarán ilimitadamente las posibilidades humanas. ¡Capacítense para enfrentar ese asombroso mundo del futuro! ¡Lea TECNIRAMA! ¡Primera enciclopedia política! ¡Responde con exactitud al espíritu investigador de nuestro tiempo...!

**¡COMPRESA! ¡APARECE LOS VIERNES!**  
 \$ 45 OTRO ÉXITO DE EDITORIAL CODEX S. A.

# LA BÚSQUEDA DEL

## AUTOMÓVILES ESTADOUNIDENSES

Marcas y modelos	Año	m\$n
<b>BUICK</b>		
Super 4 puertas	1946/47	235.000
Super 4 puertas	1948/49	275.000
Super 4 puertas	1950	310.000
Super 4 puertas	1954	390.000
Super 4 puertas	1956	520.000
Super 4 puertas	1958	590.000
Super 4 puertas	1960	910.000
<b>CADILLAC</b>		
4 puertas	1940	115/140.000
4 puertas	1942	145/165.000
4 puertas	1946	170/190.000
Cupé de Ville	1954	510/530.000
Cupé de Ville	1960	960/990.000
<b>CHEVROLET</b>		
Cupé sedan	1940	245.000
4 puertas	1946/47	345.000
4 puertas	1947	420.000
4 puertas	1951	465.000
Bel Air 6 cil. - c. mec.	1956	590/610.000
Bel Air 8 cil. - c. aut.	1956	575.000
Bel Air 6 cil. - c. mec.	1957	665.000
Bel Air 8 cil. - c. aut.	1957	630.000
Bel Air 6 cil. - c. mec.	1958	765.000
Bel Air 8 cil. - c. aut.	1958	740.000
Impala 6 cil. - c. mec.	1958	955.000
Impala 8 cil. - c. aut.	1958	925.000
Impala 6 cil. - c. mec.	1961	1.200.000
Impala 8 cil. - c. aut.	1961	1.150.000
Impala 6 cil. - c. mec.	1962	1.355.000
Impala 8 cil. - c. aut.	1962	1.250.000
<b>CHRYSLER</b>		
4 puertas 6 cil.	1947	250/280.000
8 cil. - 4 puertas	1950	355.000
Imperial 8 cil.	1959	950.000
<b>DE SOTO</b>		
Fluid Drive 4 puertas	1947	250.000
4 puertas (chico)	1947	275.000
4 puertas	1953	320/350.000
Rural 8 cil. - c. aut.	1954	435.000
<b>DODGE</b>		
4 puertas	1947	230/250.000
4 puertas	1951	330/350.000
<b>FORD</b>		
Cupé convertible	1940	260/280.000
2 puertas	1941/42	290.000
4 puertas	1941/42	280/300.000
Cupé sedan	1941/42	340.000
2 puertas	1946/47	350.000
4 puertas	1946/47	370.000
Cupé sedan	1946/47	455.000
4 puertas	1951	375/390.000
4 puertas	1953	415/435.000
4 puertas	1954	420/445.000
Galaxie 6 cil. - c. mec.	1960	900.000
4 puertas	1960	875.000
Galaxie 8 cil. - c. aut.	1961	1.050.000
4 puertas	1961	1.050.000
<b>HUDSON</b>		
4 puertas	1946/47	210.000
4 puertas	1948	220/230.000
<b>MERCURY</b>		
4 puertas	1940	270.000
4 puertas	1946/47	360.000
Cupé convertible	1946/47	380.000
Monterrey 2 puertas	1951	390.000
Monterrey 4 puertas	1953	400.000
Monterrey 4 puertas	1956	485.000
Monterrey 4 puertas	1957	545.000
Montclair 4 puertas	1958	610.000
<b>OLDSMOBILE</b>		
Cupé convertible	1946/47	200/230.000
4 puertas	1948/49	215/245.000
4 puertas	1950/51	270/285.000
Cupé sedan	1955	340/355.000

Marcas y modelos	Año	m\$n
4 puertas	1955	420.000
88 4 puertas	1956	490.000
88 cupé sedan	1956	600/640.000
<b>PLYMOUTH</b>		
4 puertas	1954	400.000
4 puertas	1956	440/460.000
4 puertas	1961	535.000
<b>PONTIAC</b>		
4 puertas	1946/47	220/240.000
4 puertas	1948/49	240/260.000
4 puertas - c. aut.	1951	325/350.000
4 puertas - c. mec.	1951	360.000
<b>STUDEBAKER</b>		
4 puertas	1946/47	210/230.000
4 puertas	1948	250.000

## AUTOMÓVILES DE PRODUCCIÓN ARGENTINA

Modelo	Año	m\$n
<b>AUTOAR</b>		
Sedan	1956/57	165.000
Sedan	1960	210.000
Rural	1960	205/225.000
<b>BERGANTIN</b>		
4 cil. - 4 puertas	1961	335/350.000
4 cil. - 4 puertas	1961	370.000
6 cil. - 4 puertas	1962	385/410.000
<b>CITROEN</b>		
2 CV	1960	245/265.000
2 CV	1961	275/300.000
2 CV	1962	325/350.000
2 CV	1963	345/365.000
2 CV	1964	425/450.000
<b>CHEVROLET</b>		
400	1962	750/780.000
400	1963	825/840.000
400	1964	930/955.000
<b>DE CARLO</b>		
600	1960	175/215.000
700	1960	200/230.000
700	1961	230/250.000
Cupé BMW	1961	305/335.000
700	1962	310/340.000
700	1963	330/350.000
<b>DI TELLA</b>		
1500 4 puertas	1960	510/540.000
1500 4 puertas	1961	550/590.000
1500 4 puertas	1962	600/630.000
1500 4 puertas	1963	640/670.000
1500 4 puertas	1964	700/740.000
Magnette	1964	875.000
Rural Traveller	1964	810.000
<b>DKW</b>		
Cupé sedan	1956	320/360.000
4 puertas	1958	400/420.000
Sedan 1000 4 puertas	1960	450/480.000
Sedan 1000 4 puertas	1961	500/520.000
Sedan 1000 4 puertas	1962	540/560.000
Rural 1000	1962	600.000
Sedan 1000	1963	630.000
Sedan 1000	1964	870.000
Fisorse sport	1964	840.000
<b>ESTANCIERA</b>		
IKA	1957	240/265.000
IKA	1958	300/325.000
IKA	1960	360.000
IKA	1960	400.000
IKA	1961	450.000
IKA	1962	490/510.000
IKA	1963	540/565.000
IKA	1964	590/610.000
<b>FIAT</b>		
600 2 puertas	1960	280/300.000
1100 4 puertas	1960	400/435.000
750 2 puertas	1961	340/360.000
1100 4 puertas	1961	460/480.000
750 2 puertas	1962	370/390.000



# AUTO USADO

Como las variaciones del mercado automotor argentino no justifican la presentación semanal de esta sección, la "Bolsa del Auto Usado" aparecerá esporádicamente, es decir, estará nuevamente en estas páginas en el número 27.

Marcas y modelos	Año	m\$n
1100 4 puertas	1962	530/550.000
750 2 puertas	1963	410/440.000
1100 4 puertas	1963	680/690.000
1500 Gran clase 4 puert.	1963	680/720.000
750 2 puertas	1964	450/470.000
1500 Gran Clase	1964	750/780.000
Rural Familiar	1964	850.000

FORD		
Falcon 6 cil. - 4 puert.	1962	740/770.000
Falcon 6 cil. - 4 puert.	1963	780/820.000
Falcon 6 cil. - 4 puert.	1964	850.000

GRACIELA		
2 puertas	1957	135/150.000
2 puertas	1958/59	145/170.000
2 puertas	1962	325/340.000

HANSÁ		
1100 2 puertas	1960/61	300/330.000
1100 rural 2 puertas	1961	320/350.000

HEINKEL		
Microcupé	1958/59	100/105.000
Microcupé	1960/61	115/130.000

ISARD		
300	1958/59	110/140.000
400 2 puertas	1960/61	145/170.000
700 2 puertas	1960/61	275/295.000
700 2 puertas	1962	320/340.000
700 Rural	1962	335/350.000
700 2 puertas	1963	360/380.000

JEEP		
IKA	1957	200/230.000
IKA	1958/59	240/260.000
IKA	1960/61	300/330.000
IKA	1962	350/375.000

KAISER		
Carabela	1958	335/360.000
Carabela	1962	600/630.000
Carabela	1960	450.000
Carabela	1961	485.000
Rambler C. Custom	1962	600/620.000
Rambler C. Country	1962	620/640.000
Rambler Ambass.	1962	680/700.000
Rambler C. Custom	1963	730/755.000
Rambler C. Country	1963	830/835.000
Rambler Ambass.	1963	825.000
Rambler C. Custom	1964	850.000
Rambler C. Country	1964	1.000.000
Rambler Ambass.	1964	

NSU		
Prinz 24 HP	1958	200/220.000
Prinz 34 HP	1960	240/260.000
Prinz 34 HP	1961	285.000
Prinz 34 HP	1962	290/320.000
Prinz 34 HP	1963	335.000

PEUGEOT		
403	1956/57	435/460.000
403	1958/59	485/520.000
403	1960	575.000
403	1961	615.000
403	1962	630/650.000
403	1963	690/710.000
403	1963	725/750.000
404	1963	800/830.000
404 Rural	1963	925.000
404	1964	780/800.000
404	1964	840/870.000
404 Rural	1964	940.000

RENAULT		
Dauphine 4 puertas	1960	280/300.000
Dauphine 4 puertas	1961	320/320.000
Dauphine 4 puertas	1962	340/360.000
Gordini 4 puertas	1962	385/410.000
Dauphine 4 puertas	1963	400/420.000
Gordini 4 puertas	1963	445/470.000
Dauphine 4 puertas	1964	480.000
Gordini 4 puertas	1964	520.000
4 L	1964	445.000

Marcas y modelos	Año	m\$n
VALIANT		
I	1962	795/810.000
II	1963	860/875.000
III	1964	950/975.000

## AUTOMÓVILES EUROPEOS

BORGWARD		
Isabella	1956	340/370.000
Isabella	1957	380/400.000
Isabella	1958	430/450.000
Isabella	1960	520.000

CITROEN		
11 ligero	1946/47	200/235.000
2 CV	1958	250.000

FIAT		
1100 4 puertas	1958	310/335.000
600 2 puertas	1958	215/240.000

HILLMAN		
4 puertas	1947	115/130.000
4 puertas	1950	185.000
4 puertas	1956	255/275.000
Rural	1956	275.000

MERCEDES BENZ		
Rural diésel	1953	340/370.000
4 puertas naftero	1953	285/300.000
220 diésel 4 puertas	1953	300/345.000
300 4 puertas	1953	360/385.000
220 S 4 puertas	1959	800/845.000
220 S 4 puertas	1961	1.350.000
220 S 4 puertas	1962	1.700.000
220 S 4 puertas	1963	2.000.000
220 S 4 puertas	1964	2.250.000

OPEL		
Rekord 2 puertas	1956/57	325.000
Rural	1956/57	340.000
Rural	1958	435.000
Rekord 2 puertas	1959	470.000
Rural	1959	515.000
Rekord 2 puertas	1960	490/515.000
Kapitan 4 puertas	1961	510.000
Rekord 2 puertas	1961	600.000
Rural	1961	650.000
Rekord 4 puertas	1961	630.000

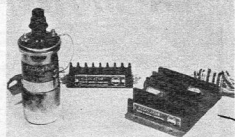
SIMCA		
4 puertas	1955	230/260.000
Rural	1955	285.000
Rural	1956	270.000
4 puertas	1958	310/340.000

TAUNUS		
15 M 2 puertas	1956/57	335.000
Cresta 4 cil. - 4 puertas	1958/59	480.000
17 M rural	1958/59	500.000
17 M 2 puertas	1958/59	460.000
17 M 2 puertas	1960	510.000
17 M 4 puertas	1961	560/580.000
17 M 4 puertas	1961	580/615.000
17 M rural	1961	625.000
17 M 4 puertas	1962	560/585.000
17 M rural	1962	710/735.000

VAUXHALL		
Velox 4 puertas	1961	260/280.000
Cresta 4 cil. - 4 puertas	1961	315.000
Victor 4 cil. - 4 puertas	1958	355.000

VOLKSWAGEN		
Export 2 puertas	1960	515/530.000
Export 2 puertas	1961	530/555.000
Export 2 puertas	1962	595/615.000
1500 2 puertas	1962	665.000

## IGNICION TRANSISTORIZADA.



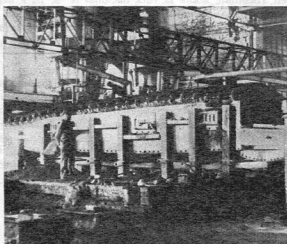
ALLIGATOR® (21-81)

### ELECTRONICA DE MAÑANA PARA EL AUTOMOVIL DE HOY

- Aumenta aceleración y velocidad.
- Disminuye el consumo de combustible.
- Elimina el deterioro de platinos.
- Prolonga la vida útil del motor.

Fabricación y Ventas:  
**BIM S.A.L. DIVISION AUTOMOTORES**  
 Bonpland 1477, Cap. - T. E. 71-7405

## FUNDICIÓN ARGENTINA



HACE casi 60 años, en un barrio de la ciudad de Módena, nació un modesto establecimiento para la fabricación de cerraduras. Pocos años más tarde se transformó en una importante fundición de hierro "maleable". Así, en la primera guerra mundial, la firma CORNI se encontraba entre las empresas que contribuyeron al esfuerzo industrial italiano. Fue la primera fundición de Italia, y quizá de Europa, en producir hierro maleable de "corazón negro". El gran desarrollo de la industria automotriz argentina ha sido factor determinante para que CORNI decidiera fundir piezas con miras a una producción de 600 a 1.000 toneladas mensuales. CORMASA —filial de CORNI en la Argentina— cuenta entre sus clientes a casi todas las fábricas de automotores y de maquinaria agrícola. La puesta en marcha del segundo horno roberbero, en la localidad de Tigre, motivó que, en reunión con la prensa, el doctor Fausto Brighenti, director general de CORNI Argentina, expresara su preocupación por el porvenir de la industria subsidiaria en el país. En la foto un grupo fusorio del establecimiento de Tigre.

Tucumán - Salta - Jujuy

# SEGUNDO RALLY DE LA MONTAÑA



En la bajada del famoso Aconquija, durante el desarrollo del Segundo Rally de la Montaña.

EL BINOMIO Juan B. Pezza-Domingo Alsacio, al volante de un coche Fiat 1500, se impuso en el Segundo Rally de la Montaña que, por el Premio "Pirelli", hizo disputar en dos etapas, el Club Tucumano de Regularidad, con un recorrido total de 750 kilómetros, aproximadamente, entre kilómetro lanzado, regularidad y velocidad pura. La pintoresca prueba automovilística comenzó en Tucumán, sobre la ruta nacional N° 9, para llegar hasta San Salvador de Jujuy, meta de la primera etapa. La segunda se desarrolló entre la última ciudad y Tucumán, teniendo como punto final la avenida Aconquija, sobre el camino que va al Club Las Lomitas, a la altura del kilómetro 8.

## CLASIFICACION GENERAL

1° Juan B. Pezza-Domingo Alsacio; 2° Raúl Buscaglia y señora; 3° Abel Tannuré y señora; 4° Antonio R. Apud-Pedro Aguirre; 5° Gualterio Carminatti-Benjamin Klyver; 6° Oscar Dupuy-Edgardo Alonso; 7° Efraín David-J. L. Quiroz; 8° Massud Busabe-Edgardo Busabe; 9° José Caballieri Ferrer-Héctor A. Silver; 10° Miguel Moreno - Néstor Kauffman; 11° Carlos Majul-Domingo Marchese (h); 12° Miguel Marchese-Miguel Marchese (h); 13° Martín Dip-J. Carrasco; 14° César Bustamante-Héctor Argañarez; 15° Juan L. Núñez-Alberto Coronel Paz; 16° José Cusumano-"Satélite".

## KILOMETRO LANZADO

Computados los tiempos del kilómetro lanzado, disputado en la final de San Salvador de Jujuy y meta definitiva en San Miguel de Tucumán, la clasificación general de la especialidad, por categoría, es la siguiente: Categoría "E": 1° Miguel Marchese; 2° Massud Busabe; 3° Antonio R. Apud; 4° Abel Tannuré. Categoría "D": 1° Martín Dip; 2° Juan B. Pezza; 3° Efraín David; 4° Raúl Buscaglia. Categoría "C": 1° Gualterio Carminatti; 2° Caballieri Ferrer; 3° Carlos Majul; 4° Oscar Dupuy; 5° Miguel Moreno.

Juan B. Pezza y Domingo Alsacio constituyeron el binomio vencedor del Segundo Rally de la Montaña.



# RINCÓN DE



"Bibito" vuelve a las carreras. En realidad, el Autódromo Municipal volvió a ver, el domingo 29 de agosto último, a esa destacada figura de nuestro automovilismo que es Roberto Mirés. Y lo volvió a ver no sólo como brillante corredor sino también como irreductible polemizador contra ciertas males costumbres de nuestro deporte motor. Lo escuchamos y no pudimos más que darle la razón. Es de aquellos que ponen el dedo en la flaga. Y quienes tendrían que escuchar y aprender de él, hacen, muchas veces, oídos sordos o se escapan del alcance de la voz de quien dice la verdad.

La escuela Oscar, la de los ciento veinte autos y "... no rompa el suyo, sino el de Oscar...". ha inaugurado una nueva sucursal en la avenida Maipú al 1100, de Vicente López, y tiene programada la apertura de otras, en distintos puntos de la provincia de Buenos Aires y en otras ciudades de la República. Por el momento, a los ciento veinte autos se han agregado varios coches especiales para iniciar, en

la conducción, a personas con anomalías físicas.

Automóviles Alvear está preparando cuatro coches para el Gran Premio de la República Argentina de Turismo Mejorado. El equipo contará, además de Rodríguez Canedo —que ganó el año pasado en forma brillante—, con Larry Rodríguez Larreta.

Formisano, de vuelta de los Estados

## CARRERAS DE LA SEMANA

### PRUEBAS NACIONALES

#### Pruebas de velocidad

19 de setiembre - Automóvil Club San Nicolás - San Nicolás - Circuito (TC).

19 de setiembre - Asociación de Volantes General Roca - General Roca - Carretera (TM).

19 de setiembre - Automóvil Club Río Cuarto - Río Cuarto - Autódromo (MN).

#### Pruebas de regularidad

19 de setiembre - Organiza y fiscaliza: C.A.R. - Categoría: 3° - Recorrido: Ciudad Jardín El Palomar, Empalme Pavón, Luján y regreso.

19 de setiembre - Organiza y fiscaliza: C.A.R. - Categorías: 2° y 3° - Recorrido: Escobar, Campana, Arrecifes, Luján.

TC = Turismo de Carretera Fórmula "B"  
TM = Turismo Mejorado  
MN = Mecánica Nacional Fórmulas 1 y 2

### PRUEBAS INTERNACIONALES

#### Pruebas de velocidad

18 de setiembre - Gran Bretaña - Carrera de Oulton Park (1, 2, 3 y 5).

18-19 de setiembre - CMM/TP - Estados Unidos - Los dos ediciones de los "500 km de Bridgehampton" (GT 1, II, III, PT, S y T).

19 de setiembre - CEM - Austria - Carrera de Gaisberg.

#### Pruebas de regularidad

17-19 de setiembre - Alemania - Rally Bad Neuenahr.

18-19 de setiembre - Holanda - Rally de Sauerland.

20-24 de setiembre - Austria - Rally del Danubio.

CMC = Campeonato del Mundo de Conductores (Fórmula 3)	C = Automóviles de Carrera
CMM = Campeonato del Mundo de Marcas (automóviles de Gran Turismo)	FT = Fórmula de Carrera de Turismo
CEP = Trofeo Internacional de Prototipos	1 = Fórmula 1
TEM = Campeonato Europeo de Montaña	2 = Fórmula 2
CER = Campeonato de Europa de Rallyes	3 = Fórmula 3
CEAT = Challenge Europeo de Autos de Turismo	AT = Automóviles Sport
	GT = Automóviles de Gran Turismo:
	I (hasta 1.500 cc)
	II (hasta 2.000 cc)
	III (más de 2.000 cc)
	T = Automóviles de Turismo

## COMISIÓN AUTOMOVILISTICA DEL CLUB ATLÉTICO DEFENSORES DE ZARATE

El Club Atlético Defensores Unidos, de Zárate (provincia de Buenos Aires), ha creado una subcomisión automovilística, dependiente de la comisión directiva de esa entidad y presidida por el señor Manuel A. Giordá; organizará competencias deportivas de todas las categorías, y está en tratativas para obtener el permiso correspondiente para construir, en un terreno no muy alejado de la zona urbanizada, un circuito múltiple, con todos los adelantos necesarios para las futuras pruebas. Asimismo, solicitó ya la afiliación a la Comisión Deportiva Automovilística, con el objeto de estar en condiciones, más adelante, para que las carreras que se realicen tengan puntaje asignado en los distintos campeonatos.

Unidos, ha anticipado a sus amigos la construcción de cuatro coches de TC, contando con la colaboración de Chrysler Argentina, que se encargará de la fabricación de las carrocerías, chasis y de la puesta a punto de los motores. Se habla de autos con una altura máxima de 1,33 mt

En la misma carrera que APAT organizó a beneficio de ACIR, quienes trabajaron "hasta que pudieron" fueron los muchachos de AAAS. Decimos "hasta que pudieron" porque en cierto momento el "desbande" fue total. Si el Autódromo Municipal hubiese sido una cancha de fútbol, el referi

(léase el comisario deportivo) hubiese tenido que suspender las últimas carreras por invasión de la cancha (pista).

La Ford inglesa ha fabricado un millón de motores diésel desde 1952 hasta el presente. La rápida expansión de la producción llevó a la Ford a ocupar el segundo puesto entre los fabricantes de motores diésel de todo el mundo. Estos motores, utilizados en camiones y tractores de diversas firmas británicas, son vendidos por la Ford Engine and Special Equipment Operations como "motores industriales" en todo el mundo.

## AUTOMÓVIL CLUB ARGENTINO

A partir del 1° de setiembre próximo pasado, y con el objeto de facilitar la atención de los señores socios de la institución, el Automóvil Club Argentino presta sus servicios de mecánica de emergencia, electricidad, alineación de dirección, balanceo de ruedas, frenos y gomería en la calle Ocampo N° 2679, entre las avenidas Las Heras y de Libertador. En avenida del Libertador N° 1850 sólo se sigue atendiendo lavado, engrase y venta de nafta y lubricantes.

## 250.000 VW EN LAS CALLES DE BELGICA



De la planta de Wolfsburg salió, recientemente, el Volkswagen número 250.000, destinado a Bélgica. En la ilustración vemos al señor Pierre D'ietere haciendo entrega de esta unidad al señor Gomand, de Bruselas. El feliz comprador recibió su automóvil equipado con una serie de valiosos accesorios, donados por la fábrica.

## Barra antivuelco

# UN PESO ÚTIL



Se aproxima el Gran Premio de Turismo Mejorado, sin duda la prueba más importante del calendario de esta categoría. Pronto veremos por las calles de nuestras ciudades nerviosos "tocados" con los "caños" puestos, pero, desgraciadamente no serán todos.

Se supone que los automóviles no deben voicar durante las carreras, pero... no siempre es así. Nuestro reglamento de TM no obliga a colocar barras antivuelco en los autos participantes, a diferencia de lo que ocurre por ejemplo con el reglamento de carreras de "Stock Cars" en Estados Unidos, que exige una verdadera superestructura de caños que, en accidentes como el que ilustra la fotografía superior, pueden salvar la vida del piloto.

Las barras antivuelco aumentan el peso de la máquina y resultan indiscutiblemente antiestéticas, pero quien está dispuesto a intervenir en una carrera, debe aceptar este último inconveniente. En lo que respecta al primero, una vez resignado a "afear" el auto se puede compensar, por lo menos en parte, el mencionado aumento de peso eliminando elementos inútiles como, por ejemplo, partes del tapizado, ciertos accesorios, etc.

Las ilustraciones de la parte inferior confirman nuestra tesis. Durante el Premio Fiat Sergi, disputado recientemente en el Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires, el De Carlo de Gallo sufrió un espectacular vuelco. A pesar de no contar más que con unos parantes verticales como refuerzo, los "caños" evitaron que el techo se deformara totalmente, permitiendo al piloto salir ileso.

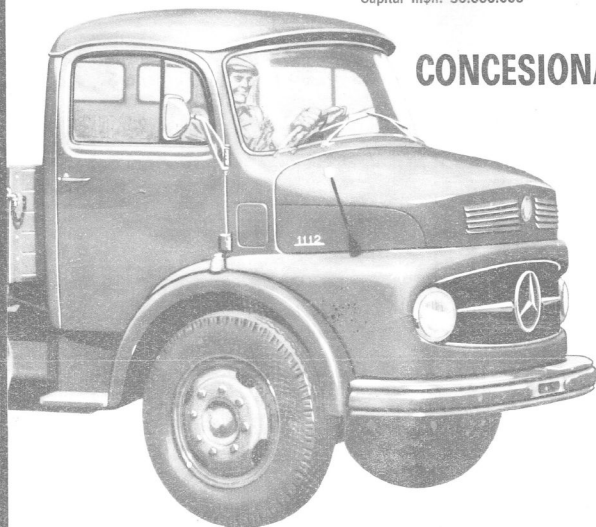






# JUAN MANUEL FANGIO y Cía. S. R. L.

Capital m\$.n. 30.000.000



CONCESIONARIA OFICIAL DE:

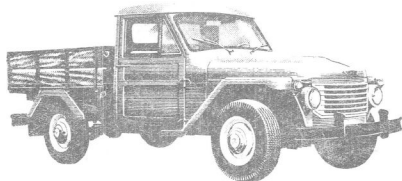


**MERCEDES BENZ  
ARGENTINA S.A.**

**CHASIS PARA:  
CAMIONES  
COLECTIVOS  
OMNIBUS**

## INDUSTRIA AUTOMOTRIZ SANTA FE S. A.

**AUTOMÓVILES  
Y RURAL UNIVERSAL D. K. W.**



**D.I.N.F.I.A.:**  
**AUTOMOTORES "RASTROJERO"**

**AMPLIOS PLANES DE  
FINANCIACIÓN - REPUESTOS  
LEGÍTIMOS - TALLERES  
MECÁNICOS ESPECIALIZADOS**

**ESTACIÓN DE  
SERVICIO Y.P.F.  
AUTORIZADA**

**SECCIONES:  
GOMERÍA  
ACCESORIOS  
AUTO - RADIO**

Constitución 1051/55, Bernardo de Irigoyen 1315 y Cochabamba 1020/26 y 1072  
T. E. 27-1056 con 5 líneas generales y 20 aparatos internos

**BUENOS AIRES**

**POR SOBRE TODO !!!**



**FIAT**

**1500**  
*gran clase* **C**

**ES  
UN NUEVO  
MODELO  
CON LA  
TRADICIONAL  
CALIDAD**

**fiat**

**MÁS**

**AMPLIO-CONFORTABLE  
VELOZ-LUJOSO  
MODERNO-AGIL  
Suntuoso-SEGURO  
ECONOMICO-DISTINGUIDO**

**COCHE**

**"SU" FIAT está en SERGI  
visítelo y gozará de las ya famosas  
SERGI VENTAJAS**



**ANTONIO J.  
SERGI**

**SOCIEDAD ANONIMA**



(CONCESIONARIO)

**Av. ANGEL GALLARDO 1100 esquina Av. PARRAL  
(frente al Cid Campeador) Abierto de 9 a 21 hs. todos  
los días incluso feriados, sábados y domingos.**

**Solicite vendedor a domicilio a los teléfonos 86-8656 y 89-6911**