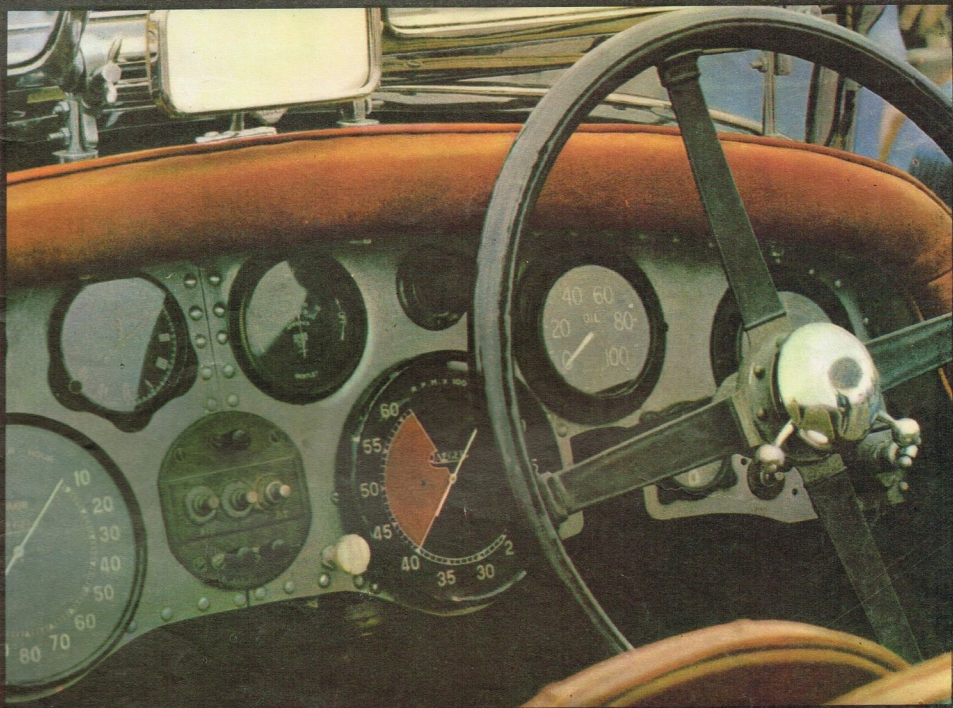


26

automundo

\$ 30.-

Uruguay \$ 8.50.-

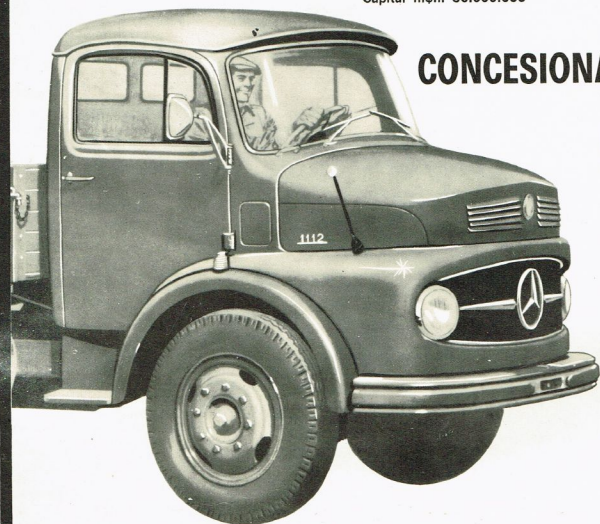


**EXCLUSIVO PARA
AGENTES SECRETOS**

automundo

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

automundo



Nº **26** 22 de setiembre de 1965
Año I - EDITORIAL CODEX S. A.

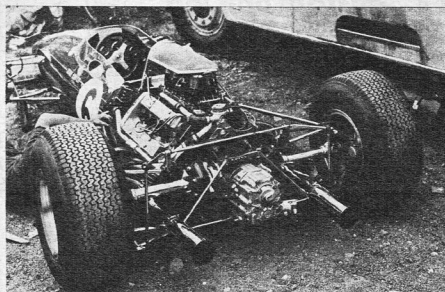
SUMARIO

- 3 Correo del lector
- 4 218 HP para la "Dino" 206/SP
- 4 Un extraño vehículo
- 5 Recuerdo de Stirling Moss
- 6 3.000.000 de liras para ser "Agente 007"
- 11 Válvulas desmódrómicas
- 12 Gran Premio de Italia
- 16 Desde los Estados Unidos
- 18 Camión revolucionario
- 21 Sir John Whitmore, nuevo campeón europeo de turismo
- 22 Un nuevo TC Gran Turismo
- 24 AUTOMUNDO le ayuda a preparar su auto para el Gran Premio de TM
- 28 Historia de una sanción ejemplar
- 30 Trepada de Olton-Villars
- 31 La historia de un arroyo
- 32 El peligro es mi vida (Capítulo II)
- 36 Automodelismo: grandes premios para autos pequeños
- 37 Lo que faltaba: Jim Clark corre con un camión
- 38 AUTOMUNDO en la Industria
- 40 A caza de infractores
- 41 Rincón de tuercas
- 41 Jochen Rindt: "La carrera la ganaron mis neumáticos"
- 42 Crucigramas turca Nº 11
- 42 Peatón imprudente: algunas reflexiones

CORRESPONSALES EXTRANJEROS

VICENTE ALVAREZ, Estados Unidos; DIANA BARTLEY, Estados Unidos; FERRUCIO BERNABO, Italia; BERNARD CAHIER, Francia; JOHN CAMSELL, Inglaterra; GIOVANNI CANESTRINI, Italia; WILLIAM CARROL, Estados Unidos; LUCIANO CONSIGLI, Italia; ETIENNE CORNILL, 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.



Los planos del Lotus de Jim Clark son "top secret". Lo más que podemos ofrecerle es esta fotografía en la que se pueden apreciar los detalles de la suspensión trasera.

PLANOS DEL LOTUS

... si pueden informarnos dónde se pueden obtener medidas, planos, etc. del Lotus F 1 y en qué lugar pueden solicitarse si fuese posible también los del Ford Cobra Gran Turismo.

Además, desearía saber cuáles son las partes que deben fundirse en aluminio en los motores F 100 para su preparación y algunos otros datos para lograr rendimiento en carburación, luz de válvulas, etc. También qué piezas deben colocarse para sustituir las originales de fábrica.

Raúl Ibarra
49 (12 y 13) Nº 846
La Plata

Ninguna de esas dos marcas, como así ninguna de las que son competitivas en el ambiente mayúsculo internacional suministran planos con medidas para necesidades profesionales y por supuesto, mucho menos, para satisfacer la curiosidad del aficionado.

Lo más cercano a lo que usted solicita son las fotografías con transparente o profundidad que permiten apreciar buena parte de la mecánica externa del automóvil en cuestión. El ejemplo se lo presentamos con el BMW publicado en AUTOMUNDO Nº 17, página 37, lo que esperamos hacer también con el Lotus y Cobra en oportunidad aún no determinada.

Para contestar toda la segunda parte de su consulta debemos producir un "Manual para preparar el Ford F 100" porque editado con esa pretensión aún no hay nada. Por eso no excusamos de la respuesta general para puntualizar que tapas y múltiple de admisión son las partes de fundición que, en esos motores, reclaman con más fuerza el aluminio.

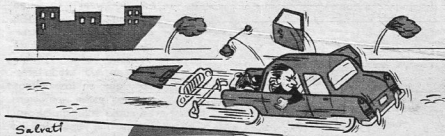
¿OTRA CAJA EN ÓRBITA?

En el número 19 de AUTOMUNDO, en la sección "Correo del Lector", contestando a uno de ellos, que preguntaba si es posible colocar la marcha atrás en un Peugeot 404 andando a 100 kilómetros por hora en directa, dan la técnica seguida por Oscar Gálvez (de la cual no dan fe) para efectuar esa maniobra, aconsejándole que ni se le ocurriese probarla si no quería "poner en órbita la caja".

No opino lo mismo. Creo que se puede hacer en cualquier vehículo, relativamente bueno, pero efectuando la maniobra con sumo cuidado. Soy poseedor de un "Vauxhall 50", 1.500 cc "archiutilitario" y con una transmisión muy convencional, original de fábrica en su mayoría, y con 15 años "tirando" por nuestros baches. Con este "roadster" he hecho el experimento y a pesar de ello, el auto sigue entero. Es que ustedes se han olvidado de dos detalles importantes en la técnica a seguir, a saber:

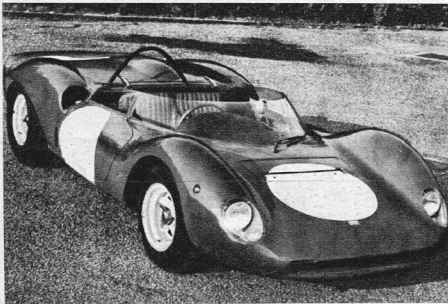
- 1) se debe realizar en lugares en donde las ruedas se bloqueen con facilidad (ripió, asfalto mojado, etc.);
- 2) una vez bloqueadas las ruedas, con la marcha atrás colocada y embrague apretado, se debe realizar "taco y punta" o utilizar freno de mano (si actúa en las ruedas motrices), o sea, que se debe largar poco a poco el embrague y el freno (de mano o de pie) e ir acelerando, todo al mismo tiempo, puesto que lo importante (y éste es el punto de la cuestión) es que las ruedas motrices, una vez bloqueadas, deben comenzar a girar hacia atrás y "nurca" en el sentido de la marcha del vehículo. Bajo estas condiciones especiales y bien hecha la maniobra, la transmisión no sufre absolutamente nada.

Enrique Raúl Hanslín
Calle 2038, 1º "A"
Capital Federal



Salvetti

218 HP PARA LA "DINO" 206/SP



Nueva versión "Dino": la 206/SP.

La Ferrari "Dino" 206/SP es más conocida como la "Dino de Scariffetti". En efecto, es con este modelo que el "así" italiano se ha adjudicado las cuatro últimas pruebas del Campeonato Europeo de la Montaña, y en el momento actual nada parece poder frenar su asalto a la coalición Porsche-Abarth. Este sorprendente debut de la "Dino" despertó la curiosidad de los aficionados, especialmente, debido a que en Maranello se había mantenido el más completo secreto en lo que respecta a sus características técnicas. Efectivamente, cuando la "Dino" vio la luz por primera vez tenía una cilindrada de 1.592 cc., en previsión de la futura Fórmula 2 de 1967, pero desde su primera aparición en la montaña, ocurrida en el mes de julio, se transformó en un "dos litros", aunque recién ahora, Ferrari proporcionó datos más precisos sobre esta transformación.

La "Dino" 206/SP conserva su motor de seis cilindros en V con una apertura de 65 grados, pero con respecto al 166/P el diámetro se aumentó de 77 a 86 milímetros, mientras que la carrera se mantuvo en 57 mm. La cilindrada exacta del motor 206/SP resulta así de 1.986 cc. La garganta de paso de los carburadores se llevó de 38 a 40 mm y la relación de compresión de 9,8 a 12,5:1. La máquina dispone, entonces, de una potencia de 218 HP a 9.000 rpm, contra los 202 HP del Abarth OT 200 y los 235 HP del Porsche de 8 cilindros. De los tres rivales la "Dino" posee una relación peso/potencia más favorable (2,44 kg/HP contra 2,47 kg/HP del Porsche), ya que después de haber sido convertido en spider por Scaglietti, su peso a seco descendió de 586 a 532 kilogramos. La mayor potencia del motor exigió la adopción de neumáticos de mayor sección (7,00 x 13) en las ruedas motrices.

UN EXTRAÑO VEHÍCULO



NORMAN E. TANDY, asistente técnico radicado en Michigan, Estados Unidos, ideó y construyó este vehículo, al que dio el nombre de "Bog Trotter". Su capacidad para desplazarse en terrenos accidentados y cenagosos, permite a su dueño llegar a los puntos más remotos e inaccesibles para cumplir su noble misión. Sus neumáticos "tierra" extraños, marca "Goodyear", confieren al vehículo la adherencia necesaria para desplazarse con seguridad. Esta creación es un ejemplo más de los "todo-terreno", que en los últimos tiempos están apareciendo como solución al problema del transporte en zonas poco transitables.

CORREO

COMO NOS PIDEN

Ante una publicación aparecida en nuestra revista N° 20, del 11 de agosto, en la sección "Omos del Lector", que nos toca en cuanto a nuestro proceder incorrecto y antirreglamentario según el juicio de un lector, el doctor Miguel A. Zuliani, mucho agradecemos a usted quiera transcribir nuestra opinión al respecto. Para ello acompañamos una copia de la carta remitida al doctor Zuliani, recomendándole su publicación, por cuanto consideramos una seria ofensa lo expresado por el mismo y que en nada beneficia al deporte. Agradecemos la atención dispensada, hacemos propicia la oportunidad para saludarles muy atentamente.

Por Comisión de Carreras
Antonio E. Biasizzo
Secretario

Alcides A. Rales
Presidente

Automoto Club Carlos Paz
Avda. Uruguay 683, 1er. piso
Ciudad de Villa Carlos Paz
(Sierras de Córdoba)

Villa Carlos Paz, agosto 14 de 1965

Doctor Miguel Angel Zuliani
Olaeta (Córdoba)

De nuestra mayor consideración: Ante sendas publicaciones aparecidas en las revistas "El Gráfico" y AUTOMUNDO transcribiendo una correspondencia suya acerca de la descalificación del corredor Emilio Santa Coloma en nuestra carrera realizada los días 10 y 11 de julio p.pdo. como de la irresponsabilidad de los actuantes, el Automoto Club Carlos Paz se hace una obligación aclararle los puntos siguientes:

1) de acuerdo con las reglamentaciones en todas las competencias automovilísticas del país se designa una comisión técnica encargada de la revisión de los coches clasificados en cada una de ellas. Esta comisión procede a la inspección de los coches y luego envía su informe escrito al comisario deportivo. Por consiguiente, en el caso que usted cita, el comisario deportivo señor Luis Angel Balleis obró correctamente a su descalificación.

2) la descalificación del corredor Santa Coloma se aplicó por comprobarse fehacientemente que no poseía el árbol de leva en condiciones reglamentarias. Lo comprobó nuestra comisión técnica integrada por personas de innegable capacidad y de larga trayectoria en competencias deportivas automovilísticas. Tal el caso de los señores Luis Ramacioti, Barenco, Ballerini, etcétera.

3) el mismo corredor Santa Coloma reaccionó al conocer la determinación y exaltado en principio por la medida, solicitó el envío del motor a Buenos Aires, por lo que se le contestó que no había inconvenientes siempre que él mismo firmara su conformidad para sellar el auto completo y cargar con el importe de los gastos que demandara tal operación.

4) luego, pasado el primer instante de nerviosismo, el mismo corredor señor Santa Coloma se apersonó ante el comisario deportivo e integrantes de nuestra comisión, expresando su conformidad con el fallo aplicado, de-

jando sin efecto su intención de enviar la máquina a Buenos Aires.

5) en cuanto a su apresurado juicio de que actitudes como la nuestra y la suyas propia a la del comisario deportivo, hacen mucho mal al automovilismo, debemos expresarle que por el contrario, personas como usted le hacen daño al deporte, ya que opinan y se dirigen a los medios que no comprenden la responsabilidad. Mucho le agradeceríamos que en lo sucesivo, cuando tenga una queja de esa naturaleza como espectador —ya que no ha sido participante en la competencia— tenga la gentileza de apersonarse a los miembros de nuestra comisión con la manera y forma que usted aconseja para luego determinar su fallo.

No aceptamos bajo ningún punto de vista sus palabras, cuando el verdadero interesado señor Santa Coloma, el que merece nuestra mayor apreciación y respeto, lo respaldó, como a nosotros la fiesta de "Entrega de Premios" e incluso recibió un trofeo, no por su clasificación en la carrera sino por sus grandes antecedentes como deportista, é, en este caso pudo haber obrado inconsciente de que aplicaba un árbol de leva antirreglamentario.

Agardamos sinceramente que los términos agraviantes para los dirigentes de la carrera, sean propios de impulsos no meditados, ya que por el contrario mucho le agradeceremos que sea partícipe de comisario de juicio y de esa manera podamos aprender de usted, lo que por lo visto carecemos (raciocinio y sentido de equidad).

Haciéndole una última recomendación de lectura a las reglamentaciones y obligaciones del comisario de juicio y de los corredores, saludamos a usted atentamente.

Por Comisión de Carreras: Alcides A. Rales, presidente. Antonio E. Biasizzo, secretario.

SOBRE EL MISMO TEMA

En mi carácter de asiduo lector de esa prestigiosa revista, he tenido la oportunidad de leer la carta que el doctor Miguel Angel Zuliani enviara al ingeniero Mario L. Negri, vicepresidente de la comisión directiva del Automóvil Club Argentino, que fuera publicada en el ejemplar N° 20; y estoy en condiciones de afirmar, bajo todo punto de vista, que el doctor Zuliani está en un grave error. La manera de obrar del señor comisario deportivo de la carrera a que el nombrado hace referencia, no fue equivocada, descortés, negligente ni desconsiderada para con el corredor Emilio Ernesto Santa Coloma, sino muy por el contrario: terminada, lógica y acertada. Éste fue descalificado legalmente, puesto que el motor de su coche presentaba una alzada de válvulas superior a la establecida por el reglamento de Turismo Mejorado, anexo "I". Ya he sido testigo de todo lo ocurrido en el Parque Cerrado, desde el preciso instante en que se comenzó a desarmar el motor hasta que la comisión técnica, encabezada por el señor Luis Ramacioti, determinó la descalificación del piloto señor Santa Coloma a partir de entonces, según un más de cerca el desarrollo de los acontecimientos: El señor Santa Coloma solicitó enseguida se le permitiera

tierra presentar su apelación, actitud ésta, que bajo ningún aspecto le fue reprochada por el comisario deportivo, quien, a su vez, indicó detalladamente al corredor el camino a seguir para formular la protesta en forma reglamentaria.

Quiero recalcar, también, que el señor Santa Coloma y sus defensores (entre ellos, una dama que, por los atenuantes que expuso, dejó traslucir que muy poco conocía de reglamentación) dirigieron palabras groseras y poco recomendables al comisario deportivo y a miembros de la comisión del Automóvil Club de Villa Carlos Paz, que se encontraban presentes en ese momento.

Yo quisiera preguntarle al doctor Zuliani, con el respeto que me merece, si no conoce las actitudes antideportivas del señor E. E. Santa Coloma, quien en la misma competencia a la que hago referencia, en una peligrosa curva en pleno Pan de Azúcar chocó violenta e intencionalmente, al pretender pasarlo, al volante cordobés Armando Rodríguez, quien debió realizar una brusca maniobra para evitar caer en un precipicio, que en esa zona bien sabemos que abundan. Por fortuna no ocurrió nada grave. ¿Es ésta una forma correcta, reglamentaria y, sobre todo, deportiva, para un hombre que se considera caballero, el tratar de adelantarse a otro competidor empleando tales recursos?

Otra cuestión similar del corredor en cuestión corrobora lo expuesto por mí en párrafos anteriores: en ocasión de disputarse en la ciudad de La Carlota (Córdoba), la Quinta Fecha del Campeonato Zonal, y en momentos de que se corría la serie final, el señor E. E. Santa Coloma trataba de adelantarse a los competidores Midio Tosco y Danilo Bonamici, poniendo en práctica toda clase de artimañas por demás ilícitas.

Yo también soy un entusiasta aficionado al deporte motor, y por lo mismo, quiero dejar debida constancia de que si el doctor Miguel Ángel Zuliani se siente molesto por la acertada resolución tomada por un comisario deportivo para con su favorito, más agravados aún deben sentirse los demás corredores y la afición en general, al tener que presenciar actitudes bochornosas, de tan poca honestidad y caballerosidad deportivas, como de las que hago referencia.

Ruego que esta carta siga el mismo curso que la enviada por el doctor Zuliani y sea publicada a la brevedad posible bajo el título: "Corramos el velo a un comentario injusto", para dar tiempo a reflexionar a más de un implicado, y para que estos hechos desagradables no vuelvan a repetirse por el bien del automovilismo y del deporte en general.

José Mario Vidosa
Anatole France 398
Alta Gracia (Córdoba)

VALIANT Y MUSTANG

... para poner fin a una discusión deseo preguntarle: edad de Marcos Cian; si tienen noticias sobre la preparación del Valiant III; cuándo lo presentará; en qué fecha; cilindrada y su potencia máxima. Cuándo reaparecerá Oscar Cabalén y en qué carrera. Si las versiones del Ford Mustang son ciertas y en qué categoría entrará.

Miguel Ángel Brocamonte
Boulevard Córdoba 1282
B. Jardín (Córdoba)

Marcos Cian nació el 10 de marzo de 1923. Tiene, por tanto, 42 años.

No tenemos idea de cuándo presentará su nueva unidad porque para hacerlo tiene que superar imponderables que están siempre fuera de todo cálculo. La cilindrada de ese coche estará ligeramente cerca de los 4.000 cc que como máximo admite el reglamento para los TC. En cuanto a potencia aquí es aplicable aquello de que Dios dirá, aun cuando si salen menos de 220/230 HP puede considerarse trabajo perdido.

En cuanto a sus preguntas sobre Oscar Cabalén merecen poco más o menos la misma contestación enigmática. No sabemos a cuál de las muchas versiones circulantes sobre el Mustang usted se refiere, de cualquier forma, lo cierto es que actuará en TC y lo que su meta inmediata es el Gran Premio de Carretera.

THUNDERBIRD

Quisiera, de ser posible, que en su sección "Correo del Lector" me dijeran cuál es el precio de un Ford Thunderbird modelo 1959 con caja automática, puesto que no lo he visto figurar en ninguna bolsa del automóvil usado y desearía saberlo para tener una base, puesto que estoy por vender el que yo poseo.

Carlos Mario Balter
Boulogne Sur Mer 555
Mendoza

Oscar Cabalén SRL tiene en venta en Santa Fe 2566 una unidad de esas características que completamente equipado se cotiza en m\$N 850.000. Coches de esa marca y modelo hay muy pocos en el país por ello es comprensible que no se publique su precio en la "Bolsa del Auto Usado".

STIRLING MOSS

... se me informe, porque es de mucha utilidad para mi colección, dónde vive Stirling Moss, cuál es su dirección, dónde se le puede enviar correspondencia.

Daniel Alegre
Necochea 2057
Corrientes (Ciudad)

Puede enviarse correspondencia al Automóvil Racing Team, 46 Shepherd Street, London, W. 1.

MARCOS CIANI

... que me sería muy útil conocer la dirección particular de Marcos Cian.

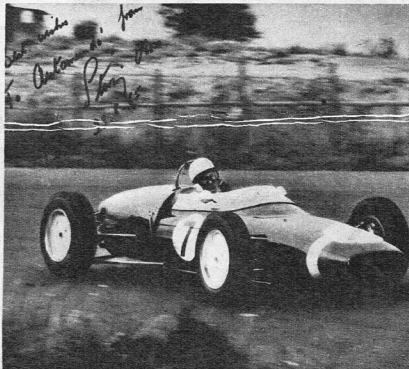
José Luis Rubio
Brandon 44
Carlos Casarás (Bs. As.)

Con Marcos Cian no puede haber muchos problemas de correo. Escríbale simplemente a Venado Tuerto y tenga la seguridad de que su correspondencia le llegará.

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 tratarla el interesado directamente con su proveedor habitual.

RECUERDO DE STIRLING MOSS



Hemos recibido una fotografía autografiada del ex piloto y actual periodista deportivo, Stirling Moss: "Con mis mejores deseos para AUTOMUNDO, Londres, 23/8/65".

(La foto nos fue enviada por mediación de un lector de AUTOMUNDO, el señor José María Causa, a quien agradecemos desde estas páginas su atención)

¡SE AJUSTA A SU RUTA!...

NUOVO

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.

EXTRA FIRME: 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 GARANTIA

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

3.000.000 DE LIRAS PARA SER 'AGENTE 007'



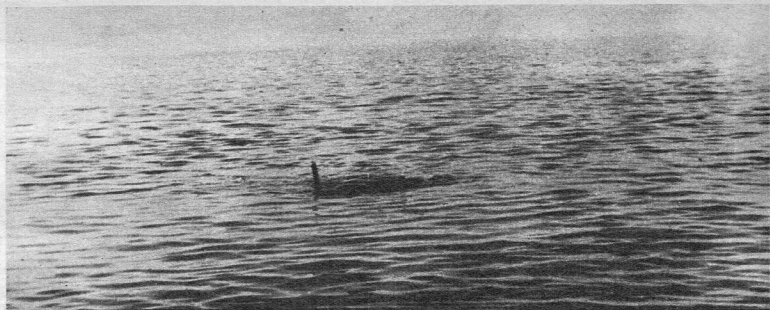
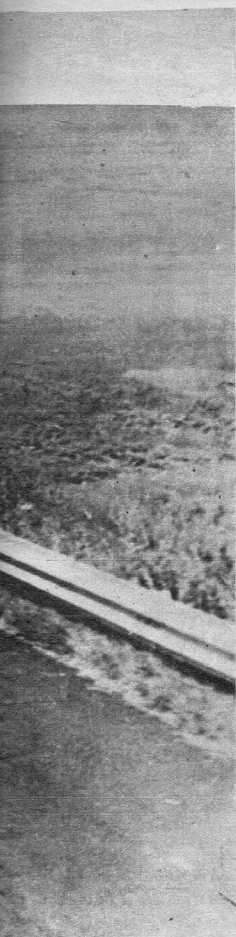
Un inocente Fiat "500 D" supera a un potente Ferrarri Spider, con carrocería especial, en un solitario trazo de la carretera; eso es lo que creaba su abstracción ocasional.

Pero, en realidad, se trata de un "500 D" diabolico, especialmente realizado por el carrocerero romano Carlo Gressi para la película "007 1/2: Misión Caspian Grey" para la casa productora de Eonwood y Gifford. La película es, naturalmente, una parodia del famoso filme de James Bond, y tanta que haber un sustituto apropiado del famoso Aston Martin.

Esa es la suma que ha invertido un productor cinematográfico romano para transformar un utilitario Fiat "500" en algo parecido al famoso Aston Martin que aparece en el filme "Dedos de Oro".

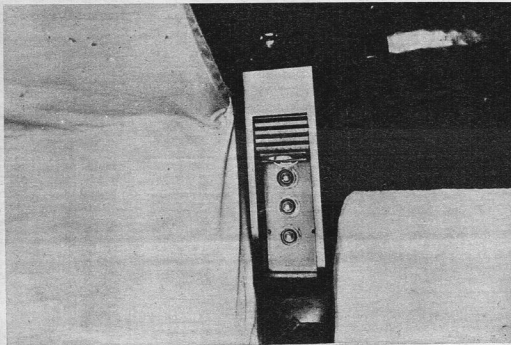
por ALBERTO BELLUCCI

James Bond hace escuela. Ha creado una moda (masculina y femenina) a lo "007"; se imponen cada vez más (es un modo de hablar) las pistolas con silenciador, debajo de la axila. Todos querrian ser James Bond. El inalcanzable, el perfecto, el sin par James Bond, "007". Y su auto, que es siempre el mejor. Todos querrian tener uno igual. Que tire la primera piedra el que no haya deseado nunca el Aston Martin de James Bond, lleno de "gadgets" (chiches). El auto se ha convertido en un simbolo. Lo mismo podría haber sido una Ferrari, una Maserati o un Jaguar; sería igual: el auto seguiría siendo el coche de James Bond. El Aston Martin ha recibido la mejor de las publicidades.



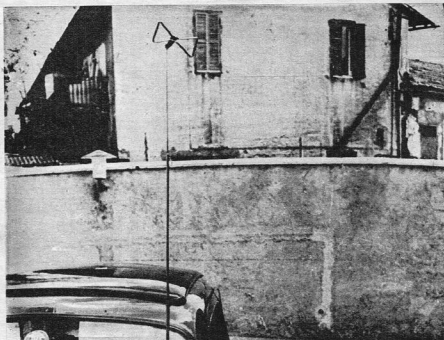
El especialísimo Fiat "500 D" del agente James Tont, fotografiado mientras navega medio sumergido en el mar y se dispone a tomar tierra: se ve claramente el tubo posterior, llamado "snorkel", en la jerga del oficio, necesario para el funcionamiento del motor.

El interior del pequeño laboratorio electrónico, como se podría llamar muy bien el pequeño Fiat "500 D" de James Tont: se ve el indispensable radioteléfono.



Los tres botones colocados en un lugar apropiado entre los dos asientos, que accionan, respectivamente, la salida de las ametralladoras y de los tubos fumógenos, su entrada en el auto, y su funcionamiento. Entre los dos asientos se ha colocado también un pomo que abre las puntas de los paragolpes y permite espacar los ejes.

Vista parcial de los diversos aparatos de comando previstos para el diabólico Fiat "500 D": radioteléfono, pantalla de radar, etc. El chorro de agua cegadora, lanzado desde el espejo, se pone en funcionamiento mediante un botón del pedal, mientras que el comando de los faros acciona la extensión del periscopio. La palanquilla del extremo izquierdo del tablero de instrumentos, hace funcionar el contacto del radar.



He aquí la antena de radar extendida en toda su longitud, lo que permite captar todos los impulsos electrónicos y transmitirlos a la pantalla colocada en el tablero, en el lado del pasajero; también se ve el espejo retrovisor que facilita, aun en condiciones precarias, la visibilidad posterior.



El Fiat "500 D" en posición ... de reposo. Ni siquiera los ojos de un entendido podrían descubrir, a primera vista, la presencia de los diabólicos aparatos de que está dotado el utilitario italiano, que le costó al productor de la película la linda suma de 3 millones de liras.

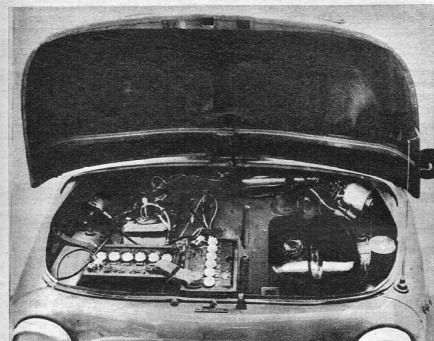
3.000.000

James Bond ha sido imitado, copiado, desmenuzado; se le ha ridiculizado grotescamente. El formidable y casi inagotable filón, ha dado origen a docenas de películas. Algunas se hacen en serie: el protagonista no es ya "007", alias James Bond, sino otro agente secreto, quizás más brutal, menos "gentleman" que Bond, pero que cuenta con los mismos admiradores en la platea. Hay el agente secreto bueno, y el malo. James Bond no es ni una cosa ni la otra: es él, y basta. Por eso, quizá, es más fácil explotar el filón cómico: cuesta menos tomar a broma su "007" que imitarlo. Los italianos (al menos, los hombres de cine) son maestros en "tomar el pelo" al extranjero. James Bond se convierte,

entonces, en James Tont; Sean Connery es sustituido por el más italiano Lando Buzzanca. ¿Y el Aston Martin? El Aston Martin se ha transformado en un utilitarísimo Fiat "500". Si, es un "500" pero ha costado tres millones de liras, solamente en "accesorios". Claro que tres millones son muy pocos comparados con los casi treinta que ha gastado en el Aston Martin el productor de las películas del verdadero Bond. Tres millones son poco, y sin embargo, representan seis nuevos "500", uno detrás del otro. Para totalizar esa cifra, el carrocerero romano Grossi, que ha puesto los "accesorios" del "500" para la película "James Tont, operación, U.N.O." (tal es el ti-



El Fiat "500 D" del agente "007½" en misión especial; en esas ocasiones el periscopio se levanta y otea el horizonte sin exponer directamente al agente especial.

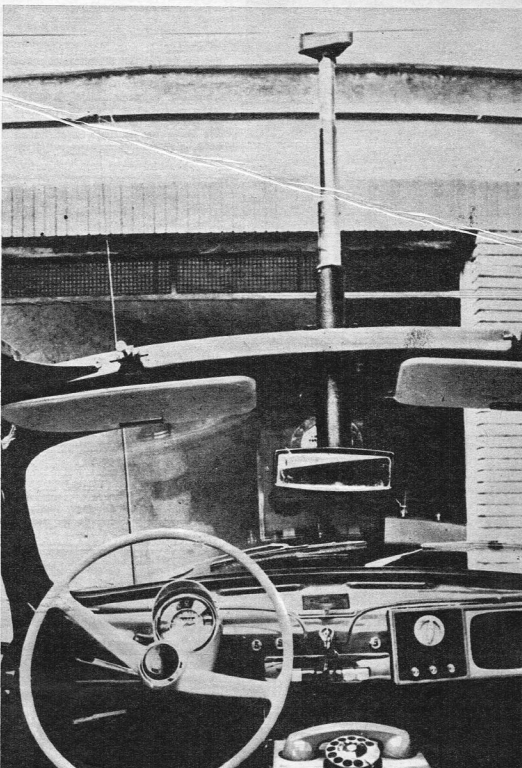


En el hueco delantero se ha eliminado el habitual tanque de la nafta, sustituyéndolo por otro de diferente forma y menor capacidad. No obstante se le han agregado dos baterías suplementarias, necesarias para la alimentación de los diversos aparatos electrónicos, por ejemplo el radioteléfono y el radar, cuya antena se ve claramente a la derecha de la foto.

tulo de la parodia) ha empleado los "gadgets" más extraordinarios. Ha instalado a bordo un periscopio, un aparato de televisión, un radioteléfono, un respaldo que se puede sacar, para pegar con él a los eventuales enemigos que atacaran el auto. Ha transformado el "500" en auto anfíbio, impermeabilizando el lu-

gar destinado al motor y la cabina, y prolongando hacia arriba el escape. El auto puede descender así al fondo del mar, mientras James Tont, por medio del periscopio, vigila los movimientos del adversario.

Otra serie de accesorios mortales, está constituida por una maquina lanza clavos, colocada en la



El espejo retrovisor interno, normal, contiene un periscopio que se puede orientar como un catalejo, destinado a dar la máxima visibilidad al conductor, en misiones particularmente peligrosas. En el espejo retrovisor interno hay también un líquido cegador, que puede ser lanzado a voluntad a la cara de un eventual agresor sentado a su lado. En la foto se ven claramente la pantalla de radar y el radioteléfono.

parte posterior del auto, un "fú-mógeno", y de otro aparato que inunda la carretera detrás del "500".

Y el que presencie las divertidas aventuras de James Tont no se maravillará de que necesitó todo eso; Tont va a darle bastante disgustos a su casi-homónimo Bond. Pero, bromas aparte, en

una sola escena, Lando Buzzanca, alias James Tont, consigue deshacerse de cuatro enemigos que lo siguen en velocísimos autos. Al primero, lo hace con ayuda del siembra-clavos; al segundo lo manda contra un árbol, después de haber esparcido una cortina de humo más densa que la peor de las nieblas; y al ter-



Prefiera
lo mejor

ACUMULADORES
Willard

OSTILIO BOCCI S.A.

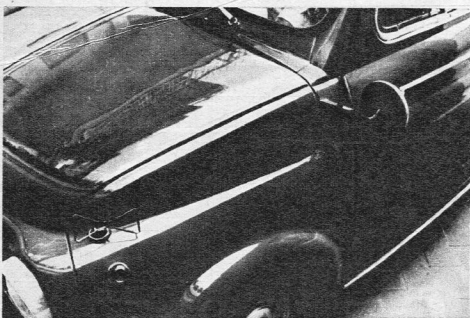
Malpú 471 5° piso

T. E. 32-4729/0852

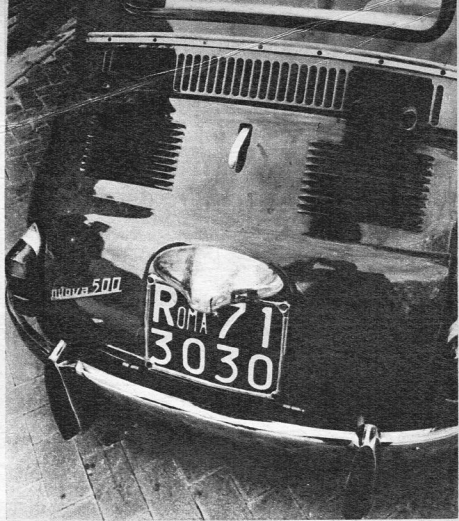
Bs. As



Una foto del Fiat "500 D" del agente especial James Tont, con algunos de los dispositivos prontos a funcionar. De las rejillas para el enfriamiento del motor asoman los cañones de las ametralladoras y de los fumígenos. La apertura de las puntas del parargolpes, para desparramar los clavos, se efectúa por medio de un comando accionado por el conductor.



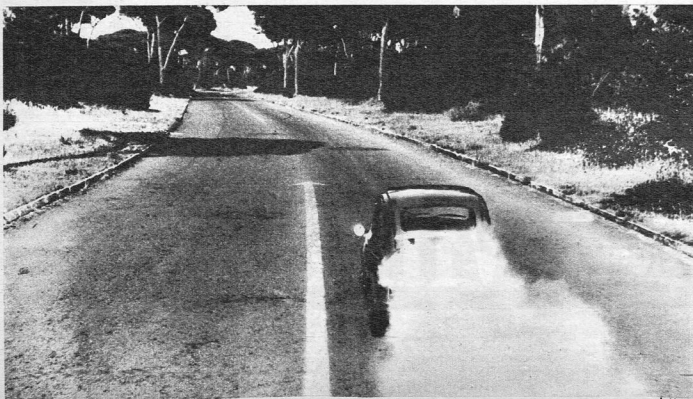
En el flanco izquierdo del auto se ven la antena de radar telescópica bajada y un normal espejo retrovisor, que es también extensible para favorecer la visibilidad del piloto, ayudándole a descubrir en tiempo útil a sus eventuales perseguidores, permitiéndole de ese modo poner en funcionamiento los diversos dispositivos de defensa y ataque.



En aquí los tubos fumígenos y los cañones de las ametralladoras que salen de las rejillas de enfriamiento del motor; como hemos podido apreciar en otra foto, cuando se encuentran en posición de reposo, quedan perfectamente ocultos detrás de las tapas apropiadas.



El Fiat "500 D" de James Tont en acción: los tubos fumígenos están iniciando la difusión de la cortina de humo que impide a los eventuales seguidores... malintencionados, individualizar al auto, pero, sobre todo, tener la visibilidad necesaria para conducir con velocidad.



He aquí la perfección especial realizada por el carroceiro Carla Grossi, en la que se oculta un espejo parabólico especial, que se puede descubrir a voluntad y que está destinado a descubrir a los eventuales seguidores, para los cuales se han previsto también los clavos contenidos en los picos de los parargolpes posteriores, las ametralladoras y el humo que se escapa de la rejilla del aire para enfriar el motor.

3.000.000

ceros con la ayuda del "gadget" que permite "encharcar" la carretera, lo hace perder el control de su auto en una curva. Por fin, James Tont se oculta del cuarto perseguidor sumergiéndose con su auto en el mar. Después, con el periscopio, nuestro súper-astuto agente, seguirá los movimientos del enemigo. La mayor parte de la acción de "carretera" se ha filmado en el circuito de Castelfusano. Casi todas las escenas en el agua se tomaron en una piscina especial que permitía toda clase de trucos. No obstante, para satisfacer a los más curiosos, diremos que el "500" se sumergió de veras en el mar, como lo demuestra la secuencia de las fotos.

VÁLVULAS DESMODRÓMICAS

CUANDO la Mercedes volvió a las competencias y venció en el Campeonato Mundial de Fórmula 1, con su plateado monopla de 2.500 cc, se habló mucho de las cualidades mecánicas de ese auto y, sobre todo, del comando desmodrómico de sus válvulas.

Es un motor normal de combustión interna de cuatro tiempos, la aspiración de la mezcla y el escape de la misma, una vez quemada, están asegurados, generalmente, por dos válvulas: de aspiración y de escape. La apertura de estas válvulas se logra mediante el movimiento rotatorio de uno o más árboles de levas, cuyos perfiles actúan di-

rectamente sobre las válvulas si se trata de árboles a la cabeza o, indirectamente, a través de botadores y balancines, si el árbol de levas está a la altura de la base del motor.

El cierre de las válvulas, en cambio, está asegurado por un elástico helicoidal que utilizando su fuerza de restitución provoca el cierre de las mismas. En síntesis, el árbol de levas comanda la apertura e, indirectamente, el cierre de las válvulas. En efecto, a la "acción" de apertura, debida al excéntrico que debe vencer la fuerza del resorte que mantiene a la válvula herméticamente cerrada, corresponde la "reacción"

de éste, que vuelve a la válvula a su posición primitiva.

Este es el sistema de distribución de los motores tradicionales. En los motores que alcanzan regímenes elevados de rotación, la "reacción" del elástico no es lo suficientemente rápida como para lograr un cierre perfecto de las válvulas, lo que trae aparejado los característicos fenómenos de una distribución defectuosa y hacen necesario el uso de válvulas desmodrómicas.

En este tipo particular de válvulas, el retorno a la posición original (es decir, cerrada) no es producido por la fuerza de restitución del elástico, sino, al igual

que su apertura, por el mismo árbol de levas, o bien, por otro especialmente colocado para tal fin. De este modo, la apertura y el cierre están asegurados por un mismo sistema mecánico que elimina el problema anteriormente mencionado. Las ventajas de esta solución, que no es nada reciente, ya que data de hace más de cincuenta años, son obvias. Sin embargo, el sistema de distribución desmodrómica requiere una laboriosa puesta a punto y un profundo estudio del perfil de las levas, que lo hacen técnicamente difícil y excesivamente caro para ser aplicado en serie.

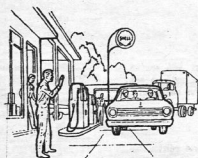
R. BERARDI y A. DE FERRARI

BAJO
EL
SIGNO
DE



Potencia y precisión al servicio de un objetivo: el avance hasta la meta. Nafta Supershell, vigoroso empuje, plus-potencia para su automotor. Shell X-100 Multigrado, para un sedoso accionar de su motor en toda circunstancia: frío o calor, arranque o sostenida velocidad. Vigor y protección perfectos en la combinación ideal creada para usted por la ciencia de Shell.

SUPERSHELL y SHELL X-100 MULTIGRADO



...y siga seguro con



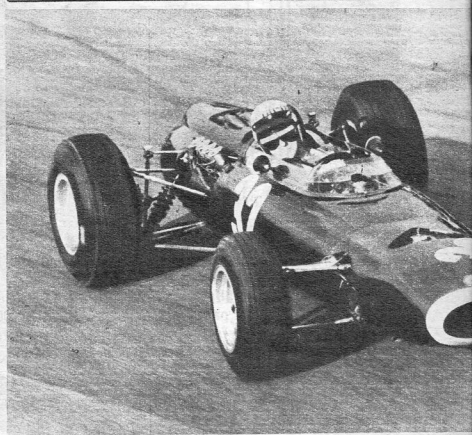
A large black and white photograph of Jackie Stewart standing in his racing suit and helmet, smiling. He is wearing a white racing suit with dark accents and a dark helmet. The background is slightly out of focus, showing what appears to be a race track or pit area.

Jackie Stewart, al volante de un BRM de ocho cilindros, triunfó en el trigésimosexto Gran Premio de Italia, antepenúltima prueba del año con puntaje para el Campeonato Mundial de Conductores.

por MAURIZIO REFINI

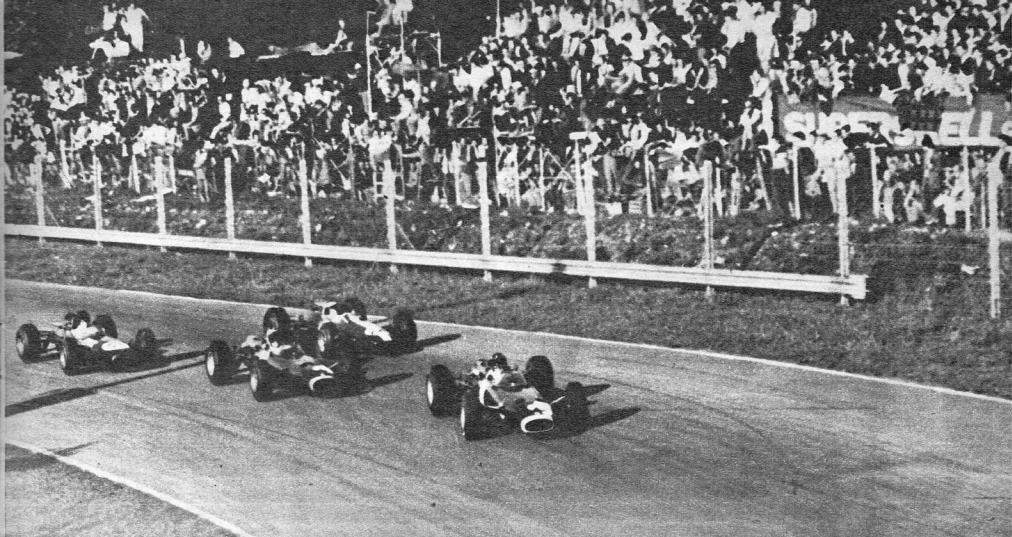
Esta fue una carrera que mantuvo el interés durante todo su desarrollo; desde el comienzo, en que al bajarse la bandera Surtees, con su Ferrari 12 cilindros, quedó relegado del lote, a lo que se vio obligado a realizar una espectacular y desesperada persecución, hasta la culminación cuando, a una vuelta de completarse el recorrido, el mayor rival de Stewart —su compañero de equipo Graham Hill— hizo un violento trompo y tuvo que dejar vía libre a su joven adversario.

El nombre de Stewart es relativamente nuevo en el estrellato auto-



El estilo de conducción de Jackie Stewart está mucho más allá de cualquier escuela conocida y constituye esa técnica personal que sólo poseen los grandes campeones.

Jackie Stewart, vencedor de la trigésimasexta edición del Gran Premio de Italia, es escocés, tiene 25 años y surgió del campo de las competencias de Fórmula 2 y 3.

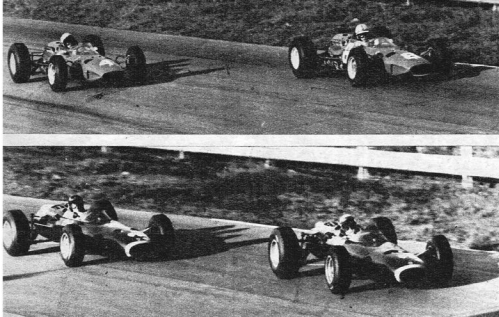


Otro escocés en el GRAN PREMIO DE ITALIA

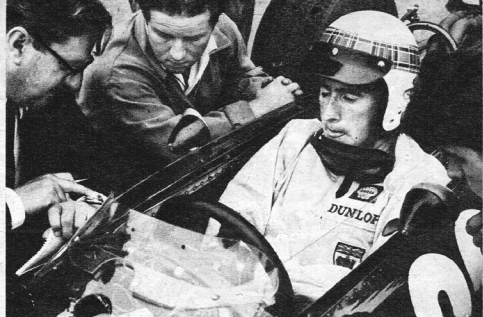


De las tres máquinas del equipo Lotus, la de Clark se vio obligada a abandonar por un desperfecto de la bomba de aceite, mientras que las otras dos, comandadas por Bonnier e Ireland, se colocaron 7ª y 9ª, respectivamente.

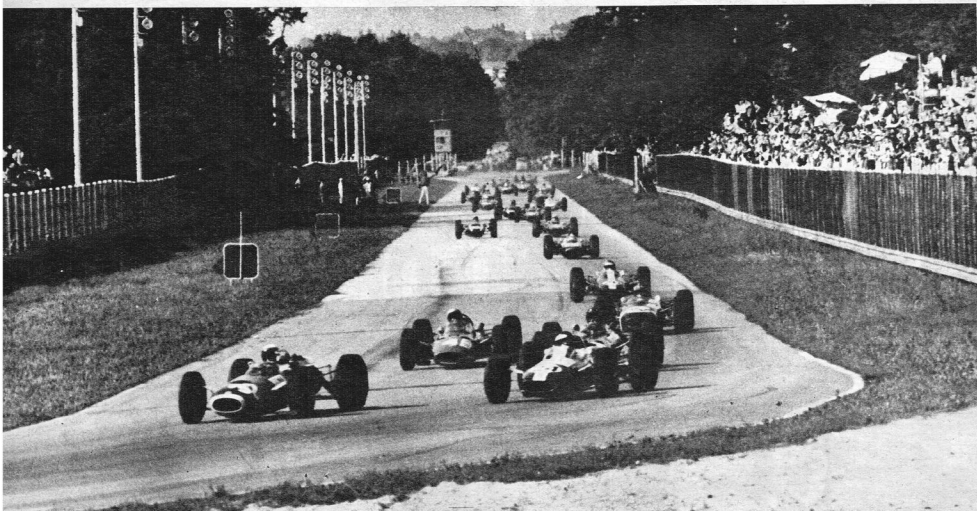




(Arriba): Surtees vio frustradas sus esperanzas por la rotura de la bomba de aceite, mientras que Bandini (4) se tuvo que conformar con un distanciado cuarto puesto. (Abajo): La enconada lucha de las dos estrellas de la BRM fue la principal atracción de las últimas vueltas.



Jackie Stewart, al volante de un BRM de ocho cilindros, triunfó en la antepenúltima prueba del año con puntaje para el Campeonato Mundial de Conductores.



GRAN PREMIO DE ITALIA

movilístico, ya que alcanzó su reconocimiento internacional, en un tiempo más o menos corto, debido casi a su destacada actuación en el curso de este año. Escocés, al igual que el campeón del mundo, Jim Clark, y de sólo 26 años de edad, surgió del campo de los automóviles de Fórmula 2 y 3, que tantos pilotos de renombre internacional ha formado en estos últimos años. Sin embargo, su estilo de conducción está mucho más allá de cualquier escuela conocida y constituye esa técnica personal que poseen los grandes campeones. Stewart, que se encontró, de pronto, frente a los mejores corredores del momento, demostró ampliamente sentirse cómodo en el difícil terreno de la Fórmula 1. En Goodwood, en el pasado mes de junio, se dio el lujo de

batir al mismo Clark. Luego, comenzó a amenazar la posición de Graham Hill. En Monza, la amenaza se transformó en puntos para Stewart. Durante las últimas vueltas del Gran Premio de Italia, en momentos en que corría separado por pocos centímetros de Hill, en la lucha por el primer puesto, no demostró deferencia alguna por el veterano corredor. Tal vez debamos buscar las causas del tropiezo de Hill en su moral minada por la agresividad de su joven compañero de escuadra. Es evidente que la BRM deberá rever su programa, ya que "dos gallos no pueden vivir en el mismo gallinero".

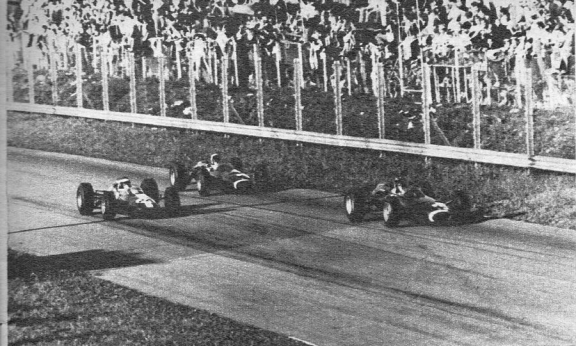
Si bien Monza ha mostrado el triunfo de un joven valor y la confirmación de una máquina, la BRM, y que todos los técnicos concuerdan

en considerarla la mejor, las desilusiones fueron muchas. La primera de ellas fue Ferrari que llegó a Monza —no es necesario ocultarlo— para vencer. Debía resarcirse de las derrotas que precedieron al trigésimo-sexto Gran Premio de Italia, demostrar que las máquinas nacidas en Maranello habían sido batidas por falta de preparación, pero no por deficiencias mecánicas. Pero no fue así. De las tres Ferrari que intervinieron, conducidas por Surtees, Bandini y Vaccarella, dos se vieron obligados a abandonar (la de Surtees por rotura de la bomba de aceite, y la de Vaccarella por la de un conducto de aceite), mientras que la tercera, la de Bandini, debió disminuir notablemente su velocidad en las últimas vueltas de la carrera.

para no sobrepasar los límites de seguridad, con la consiguiente desilusión de los pilotos del equipo Ferrari y, en particular de Surtees, para quien 1965 fue un año muy poco propicio. Surtees necesitaba una afirmación después de las polémicas suscitadas en la prensa especializada por sus declaraciones pero falló en su intento, señal de que su estrella bajo el "cielo Ferrari" comienza a eclipsarse.

También se sintieron desilusionados los miles de espectadores italianos que se encontraban presentes y que fueron a ver triunfar a sus compatriotas, a los que vieron, en cambio, abandonar uno a uno, a excepción de Bandini que logró un cuarto puesto pero muy separado del primero. Otro desilusionado fue el campeón

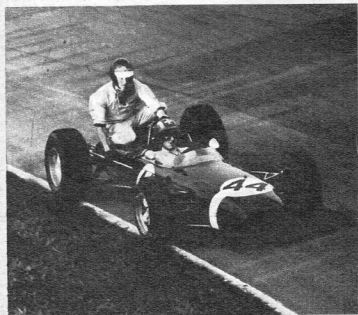
El homogéneo grupo original que respondió a la bajada de bandera se vio disminuido a lo largo del desarrollo del Gran Premio de Italia por los numerosos abandonos.



Hasta el momento de su abandono, el Lotus de Clark (24) fue un firme candidato al triunfo. En la 46ª pasada estableció el récord de vuelta con una marca de 214,730 km/h.



Tal vez debamos buscar las causas del trompo de Hill en su moral minada por la agresividad de su joven compañero de escudería. Antes de la carrera todo era distinto.



Jochen Rindt, al volante de su Cooper, ocupó el octavo lugar, con un tiempo de 2 horas 5 minutos 18,2 segundos y dos vueltas menos. Durante la carrera no lo llevaba a Siffert.



Después del abandono, Clark muestra su desilusión. Spence imita la pose del campeón. Colin Chapman sigue tomando tiempos de sus dos máquinas que aún siguen en carrera.

CLASIFICACIÓN GENERAL

- 1° Jackie Stewart (BRM) en 2h 4' 52" 8/10 a 209,961 km/h.
- 2° Graham Hill (BRM) en 2h 4' 56" 1/10.
- 3° Dan Gurney (Brabham) en 2h 5' 9" 3/10.
- 4° Lorenzo Bandini (Ferrari) en 2h 6' 8" 7/10.
- 5° Bruce McLaren (Cooper) en 2h 5' 38" 8/10 (con 1 vuelta menos).
- 6° Richard Attwood (Lotus) en 2h 5' 57" 8/10 (con 1 vuelta menos).
- 7° Joakim Bonnier (Brabham) en 2h 5' 17" 8/10 (con 2 vueltas menos).
- 8° Jochen Rindt (Cooper) en 2h 5' 18" 2/10 (con 2 vueltas menos).
- 9° Innes Ireland (Lotus) en 2h 7' 18" 3/10 (con 2 vueltas menos).

del mundo, Jim Clark, que concurrió a Monza decidido a probar, a todos, que el binomio Clark-Lotus era invencible. También él tuvo que retirarse por un defecto en la bomba de nafta, lo que confirma la teoría de que los triunfos consecutivos de Clark, en el campeonato de 1965,

se deben tanto a la calidad del conductor como a la bondad de la mecánica Lotus. A esto se ha sumado una buena dosis de suerte que acompañó al "escocés volante" en la temporada actual.

Llegado a este punto, hablar de la carrera parece casi inútil. Las verdes

máquinas británicas dominaron totalmente, con breves intervenciones de Surtees. Primero fueron Graham Hill, Stewart, Clark, Gurney y Surtees los que luchaban entre sí marcando promedios que oscilaban entre 204,600 y 210,073 km/h. Más tarde, rompieron Surtees en la 35ª vuelta y

Clark en la 73ª, y, al haberse retirado Dan Gurney, se estableció una "disputa familiar" entre los dos ases de la BRM. Lo que no defraudó al público fue el promedio general de 209,961 km/h y el récord de vuelta, señalado por Clark, en la 46ª vuelta, a una media de 214,730 km/h.

GANADORES DEL GRAN PREMIO DE ITALIA

Año	Piloto	Máquina	Promedio km/h
1921	Goux	Ballot	143,568
1922	Bordini	Fiat	136,720
1923	Salomano	Fiat	145,328
1924	Ascari	Alfa Romeo	157,520
1925	Brilli	Alfa Romeo	151,360
1926	Charavel	Bugatti	137,080
1927	Benoit	Delage	143,760
1928	Chiron	Bugatti	158,608
1930	Varzi	Maserati	149,232
1931	Campari-Navolari	Alfa Romeo	154,510
1932	Novellari	Alfa Romeo	166,180
1933	Fagioli	Alfa Romeo	173,328
1934	Fagioli-Caracciola	Mercedes	104,320
1935	Stuck	Auto Union	135,968
1936	Rosenmayer	Auto Union	134,260
1937	Caracciola	Mercedes	130,260
1938	Novellari	Auto Union	154,460
1947	Tassi	Alfa Romeo	112,270
1948	Wimille	Alfa Romeo	112,350
1949	Ascari	Ferrari	167,660
1950	Farina	Alfa Romeo	175,120
1951	Ascari	Ferrari	184,410
1952	Ascari	Ferrari	173,860
1953	Fangio	Maserati	176,700
1954	Fangio	Mercedes	178,770
1955	Fangio	Mercedes	205,140
1956	Moss	Maserati	207,104
1957	Moss	Vanwall	192,000
1958	Brooks	Vanwall	193,500
1959	Moss	Cooper	198,560
1960	P. Hill	Ferrari	210,816
1961	P. Hill	Ferrari	207,696
1962	G. Hill	BRM	197,344
1963	Clark	Lotus	203,920
1964	Surtees	Ferrari	205,630

CANTINA ROSSANO

ESPECIALIDAD EN BANQUETES Y DESPEDIDAS

SALGUERO 845

RESERVE MESA

T. E. 86-2105

DESDE LOS
ESTADOS
UNIDOS

EL CASO FOYT
VERSUS BIGNOTTI

LA MAS exitosa combinación de piloto y mecánico de la historia, A. J. Foyt y George Bignotti, ha dejado de existir. En vísperas de la carrera de Trenton se hizo pública la separación de los dos hombres cuyo esfuerzo conjunto les produjo cuatro campeonatos nacionales, dos victorias en Indianápolis y un récord de veintiseis primeros puestos en carreras del campeonato nacional, sin contar numerosas pruebas de sprints y midjets.

En lo que iba del año, sin embargo, la combinación había intervenido en cinco carreras sin poder finalizar ninguna. Bignotti declaró: "Si A. J. quiere hacer las cosas a su modo, puedo hacerlo por su cuenta. Lo malo es que yo cargo con la culpa y, aunque a veces esto pueda ser real, los últimos fracasos se deben a circunstancias que escapan a mi control. Esta separación venía madurando desde hace

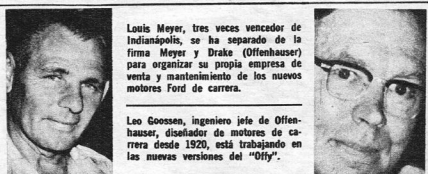
ya un tiempo. Espero que A. J. consiga un buen mecánico y vuelva a ganar carreras; tiene todas las condiciones para hacerlo".

Por su parte, Foyt dijo: "Este año no hemos tenido más que problemas; no podemos llegar hasta la mitad de una carrera sin que algo se le rompa al coche. Creo que el cambio nos favorecerá a los dos".

Esta no es la primera separación de Foyt y Bignotti; hubo otra hace varios años, pero a las pocas carreras estaban juntos de nuevo, y ganado. Esta vez parece que las cosas son mucho más serias; el nuevo "divorcio" tiene todo el aspecto de ser definitivo.

CHRYSLER VUELVE
A NASCAR

EL CORREDOR de estándar David Pearson, piloto oficial del equipo Chrysler, se ha reintegrado a las competiciones de NASCAR. Fue relevado de sus compromisos con USAC y ha firmado para NASCAR por el resto de la temporada Pearson (piloto de Dodge) y un grupo de corredores de productos Chrysler se pasaron de NASCAR a USAC a principios de 1965, cuando aquella anunció que no permitiría competir con motores con cámara hemisférica. Recientemente NASCAR cambió sus reglamentos y les permite bajo ciertas condiciones, con lo que logró el retorno a sus filas de un grupo de volantes de primera línea.



Louis Meyer, tres veces vencedor de Indianápolis, se ha separado de la firma Meyer y Drake (Offenhauser) para organizar su propia empresa de venta y mantenimiento de los nuevos motores Ford de carrera.

Leo Goossen, ingeniero jefe de Offenhauser, diseñador de motores de carrera desde 1920, está trabajando en las nuevas versiones del "Offy".

EL FUTURO DEL "OFFY"

AL MISMO TIEMPO que festejan la serie de éxitos del nuevo motor Ford, los aficionados se preguntan si Offenhauser piensa hacer algo para recuperar el dominio de las pistas del campeonato nacional, que está perdiendo una a una. La fábrica Offenhauser ha sido la principal víctima de la invasión de Ford y en su organización hubo cambios fundamentales. Louis Meyer ha liquidado su parte para establecerse en Indianápolis con una empresa que tendrá a su cargo la distribución, venta, puesta a punto, mantenimiento y reparación de motores Ford de carrera. "Por el momento —declara Meyer— Ford continuará fabricando el motor de cuatro árboles de levas, pero es probable que en un futuro no lejano deje la fabricación en nuestras manos". Louis Meyer será el gerente ejecutivo de la nueva compañía, con su hijo "Sonny" (extraordinario mecánico de carrera) como gerente de operaciones. Pero parece que el "knock-down" de Offenhauser no ha decretado su fin irremediable ni mucho menos; Meyer y Drake dejaron de existir, pero, habiendo comprado la parte de su socio, Dale Drake sigue en la brecha y anuncia que están trabajando en dos nuevos motores. Por el momento, seguirán con el cuatro cilindros, al que consideran todavía susceptible de extraordinarias mejoras; uno de los nuevos motores será un supercuadrado de 4.178 cc; el otro —de características similares— tendrá solamente 2.700 cc, provisto de un compresor Roots (o de dos compresores, si conviene). El ingeniero de diseño, Leo Goossen, señala que sus planes están orientados "a dos puntas": el 4.178 cc aspirado tendrá algo menos de potencia que el Ford, pero mejor torque en bajas manijas que el 2.700 cc sobrealimentado rendirá, como mínimo, 510 HP (más que el Ford) con un solo compresor.

FOYT VENCE EN LAS 150 MILLAS DE TRENTON
(CAMPEONATO NACIONAL USAC)

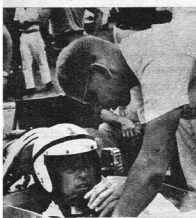


Jim Hurtubise en Trenton: en 150 Millas lo retrasan mucho, pero a pesar de ello logró clasificarse segundo detrás de Foyt. Hurtubise condujo el Halibrand-Ford de Ruby.



JIM MCELREATH

Buen debut: A. J. Foyt recibe las últimas indicaciones de su nuevo mecánico Johnny Poulsen, antes de ganar las 150 millas de Trenton.



Mario Andretti en Trenton: durante los ensayos piteo de su nuevo mecánico, y rompe la suspensión. No sufrió ningún daño personal, pero no pudo correr.

TRENTON, Nueva Jersey — Por primera vez, A. J. Foyt consigue terminar una carrera en un coche con motor a popa. Y, de acuerdo con sus antecedentes, el cuatro veces campeón nacional de USAC no sólo cubrió todo el recorrido sino que ganó de punta a punta. Su Lotus-Ford se comportó maravillosamente. Poco después de "divorciarse" de George Bignotti, Foyt anunció que su nuevo mecánico era Johnny Poulsen (ex mecánico de Aganjan-Parnelli-Jones). A sólo una semana de haberse mirado el cargo, Poulsen había transformado el Lotus-Ford en una máquina ganadora. ¿Coincidencia? Puede ser... Pero lo cierto es que Foyt volvió a barrer con todos sus rivales, en la forma que acostumbraba hacerlo hasta que le llegaron "las vacas flacas": hizo el mejor tiempo de clasificación, 31,96 segundos en la milla, y ganó con toda facilidad la carrera. Todo esto ocurrió a la semana de hacerse cargo Poulsen de su nuevo equipo.

El promedio de Foyt fue bajo —158,518 km/h— ya que 22 de las 150 vueltas se corrieron bajo la bandera de precaución debido a los accidentes. Foyt tomó la punta en la largada y se limitó a conservarse su puesto, pero a sus espaldas se desarrolló una carrera emocionante. Jim Hurtubise se clasificó segundo con una Halibrand-Ford; había partido en el decimosexto lugar, pero a las 20 vueltas ya estaba cuarto; hizo un trompo pero recuperó el terreno perdido poco después.

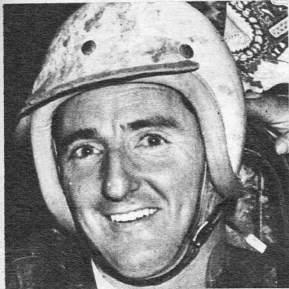
En la primera parte de la carrera, Roger McCluskey ocupaba el segundo lugar y, detrás de él, McElreath y Hurtubise mantenían un duelo rueda a rueda por la tercera colocación. Hurtubise pasó a McElreath

y poco después —en la vuelta 30— a McCluskey, para hacer su trompo en la 45. McCluskey se detuvo a reparar la dirección y Bobby Unser y McElreath se colocaron segundo y tercero, respectivamente; Hurtubise pasó a ambos en la vuelta 70, y volvió a hacer un trompo, quedando cuarto de nuevo. Unser desajustó a McElreath del segundo puesto a las 125 vueltas, pero abandonó en la 130 con un pistón roto; poco después, McElreath se colocó en primer lugar y volvió a hacer un trompo y amonizó la marcha, siendo pasado por Hurtubise. Gordon Johncock, Al Unser y Lloyd Ruby fueron protagonistas de accidentes sin mayores consecuencias.

La clasificación final fue: Foyt, Hurtubise, Grim, Branson, Leonard, Larson. Fue un mal día para los favoritos. Mario Andretti rompió un paliere en la clasificación, quedando eliminado. Roger Ward —que, al parecer, anda con el peso cambiado— no pudo clasificarse; Ward ha dejado el equipo Wilke, después de seis años, para correr para John Mecom, cuyo mecánico jefe es nada menos que George Bignotti... Johnny Rutherford no se clasificó por rotura del tanque de combustible en su Adams-Ford.

Y ya que hemos mencionado a John Mecom, es oportuno presentarlo: se trata de un veterano concurrente de carreras sport que este año ha decidido invadir las pistas de velocidad con su Halibrand-Ford y George Bignotti como mecánico: sin confirmación por el momento, se habla de su equipo para Indianápolis en 1966: Roger Ward y John Surtees...





JOHNNY MOORHOUSE

MOORHOUSE VENCE EN GARDENA, CALIFORNIA

LA ÚLTIMA reunión nocturna de midgets de USAC en Gardena (400 metros) no contó con la presencia de grandes figuras, comprometidas a aparecer en otras carreras más importantes —y mejor retribuidas—, pero no se los echó mucho de menos: el grupo de pilotos de la zona de Los Angeles quedó dueño de casa absoluto y brindó una serie de carreras extraordinarias. El veterano Johnny Moorhouse (Van Becler Offenhausser) y Lowell Sachs (Newman Offenhausser) empataron el mejor tiempo de clasificación: 17.42 segundos. El récord de vuelta —17.08— sigue todavía en poder de Parnelli Jones. A continuación, se disputó la tradicional carrera del trofeo, sobre tres vueltas, para los cuatro mejores clasificados, en la que se impuso otro veterano de la zona, Allen Heath, con un tiempo de 53.29 segundos. Las series preliminares, sobre ocho vueltas, fueron ganadas por Moorhouse, Henderson y Hawley, mientras que Behrens se impuso en el repechaje. En la carrera de fondo, sobre 50 vueltas, Moorhouse pasó al frente en la vuelta 16 y se mantuvo allí hasta el final. En las diez últimas tuvo que emplearse a fondo para resistir el ataque de Paul Jones (hermano menor de Parnelli), al que finalmente venció por un targo. La clasificación final fue: Moorhouse, Jones, Lentz, Meacham, Minyard; todos con Offenhausser.



JIMMY DAVIES

DOBLE VICTORIA EN MIDGETS, PARA JIMMY DAVIES

SPRINGFIELD, Illinois — Bob Stroud, supervisor de USAC en la categoría Offy 110 (midgets), ha ensayado, con todo éxito, un nuevo tipo de programa de carreras, consistente en eliminatorias, un match por el trofeo, de tres vueltas, entre los cuatro mejores clasificados, y dos pruebas de fondo de 50 vueltas, eliminando las tradicionales series preliminares de 8 ó 10 vueltas. Esta innovación ha contado con gran apoyo del público. En la reunión de Springfield, el tres veces campeón nacional de midgets, Jimmy Davies, se adjudicó la victoria en las dos carreras de fondo. La competencia por el trofeo estuvo muy peleada entre McGreevey (ganador), Tattersall, Wente y Davies. Hasta la última vuelta puntuó Davies, pero perdió toda su chance al hacer un trompo. El lote, para la primera carrera de fondo, formó de acuerdo con los tiempos de eliminatorias; ganó Davies (Hitze UTP Offy), seguido de Bill Spaulding (Shahen Offy) y Warren Scheibe (Rahr Offy). Para la segunda carrera formaron según la clasificación final de la primera: volvió a ganar Davies, con Bob Wente (Shannin Boss Offy), segundo, y Chuck Rodec (Loniewski Offy) en tercer lugar.

DOS CARRERAS PARA MARVIN PANCH CAMPEONATO DE NASCAR



MARVIN PANCH

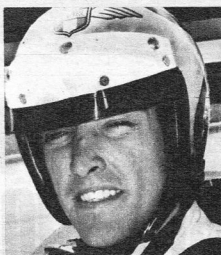
MATKINS GLEN, Nueva York — En la pista de Grand Prix de Watkins Glen —3.700 metros— se disputó una carrera de 66 vueltas para coches estándar en la que se impuso, en tiempo récord, Marvin Panch al volante de un Ford 1965, sacándole casi una vuelta de ventaja al segundo, Ned Jarrett. La prueba comenzó con Jarrett en el primer lugar, pero en la segunda vuelta ya había sido desplazado por Junior Johnson, que se mantuvo en esa colocación hasta que debió abandonar por fallas del motor después de 13 vueltas. En ese momento, Panch pasó al frente y no tuvo problemas en mantenerse. Un importante factor en su triunfo fue la eficiencia de su personal del box, los hermanos Glen y Leonard Wood, quienes calcularon tan bien el consumo de combustible que pudo hacer toda la carrera sin parar... y se quedó sin nafta a poco de cruzar la línea de llegada. Los hermanos Wood son, en la actualidad, el máximo exponente de eficiencia en aprovisionamiento; por algo Colin Chapman insistió en tenerlos en el box de Clark en India-

nápolis. Y cumplieron su tarea a la perfección, como siempre. Islip, Nueva York — La pista de Islip, 320 metros de asfalto con peralte, fue el escenario de una carrera de 250 vueltas por el campeonato nacional de NASCAR, en la que venció Marvin Panch de punta a punta, luego de partir en el puesto de honor en virtud de su tiempo de clasificación: 14.05 segundos, récord del día. Se trata de una pista muy difícil y habla mucho en favor de la calidad conductiva de Panch que haya "barrido con todo" en su primera aparición en ella. Durante las primeras vueltas, Junior Johnson ocupó el segundo lugar, pero quedó sin chance al detenerse en su intento para reparar algunos daños sufridos en una colisión con Wendell Scott. A las 171 vueltas, Panch le sacó una vuelta al segundo, Hutcheron. Las posiciones finales fueron: Panch, Hutcheron, Jarrett y Cale Yarborough. Los hermanos Wood, a cargo del puesto de Panch, actuaron de espectadores, cómodamente, ya que el ganador cubrió todo el trayecto sin detenerse.

NO DISTRAIGA AL CONDUCTOR

DURANTE AÑOS, muchos mecánicos de Indianapolis han tapado el tablero de instrumentos el día de la carrera, sosteniendo que, de este modo, se evitaba distraer al piloto. De cualquier manera —declan—, si un individuo necesita mirar el tablero para saber a cuántas rpm está girando su motor, ese hombre está fuera de lugar en Indianapolis. Por otra parte, andando siempre al límite de régimen, cuando los instrumentos dan la alarma ya no hay tiempo para hacer nada: el motor se desintegra irremediablemente. Eso no corre de

lógica, pero, evidentemente, hay algunos pilotos que pueden permitirse el lujo de controlar el tablero durante una carrera... como Jim Clark, por ejemplo, que lo hizo con nada menos que seis indicadores distintos, a saber: cuarentaevoluciones (hasta 10.000), presión de aceite, temperatura de aceite del motor, temperatura de aceite de caja, temperatura de agua y presión de inyector de combustible... Todos esos instrumentos, del Lotus, eran de origen local: Nisonger Corporation, Nueva Rochelle, Nueva York.



JOHNNY RUTHERFORD

OTRA VICTORIA EN SPRINTS USAC PARA JOHNNY RUTHERFORD

Reading, Pennsylvania — Johnny Rutherford obtuvo su segunda victoria consecutiva en sprints, al imponer, en la prueba de fondo, sobre 30 vueltas en la pista de tierra de media milla de Reading. Al volante del Meskowski Special tomó la punta en la vuelta 11 y se mantuvo hasta el final. El segundo puesto fue muy disputado: McCluskey y Red Reigel anduvieron "pegados" hasta los últimos cincuenta metros de la última vuelta, en que Reigel pudo pasar adelante. A. J. Foyt se clasificó cuarto y Bobby Unser quinto, Bobby Unser había marcado el mejor tiempo de clasificación: 23.82 segundos.



CAMIÓN REVOLUCIONARIO

REALIZAR con un camión, completamente cargado, una serie de maniobras violentas, zigzagueando al punto de dejar marcados los neumáticos en el pavimento, es, por cierto, una faena peligrosa. Sin embargo, eso fue lo que hizo el acrobático Gil Delamare al volante de un Berliet "Stradair" en el autódromo de Miramás (Francia). Curvas a gran velocidad y frenadas violentas, sobre una pista cubierta de guijarros, demostraron la habilidad del piloto y la maniobrabilidad del vehículo. La exhibición culminó con una arriesgada maniobra, en la que el piloto abandonó el volante cuando el camión entraba en derrape. La pesada máquina retomó sola la trayectoria en línea recta... y los espectadores volvieron a respirar. Luego, el camión, completamente cargado (el peso total alcanzaba las 9 toneladas), fue lanzado a toda velocidad por un trampolín, y al

salir de él realizó un salto de 15 metros, provocando el asombro del grupo de periodistas que habían sido invitados a la presentación.

Estas acrobacias tuvieron por objeto demostrar a la prensa especializada, las posibilidades del "Stradair". Se comprobó la robustez de los órganos mecánicos y una seguridad de manejo que le confiere increíble estabilidad, aun en las maniobras más desesperadas.

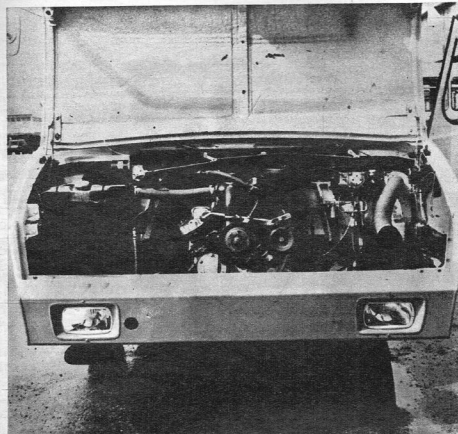
Así se cumplió la presentación de este nuevo camión que, hasta en el diseño de su parte frontal, constituye una creación inédita y revolucionaria.

El mercado de los "livianos"

En Francia, al igual que en Italia, se observó a partir de 1960 un aumento en las ventas de camiones y se regis-



Gil DeIamare, conocido piloto acrobático, asombra a los periodistas saltando más de 15 metros con el nuevo camión, durante las pruebas realizadas en el autódromo de Miramás.



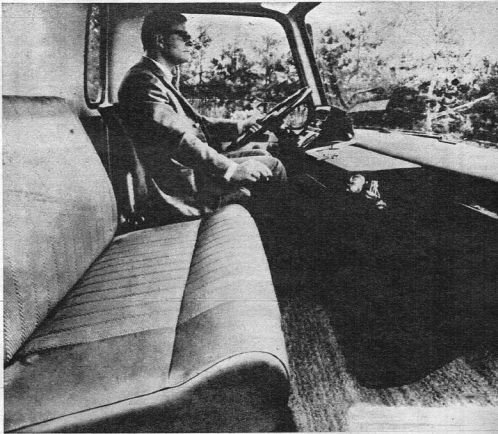
El amplio capot, que se abre a todo lo ancho del vehículo, permite llegar con facilidad a todos los órganos mecánicos.

tró un sensible progreso en las matriculaciones de vehículos con una capacidad de carga útil de 35 quintales (3.500 kilogramos), en detrimento de los de 5 toneladas. El fenómeno de la urbanización creciente, aumentó la demanda de vehículos de pequeño tonelaje, que resolvían perfectamente el problema del transporte dentro de las grandes ciudades y en sus alrededores. Los principales compradores fueron las pequeñas empresas, y los industriales y comerciantes minoristas, que comenzaron utilizando motofurgones y camionetas. A medida que las mencionadas empresas fueron aumentando el volumen de sus producciones, requirían vehículos más pesados y nació la necesidad de camiones con capacidad de hasta 5 toneladas, eficientes para carga.

Un camión con mentalidad de automóvil

Para la realización del "Stradair" se tuvieron en cuenta las necesidades de los usuarios. Se adoptaron nuevos principios de construcción para favorecer el procedimiento de fabricación y para aumentar la vida útil del vehículo. El empleo de nuevos materiales, que contribuyó también a la reducción del precio, hace de esta máquina un producto de alta calidad en condiciones de competir en el mundo entero.

La cabina de conducción tiene una terminación interior típica de un automóvil, ofreciendo la posibilidad de una conducción deportiva hasta los 100 kilómetros por hora, velocidad máxima que es capaz de desarrollar. El acceso a ella es fácil y cómodo. Al



La espléndida cabina del "Stradair" puede competir en belleza y confort con la de un automóvil de turismo.

asiento del conductor, regulable, fabricado en espuma de goma, se suma un amplio asiento doble.

El capot se abre a lo ancho de todo el vehículo, permitiendo un fácil acceso a todos los órganos del motor. La cabina, que puede ser desmontada, cuenta con un instrumental completo: velocímetro, cuentakilómetros total y parcial, termómetro, amperímetro y manómetro, indicador de la temperatura del agua y de la presión del aire de los frenos. La suspensión es una combinación de aire y acero. En efecto, las tradicionales ballestas se combinan con elásticos neumáticos (dos en el eje delantero y cuatro en el trasero). Esta combinación contribuye a disminuir la fatiga del conductor y de los pasajeros en viajes largos, mientras que las ballestas aseguran la guía lateral de los ejes y la reacción durante las aceleraciones y frenadas, los

"elásticos" de aire hacen las veces de amortiguadores. La presión del aire está regulada por válvulas correctoras, comandadas por la barra de torsión estabilizadora de cada tren.

De este modo, el eje longitudinal del chasis permanece horizontal a pesar de los efectos de las cargas, tanto estáticas como dinámicas.

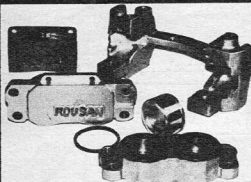
Un energético sistema de frenos

Un camión que puede alcanzar en menos de un minuto su velocidad máxima debe contar con frenos energéticos. Para obtener una progresividad satisfactoria se construyó un nuevo sistema, que hace necesario recorrer dos tercios de la carrera del pedal para disponer de la mitad de la potencia máxima de los frenos. De este modo, su acción es más gradual al principio

FUORI SERIE

Por Comunicación Visual

T. E. 922-7859



Freno e disco doble ROUSAN TC 465 Grand Prix

Nueva patente ROUSAN. Diseño especial para TC-coches: 600 kg., 260 km/h. Doble Potencia. Sin caños. Dos circuitos independientes en cada pinza de 4 cilindros. Pastillas de triple volumen de desgaste. Además equipos y pastillas de fricción p/ TM, MN, MJ y todas las marcas. ROUSAN Ingeniería Automotriz. Ings. Luis Roura - Jacobo Sananes. 67-5873; 69-1518. Chascomús 4636, Buenos Aires.



El amortiguador DECARBON HIDRONEUMÁTICO de regulación automática se acondiciona a cualquier tipo de camino con firmeza, conservando siempre la suavidad del andar; gracias a su sistema especial de válvula reguladora. Por su diseño y accionar no produce ruidos. DECARBON ARGENTINA. Avda. La Plata 2886. T. E. 923-9196, Bs. As.



El "Bucket seat" que usted desea para dar el toque sport a su coche, TRIMSHP S. R. L. lo ofrece en diseños especiales, confeccionados con telas vinílicas de diferentes colores, adaptables a cualquier marca de automóviles. Avda. Las Heras 2182 - T. E. 85-0036 - Bs. Aires.



Un nuevo modelo de automóvil sobre un popular vehículo de paseo. Un auténtico FUORI SERIE nacional: el Renault Dauphine convertible, en una transformación realizada por OLIVA Y Cia. Finamente acabado con asientos bucket seat, volante tipo Nardi y siempre para cuatro pasajeros —"dos más dos"— lo ofrece en su nuevo local de ventas RAMA ALVAREZ S. R. L. y sus componentes TABARES CORTESE y RAMA, sita en San Juan 3966, Buenos Aires.



CAMIÓN REVOLUCIONARIO

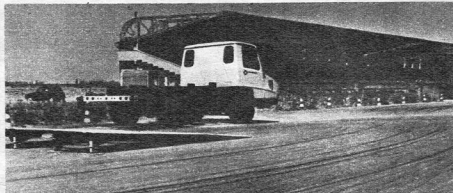
de la carrera y responde, exactamente, a los deseos del conductor.

6.222, 7.257 y 8.297 mm; con una caja de 4.586, 5.606 y 6.618 mm, respectivamente.

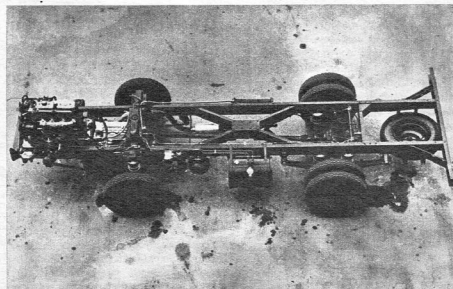
Datos técnicos

Motor de cuatro cilindros, con una potencia de 120 HP (SAE), al régimen máximo de 2.600 rpm; caja de cambios totalmente de aluminio con cinco velocidades hacia adelante, todas sincronizadas (la quinta directa) y marcha atrás.

Peso total del camión: 8.850 kg; peso del chasis y la cabina: 3.000 kg; carga útil: 5.850 kg; ancho máximo: 2.200 mm; largo total: en las tres versiones:



En esta secuencia fotográfica se puede observar una increíble maniobra del "Stradair" realizada a su velocidad máxima.



En la ilustración se puede apreciar la funcional disposición de los distintos órganos mecánicos y el robusto chasis del nuevo Berliet.



Sir John Whitmore durante la carrera disputada recientemente en Zandvoort, Holanda, perseguido por su compañero de equipo Peter Procter, que conduce una máquina similar a la del campeón.

SIR JOHN WHITMORE

Nuevo campeón europeo de turismo

SIR JOHN WHITMORE es el nuevo campeón europeo de la categoría Turismo, título que conquistó en los 500 Kilómetros de Snetterton, disputados el pasado 15 de agosto, conduciendo un Ford Cortina Lotus del equipo de carreras de Alan Mann.

Esto no fue suficiente para él, y necesitó intervenir en dos pruebas más para demostrar que era realmente imbatible en su categoría. En efecto, aunque el campeonato ya estaba en manos de Whitmore, Alan Mann inscribió su Lotus Cortina en la carrera de trepada de Les Rangiers, Suiza, y en Zandvoort, Holanda. En la primera de ellas Sir John no sólo ganó en su categoría, sino que se clasificó séptimo en la general, frente a algunos poderosos monoplazas de Grand Prix, de todos los GT participantes y de todos los autos sport, salvo uno.

La máquina de Whitmore, al igual que todos los otros autos del "team" de Alan Mann, estaba equipada con neumáticos de carrera Goodyear, que probaron ser sumamente eficientes, en el mojado y sinuoso recorrido de Les Rangiers. Comparando los tiempos de las pruebas de clasificación, disputadas con tiempo seco, con los registrados durante la carrera, con el piso húmedo, encontramos una diferencia de sólo 6 segundos en las marcas de Whitmore, diferencia muy inferior a la de otros competidores. Siffert, por ejemplo, que se clasificó primero en la general, estableció una diferencia de 15 segundos entre un día y otro. Es probable que existan muchos pilo-

tos más conocidos que Sir John Whitmore, pero hay pocos tan populares como él. Su agresivo estilo de conducción y su ostensible goce al manejar a altas velocidades, contribuyeron, sin duda, a su enorme popularidad. "No soy un poseído por el demonio del automovilismo", afirma Sir John, quien se inició en este deporte buscando un campo propicio para el desarrollo de su personalidad.

En efecto, poco después de abandonar la carrera militar, y en momentos en que se dedicaba a las tareas de campo, en los establecimientos rurales de su familia, John comenzó a sentirse atraído por las carreras de autos. Alentado por el ejemplo de su padre en la búsqueda del verdadero camino, tomó la decisión que habría de cambiar su vida. "Correr era lo único que sabía hacer bien; por eso me dediqué a ello", declara Sir John. Después de comprarse un Lotus Elite y de adjudicarse con él doce victorias en una misma temporada, sufrió un espectacular accidente en Monza. Whitmore no disponía de dinero para comprar otro auto para la temporada de 1960 aunque resulte extraño, dado que provenía de una familia adinerada. La razón era muy simple: el padre de John, en ese entonces Lord Lieutenant of Essex, se oponía, categóricamente, al desarrollo de la vocación de su hijo, por lo que éste tuvo que resignarse a participar en las competiciones con un Mini BMC que pilotó de una manera tan espectacular, que pronto se convirtió en una de las mayores atracciones del público.

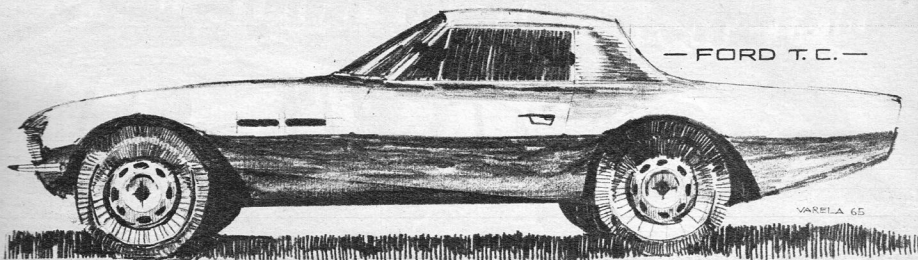
Después de haber ensayado varios

monoplazas de carrera, se decidió, a principios de 1961, a especializarse en las competencias de las categorías Turismo y GT. En ese año se consagró campeón inglés de la categoría Turismo al volante de un Mini BMC, hazaña que repitió al año siguiente. En 1963, el reventón de un neumático, durante las pruebas de clasificación de una importante carrera, le hizo perder el título de ese año. En 1964, Whitmore condujo, por primera vez, el Ford Cortina Lotus de Alan Mann, de quien dice: "Alan sabe, realmente, cómo dirigir un equipo. Su mayor virtud es su capacidad para distinguir entre lo que es importante y lo que no lo es. La participación en las competiciones es una ocupación tan compleja en la actualidad, que muchos 'teams' pierden la mayor parte de su tiempo en detalles sin importancia". Un ejemplo de esto lo constituyen los caros días de prueba a que se sometió el Ford Cortina Lotus antes de la iniciación de la temporada de 1964. Pasadas las dos semanas, Alan dijo: "Se acabaron las mejoras por esta temporada; ahora lo tenemos que hacer aguantar".

En la temporada del corriente año, Mann apuntó al Campeonato Europeo y concentró sus esfuerzos para lograr el codiciado título. Ahora que la temporada ya ha finalizado, vemos que sus ideas estaban bien encaminadas. Gracias a la inteligente combinación Mann-Whitmore-Lotus Cortina, Sir John acaba de adjudicarse, brillantemente, el Campeonato Europeo de Turismo.



Sir John no oculta su alegría al ser consagrado campeón europeo de Turismo. A su izquierda se encuentra el sueco Bo Lundgrödt, que también pertenece al equipo de Alan Mann y que ganó el mismo título en la categoría de más de dos litros, al volante de un Ford Mustang.



La estilizada línea lateral contrasta con la de los TC actuales. El sueño podría convertirse en realidad si se levantaran las restricciones que impiden la modificación de la cabina.

Textos y dibujos de

LUIS M. G. VARELA

Siglo XX, siglo de evolución, de cambio, de renovación. Estamos en la Argentina de 1965 y tampoco nos apartamos de esta generalización. En el deporte de las cuatro ruedas, y en especial en TC —lo más representativo de nuestro quehacer, para los extranjeros—, se nota una corriente renovadora que es preciso alentar, continuar y apoyar hasta sus últimas consecuencias.

En la medida en que nuestro TC evolucione positivamente, tendremos más cerca el día en que podamos medirnos, mano a mano, con máquinas extranjeras en una categoría internacional. Y es evidente que potencialmente la categoría más accesible a nuestros hombres y máquinas es la "Gran Turismo".

Así lo entiende el equipo de AUTOMUNDO y por eso ha pedido a su diseñador que interprete lo que podría ser un TC en un futuro muy próximo. Para llevar a efecto la idea, el estilista debió sujetarse a las siguientes limitaciones que le fueron impuestas:

a) mantener chasis y mecánica inalterados;

b) conservar el mismo despeje a tierra;

c) tanques de agua y nafta de grandes dimensiones;

d) concepción de la carrocería factible de llevar a la práctica;

e) diseño de la carrocería totalmente libre, sin atenerse a reglamentos.

A) Los resultados obtenidos actualmente son muy alentadores, en cuanto a la mecánica se refiere; las potencias conseguidas son apreciables, y de igual modo, satisfacen las suspensiones, la dirección y la estabilidad en general. Al respecto diremos, en nuestra opinión, que la tendencia actual en TC debería orientarse hacia máquinas de motores más chicos, de menor desplazamiento (tres litros en vez de cuatro), con los cuales se obtendrían potencias algo inferiores pero que, al montarlas en carrocerías más aerodinámicas, funcionales y maniobrables, se podrían lograr los mismos promedios desarrollados actualmente (esto sería progreso). La única variante practicada en la parte mecánica es el desplazamiento de 40 cm hacia

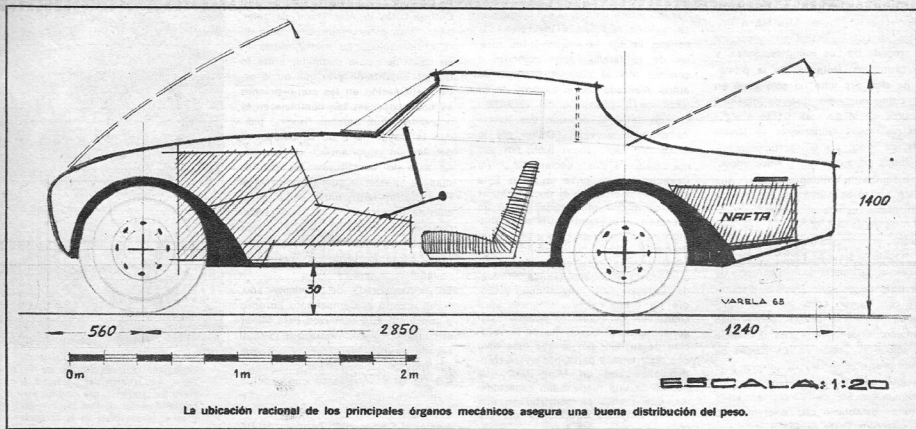
atrás del conjunto motor-caja, con lo que se permite una línea de capot más baja.

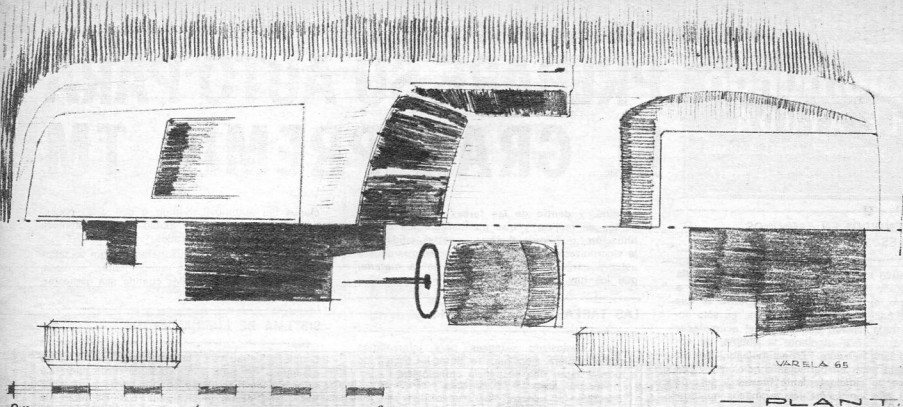
B) Para que el diseño sea realmente funcional y no se aparte demasiado de nuestra concepción tradicional del TC, es decir, competir en todo tipo de caminos, se ha decidido mantener un generoso despeje a tierra (30 cm).

C) Con el mismo criterio se han conservado las dimensiones de los tanques de agua y nafta, con la diferencia de que en lugar de estar inmediatamente detrás de las butacas, se hallan ahora por detrás del eje posterior; esta disposición ha sido adoptada en vista a elementales medidas de seguridad, además de conseguir una mejor distribución de peso y mayor estabilidad del tren trasero.

D) Actualmente, las nuevas "galerías" que están saliendo de los talleres de carrocerías, no son modelos antiguos adaptados al chasis mismo, sino que son totalmente hechas a mano (Formisano, Emiliozzi, Galluzzo, Pascutti y otros), en base a la estructura tradicional y con un capot y cola de diseño libre. Esto pone de manifiesto dos cosas

U N T.C. GRAN TUR





Vista en planta del TC propuesto, que permite apreciar la ubicación del motor, tanque de nafta y asiento del piloto. Nótese la gran superficie del parabrisas envolvente.

RISMO

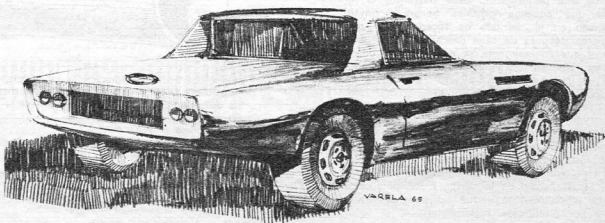
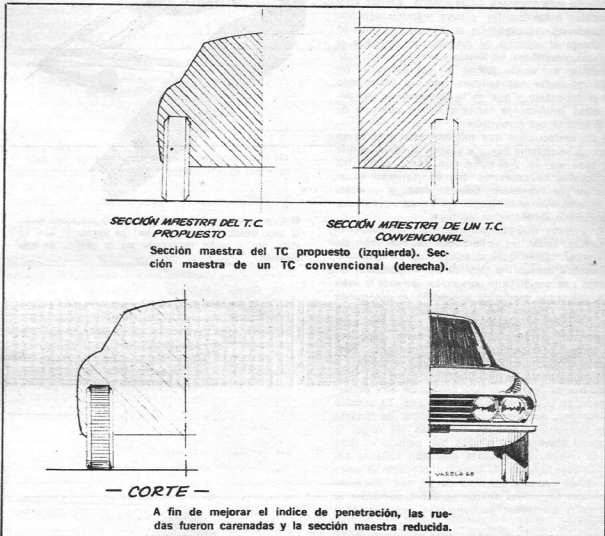
muy importantes. Una, que se está haciendo trabajo extra, innecesario —hacer a mano una carrocería de diseño arcaico—, y la otra, la más significativa de las consecuencias extraídas, demuestra que en nuestro medio hay mano de obra y capacidad técnica de alta calidad, como para hacer a mano automóviles auténticamente nacionales. Esto es muy importante y significa que nuestra industria carrocería —la aplicada directamente a los automóviles fuera de serie—, está germinando y lista para conquistar nuevas y grandes posiciones; es necesario favorecer esta situación y al mismo tiempo modernizar, actualizar y apoyar nuestro TC para que derive muy pronto en un auténtico Gran Turismo Argentino.

E) Finalmente, nos queda comentar el diseño en sí. Digamos primeramente que para el estudio, el diseñador se basó en un chasis Ford '53 y motor F-100, por razones de conveniencia, pero con leves modificaciones se puede adaptar a cualquier marca y modelo que tenga chasis independiente de la carrocería.

Dos han sido los objetivos principales: reducir la sección maestra y mejorar el índice de penetración. Para conseguir lo primero, se ha reducido la altura y el ancho de la carrocería a la altura del techo (ver gráficos comparativos). Para mejorar la penetración se han buscado líneas de fuga eficaces, parabrisas de gran inclinación y ruedas carenadas, es decir, ubicadas dentro de la carrocería; esto último es muy importante, pues elimina una serie de turbulencias producidas por las ruedas, y que reduce la eficacia del diseño, restando además potencia al motor.

Las aberturas de los guardabarros son muy amplias para facilitar la atención en carrera y el aireamiento de los frenos.

Como consecuencia de haber corrido hacia atrás el motor, se ha desplazado también la cabina, y con ella los asientos, volante, pedalara y torpedó. Con todo esto se consigue mejorar notablemente la estabilidad, tanto en curva como en recta, debido a la distribución de pesos más racional. El diseño del techo y del habitáculo sigue una tendencia, muy eficaz, usada actualmente en los GT de competición (Ferrari, Porsche, Rover, etc); es funcional, eficiente y fácil de llevar a la práctica. Con este ensayo de estilo no pretendemos en manera alguna indicar un camino a seguir, ni pretendemos afirmar que éste sea el más indicado, pero sí nos proponemos hacer ver las grandes y auspiciosas posibilidades que se le presentan a nuestro máximo deporte automotor, si nos decidimos a seguir la ruta del progreso y la creación individual.



El diseño de la cola recuerda, en cierta medida, a la del Rover a turbina que intervino en las últimas "24 Horas de Le Mans".

automundo

Y AYUDA

por MIGUEL ANGEL BARRAU

(4ª NOTA)

¿EL ENCENDIDO EN TERMINOS GENERALES...

... es relativo lo que nos permite ganar, más allá de lo logrado mediante una ajustada puesta a punto. Pero, al mismo tiempo, es enorme lo que nos puede hacer perder. En síntesis, es sólo corriente de baja tensión que provee el acumulador y que se transforma, mediante la bobina, en corriente de alta tensión. El acumulador, por lo tanto, deberá estar en condiciones y sus soportes ser lo suficientemente fuertes y seguros como para que los inevitables zarandeos no infieran daño a sus elementos o a sus bornes.

El control del punto exacto del encendido, además de la fijación realizada manualmente, queda a cargo de dos sistemas diferenciados, aunque concurrentes a idéntico fin, y cuya reacción depende de acciones distintas. En el primero, el impulso lo otorga el régimen de rotación del motor y el sistema, centrífugo, es simple y efectivo pero, legítimamente, no puede tomar en consideración un segundo factor que también requiere variaciones en el encendido y que es la densidad de mezcla, en otras palabras, la mayor o menor abertura de la mariposa del carburador.

De las correcciones que requiere este aspecto se encarga el sistema llamado avance al vacío, el que se basa en un diafragma que opera según las variaciones de depresión que se registran en el múltiple de admisión. Cuando éstas son altas, el sistema avanza la chispa, realizando opuesta tarea cuando la depresión es baja, realizando opuestas cubiertas, todas las condiciones de operación de un motor. Claro que, la adición de un comando de avance manual no deja de ser importante, en cuanto nos posibilita la corrección, durante la marcha, del punto exacto de encendido, el que puede variar por razones que no atienden ni el avance centrífugo ni el avance al vacío, como ser, para compensar distintas calidades de nafta, depósitos de carbón, temperatura de funcionamiento, desgastes en el comando del distribuidor, etcétera.

Por consiguiente, lo adoptaremos, como así también hemos de utilizar una bobina de alta performance, en lo posible en baño de aceite. Es sencillo comprobar, por medio de un medidor de tensión que usualmente facilitan las casas del ramo, la máxima abertura entre polos que permite el salto de la chispa. Descartadas quedarán aquellas bobinas cuya calidad no llegue a producir el salto de chispa con una abertura de 12 mm. Recordemos que un mayor voltaje permitirá aumentar la luz entre electrodos de bujía, con sus conocidos beneficios.

Por otra parte, para recomendar el uso de bobinas de alta performance, debe bastarnos el recordar que "aquellas normales" tienen un límite, originado en el "período de recuperación" que requieren después de cada descarga de alta tensión, y que generalmente se estima en el orden de las 250 a 350 chispas por segundo, lo que, para un motor de cuatro cilindros, se traduce en un régimen de rotación de 7.500 a 10.000 rpm. Pero, para que estas cifras no nos engañen, debemos mantener presente que mediando el uso de distribuidor la intensidad de la corriente disminuye en los últimos escalones de la gama de rpm. Caso contrario sucede si se usara magneto, ya que a medida que aumenta su régimen de rotación, la intensidad de la chispa crece pero, mediando el distribuidor —que no podemos reemplazar por prohibición reglamentaria— el volumen del voltaje que provee el acumulador es fijo y en consecuencia, origina las limitaciones conocidas.

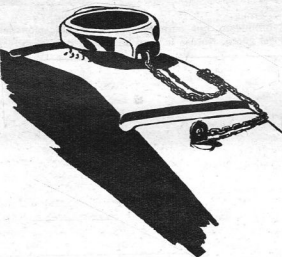
Antes de finalizar con las generalidades del en-

PREPARE SU AUTO PARA EL GRAN PREMIO TM

cendido, y dentro de las tareas colaterales que hemos de realizar y que puntualizaremos a continuación, queremos dedicar especial cuidado a la sincronización del distribuidor, tarea que deberá estar a cargo de un especialista en la materia, que los hay, y muy buenos.

LAS TAREAS COLATERALES...

... son demasiado extensas para intercalarse —como hubiera sido nuestro deseo— otorgando a toda la labor una secuencia cronológica.



El asegurar la tapa del radiador no es una precaución inútil, ni para tanto. Más de un "viejito" ha llegado al final de etapa con el motor recalentado por la pérdida de este elemento.

ciones del automóvil, tiempo a dedicarle, posibilidades económicas y disponibilidad de atención de los talleres especializados.

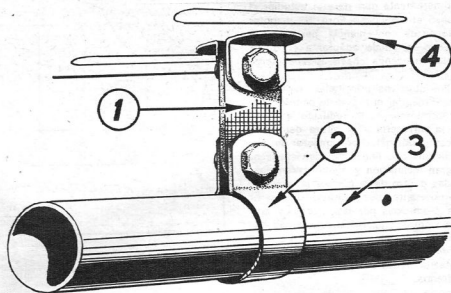
Pese a lo expuesto, mencionaremos aquí aquellos requisitos que hemos de cumplimentar, explicando, brevemente, finalidades cuando sea menester.

SISTEMA DE ENFRIAMIENTO

Limpieza exhaustiva del radiador, reemplazo de manguera de agua y abrazaderas. Protección externa de las mangueras por medio de cinta plástica, cada espira semicargada con la mitad de la que le sucede, lo que proveyerá así, a toda la tubería, de una doble capa protectora que, además, concurrirá a eliminar vibraciones y exagerada elasticidad que pueden ser inconvenientes. Verificación y/o reemplazo de rúlemans y/o retenes de bomba de agua. Cambio de juntas. Equilibrado dinámico del ventilador, poleas de mando y de transmisión. Cambio de correas. Control del cierre de tapa de radiador verificando si la misma coincide con las indicaciones sobre presión hechas por la fábrica. Asegurar la tapa mediante una cadena, soldada o abulonada a una de sus orejas, al marco del radiador.

SISTEMA DE ENCENDIDO

Especial dedicación al marco-soporte-acumulador. Utilización de cables de alta tensión, de primera calidad. Cambio de terminales de bujías por aquellos que garanticen presión de contacto. Instalación de una bobina suplementaria, en ubicación



La sujeción del tubo de descarga de gases tiene, además de las implicaciones reglamentarias, la importancia de que su rotura o pérdida puede alterar los efectos de extracción y, por consiguiente la composición de la mezcla, por aumento de la proporción de gases remanentes en la cámara de combustión.

- (1) Elemento de unión elástico.
- (2) Abrazadera.
- (3) Tubo de descarga.
- (4) Toma en la carcasa o bastidor.

La verdad es que muchos de los trabajos se pueden realizar en forma simultánea con la preparación, armado y afinación del motor.

El orden en que deben llevarse a cabo las tareas propuestas corre a cargo tanto de un ordenamiento lógico, como de las particulares condi-

cionales, que permita su inmediata puesta en funcionamiento, sin modificación de conexiones ni cambio de cables. Sincronización y puesta a punto del distribuidor de recambio, marcando en el block motor y en el distribuidor, la coincidencia que determina el avance exacto.

SUPONGAMOS QUE SU INTENCION ES COMPETIR EN EL GRAN PREMIO TURISMO MEJORADO. USTED NO ES UN PILOTO FAMOSO, NO INTEGRARA NINGUN EQUIPO. QUIERE, SI, CORRER EL GRAN PREMIO Y LLEGAR. SI ES POSIBLE, BIEN UBICADO. AUTOMUNDO LE BRINDARA AQUELLOS REQUISITOS BASICOS Y PUNTUALIZARA SUS NECESIDADES CON PRECISIDENCIA DEL TIPO DE AUTOMOVIL QUE USTED POSEA. SI SE ANIMA, AUTOMUNDO LE DESEA . . . ¡BUENA SUERTE!

SISTEMA ELECTRICO

Instalación de un regulador de voltaje de reemplazo, marcando con pintura de color, en forma idéntica, las conexiones a realizar.

Instalación de faros adicionales y sus correspondientes interruptores. Verificación y/o reemplazo del total de los cables de la instalación eléctrica, reduciéndolos —de ser el caso— a la mínima expresión posible.

Reemplazo de la luz testigo por un amperímetro. Instalación de una luz de mapa en el lugar del acompañante. De utilizarse llave de contacto, un duplicado de la misma deberá ser confiado al acompañante. Verificación de la existencia de reflejos en el parabrisas durante la conducción nocturna e instalación, de ser necesario, de los visores correspondientes o de un regulador de intensidad de luz de tablero.

SISTEMA DE ESCAPE

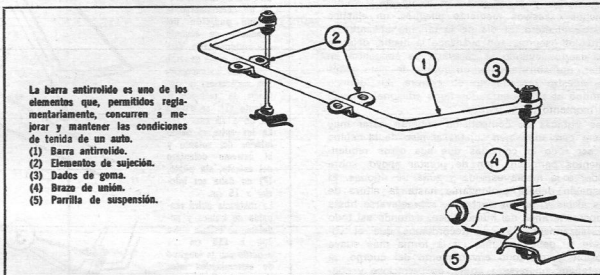
Como regla general, que puede variar de acuerdo con las características de cada motor, eliminación de los silenciadores y utilización de un tubo de descarga de gases directo, que concuerde, en longitud y diámetro, con el estipulado por el reglamento. Mucho cuidado debe mantenerse en la instalación del nuevo sistema, por cuanto si bien el mismo debe ser sujetado firmemente, también lo debe ser en forma tal que un elemento elástico (medio de unión) absorba las vibraciones que se han de producir.

SISTEMA DE SUSPENSION

Muy extensas podrían ser las consideraciones en este aspecto. Para su mejor comprensión recomendamos la lectura de la nota "Con las ruedas en el suelo", publicada en el N° 17, pág. 6, de AUTOMUNDO.

En lo que respecta a las consideraciones generales, en cuanto al Gran Premio Turismo Mejorado se refiere, puntualizaremos las conclusiones que hemos de llevar a la práctica, teniendo presente las características del circuito y dentro de las limitaciones impuestas por el inciso "J"):

- 1) aumento del diámetro de las espiras de los resortes de suspensión (espirales), manteniendo igual distancia entre extremos e idéntico número de espiras. El aumento que se aconseja se encuentra, generalmente, en el orden del 18 % al 20 %;
- 2) utilización de amortiguadores en consonancia con el elemento elástico, recordando que no es válido el refuerzo de las tomas de los amortiguadores y que, en definitiva, toda cadena tiene la resistencia de su eslabón más débil;
- 3) que debemos evitar excesiva dureza en la suspensión, eliminando, de esta forma, los rebotes de los neumáticos sobre las irregularidades del



La barra antivirulada es uno de los elementos que, permitidos reglamentariamente, concurren a mejorar y mantener las condiciones de tenuta de un auto.

- (1) Barra antivirulada.
- (2) Elementos de sujeción.
- (3) Dado de unión.
- (4) Brazo de suspensión.
- (5) Parrilla de suspensión.

piso, buscando más bien, que las ruedas copien los desniveles del terreno. Los amortiguadores deben amortiguar y no trabar; existen en el país fábricas que los proveen para el Gran Premio, en tal sentido y sin exageraciones perniciosas;

4) el agregado de una barra antivirulada en el tren delantero, si el automóvil no la trae de fábrica, será el próximo paso. De ser la misma equipo de norma y tratándose de un auto de suspensión independiente en las cuatro ruedas, será útil estudiar la posibilidad de su instalación en el tren trasero. Si bien es escabroso el hablar de diámetro sin tener en cuenta el tipo de vehículo y el material a emplearse, un punto de partida lo constituye el saber que el espesor de la barra antivirulada no debe ser inferior a 1 ½ del diámetro de la espira constitutiva de los resortes de suspensión.

SISTEMA DE TRASMISION

Los resortes del plato de embrague serán convenientemente reforzados y los forros del tipo de servicio pesado. Tanto en la caja de velocidades como en el diferencial, tomaremos las medidas precautorias a fin de lograr que mantengan su hermeticidad y eficiente lubricación. El uso de un aditivo de buena fama no es precaución exagerada. Las crucetas deberán reemplazarse por otras, nuevas, y en el caso de que existan entre el diferencial o el grupo caja-diferencial y los palieres, se deberá controlar que trabajen a nivel. La adición o extracción de suplementos, en las bases de los resortes espirales de la suspensión, provocará los resultados deseados. El eje cardán, de existir, se mandará balancear.

SISTEMA DE FRENS

Reacondicionamiento total de los mismos. Las campanas se deberán balancear. Reemplazar la

bomba de freno original por una de doble circuito independiente, en tándem. Como medida precautoria, y dentro de lo estipulado por el reglamento, procuraremos a modificar el recorrido de las cañerías de frenos, en forma tal de evitarles todo roce y posibilidad de maltrato por las piedras que encontraremos en el camino. Proceder al asentado de la cinta de frenos.

SISTEMA DE CONTROL

Agruparemos en lo posible, en un tablero de fácil visibilidad para el acompañante, el siguiente instrumental: presión de aceite, temperatura de agua y de aceite y amperímetro. En el lugar más visible desde el puesto de conducción colocaremos el tacómetro o cuentarrrevoluciones. Sujetaremos en forma apropiada la varilla que mide el nivel de aceite y recordaremos llevar otra de repuesto a mano.

SISTEMAS DE SEGURIDAD Y COMODIDAD

Por más que todos estamos convencidos de que nunca ha de pasarnos nada, la verdad es que, en carrera, estamos expuestos a que en cualquier momento nos pase de todo. Prever esa posibilidad, tener conciencia del riesgo, adoptar las medidas necesarias para reducirlo en cuanto este a nuestro alcance, es precaución que ha pagado en muchos casos suculentos dividendos.

Comenzaremos por utilizar cascos que nos aseguren protección; el gusto personal influirá en este aspecto, pero no dejemos de lado la protección adicional que nos brindan aquellos que guardan las sienes y base del cráneo. El ajuste deberá ser firme pero sin tirantéz y el barbijó proteger, en forma tal, que su uso prolongado no signifique molestias intensas. La ropa que usa-

En **ÁRBOLES DE LEVAS** José Raponi
NO COPIA, crea el que su motor necesita

Laprida 1479 - Vte. López

795-3673

automundo LEAYUDA

remos será suelta, de forma que no entorpezca los movimientos y evitaremos el uso de todo elemento que signifique posibilidad de restringir la circulación sanguínea. El calzado deberá ser cómodo y no ajustar el pie, sobre todo en el empeine. En el pantalón haremos desaparecer la botananga y buscaremos la forma de eliminar anchos excesivos mediante pliegues, un elástico suave, etcétera. El día de la largada utilizaremos anteojos oscuros, aun avanzada la noche, dejando de usarlos cuando la caravana se encuentre en Pilar, aproximadamente un cuarto de hora antes de nuestro lanzamiento en carrera. En idéntico sentido no utilizaremos los faros adicionales hasta el momento de la partida.

Las butacas de competición deberán estar muy bien, pero muy bien sujetas al piso de la cabina y ser todo lo cómodas que sus otros requerimientos permiten. Han de prestar apoyo, sobre todo, a la media espalda y zona de riñones. El respaldo deberá prolongarse hasta la altura de las axilas y, en los costados, sobrelevarse hasta superar la línea del hueso ilíaco, evitando así todo desplazamiento lateral. Recordemos que el volante se debe empujar en la forma más suave posible y que todo envaramiento del cuerpo, al pretender sujetarse a aquél, es pernicioso y contraproducente a la correcta tenida del vehículo. La distancia que nos separe del volante estará dada por la longitud de las extremidades superiores, mientras que entre el brazo y el antebrazo exista un ángulo de 140°, abertura que será en 20° mayor a la existente entre el hueso ilíaco y el fémur, y entre éste y la pierna, cuando los pies se encuentren en descanso, a la altura de la pedalera.

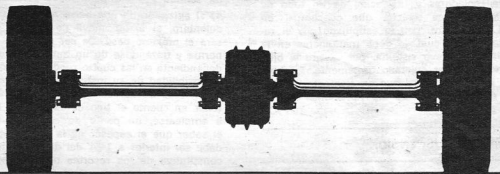
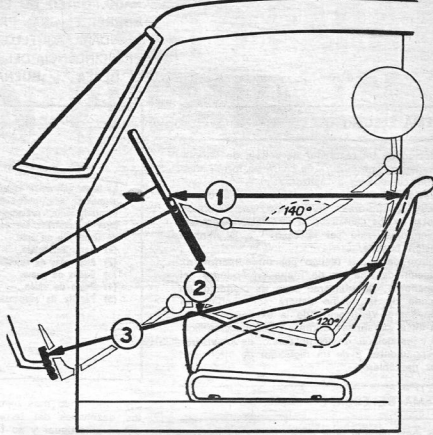
Deberemos proveer un soporte al pie izquierdo y el acelerador; en lo posible, deberá ser del tipo integral, cuyas dimensiones, además, facilitarán la realización de la maniobra "punta y taco" durante los rebajes.

Amplio uso de espuma de goma en las aristas y rebordes del habitáculo será una medida acertada para evitar sufrimiento en los previsibles encontronazos de rodillias y codos.

Las barras antivuelco merecen párrafo aparte. Recordemos que el reglamento es claro, tanto cuando las admite como cuando estipula que no deberán constituir "por su concepción, un refuerzo a la rigidez estructural del vehículo que pueda influir en el comportamiento en carretera".

Cumpliendo esta disposición, nada nos impide, al mismo tiempo, llenar los requisitos de seguridad. Básicamente, utilizaremos dos arcos, de dos pulgadas de diámetro en más, de acuerdo con las características del automóvil. Ubicaremos uno de ellos a la altura del parabrisas; el otro, inmediatamente detrás de los asientos del piloto y copiloto. La forma que, por fuerza, deberán tener los largueros laterales del primero, nos obligará a completar su apoyo utilizando un brazo en forma de "Y" (invertida). En este aspecto, debemos recordar que, cuanto mayor sea el área de apoyo, menor será la posibilidad de que la chapa del piso ceda al impacto.

Los soportes de la butaca deben ser firmemente anclados al piso de la cabina, luego de determinarse la óptima posición del conductor de acuerdo con antropometría. Valido como regla general, con todas las excepciones necesarias, la distancia de respaldo a volante (1), se estima en 65 a 75 cm. La luz entre el borde inferior del volante y el extremo delantero del asiento, sin piloto, (2) no debe ser inferior a 15 cm. La distancia entre respaldo de butaca y pedalera, se estima entre 100 a 115 cm de acuerdo con la longitud de extremidades inferiores del piloto.

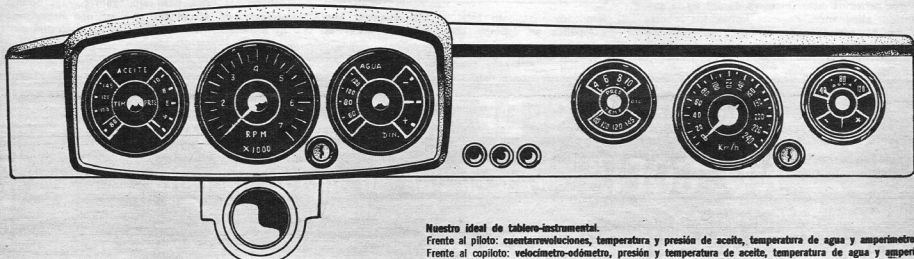


Salvo indicación de la fábrica o determinada ubicación de las crucetas, que permita el uso de combas negativas sin esforzar demasiado el elemento de unión, los mismos, para un Gran Premio, deberán trabajar lo más alineados posible.

Ambos arcos estarán conectados entre sí por largueros y los laterales del trasero, por un caño de unión a cuyo cargo estará la absorción de los impactos laterales. Un brazo de apoyo, también en forma de "Y" (invertida), colaborará en la absorción de impactos con sentido de adelante hacia atrás. Los brazos de apoyo, delanteros y traseros, se unirán mediante un tubo directo que tiene a su cargo colaborar en la resistencia a los impactos laterales.

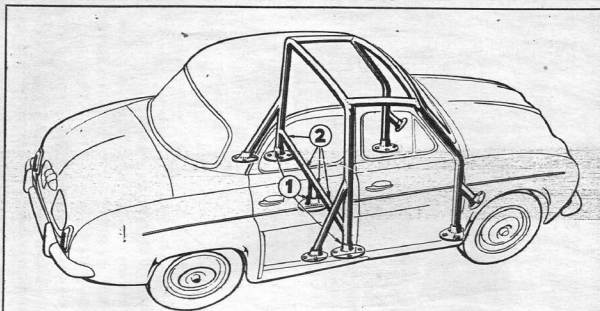
Lo expuesto no actúa en detrimento de otra verdad y ella consiste en que, en los autoportantes, las puertas—mientras se mantengan cerradas—también colaboran eficazmente a mantener la ri-

gidez estructural del conjunto. Por consiguiente, utilizaremos, en todas las puertas del vehículo, trabas de seguridad que limiten, dentro de la reactividad de los márgenes con que jugamos, la posibilidad de que las mismas se abran por efecto de los impactos. El tipo de traba a utilizar varía con los gustos personales; las ventajas, en cierto sentido, son desventajas en otros. Las trabas metálicas de tipo de cerrajo son sumamente eficientes, pero en caso de accidente—al deformarse—pueden constituir un obstáculo más para la urgente accesibilidad al vehículo. Las trabas de cuero (suela gruesa) tienen en sí, gran resistencia, pero la misma queda condicio-



Nuestro ideal de tablero-instrumental.

Frente al piloto: temperatura y presión de aceite, temperatura de agua y supermetro. Frente al copiloto: velocímetro-odómetro, presión y temperatura de aceite, temperatura de agua y supermetro. Llave de contacto en ambos sectores.



Esquema de jaula anti-vuelco. Se detallan los soportes. Los arcos delantero y trasero se moldearán de acuerdo con una plantilla realizada en alambren. Los mismos se soldarán entre sí luego de presentados en el habitáculo, mediante los caños superiores.

Los soportes de la jaula serán usados como elementos de sujeción para el anclaje de los cinturones de seguridad:

- (1) puntos de anclaje de los de cintura.
- (2) puntos de anclaje de los de tirador.

nada a la de los herrajes correspondientes. Siendo éstos de buena calidad y aguante a la tracción, su uso es recomendable por cuanto no colaboran a trabar las puertas, en caso de accidente, aunque también es cierto que, aun sin ese concurso, las puertas suelen trabarse por el mero impacto. Unas u otras deberán ser instaladas con todo el cuidado que su importancia indica.

En lo que respecta a los cinturones de seguridad, tres son los tipos a los cuales podemos recurrir: el común de cintura, el de bandolera y el denominado de tirador.

La función del cinturón de seguridad es impedir, al cuerpo del pasajero, golpearse con los distintos elementos que conforman el interior del habitáculo durante el proceso de choque o vuelco, así como también evitar ser arrojado fuera del vehículo en el caso de que las puertas se abran.

Se deduce que la sujeción más firme posible es la conveniente. Los tres tipos de cinturón que ofrece el mercado se utilizan normalmente en combinación. El "cintura-bandolera" es uno de los más populares. Pero, para determinar la conveniencia de uno o de otro o sus combinaciones, nada mejor que puntualizar cuáles son los movimientos involuntarios que queremos evitar y cómo hacerlo. Los desplazamientos son: laterales —hacia ambos lados—, de atrás hacia adelante y de abajo hacia arriba.

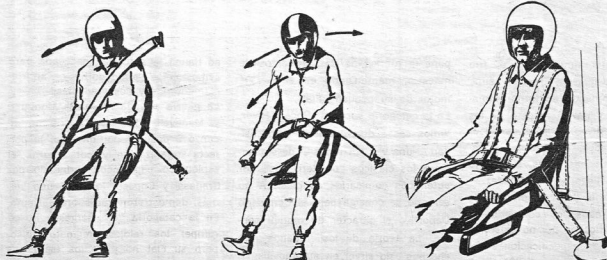
El primero lo evitamos mediante el de cintura, el que sujeta la parte inferior del cuerpo contra la

butaca pero deja libre la superior. De esta forma los golpes hacia adelante o los laterales, reciben poca atención. Si incorporamos el bandolera, las cosas se componen bastante, pero a nuestro juicio, no del todo. Aún muestran deficiencias la resistencia a los impulsos de abajo hacia arriba y los laterales, aunque haya desaparecido la libertad de movimiento de atrás hacia adelante. Donde la unión hace la real fuerza es en la combinación cintura-tirador. El tirador, que pasa sobre las clavículas, evita totalmente los movimientos verticales y de vaivén, colaborando eficazmente, por presión contra los costados del cuello, a evitar los movimientos laterales del tronco, cuya parte inferior se encuentra inmovilizada por el de cintura. Nuestra elección, por lo tanto, es obvia.

El anclaje de los elementos de amarrar debe ser todo lo feliz que las circunstancias posibiliten. En nuestro medio, gracias a la preocupación de los fabricantes, existe personal idóneo que ha realizado cursos de seguridad y con cuyo asesoramiento se puede contar sin problema alguno.

Nuestra recomendación, de concretarse el sistema de barras antivuelco, como ha sido previsto: el de cintura lo tomaremos de los soportes del arco trasero y del pequeño tubo vertical que conecta al piso el tubo que une los dos parantes traseros.

El de tirador, que a su vez va tomado al de cintura, necesita anclaje solamente en su parte posterior. Fijaremos éstas desde el tubo transversal que une los parantes del arco trasero.



Los dibujos nos muestran los tipos de cinturones existentes en plaza y aquellos desplazamientos que los mismos permiten. Como se aprecia, el más completo de ellos es el de tirador.

¡SE AJUSTA A SU RUTA!...

NOUEVO

Ajustomatic

FRICROT Gábiel

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 desaparejos.

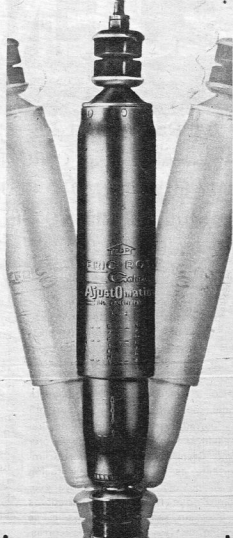
EXTRAFIRME: Para caminos malos; estabilidad y seguridad.

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 GARANTIA

Administración: Santa Fe 3544 - Tel. 39-3122/8306/3795
Fábrica: Moreno 50 - Tel. 29192 y 23690 - ROSARIO - Santa Fe.





CÓRDOBA Y EL TM:

HISTORIA DE UNA SANCIÓN EJEMPLAR

● CARRERA ZONAL DE TM ORGANIZADA POR LA ASOCIACIÓN CORDOBESA DE VOLANTES, EL CÓRDOBA MOTO CLUB, EL AUTOMÓVIL CLUB DE CÓRDOBA Y EL AUTO MOTO CLUB DE VILLA CARLOS PAZ ● SE REALIZÓ EN EL PARQUE SARMIENTO DE LA CIUDAD DE CÓRDOBA, EN UN CIRCUITO DE 1.950 METROS.

CÓRDOBA supo demostrar que los "patrones" del automovilismo no existen. La unión de cuatro instituciones, a fin de dar impulso, de concretar en la práctica lo que muchas veces se diluye en conversación, significó la realización del campeonato zonal, de cuyos resultados surgirán los corredores que, oficialmente, representarán a la provincia en el próximo Gran Premio TM. Pero lo importante es que esta representación se ve posibilitada por el apoyo económico que recibirán los corredores y que, sin sacrificio para nadie, se originó de las recaudaciones correspondientes a las 4 competencias que formaron el campeonato.

La reunión fue simpática y el frío intenso. La Comisión Técnica supo cumplir su cometido en forma sumamente eficaz y, en el respeto de los reglamentos, tuvo la virtud de saber olvidar amistades, parentescos y pasiones que, muchas veces, evaden lo malsano para llegar a la estupidez. En la categoría "A" se produjo la **hecatombe**. Todos los competidores fueron descalificados por no ajustarse sus autos a las especificaciones del inciso "J". **Omitimos calificativos**. Pese a ello y, dentro de un aspecto meramente subjetivo, queremos destacar las cualidades de conducción de Carlos Rueach, un nuevo piloto que

pone la rúbrica de **deslizamientos de maestro**, manteniendo en vueltas el motor de su pequeño Fiat. En la categoría superior: Boca y River. Vimos cosas que destacan la necesidad —una vez por todas— de suplantarse a los clásicos "banderilleros" por auténticos **comisarios de pista**. A no ser que se consiga para el Comisario Deportivo el carácter de **omnipresencia**. La teoría de los "buenos muchachos" no sirve; en automovilismo, menos. No tenemos otro remedio que decirlo: en la mayoría de los casos, a lo largo de todo el país, los "banderilleros" son buenos muchachos que

no tienen la autoridad necesaria para evitar actos antideportivos, antirreglamentarios y desagradables. La guerra privada fue entre Monguzzi y Manavella. Por suerte que no alcanzó a deslucir por un lado, la perfecta organización y por el otro, el espléndido espectáculo brindado por Gradassi y Copello, los que, una vez más, demostraron que **sobran** al auto. En la categoría "C" Bergesse buscó romper los relojes; Reginato quiso, pero su Fiat no y de los Isard nos queda mucho por experimentar. Angeletti y Pomodoro hicieron lo suyo. Los organizadores más.

EVAN



De no haber sido descalificados todos los competidores de la Categoría "A", porque sus máquinas no cumplían con el Anexo "J", Carlos Rueach hubiera sido el ganador. Se lo merecía por su técnica impecable.



El Morris Cooper llegó a Córdoba... y, por supuesto ganó. Angel Monguzzi cumplió las 20 vueltas en 27' 47" 8/10, a una media de 84,182 km/h.

Héctor Gradassi y su Auto Unión no hicieron más que confirmar su fama. Una máquina veloz y un buen piloto: interesante equipo que nos ha brindado a varias demostraciones de su capacidad. Segundo en la "B".



Los Isard 1204 son máquinas modernas de las que aún esperamos ver mucho más. Evidentemente no se las ha explotado al máximo hasta este momento. Juan Pomodoro, con el coche número 10, se clasificó segundo en la categoría más grande, detrás de otro Isard 1204 de Angeletti.



El método puede ser eficaz, pero existen técnicas más modernas para controlar el número de vueltas que han cumplido los competidores.

CLASIFICACIÓN

CATEGORÍA "A"

Fueron descalificados sus coches, por no estar encuadrados dentro de lo establecido en el anexo "J", estando, originalmente, clasificados en el siguiente orden: 1° (6) Carlos Rueach; 2° (1) Juan C. Gallo; 3° (27) Luis M. Rodríguez; 4° (20) Carlos Monguzzi; 5° (5) Armando Furtan; 6° (16) Ángel Marcos y 7° (24) Armando Salvador Baspanti.

CATEGORÍA "B"

1° (13) Angel Monguzzi	M. Cooper	27' 47" 8/10 - 20 vueltas, 84,182 km/h
2° (14) Héctor L. Gradassi	A. Unión	27' 48" 3/10 - 20 "
3° (34) José Manavella	A. Unión	27' 50" - 20 "
4° (12) Rosmualdo Visintini	A. Unión	28' 25" 6/10 - 20 "
5° (4) Eduardo Copello	Renault	28' 47" - 20 "
6° (19) Lucrecio Vázquez	Renault	29' 3" 1/10 - 20 "
7° (23) Enrique Zanini	Renault	29' 11" 5/10 - 20 "
8° (11) Armando Rodríguez	Renault	29' 12" 8/10 - 20 "
9° (15) Jorge Ahumada	Renault	28' 51" 7/10 - 19 "

Abandonaron: Tulio Riva (2°); Ornelio Tosco (7°); Danilo Bonamici (13°).

CATEGORÍA "C"

1° (21) Herminio Angeletti	Isard	28' 30" 6/10 - 20 vueltas, 82,070 km/h
2° (10) Juan Pomodoro	Isard	28' 37" 7/10 - 20 "
3° (14) Hayder Bergesse	A. Romeo	28' 30" 8/10 - 19 "
4° (9) Andrés Reginatto	Fiat	28' 31" 4/10 - 15 "



Con la victoria de Ollon-Villars, Scariotti se colocó primero, con 36 puntos, en el Campeonato Europeo de la Montaña, que concluirá el 19 de setiembre con la trepada de Gaisberg.



Ludovico Scariotti, con su Ferrari "Dino" 2000, venció en la trepada de Ollon-Villars, competencia con puntaje para el Campeonato Europeo de la Montaña.



Las dos grandes rivales del Campeonato Europeo de la Montaña: la Ferrari "Dino" 2000 de Ludovico Scariotti y la Porsche 2.000 de Gerhard Mitter.

CAMPEONATO EUROPEO DE LA MONTAÑA

TREPADA DE OLLON-



Se calcula que cerca de 50.000 personas acudieron para ver la exhibición de Jim Clark al volante de su monoplaza Lotus Ford 4.200 cc, con el que venció en las últimas 500 Millas de Indianápolis.

Ludovico Scariotti con la Ferrari "Dino" 2000 venció en la trepada disputada recientemente en Ollon-Villars, competencia con puntaje para el Campeonato Europeo de la Montaña.

Scariotti registró una primera marca de 4' 9" 8/10, a una media de 115,288 km/h, batiendo el récord anterior, que pertenecía al piloto sueco Joakim Bonnier en un Ferguson 2500 (4' 23" 6/10 a una media de 109,5 km/h). Con una segunda marca de 4' 10" 5/10, Scariotti logró un tiempo total de 8' 20" 3/10.

Segundo absoluto se clasificó el alemán Gerhard Mitter en un Porsche 2000, con un tiempo de 8' 25" 5/10 (4' 12" 4/10 - 4' 13" 1/10).

Los técnicos de la casa de Stuttgart realizaron una serie de modificaciones en el Porsche de Mitter, adoptando las suspensiones y las ruedas de la Lotus, en la es-

peranza de mejorar la tenuta y poder así competir con la "Dino".

Tercero absoluto fue el joven piloto italiano Giampiero Biscaldi, a quien había sido confiada una Ferrari 275/P2 (12 cilindros, 3.300 cc, 360 HP). La máquina de Biscaldi había sido notablemente alivianada (cerca de 150 kilogramos). Realizó un tiempo de 8' 39,1" (4' 20" 1/10 - 4' 19") pero su marca no contó para este Campeonato Europeo de la Montaña, reservado a automóviles sport y prototipos de hasta 2.000 cc.

El piloto suizo Herbert Muller venció en la categoría GT con un Porsche, consagrándose campeón europeo de esa categoría. También participó en la competencia el campeón inglés de la montaña Peter Westbury al volante de un BRM-Ferguson, 1.930 cc, con cuatro ruedas motrices. El tiempo de esta máquina, nacida de la colaboración de la BRM en lo que respecta al motor y de la Ferguson en



También participó en la competencia el campeón inglés de la montaña Peter Westbury al volante de un BRM-Ferguson 1.930 cc, con cuatro ruedas motrices.



Segundo absoluto se clasificó el alemán Gerhard Mitter, en un Porsche 2.000, con un tiempo de 8'25" 5/10 (4' 12" 4/10 - 4' 13" 1/10).

VILLARS

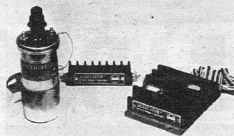
lo que se refiere al chasis, que desde hace años está perfeccionando el sistema de tracción integral, fue de 8'48" 5/10 (sexto absoluto). Gran cantidad de espectadores se ubicó a lo largo de los 8 kilómetros que separan Ollon de Villars. Se calcula que cerca de 50.000 personas acudieron para ver la exhibición de Jim Clark al volante de su monoplaça Lotus Ford 4.200 cc (550 HP), con el que venció en las últimas 500 Millas de Indianápolis. Su presencia costó a los organizadores 18.000 francos suizos.

Con esta victoria Ludovico Scarfiotti se colocó primero, con 36 puntos, en el Campeonato Europeo de la Montaña, que concluirá el 19 de setiembre con la trepada de Gaisberg. De este modo, Scarfiotti se convierte en un firme candidato al título europeo, que estuvo en sus manos en el año 1962.



Tercero fue el joven piloto italiano Gianpiero Biscaldi, a quien había sido confiada una Ferrari 275/P2 (12 cilindros, 3.300 cc, 360 HP).

IGNICION TRANSISTORIZADA.



ALLIGATOR® 

**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:

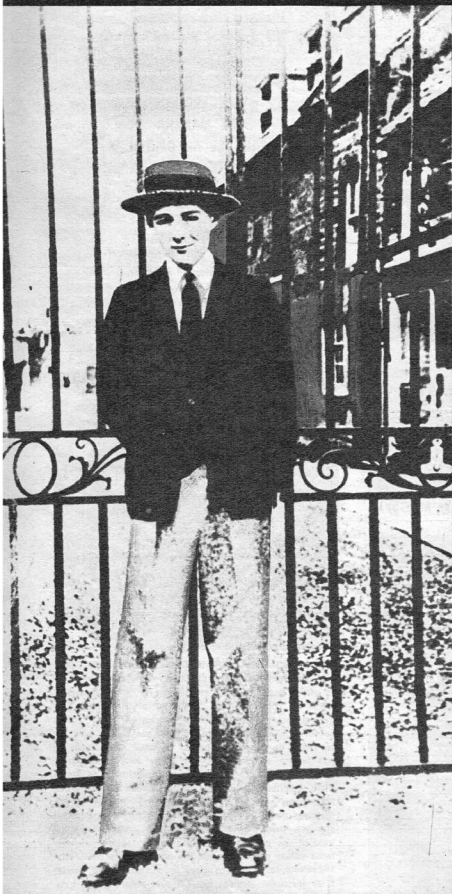
BIM S.R.L. DIVISION AUTOMOTORES
Bonpland 1477, Cap. - T. E. 771-6605

LA HISTORIA DE UN ARROYO



Pocos conocen esta curiosa historia. Los terrenos del Centro Industrial Ford, en General Pacheco, están atravesados por un arroyo llamado Claro. Los ancianos recuerdan todavía el origen del nombre: en los fondos de la vieja estancia del general Pacheco existía, allá por los años 1870, la "Pulpería de doña Clara", conocida no sólo por sus bebidas sino por ser centro de reuniones y bailes. En honor de la duquesa de este famoso negocio, los criollos de la zona bautizaron el pequeño curso de agua con el nombre de Arroyo Claro. Contribuyó también a ello la limpieza de sus aguas. Pasaron los años y Ford Motor Argentina adquirió las 105 hectáreas donde está hoy su Centro Industrial. El arroyo las atraviesa, pero no obstante las 2.350 personas que allí trabajan, los millares de máquinas y las toneladas de materias primas que diariamente son procesadas en dicho establecimiento, las aguas del arroyo siguen siendo claras, gracias a las adecuadas medidas tomadas para evitar la contaminación que habitualmente provocan las industrias con sus desechos en los cauces de agua próximos. Es más, las aguas son más puras a la salida del Centro que a la entrada, ya que llegan en estado natural, y después circulan purificadas con una adecuada dosis de cloro.

EL PELIGRO ES MI VIDA

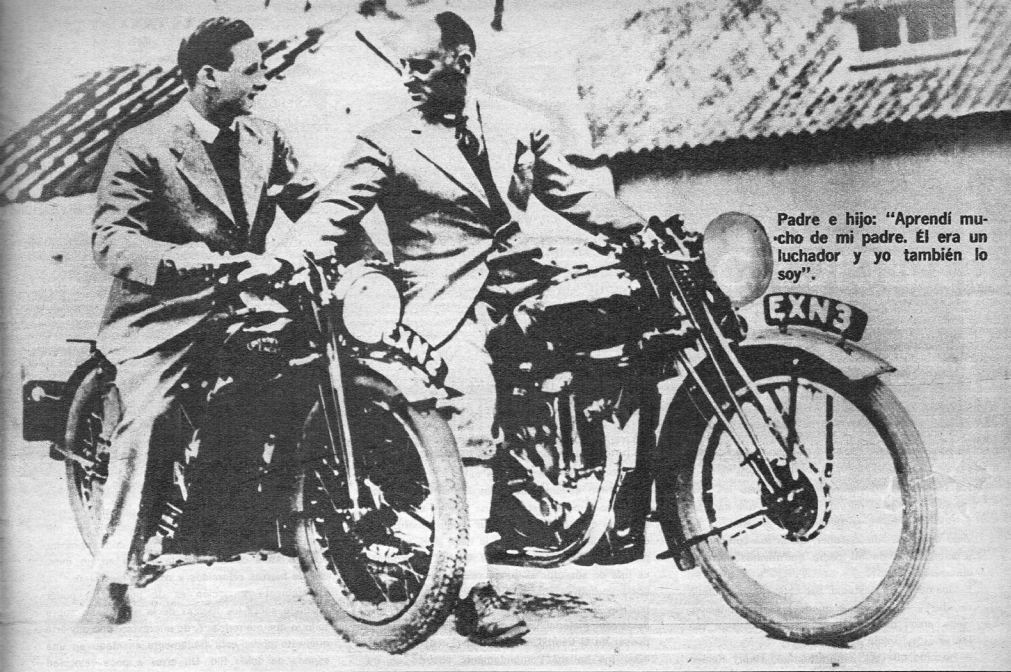


Una fotografía del álbum familiar: Donald Campbell a los 17 años.

EXCLUSIVO PARA
automundo
por
DONALD CAMPBELL

CAPÍTULO II

Los años felices con mi padre. Cómo me convertí en un rompe-récords. Mis primeras pruebas con el "PAJARO AZUL". Los cinco segundos más extraños de mi vida. Sabía que perder el control a 240 kilómetros por hora era el fin. Mi cerebro aceptó la idea de frialdad. El primer intento de batir el récord mundial sobre agua en el lago Conniston terminó con una amarga sorpresa.



Padre e hijo: "Aprendí mucho de mi padre. Él era un luchador y yo también lo soy".

Naci en Kingston Hill, el 23 de marzo de 1921. Mi abuelo fue un joyero, con mucha suerte en los negocios, y en 1921 Malcom Campbell, mi padre, era uno de los más conocidos corredores automovilísticos de sus tiempos.

Peró, poco después, se cansaba de correr en competencias automovilísticas y se interesó por el logro de nuevos récords de velocidad. En 1925, con un "Sunbeam", de cuatrocientos cincuenta caballos, se convirtió en el primer hombre que superaba los 280 km/h. Por primera vez nació en la mente popular la idea de un récord de velocidad. Desde entonces, su nombre no cesaba de aparecer en los periódicos. En 1931 alcanzó los 400 km/h, en Daytona Beach, y cuando murió, en 1948, había batido siete récords sobre tierra y cuatro sobre agua. Nadie lo había igualado.

Con ello quiero decir que crecí como el hijo de un héroe nacional. Mis compañeros me preguntaban qué se sentía siendo el hijo de un hombre famoso y vivir en el centro del extraño mundo de los récords de velocidad. Mi padre construía sus vehículos en Surrey, y Leo Villa, su jefe técnico, se convirtió en mi mejor amigo. Yo veía a mi padre trabajando incansablemente en los nuevos modelos y mi máximo deseo era acudir a uno de aquellos intentos.

Al fin tuve la suerte de presenciar uno, en 1936, en Utah, cuando mi padre se convirtió en el primer hombre que alcanzaba los 480 km/h. Por primera y última vez vi a mi padre asustarse. Había recorrido el primer tramo y estaba en la carlinga silencioso y preocupado.

—¿Qué ha pasado? —preguntó.

—Una de las ruedas delanteras ha estallado a más de 400 km/h.

En cuanto lo cambiaron, mi padre hizo el tramo de regreso y batió el record. Había estado a unos centímetros de la muerte. Solo más tarde, muchos años después, comprendí lo que había sentido en aquellos momentos. Aunque yo no iba a tener tanta suerte como él.

Pirata

Aprendí mucho de mi padre. Él era un luchador; yo también lo soy. Tenemos mucho en común. Él era uno de esos hombres a quienes se puede querer u odiar, pero nunca ignorar.

—¿Sabes lo que hubiese sido tu padre hace doscientos años? —me dijo un día uno de sus amigos.

—Un pirata, un terrible pirata.

Tenía un fuerte atractivo y una gran personalidad, pero, como padre, dejaba bastante que desear. Su temperamento le hacía imponerse en todo y cuando tenía una idea en la cabeza nada podía quitarla o cambiársela. Estaba preocupado por mi culpa. Uno de los motivos era mi falta de salud. Constantemente estaba enfermo. Sobreviví a una neumonía y al tífus. Poco después unas fiebres reumáticas me obligaron a permanecer en una silla de ruedas durante 1937.

Todo esto convenció a mi padre de que yo no era un hombre hecho para vivir riesgos y peligros.

—Es hora de que aprendas a ganar dinero y no a gastarlo —y con estas palabras me buscó una colocación de oficinista en la City.

Peró cuando ya estaba harto de trabajar en la oficina todo cambió. Estalló la guerra mundial y fui aceptado en la RAF. Yo estaba ilusionado con mi título de piloto pero, una mañana, el médico me llamó a su despacho.

—Campbell, usted ha tenido fiebres reumáticas, ¿verdad?

—Sí, señor —contesté—. Pero eso fue ya hace mucho tiempo y ahora me encuentro perfectamente.

Un electrocardiograma demostró lo contrario y, unos días más tarde, era dado de baja.

La muerte de mi padre

Una vez finalizada la guerra, mi nuevo trabajo me tenía muy ocupado; mi padre se dedicó íntegramente a la construcción de una canoa; el "Pájaro Azul". Su cuartel general estaba situado muy lejos de Londres y durante mucho tiempo no nos vimos. En el otoño realicé un largo viaje a Portugal. De regreso encontré a mi padre. No pude creer que hubiera cambiado tanto. Estaba convertido en un hombre viejo. Todo el temperamento había huido de su cuerpo y solo volvió a él, cuando le dije que traía un especialista de Londres para que lo viera.

—No quiero que gastes estúpidamente el dinero trayendo un médico —dijo.

Peró el doctor vino y diagnosticó una enfermedad del corazón. En privado me confesó que no había ninguna esperanza.

Mi padre aún tenía ánimos e insistió en abrir una botella de champaña el día de Navidad. Seis días más tarde murió. Entonces me di cuenta de lo mucho que había significado

EL PELIGRO ES MI VIDA

para mí. Los recuerdos afluyeron a mi mente. En su testamento, mi padre dispuso que la casa fuera vendida. Yo me resistía. Allí pasé los momentos mejores de mi vida. Pero tenía que hacerlo. El día antes de la venta me reuní en ella con su viejo amigo, Goldie Gardner, quien era compañero y antagonista de mi padre en muchas carreras automovilísticas.

Estábamos en su estudio, bebiendo de una botella de whisky; la última que quedaba en la habitación. Hablábamos de mi padre y de su obsesión por los récords. Goldie dijo:

—He oído que un hombre llamado Henry Kaiser, norteamericano, trata de batir los récords del viejo. —¿Sí! ¿Y cómo piensa hacerlo? —pregunté extrañado.

—Está construyendo una canoa que le cuesta ciento cincuenta mil dólares. Dice que quiere llevarse el récord a Estados Unidos.

Mientras Goldie decía esto me sentí, repentinamente, furioso. Todos los recuerdos de mi padre desaparecieron. Primero la casa; ahora su récord. —¡No! —dije con violencia—. ¡No lo conseguirá! Le voy a dar una lección que nunca olvidará.

Unas palabras proféticas

—Te prevengo, Don. Una vez que hayas alcanzado un récord, la fiebre de la velocidad se apoderará de ti y nunca podrás olvidarla. Aún estás a tiempo. Piénsalo de nuevo.

Las palabras de Leo Villa me sonaron como una bofetada. Yo quería defender el récord de mi padre contra los ataques del estadounidense Henry Kaiser. Leo Villa fue el jefe técnico de mi padre, ahora era el mío. Sabía que los botes eran su vida y pensaba que, al oír mis palabras, Leo estaría encantado. Pero ante mi sorpresa me encontré con su expresión triste.

—Pero no te alegres, viejo? Trabajaremos juntos y será como volver a los viejos tiempos —le dije.

—Por ese lado es estúpido —respondió Leo—. Pero tengo que prevenirte ante lo que te puede suceder. Conozco el asunto y te conozco a ti. Sé lo que le pasó a tu padre y lo mismo te sucederá a ti. He recordado muy a menudo estas palabras de Leo. Aún hoy, a pesar de todos los récords batidos, no puedo dejar de pensar en nuevas marcas. Ningún récord puede ser el último. Tan pronto

La esposa y la hermana de Donald Campbell lo felicitan efusivamente. Luego vendría la amarga sorpresa.



como se lo establece, se convierte en otro récord obsesivo al que hay que batir.

Lo primero que me chocó fue la cantidad de trabajo que supone. Esta es una de las diferencias entre un corredor normal y un rompe récords. Un corredor debe conducir y, si lo hace bien, ha cumplido su tarea; para un rompe récords, el conducir es una de sus últimas preocupaciones.

Los preparativos absorben la mayor parte del tiempo. Hay que encargarse de los diseños, hacer las listas de material, avisar a los cronometristas, pensar en el tiempo, en el dinero... Así, aquellos días, me hallaba completamente absorto en mi trabajo. Iba a intentar batir el récord con la misma embarcación de mi padre, pero había que transformarla completamente. Durante seis meses trabajamos sin descanso.

Como un primer amor

El intentar batir un récord es tan inolvidable como un primer amor. Mientras acabábamos nuestros preparativos, en Conniston, el lago me parecía el Mediterráneo en toda su belleza. Nos disponíamos a empezar las pruebas el 29 de julio, pero el mismo día empezó a soplar un fuerte viento acompañado de lluvias y olas en el lago.

—¿Cuánto tendremos que esperar, viejo? —preguntó a Leo, sin apartar la mirada del lago.

El me respondió:

—Esto no está bien, Don. Lo primero que debes aprender en este oficio es a no ser impaciente.

Pero la paciencia es algo que no tiene cabida en mi carácter. Cada día me asaltaba el temor de que Kaiser hubiese ya batido el récord.

Por fin, el 10 de agosto, el lago se calmó y pudimos efectuar las primeras pruebas. Era el momento más emocionante de mis veintinueve años. La máxima velocidad que había alcanzado, hasta entonces, era de sesenta millas por hora, en la lancha de mi padre, antes de la guerra. Me acordaba perfectamente de aquella experiencia y esperaba que la del "Pájaro Azul" iba a ser muy parecida. Pero lo que sentí era algo completamente nuevo, algo distinto a todo lo que conocía.

Conducir una lancha a 144 kilómetros por hora era algo totalmente distinto a lo que yo había hecho hasta entonces. No sabía con exactitud qué iba a pasar. Simplemente, tenía ganas de sentarme

en el mullido asiento y engullirme el viento como una aspiradora.

Lo primero que uno percibe es el rugido, inmenso y avasallador, de los motores. La primera vez que piloté el "Bluebird" creí que estaría en mil pedazos. Era incapaz de comprender cómo el motor no reventaba convirtiendo la lancha en un montón de hierros retorcidos y madera humeante.

La siguiente sensación es de poder; un poder absoluto sobre las fuerzas de la naturaleza, sobre todo lo que me rodea. Y, de improvviso, uno advierte que este poder está frágilmente asentado en una espada de doble filo. Un error a poca velocidad puede corregirse; en el "Pájaro Azul" es mortal por definición.

Pero aquella mañana yo no tenía ni la más ligera noción de todo esto. Me acerqué al "Pájaro Azul" y mientras subía a la carlinga no tenía otra idea en la cabeza que ésta: convertirlo en la lancha más rápida del mundo.

Calma

—Ahora, con calma —me dijo Leo con una sonrisa que me recordó a esos experimentados jinetes de picadero cuando ayudan a montar a una muchachita de doce años.

Así lo hice. En el primer recorrido conseguí llegar hasta una velocidad de 110 kilómetros por hora. Me sentía como montado en un huracán al que debía dominar.

Por la noche, mientras cenábamos, estaba orgulloso de mi mismo. Al terminar le dije a Leo:

—Bien, viejo; mañana lo haré correr a 200 por hora.

Leo me miró con esa mirada que conozco tan bien. —Mira, Don, mañana no harás eso. Hoy ha ido todo bien, pero debes seguir acostumbRANDO al aparato. Aún tienes muchas cosas que aprender. —Pero, Leo —repliqué—, ya es hora de que sepamos hasta dónde podemos llegar. No voy a pasarme toda la vida experimentando y probando al "Bluebird" como un niño con un "mecano".

—No seas loco —insistió—. Tómallo con calma. Tienes mucho tiempo por delante y debes ir acostumbRANDO a hacer las cosas, a manejar los mandos como si fuera lo más natural del mundo. Mi gesto no pareció aprobar sus palabras. Leo llevaba ya muchos años de oficio y no quiso conti-



Mientras los miembros del equipo se disponen a botar el "Pájaro Azul" en el lago, Tonia aprovecha para darse un baño.

nuar discutiendo. Se levantó y antes de darme las buenas noches añadió con voz grave:
—De acuerdo, Don; ya aprenderás.

Insomnio

En el lecho comencé a darle vueltas a esta frase laconica. Pero cuando me sorprendia a mi mismo con pensamientos prudentes y meditaciones propias de una persona de cuarenta años, un latigazo de rabia lo echaba todo a rodar. "¡Diablos! —me decia a mi mismo—, no puedo portarme como una chica miedosa. Apretaré a fondo el acelerador y ya veremos qué pasa. Si me mato, mejor. Asunto liquidado".

Pero, casi inmediatamente, mi cerebro rechazaba estos deseos vehementes y me decia que si me estrellaba estúpidamente, por no tener paciencia, las cosas seguirían como al principio, y mi esfuerzo quedaria frustrado. Pensé en mi padre y creí escuchar palabras de reproche por mis alocaos propósitos. Luego, me olvidaba. Quería dormir. Pero era inútil. El insomnio me habia atrapado. Encendí un cigarrillo y abrí los postigos de la ventana para contemplar un cielo despejado, magníficamente iluminado por la luna. Hasta mis oídos llegaban los ruidos del lago. Poco a poco pude conciliar el sueño.

El casco de mi padre

A la mañana siguiente, poco después del amanecer, nos hallábamos en el lago. Las aguas estaban en calma. Yo me habia enfundado el viejo casco que mi padre habia usado en todas las pruebas. Creo que Leo reía entre dientes cuando me ayudó a instalarme en la carlinga, mientras me deseaba suerte. Los motores se encendieron instantáneamente.

—Adelante —dije— y no te preocupes.

La aceleración fue enorme, los motores rugían debajo de mí. Sin casi darme cuenta, el cuentarevoluciones marcaba dos mil y el velocímetro noventa millas por hora.

De pronto, el "Pájaro Azul" se inclinó violentamente cambiando de dirección y estuvo a punto de llevarse por delante una lancha repleta de fotógrafos de prensa. Nunca he sabido cómo logré

evitar la colisión y volver el primitivo rumbo. Con un suspiro de alivio dirigí la lancha hacia la orilla. Allí estaba Leo dispuesto a recriminarme:

—Tómalo con calma, loco. El viejo Leo sabe de lo que habla.

El "Pájaro Azul" me habia dado el primer susto. Lo que habia sucedido era muy sencillo. Aceleré tan rápidamente que la fuerza de los motores obligó a la lancha a torcer su trayectoria, retorcéndola. Pronto estuve listo para probar de nuevo, aunque con un poco más de miedo que antes.

Viraje

Esta vez aceleré lentamente. Alrededor de los 150 kilómetros por hora el "Pájaro Azul" zigzagueó extrañamente. Aquello no me gustó nada. Poco después, la velocidad era de 192 kilómetros y la lancha volvió a estar bajo mi control. Pero mis problemas no acabaron aquí. De improviso, sólo unos metros delante, apareció un tronco semihundido; giré bruscamente para evitarlo. El "Pájaro Azul", por milagro, obedeció sin volcar, como hubiese podido suceder a esta velocidad. Leo me esperaba al final del recorrido.

—¿Y bien? —dijo mientras yo salía de la carlinga.

—Leo —contesté—, este trabajo es muy peligroso. Todos rieron. Había aprendido la primera lección de un rompe récords; aún habia de aprender muchas más.

El día soñado

Fijamos el día 13 de agosto para batir el récord. Pero el tiempo se puso en contra nuestra y hasta cuatro días más tarde no pudimos intentarlo. Fue entonces cuando comprendí que ser un rompe récords no es sólo una aventura sino que puede ser un feo asunto. Estaba asustado, pero no podia decirselo a nadie. Cuando subí a la carlinga hubiese dado cualquier cosa por estar a miles de kilómetros del lago Conniston. Pero todo estaba ya listo.

A una señal de Leo, apreté el arranque y los motores se encendieron. Cuando llegó a la boye roja, que marcaba el comienzo del recorrido cronometrado, iba ya a 240 kilómetros por hora.

Estaba ya a mitad del recorrido cuando surgieron

las dificultades. De pronto, vi un penache de humo y un chorro de aceite caliente me roció la cara. Instintivamente apreté los frenos. A aquella velocidad era lo peor que podía haber hecho. Estas desaceleraciones suelen ser desastrosas. El "Pájaro Azul" se deslizó sobre uno de sus costados durante varios metros. Me parecia ir montado sobre un cohete al que no podia dominar. Los cinco segundos siguientes fueron los más extraños que he vivido en mi vida. Cuando vi que la lancha se inclinaba sobre uno de los costados supe que todo habia acabado. Sabia que perder el control a más de ciento cincuenta millas por hora es el fin. Mi cerebro aceptó la idea con frialdad.

Nunca he sabido lo que sucedió luego. Si creen en los ángeles de la guarda, entonces el mío estaba allí. Si prefieren hablar en términos de subconsciente, entonces mi subconsciente actuó. Fuese lo que fuese, no supe lo que habia cuando mi pie apretó una vez más lo freno mientras mis manos hacían girar el timón todo lo posible.

Fue completamente instintivo. No habia ninguna razón para que lo hiciese, ni tenia la suficiente experiencia como para saber que aquello era lo que habia que hacer. Lo cierto es que funcionó. El "Pájaro Azul" se enderezó y llegó hasta el final del recorrido. Habia burlado a la muerte.

20 minutos

No me quedó mucho tiempo para lamentarlo. Habia que efectuar el recorrido de vuelta antes de veinte minutos si quería batir el récord. Tenia probabilidades de conseguirlo, a pesar de que el incidente me hizo perder velocidad. Mientras repostaba, uno de los mecánicos encontró lo que parecia haber sido la causa de la fuga de aceite.

Se habia perdido uno de los cobertores y la presión del aire habia hecho saltar el aceite. No era nada serio.

El recorrido de vuelta no tuvo nada de particular excepto una cierta lentitud del "Pájaro Azul". Tuve que forzarlo para alcanzar la velocidad deseada. Al final, supe que posiblemente habia logrado batir el récord. Entonces, a través de la radio, me llegó la noticia: "Lo has logrado", me dije.

Estaba orgulloso. Desembarqué mientras todos me felicitaban.

GRANDES PREMIOS PARA AUTOS PEQUEÑOS



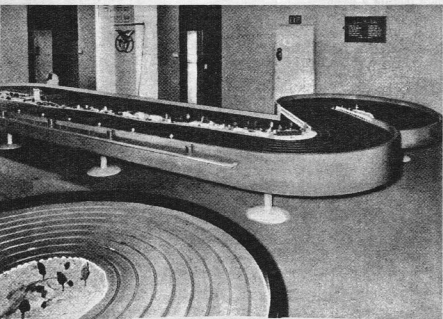
Sam Hanks entrega un cheque por 100.000 dólares a Murray Tanner, presidente del Fidelity Bank de Beverly Hills, California quien lo conservará en su banco hasta el momento de otorgar los premios.

Los días 26, 27 y 28 de noviembre tendrá lugar en Santa Mónica, California, el Primer Campeonato Mundial de Automodelismo. La competencia será organizada por Sam Hanks, famoso corredor de Indianápolis, actualmente retirado, y director de carreras del Indianápolis Motor Speedway. Los premios instituidos superan todas las marcas registradas hasta el presente en competencias de este tipo. El monto total de los mismos asciende a 100.000 dólares, de los cuales 25.000 se llevará el equipo ganador (alrededor de cuatro millones de pesos).

El campeonato se iniciará el 10 de setiembre con pruebas de clasificación interestatales, en las que se consignarán los equipos campeones de cada uno de los 50 Estados; que estarán integrados por cuatro pilotos: un piloto varón de categoría Junior (hasta 14 años), uno de la categoría Intermedia (de 15 a 20 años), uno de la categoría Senior (mayor de 21 años) y una conductora sin restricción de edad.

Para facilitar el desarrollo de la competencia, se decidió uniformar los trazados de las pistas. De este modo los corredores que lleguen a la prueba final se encontrarán con una pista exactamente igual a la que utilizaron en las pruebas de clasificación.

La ilustración muestra el trazado de una de las pistas que se utilizarán durante el Primer Campeonato Mundial de Automodelismo.



EL PELIGRO ES MI VIDA

—Todo ha acabado —dije a mi esposa—, ya podemos volver a casa.

La noticia de que había batido el récord estaba ya en el aire y yo esperando escucharla en el diario hablado de la BBC. Pero cuando aún estaba hablando con Leo y mi mujer se acercaron dos de los cronometristas. Traían cara de funeral.

—Lo siento muchísimo, Donald —dijo uno de ellos—. Ha habido un error. Nos hemos equivocado... un simple error... una cosa muy fácil de suceder... Has estado dos millas por debajo del récord de tu padre.

Para ser sincero debo decir que no me sorprendió. No había creído, realmente, que batiría el récord. De todos modos, era como una ducha de agua fría. Pero aquello no fue todo. Cuando Leo revisó la lancha, aquella noche, descubrió que lo que motivó la salida de aquel chorro de aceite no fue lo que se creyó en un principio, sino algo mucho más grave, que costaría mucho trabajo reparar.

“Volveré”

El tiempo propició del lago Conniston había terminado. El cielo volvió a encapotarse y soplaban un fuerte viento que levantaba olas. Los daños sufridos por el “Pájaro Azul” estaban aún por repararse.

—Parece que lo de batir récords no es tan sencillo como creía —dije a Leo—. Creo que lo mejor es que esperemos al año que viene cruzando los dedos y esperando que Kaiser tenga muchas más dificultades que las que hemos tenido nosotros. Estuvimos varios días embalando nuestro equipo y desmontando el “Pájaro Azul”.

Conduje el coche mientras nos alejábamos del lago. Me detuve un momento y contemplé las azules aguas cercadas por las montañas. Era una preciosa mañana, una mañana como las que habíamos deseado para nuestro intento y me acordé de cuando esperaba junto a mi padre, diez años atrás. En aquella ocasión él había conseguido el récord. Yo estaba en el mismo sitio que él, pero había fallado en mi intento. Miré una vez más hacia el lago y casi pude ver a mi padre junto a las aguas. “No te preocupes” —dije para mis adentros—. “Volveré”.

En el próximo número:

CAPITULO III

Batir el récord del mundo se convirtió en una obsesión que me atormentaba día y noche. El fracaso de Conniston me mantuvo en tensión durante el verano de 1950, mientras probábamos al “Pájaro Azul”. El norteamericano Stanley Sayer batió el récord mundial a doscientos cincuenta kilómetros por hora: una velocidad que mi lancha nunca podría alcanzar. El fin del “Pájaro Azul”. Poco después de decidir la retirada se produjo la trágica muerte de John Cobb, a 350 kilómetros por hora. ¿Podría el nuevo “Pájaro Azul” traspasar la “barrera del agua”?

LO QUE FALTABA...

JIM CLARK CORRE CON UN CAMIÓN



TENIA que ocurrir. El campeón Jim Clark manejó casi todo tipo de máquina en las pistas... y ganaba. Pero había algo con lo que nunca había probado: un camión. Un D300 de tres toneladas de la Ford británica sirvió para la prueba.

Jim telefonó a dos de sus compañeros de las pistas: a Sir John Whitmore y a Jackie Stewart. "¿No quisieran dar una vuelta en la pista de Brands Hatch?" "Por supuesto", contestaron ellos, y para hacerlo más divertido agregaron: "Carguemos el camión con una tonelada de bloques de concreto".

Jim Clark cumplió la vuelta más veloz en 1' 29" 8/10, pisando el acelerador al máximo y manteniéndolo así en las traicioneras picanas y horquillas. El récord de vuelta en este circuito para máquinas de 3 a 5 litros es de 1' 1" 6/10, pero Clark no pudo andar más rápido de lo que lo hizo, ya que la velocidad máxima del camión era de 90 km/h.



"Será divertidísimo!", dijo Jim Clark mientras probaba con Sir John (a la izquierda) y Jackie Stewart.

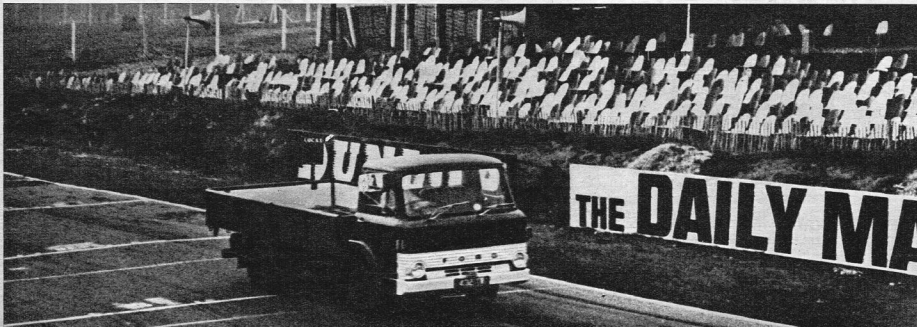


"¿Cómo se maneja esto?", pregunta el campeón. Un ingeniero de la Ford le explica. Existe una pequeña diferencia con respecto al Lotus Cortina.



"Antes que nada echemos un vistazo hacia atrás por el espejo retrovisor, como hace todo buen volante. En el Lotus no tengo esos pesados bloques de concreto".

"...y estamos en marcha. A 90 km/h a lo largo de la recta de Grandstand y se comporta como un epura sangre".



ENFUNDA CON CALIDAD



UNICOS MODELOS: Negro; Verde metalizado con negro; Celeste metalizado con negro. Nueva super funda funcional en colores combinados y haciendo juego con los tonos de moda del Citroën.

SE COLOCA EN EL ACTO.

PARA QUE SE "SIENTA" COMODO TAPIZADOS AVENIDA

Av. Mitre 88/94 Tel. 740-7446 y 3342
Villa Martelli - Pcia. Bs. Aires
EN CAPITAL: Berutti 2813 Tel. 82-0375

SI CAMBIA AROS... ¡QUE SEAN!



CHAMPION AUTO-LITE

HASTINGS K-L-G

BOSCH LODGE

A. C.

WALTER GOIGOECHA

MONTEVIDEO 623 - T. E. 40-3237



INDIANAPOLIS

- Una bomba eléctrica para nafta o gasoil...
- Una licencia italiana que la respalda...
- Una firma responsable que la distribuye...

RONCHETTI, RAZZETTI & Cía. S.A.

Viamonte 1574 - Buenos Aires

HANSA 1100

línea completa de

REPUESTOS

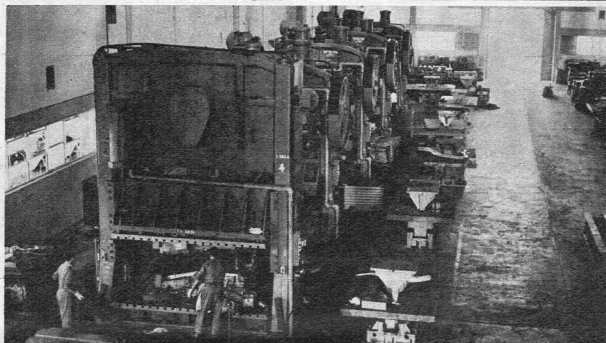
ORIGINALES DE FABRICA

SERVICE NOEL GIRELLI

BILLINGHURST 2259

82-3543

automundo



Presas de 700 toneladas

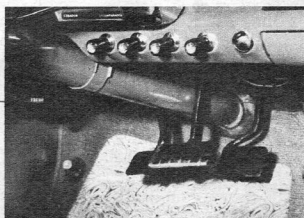
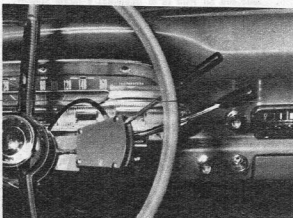
Una de las varias líneas de prensa, en la planta de estampado, en San Justo, donde Chrysler Argentina Ferre & Basset producen el "Valiant Coronado" y "Valiant Gran Turismo" y su línea de camiones y pick-ups. Tiene cerca de 6.000 m² de superficie cubierta y en ella trabajan 65 presas y máquinas accesorias diversas. Desde allí sale toda clase de carrocerías para la industria automotriz. El grabado muestra la sala de grandes presas, con unidades que poseen una capacidad de 700 toneladas.

Forros de freno y revestimiento para embrague. El mayor dinamómetro del mundo ensaya los materiales de fricción P.V.L. Este enorme dinamómetro de inercia es el más grande que hasta ahora se diseñó, aplicado, exclusivamente, al ensayo de materiales de fricción. Es, también, uno de los medios con que cuenta el centro de Investigaciones de la Johns Manville, en Manville, Nueva Jersey, E.E.UU. Construido con la precisión de un cronómetro, consta de un árbol propulsado que lleva discos de volante ajustables que giran a velocidades reguladas por máquinas motrices eléctricas. Al alcanzar las velocidades predefinidas, se conecta un forro de freno o revestimiento de embrague —el que se quiere ensayar— para absorber la energía en el conjunto del volante. Los contrapesos del volante pueden graduarse, para compensar la carga de inercia propia de cada vehículo: desde livianos automóviles hasta los más pesados equipos de construcción. Un tablero de instrumentos electrónicos clasifica automáticamente, en ciclos, los arranques y paradas durante la operación, computando también con exactitud y registrando la tensión, desaceleración, temperaturas y energía absorbidas por el elemento en prueba: forros de freno o embrague.

• • •

Filtros. Reciente declaración de un grupo de técnicos indica que la verificación de vuelo del cohete "Polaris", lanzado desde una base submarina, depende enteramente del perfecto funcionamiento de sus complejos circuitos hidráulicos. Pero estos circuitos requieren, desde un comienzo, un tipo de filtro nuevo, acondicionado a sus necesidades tan peculiares. Los ingenieros de la Lockheed no dudaron en consultar, al respecto, con los expertos del departamento de investigaciones de Purolator, de E.E. UU., quienes hallaron la solución adecuada. Algunas particularidades de los nuevos elementos filtrantes, especialmente diseñados y elaborados con el citado fin, hacen que los filtros puedan ser utilizados a temperaturas que oscilan entre los 420 y 1.200° F, soportando la afluencia de un líquido que puede variar de pocas gotas a miles de litros por minuto. La filtración adecuada varía desde partículas de tamaño submicrónico, hasta 700 micrones. Cabe señalar que en la década del 50, Purolator de los E.E. UU. invirtió en su laboratorio 6 millones de dólares. El resultado es este: se creía antes que 10 micrones eran la posibilidad máxima de filtración a que podía arribarse; ahora se filtra bajo tolerancia de 2 micrones.

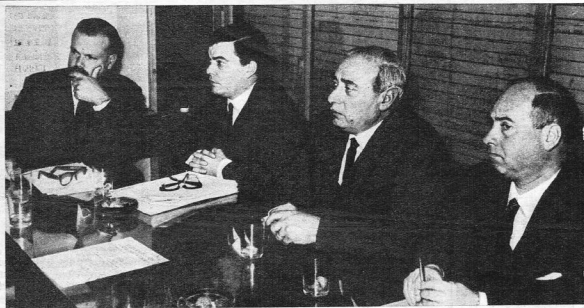
• • •



Para lisados

Dispositivo Coralís, permite la conducción de coches por personas lisadas, con impedimento en una o ambas extremidades inferiores. El aparato es seguro en el manejo, aun en tránsito pesado, por su particular sistema mecánico que no es hidráulico ni eléctrico, ni accionado por cadenas. También puede ser usado, en general, por quienes desean guiar con comodidad, reduciendo la tensión. Se fabrica en el país con patente argentina. La foto 1 muestra un acelerador de mano para lisados y la 2 una pedaleira especial y/o universal.

EN LA INDUSTRIA



Reunión de prensa en CIFARA

La Cámara Industrial de Fabricantes de Automotores, Repuestos, Accesorios y Afines citó al periodismo para exponer la posición de la entidad que los agrupa —CIFARA—, respecto a las conclusiones de la reunión sectorial de la industria automotriz, celebrada recientemente en Montevideo. Durante la misma hicieron evidente su desacuerdo con la gestión de las fábricas terminales. Destacaron que la acción de la ALALC no puede depender de las empresas privadas. En la foto los señores A. Ortega, secretario de la entidad; Ricardo A. Beliera, director de Política Industrial; y Julio de la S. Todaro, presidente de CIFARA, y Julio Fleischmann, asesor de Comercio Exterior.

Trituradora de autos viejos. Se ha efectuado en Gran Bretaña la exhibición de una trituradora móvil de autos viejos y abandonados que será accionada por motores Cummins y producida por la Bird's de Stratford-upon-Avon. Esta máquina, la mayor del mundo en su tipo, viajará a cualquier punto de Gran Bretaña en condiciones de triturar 1.000 autos por semana y, a veces, dos en una sola operación. La máquina en su totalidad es accionada por un motor Cummins C-100 con 170 HP y la parte metálica del coche es reducida a un paquete de 60x55x30 cm.

Neumáticos. A fin de aclarar la confusión que, aparentemente, existe acerca del significado de los conceptos "cantidad de telas" y "capacidad"

Director de ADEFA



El doctor Jorge Richard Zorraquín

El nuevo director de la Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFA), doctor Jorge Richard Zorraquín, tomó posesión del cargo en reemplazo del doctor Juan A. Puiggras, que continuará en la entidad como asesor técnico de la misma. El presidente de ADEFA, D. H. R. Guido Clutterbuck, expresó en el acto, al cual fue convocada la prensa, que la designación del doctor Zorraquín se lleva a efecto cuando la industria automotriz se halla, en la Argentina, aumentando su capacidad de producción dentro de un proceso de crecimiento industrial.

de las cubiertas, exponemos algunas consideraciones hechas por la Goodyear al respecto. El avance de la investigación científica en la industria del neumático ha permitido comprobar que puede mantenerse la "capacidad de carga" o resistencia de una cubierta determinada, aunque se reduzca la cantidad de sus telas, si ellas son construidas con cordones fuertes. De esta manera, se ha llegado a obtener en cubiertas de una o dos telas la resistencia o capacidad de carga de cuatro o más telas. En esto, se ha tenido como importante el reemplazo del algodón por el rayón y el nilón, en la confección de los cordones que forman las telas. Otra ventaja, derivada del menor número de telas, es su menor peso y espesor, que le permiten rodamiento más frío. De aquí, que a una cubierta que se le asigna "capacidad 4 telas", quizás esté construida con 2 telas. Es decir, que el término "capacidad" debe ser considerado como índice que mide la carga que puede soportar una cubierta, y no la cantidad de telas con que haya sido construida.

Embragues. La primera fábrica argentina de embragues y proveedora de la industria automotriz argentina —Wobron S.A.—, continúa con su plan de modernización: acaba de instalar en su departamento, contable una máquina Burroughs E 200 transistorizada, cargo partido de "100 memorias electrónicas". Esta máquina es una de las 5 existentes en el país, lo que demuestra el afán de la industria nacional de partes en equiparse con los elementos técnicos más modernos.

Freno. En la exposición británica, que se efectuó hasta el 3 de octubre en Tokio, se está exponiendo una nueva válvula de control de patinada de frenos. Reduce considerablemente las distancias de parada. La válvula asegura el mantenimiento de un correcto equilibrio entre los frenos delanteros y posteriores en todas las desaceleraciones y condiciones de carga del vehículo. Este procedimiento se cumple mediante un progresivo cambio en el rendimiento del freno posterior en concordancia con la reducción de la carga soportada por las ruedas posteriores al aumentar la desaceleración o transferencia de peso.

¡NOTICIA
BRILLANTE!

¡LLEGO
A LA
ARGENTINA,
LO QUE SU
VEHICULO
ESPERABA!



La "Funda de Cristal"

Adoptada con éxito en EE.UU. y EUROPA.

De fácil aplicación, da permanente brillo. Protege contra el óxido, polvo, hollín, lluvia y los desgastes inevitables que produce el tiempo en las superficies pintadas, cromadas o esmaltadas. Fija, además, la pintura original del automóvil

APLIQUELA HOY Y... SIEMPRE

Crist-Sil

San Luis 691 - Avellaneda

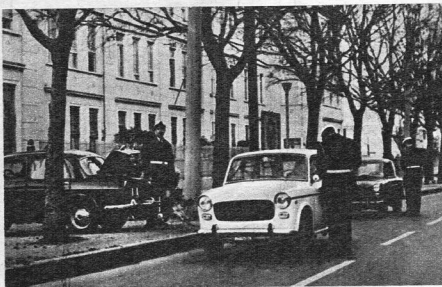
A CAZA DE INFRACTORES

EL NÚMERO de accidentes de tránsito crece día a día, y una de las causas principales es la excesiva velocidad desarrollada por algunos automovilistas desprovistos en las calles de las ciudades. Si bien es cierto que la mayoría de los códigos de tránsito prevén un límite de velocidad, que oscila alrededor de los 50 km/h, la imposibilidad material de controlar las infracciones hace que tal cláusula no tenga ningún valor práctico.

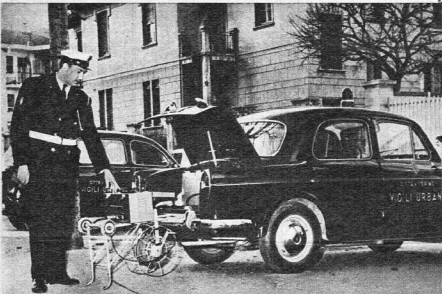
Como consecuencia de una serie de accidentes fatales ocurridos recientemente en las calles de Turín, la policía de esta ciudad mandó construir un equipo electrónico, fabricado por una firma milanesa bajo licencia norteamericana, que es capaz de registrar las infracciones de los automovilistas. El "Trafficorder", que así se llama el aparato, consta de dos tubos de plástico que se colocan atravesando la calle y separados entre sí por una distancia de un metro. Los automóviles al pasar sobre ellos accionan un contacto, y por el tiempo que separa los dos impulsos eléctricos, el aparato es capaz de calcular la velocidad del vehículo.

La información es transmitida por medio de un cable de 150 m de longitud a una patrulla que se encuentra más adelante, lo que permite detener al infractor. El equipo puede detectar el pasaje de hasta 85 vehículos por minuto. Si bien la velocidad máxima permitida por el código de tránsito de esa ciudad es de 50 km/h, hasta 55 km/h la infracción no se considera grave, y la multa aplicada es pequeña. Por encima de esta marca se conceden aún un par de kilómetros más de margen, teniendo en cuenta las posibles inexactitudes del aparato y del velocímetro de los infractores. Sesenta kilómetros por hora es una velocidad razonable para circular en una ciudad, especialmente si se ordena el tránsito de manera de evitar las interrupciones en la marcha.

La guerra a las infracciones ha sido declarada por la policía de Turín y los representantes del orden esperan que se pueda lograr un amigable "arbitrio" con los automovilistas. Esta es una de las tantas iniciativas que podrían ser tenidas en cuenta por nuestras autoridades.



La policía intercepta el paso de dos automóviles que circulaban a una velocidad mayor que la reglamentaria y que fueron detectados por el "Trafficorder".



En la ilustración se puede ver uno de estos aparatos en funcionamiento. Sus reducidas dimensiones permiten ubicarlo aun en el baúl de modelos pequeños, como el Fiat 1100.

RINCÓN DE



La Dirección de Vialidad de la provincia de Buenos Aires adquirió recientemente 270 camiones Dodge, de los cuales acaba de donar 70 a otras tantas municipalidades de esa provincia. La ilustración muestra parte de la partida de camiones, momentos antes de ser entregados en el curso de una ceremonia que se realizó en Tolosa, provincia de Buenos Aires.

Herbert Müller, que participó y ganó en cinco pruebas por el Campeonato Europeo de la Montaña en lo que va del año, acaba de adjudicarse con su Porsche 904 el título europeo en la categoría GT. La Scuderia Filipinetti, a la cual pertenece, triunfó en el Challenge Inter-Eurolas por segunda vez consecutiva, gracias a la actuación de Müller y de sus compañeros de equipo Charles Ramu-Caccia (Alfa-Romeo TZ), Sidney Charpillot (Eiva BMW ML. VIII) y Pete Ettmiller (Cobra 427).

La Ford Motor Company de Detroit pidió recientemente a sus plantas subsidiarias de Australia, Canadá y la Argentina, que les envíaran un Falcon fabricado en cada uno de estos establecimientos. Una vez llegadas esas unidades a Estados Unidos, se realizó con ellas un "Road Test" junto con un Falcon de fabricación

estadounidense. Los resultados del mismo fueron favorables al Falcon argentino.

Muchos lectores han escrito preguntando la edad de conocidos pilotos europeos. Complicamos sus deseos publicando la fecha de nacimiento de quince conocidos volantes: Giancarlo Baghetti, 25 de diciembre de 1934; Lorenzo Bandini, 21 de diciembre de 1936; Joakim Bonnier, 31 de enero de 1936; Jack Brabham, 4 de abril de 1926; Jim Clark, 4 de marzo de 1936; Richie Ginther, 5 de agosto de 1936; Dan Gurney, 13 de abril de 1931; Graham Hill, 15 de febrero de 1929; Phil Hill, 20 de abril de 1927; Innes Ireland, 12 de junio de 1936; Bruce McLaren, 30 de agosto de 1937; Joseph Siffert, 7 de julio de 1936; Mike Spence, 20 de diciembre de 1936; Jackie Stewart, 11 de junio de 1939, y John Surtees, 11 de febrero de 1934.

CARRERAS DE LA SEMANA

PRUEBAS NACIONALES

Pruebas de velocidad

26 de setiembre - Auto Moto Club Rufino - Rufino - carretera (TC).
25 de setiembre - Asociación Volantes General Roca - Gral. Roca - carretera (TM).

Pruebas de regularidad

26 de setiembre - Organiza y fiscaliza: Club Argentino de Regularidad. Categoría: 3ª - Recorrido: Escobar, Campana, Arrecifes, Luján.

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

PRUEBAS INTERNACIONALES

Pruebas de velocidad

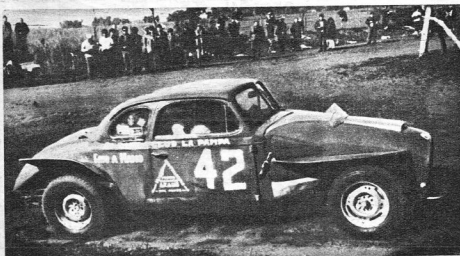
24-25 de setiembre - Gran Bretaña - Gran Premio Canadá (1, S, GT).
25-26 de setiembre - Francia - Gran Premio de Albi (2, 3, S, GT, T).
26 de setiembre - Estados Unidos - Carrera de Trenton (C).

Pruebas de regularidad

17-19 de setiembre - Alemania - Rally Bad Neuenahr.
18-19 de setiembre - Holanda - Rally de Saurand.
20-24 de setiembre - Austria - Rally del Danubio.

CMC = Campeonato del Mundo de Conductores (Fórmula 1)
CMM = Campeonato del Mundo de Marcas (automóviles de Gran Turismo)
TP = Trofeo Internacional de Prototipos
CEM = Campeonato Europeo de Montaña
CER = Campeonato de Europa de Rallyes
CEAT = Challenge Europeo de Autos de Turismo

C = Automóviles de Carrera
FT = Fórmula de Carrera de Tasmania (hasta 2.500 cc)
1 = Fórmula 1
2 = Fórmula 2
3 = Fórmula 3
S = Automóviles Sport
PT = Prototipos (I hasta 1.300 cc)
GT = Automóviles de Gran Turismo: I (hasta 2.000 cc)
II (hasta 2.000 cc)
III (más de 2.000 cc)
T = Automóviles de Turismo



"Fato a mano", declaró el constructor. "No hacía falta aclararlo", pensarán los lectores, pero... ¿acaso los tan admirados prototipos europeos no son también "fatos a mano"? ¿Cuál es la diferencia? ¿Es que la capacidad de nuestros artesanos está muy por debajo de la de los creadores del Viejo Continente? Estamos seguros de que no es así, y existen pruebas fehacientes de ello, pero es imposible conciliar las líneas de la cabina de una vieja cupé con un diseño moderno y racional. Por tanto, mientras no corra sangre nueva por las venas de nuestros obsoletos reglamentos, tendremos que resignarnos a ver "monstruos híbridos", cruza de dinosaurio con "pur sang".

La American Motors Corporation informó sobre el monto de sus ganancias netas durante los nueve primeros meses del año fiscal. Del 1.º de octubre del año pasado al 30 de junio de este año, las ventas fueron de 702.360.628 dólares, de los cuales 18.240.926 fueron de ganancia neta.

Recientemente se disputó el cuarto Gran Premio de la Malasia. Como en las tres ediciones anteriores, la competencia se corrió en un circuito trazado en las calles de Singapur, que a pesar de sus reducidas dimensiones presenta todo tipo de dificultades, incluyendo una "chicana". Se impuso un Lotus 23, con el que el piloto Albert Poon cumplió las sesenta vueltas en 30'47"4/10. Otro Lotus 23, pilotado por Steve Holland, se clasificó segundo.

En el veloz circuito belga de Chimay, el inglés John Cardwell confirmó sus dotes de volante. En su trigésima cuarta edición, el "Grand Prix des Frontieres", de Fórmula 3, contó con cuarenta y seis inscripciones, número que disminuyó debido a la deserción de algunas máquinas puestas "fuera

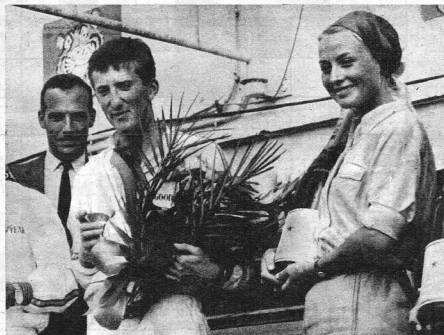
El F-100 de Angel Rienzí excitó la atención del público durante las últimas competencias de TC. Junto al nombre del popular volante de Olivos se mencionó varias veces al ingeniero Lucius, responsable de la preparación de la máquina, y al conocido Dante Tibursio, que se encargó del armado del motor, pero nadie mencionó a estos dos pequeños ayudantes que contribuyeron dentro de sus posibilidades al éxito de Rienzí. Su trabajo, más oscuro y menos de fándulo, va desde la limpieza del auto al montaje de las ruedas, pero, cabe preguntarse, ¿cuántos famosos pilotos y mecánicos comenzaron así?



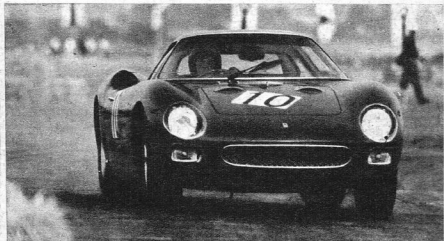
de uso" en las carreras de Mónaco y de Monza, que precedieron a esta competencia. Entre los "grandes" ausentes se contaron: Maglia, Moser, Blokdyk y Mike Knight. En la línea de partida se presentaron finalmente sólo veinticuatro coches. La primera serie mostró una interesante aunque breve lucha entre Dal Bo y Williams, pero a poco de comenzada el inglés tomó la delantera y la lucha continuó por la segunda posición, que se disputaban Davies, Dal Bo y Troberg, imponiéndose finalmente el primero. La segunda serie fue ganada por Cardwell, que se colocó en el primer puesto desde un principio. En las últimas vueltas de la competencia, en momentos en que el retiro de algunos de los participantes había reducido el número de máquinas en carrera a quince, la atención del público se concentró en la lucha que sostenían Cardwell y Williams por el primer puesto. Un error de este último dio la oportunidad a Cardwell de asegurar su posición de privilegio y de cruzar la línea de llegada separado de Williams por un cómodo margen de tiempo. Tercero fue Martin Davies, mientras que Troberg logró "in extremis" superar a Dal Bo, que se clasificó quinto, seguido por Mauro Bianchi.

Jochen Rindt

"LA CARRERA LA GANARON MIS NEUMÁTICOS"



El ganador de La Mans, Jochen Rindt, confirmó, en el Gran Premio de Austria, sus dotes de volante conduciendo una Ferrari 275 LM, no oficial.



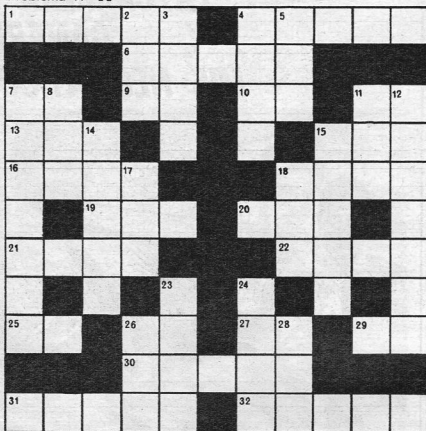
La máquina de Rindt fue la única que cumplió todo el recorrido sin que se detuviera para reabastecerse o cambiar neumáticos.

CONTINUANDO con su brillante serie de triunfos de este año, Jochen Rindt, el joven piloto de 22 años de edad, se adjudicó, recientemente, en su país, el Gran Premio de Austria, luego de una refida batalla con uno de los mejores pilotos de la categoría sport, el inglés Mike Parkes. La prueba se disputó en el difícil circuito del Aeropuerto de Zeltweg. Esta pista de 3,2 kilómetros de longitud, es conocida como una de las más duras, tanto para los volantes como para las máquinas, especialmente, en lo que a suspensiones y neumáticos se refiere, debido a lo accidentado de su superficie. El favorito era Mike Parkes, que pilotó la máquina más potente, una Ferrari 4.4 litros que desarrollaba más de 420 HP. Teniendo en cuenta estas cifras, Rindt, que conducía una Ferrari 275 LM, privada, de 320 HP parecía no tener posibilidades frente al inglés.

Parkes, luego de una corta pero intensa lucha con Spence, Gardner (ambos con Lotus-Ford) y Rindt, tomó la delantera, manteniéndola hasta la mitad de la prueba, momento en que se detuvo para reabastecerse de combustible y cambiar neumáticos. Aprovechando las circunstancias, ya que Spence y Gardner también se encontraban en sus "boxes", Rindt pasó a encabezar la competencia. Tan pronto como Parkes volvió a la pista, comenzó una fantástica persecución de la máquina de Rindt, que le permitió reducir la diferencia a 15", pero nuevamente, la "igónica" Ferrari lo obligó a parar en busca de más combustible. Rindt continuó imperturbable, ya que sabía que no necesitaría reabastecerse y confiaba en que sus neumáticos soportarían la dura prueba, a pesar de lo accidentado de la pista. Sus esperanzas se confirmaron. Después de un recorrido de 100 vueltas, cumplidas a un promedio de 156 kilómetros por hora, Rindt cruzó triunfal la línea de llegada, con una ventaja de 41" sobre el frustrado Parkes. Cuando descendió de su máquina, Rindt exclamó: "¡La carrera la ganaron mis neumáticos...!". Nosotros no descendimos de ninguna máquina-victoriosa pero, curiosos por la exclamación de Rindt, constatamos que los neumáticos eran Stock Car Specials de la Goodyear.

CRUCIGRAMA TUERCA

Problema N° 11



HORIZONTALES

1. Nombre de un modelo de automóvil alemán, de marca Goliath.
4. Rolls, automóvil inglés.
6. Peribian un olor.
7. Nota musical.
9. Artículo determinado femenino singular.
10. Símbolo químico del sodio.
11. Iniciales del apellido de un corredor de TC.
13. Nombre de mujer.
15. Abreviatura de compañía.
16. Poco común.
18. Nombre oficial de Persia.
19. Número.
20. Recre.
21. Labrar la tierra.
22. Que niega la existencia de Dios (fem.).
25. Prefijo privativo que indica supresión o negación.
26. Símbolo químico del galio.
27. El, en francés.
29. Iniciales del apellido y nombre de un correspondiente de Automundo en EE. UU.
30. Parte interior del tejado.
31. Marca del Fórmula 1 que aparece en AUTOMUNDO N° 4 y con la cual Ronnie Bucknam se apresura a dar una vuelta de ensayo.
32. Conjunto de cosas atadas.

VERTICALES

2. Astro luminoso.
3. Parte del aeroplano (Pl.).
4. Batracio anuro.
5. Individuo de las tribus del sur.
7. Marca italiana de automóviles.
8. Dueña de casa.

11. Tiempo que tarda la tierra en dar una vuelta sobre sí misma.
12. Marca de un automóvil francés.
13. Instrumento que sirve para atacar o defenderse. (Pl.).
15. Isla del Mediterráneo.
17. Escuchar.
18. Se trasladará de un lugar a otro.
23. Instrumento que comprende una especie de cuchara plana y un mango.
24. Moneda italiana.
26. Nombre de una de las doce tribus de los hebreos en el país de Galaad.
28. Sobrino de Abraham.

La solución en el próximo número
SOLUCIÓN DEL PROBLEMA N° 10



ESTADÍSTICAS

Según la Automobile Manufacturers Association, las fábricas de automóviles americanas han construido durante el período 1° de enero-21 de junio, 4.843.654 vehículos, lo que representa un incremento de 655.000 unidades con respecto a las cifras correspondientes al primer semestre del año pasado. Cerca de la mitad de los automóviles construidos hasta ahora salieron de la planta de la General Motors. En los primeros tres meses de este año, las ventas ascendieron a 2.195.065 unidades, y los expertos de la industria automotriz estiman que en el curso de 1955 se superarán los 5 millones.

AUTOMUNDO. Publicación semanal ilustrada. Publicada por Editorial Codex S. A., Bolívar 578, Buenos Aires. Director: Nicolás J. Gibelli. © Copyright by Piccadilly S. A., Montevideo, para todas las versiones en castellano 1965. Copyright by Editorial Codex S. A., Buenos Aires, Argentina, para la versión en español 1965. Reg. de la Propiedad Intelectual N° 847.707. Distribuidores: ARGENTINA. Distribuidora Universal S. R. L., Herrera 513, Buenos Aires. URUGUAY. Dist. Paysanón S. A., Avda. Ingeniero Luis P. Ponca 1432, Montevideo. CHILE. Publichite S. A., Manuel Rodríguez 866, Santiago.

AUTOMUNDO Y LA LEY

PEATÓN IMPRUDENTE. ALGUNAS REFLEXIONES



por: José María Gastaldi, abogado, secretario de la Justicia del Crimen, y Roberto Fonseca, abogado, asesor en materia de seguros.

En otra oportunidad hemos expresado que el criterio imprevisto en nuestra jurisprudencia con relación a accidentes sufridos por peatones, en el cruce de calles, considera que la distracción o imprudencia de los viandantes constituye un riesgo común inherente al tránsito y que, el automovilista, por lo mismo que es guardián de una cosa peligrosa (el automóvil), está obligado a seguir con atención las evoluciones de la circulación, aun las imprevistas, ello sin descartar que pueda existir concurrencia de culpa entre el chofer y el peatón. La existencia de tal concurrencia, máxime cuando se establece en proporciones distintas (sesenta por ciento y cuarenta por ciento, por ejemplo), es una cuestión de difícil apreciación, no exenta de crítica, pero jurisprudencialmente admitida.

La sola enunciación del principio dice a las claras que una aplicación a todo trance del mismo, puede conducir a soluciones injustas. Basta para ello imaginar un caminante cruzando la calle, por su parte media, sin observar las evoluciones del tránsito y que por ello provoca su embestida contra la parte posterior de un vehículo que avanza a moderada velocidad y observando, su conductor, todas las diligencias del caso. Entendemos que el primer paso para la correcta interpretación de la cuestión planteada debe ser el análisis de las obligaciones que es doble exigir al peatón y al conductor del automóvil. El artículo 56 de la ley 13.893 (Reglamento General de Tránsito) establece la preferencia de cruce a favor de los peatones, a condición de que ello se efectúe por las sendas "de seguridad" designando así los pasos que resultan de la prolongación longitudinal de las aceras. En dichas zonas, el automovilista debe ceder el paso, deteniéndose, si es preciso, el móvil a su cargo. El inciso d) del mencionado artículo se preocupa en establecer: "Fuera de los casos expresamente previstos en este Reglamento, le está prohibido al peatón utilizar la calzada. Si así lo hiciera, es solo hecho crea la presunción de su culpabilidad en los accidentes de

tránsito que se produzcan como consecuencia de la infracción de esta regla". Existe un régimen de prioridades que funciona, según el lugar, en favor del automovilista o del caminante.

Los accidentes acaecidos en las circunstancias de hecho señaladas, deben ser juzgados a la luz de disposiciones que exigen, para la existencia de responsabilidad, el presupuesto de la culpa.

Sin desechar la plausible y racional exigencia, dirigida a todo automovilista, en el sentido de que su comportamiento debe ser el compatible con su condición de guardián de una cosa que entraña peligro para terceros, no puede extenderse tal regla de conducta hasta el extremo de hacerlo garantizadora, aun, de la máxima imprudencia del peatón; ello valdría tanto como afirmar que el peatón estaría amparado por una suerte de indemnidad que cubriría cualquier conducta culpable de su parte.

La ley no exige ni podría hacerlo sin violencia de tradicionales principios, una conducta, por parte del chofer, que vaya más allá de la que pueda ser exigida por un caminante dotado de toda diligencia. Para la ley tampoco basta la sola demostración de que el peatón ha sido embestido por un rodado (fuera de que, también, se prueba que ello ocurrió dentro de la "zona de seguridad peatonal") para tener por acreditada la culpa del conductor. Ella debe demostrarse. Máxime que, de no ser así, se pondría muchas veces a los automovilistas en el trance de auxiliar a la víctima, culpable de su daño, o buscar testigos que hubieran observado la conducta desproporcionada del accidentado. Entendemos que el peatón imprudente constituye un riesgo común inherente al tránsito, en tanto, sus movimientos puedan ser previstos por un conductor prudente. Las disposiciones legales que exigen al máximo de prudencia a los choferes, están dirigidas a seres humanos, a los cuales no es dable responsabilizar, ni aun con el más refinado concepto de culpa, si la imprudencia del viandante es manifiesta y no se demuestra la inobservancia de disposiciones legales, ni que resulta posible exigir del más diligente de los mortales.

Tarifa Reducida N° 7.719
Cuentas a Pagar Cuenta N° 443

IX GRAN PREMIO INTERNACIONAL DE TURISMO MEJORADO 1965

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

.....

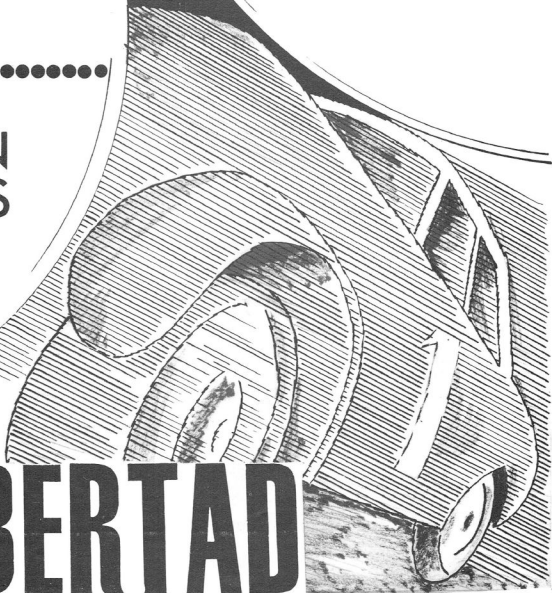
CON EL EQUIPO
EMOCION
EN LAS
RUTAS
Del 19 al 30
de OCTUBRE

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





fiat 1500
gran clase **C**

Símbolo de elegancia, confort y distinción, el Fiat 1500 Gran Clase tiene, además, excepcionales cualidades mecánicas que lo hacen ágil, rápido y seguro.

