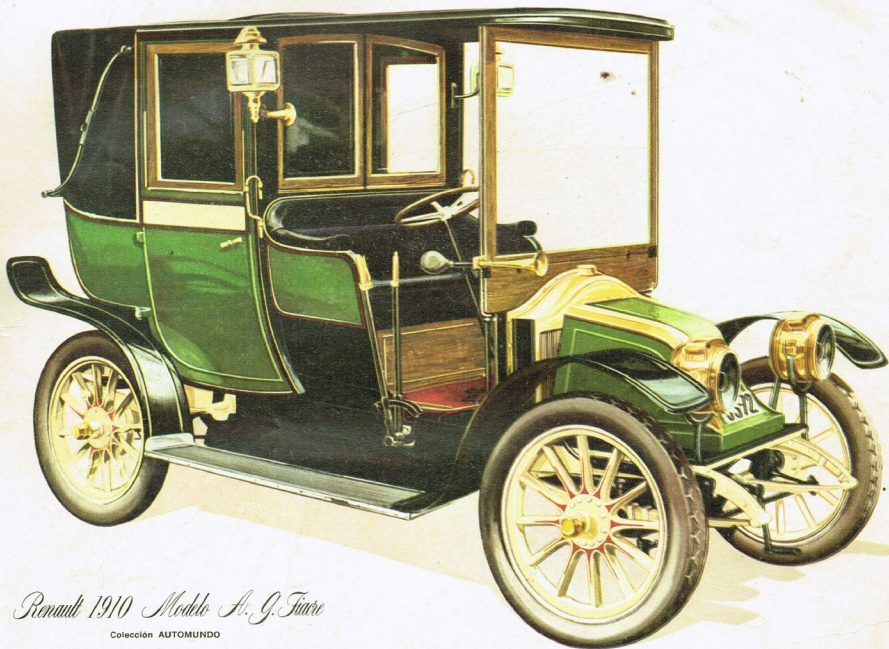


27

Revista
automundo

\$ 30.-
Uruguay \$ 8.50.-

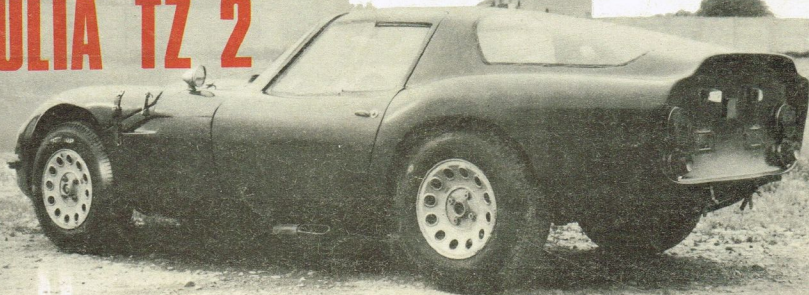
automundo®



Renault 1910 Modelo A. G. Juare

Colección AUTOMUNDO

**CÓMO NACIÓ EL
GIULIA TZ 2**



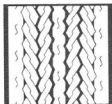


OBTENGA LA PROTECCION DE ESTE... SIMBOLO DE SEGURIDAD

Las cubiertas de su automóvil protegen su vida cada vez que usted guía. Por eso es que usted necesita la seguridad extra que sólo FIRESTONE puede ofrecerle. Las cubiertas FIRESTONE, construidas ahora con el nuevo caucho SUP-R-TUF (pronúnciese Supertóf), le garantizan miles de kilómetros extra, mayor seguridad, confianza y economía.

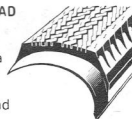
BANDA DE RODAMIENTO CON SEGURIDAD CONTROLADA

Miles de ángulos diseñados para su seguridad, hacen que la banda de rodamiento se ajuste a las máximas normas de protección, para facilitar mejores arranques, frenadas suaves y evitar patinadas en las curvas.



CUERPO DE TELAS CON SEGURIDAD REFORZADA

Cada tela está científicamente elaborada y construida dentro de la cubierta con el mismo principio de fabricación de las cubiertas de carrera, para dar una mayor seguridad en altas velocidades.



CUBIERTA CON SEGURIDAD COMPROBADA

La seguridad de las cubiertas FIRESTONE está comprobada en millones de kilómetros de recorrido, ya sea en pistas de carrera o pruebas de clasificación. Esa misma seguridad, se la ofrecemos a usted en cualquier carretera.



SIMBOLO DE SEGURIDAD

Insista en que las cubiertas que usted compra para su automóvil, lleven estampado este símbolo de seguridad y economía. Usted será el único beneficiario.



Cuando compra cámaras y cubiertas FIRESTONE, compra también la seguridad de La Garantía Escrita sin límite de tiempo.

DONDEQUIERA QUE LAS RUEDAS GIRAN

PARA MEJOR RECAUCHUTAJE DE SUS CUBIERTAS EXIJA MATERIAL DE REPARACION FIRESTONE



Firestone

ES SU SIMBOLO DE CALIDAD Y SERVICIO

automundo



Nº 27 29 de setiembre de 1965
Año I - EDITORIAL CODEX S. A.

SUMARIO

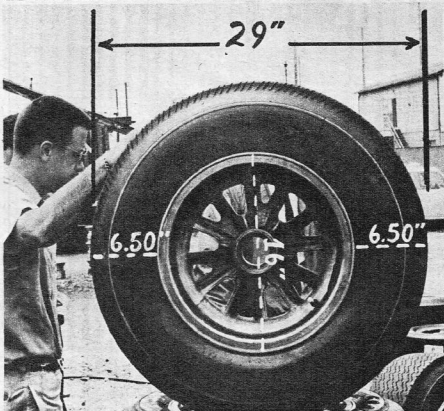
- 3 Correo del lector
- 4 Renault 1910, modelo A. G. Fiacre
- 4 Campeón de la elegancia
- 5 Rally de veteranos
- 6 Cómo hemos llegado al Giulia TZ 2
- 8 Salón de Francfort: línea Mercedes Benz
- 10 Utilitarios 1966
- 11 Distintos tipos de choque
- 12 TC... la prolijidad llega al habitáculo
- 15 El motor 1000 "OT" en los nuevos "850"
- 16 500 Millas Argentinas
- 18 El rey de los carburadores
- 22 Loeffler completó la trilogía
- 24 Qué modelo es
- 26 Desde los Estados Unidos
- 28 El peligro es mi vida (capítulo III)
- 33 AUTOMUNDO en "El Pinar"
- 34 Le ayudamos a preparar su auto para el Gran Premio TM
- 38 La bolsa del auto usado
- 40 Aut-art
- 40 Rincón de tuercas
- 41 Rally Zona Norte
- 42 Crucigrama tuercas Nº 12
- 42 Infracción a las reglas del tránsito y responsabilidad civil

CORRESPONSALES EXTRANJEROS

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

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

CORREO DEL LECTOR



NEUMÁTICOS

¿Qué significan las medidas que traen las cubiertas? Nosotros sabemos que, por ejemplo, en las medidas 650 x 16, el 16 significa el diámetro de la llanta en pulgadas pero no lo que indica el número 650.

Hemos visto en una Maserati 3500 GT que usaba cubiertas Pirelli Cinturato rodado 185 x 400. ¿Cómo se entiende esta medida?

Mario E. Berrini y Luis M. Doglioli
Caronti 183
Bahía Blanca

Como ustedes dicen bien, el número 16 expresa las pulgadas que tiene el diámetro de la llanta. En cuanto al 650 (debe leerse 6,50, o bien, 6 1/2) indica la altura de la cubierta colocada en la llanta con la presión de aire necesaria. Esa altura hay que duplicarla y sumarla con el diámetro de la llanta para tener así la altura o bien diámetro de la rueda armada. Ejemplo: 6,50 + 16 + 6,50 = 29 pulgadas, que equivalen a 0,736 metros. La numeración distinta de la Pirelli es porque siendo un producto de industria italiana se rige por el sistema métrico decimal y tenemos así que 185 mm + 400 mm + 185 mm, son 770 mm que es el diámetro del rodado. Si queremos saber el perímetro de la rueda lo multiplicamos por 3,1416 y tendremos así, 2,42 m.

CUPEIRO, SERGI Y ALVEAR

Buenos Aires, agosto 27 de 1965
Señor Director de la Revista AUTOMUNDO - Bolívar 578 - Capital.

De nuestra consideración:
A raíz de las declaraciones dadas a "El Gráfico" el 24 del corriente por el Sr. Jorge Cupeiro hemos remitido a dicho señor por pieza certificada Nº R 660836 la carta cuya copia anexamos.
Saludamos a Ud. con distinguida consideración.

Antonio J. Sergi

Sociedad Anónima Comercial,
Industrial, Inmobiliaria y Agropecuaria

Señor Jorge Cupeiro - Charcas 2544 - CAPITAL.

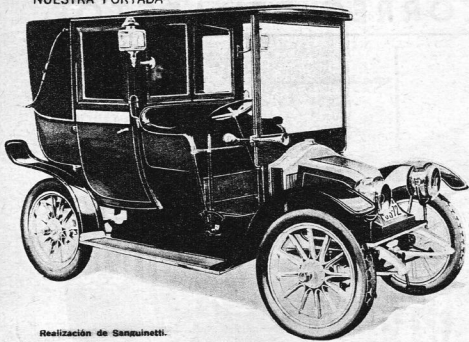
De n/consideración:

Hemos leído sus declaraciones en "El Gráfico" del 24 del corriente donde narra el transcurrir de su vida en un domingo sin Chevrolet y todo nos pareció muy agradable, muy humano y muy bonito, hasta el momento mismo en que usted decide explicar su colaboración para el señor Fernando Arana, en la mañana del domingo, horas antes de la carrera, después de la clasificación cumplida el sábado. Y ello nos obliga a formular algunas aclaraciones. Nosotros no organizamos la carrera. Ese mérito correspondió a la Asociación Argentina de Automóviles Sport. Nosotros nos limitamos a satisfacer un pedido de colaboración interpuesto unas semanas antes, en oportunidad de competir en San Pedro, por el Dr. Alvarez, Don Segundo Sombra, coequeiper stuyo en Automóviles Alvear y dirigente de la citada Asociación.

Conversamos sobre la falta de apoyo del periodismo al Turismo Mejorado, que conspira contra el éxito de esta categoría, que tiene verdadero futuro en el país, y el Dr. Alvarez nos propuso financiar esa competencia de calendario y nos dio, incluso, el nombre: "Primer Premio Copa de Plata Fiat Sergi".

Días después nos visitó en compañía del señor Paviole, Secretario de la Asociación Argentina Automóviles Sport, y quedaron formalizadas las bases económicas de la competencia.

Hicimos todo lo que estuvo a nuestro alcance para promoverla. Desde gacetas a todos los medios de difusión hasta invitaciones a todos los concesionarios Fiat de todo el país. En la invitación a Automóviles Alvear, nuestro gerente general, de puño y letra, rogó al señor Alfredo Di Biase que colaborase al éxito de la fiesta enviando alguna máquina de su equipo. Mucho lamentamos que "Don Segundo Sombra" no participara por deterioros sufridos en su máquina. Lo la-



Realización de Sanamuletti.

RENAULT 1910, MODELO A. G. FIACRE

CONSTRUIDO entre los años 1910 y 1914, en los talleres de Billancourt, el modelo "A. G. Fiacre Paris" se hizo célebre bajo el nombre de "taxi de Marne" que lo recuerda la placa conmemorativa que se encuentra en la plaza de Gagny, París, en la cual se lee: "El 6 de setiembre de 1914 partieron de esta plaza 1.000 automóviles taxis de la ciudad de París para trasportar a Nanteuil-le-Haudouin, la 103ª y 104ª divisiones de infantería, que participaron en la batalla de Marne y detuvieron al invasor salvando a Francia". Este histórico automóvil, del que se conserva un ejemplar en el Museo del Automóvil "Carlo Biscaretti di Ruffina", en Turín, se caracteriza por el típico capó Renault y estaba propulsado por un grupo motor de dos cilindros separados. Diámetro y carrera: 80 x 120 milímetros; cilindrada: 1.206 centímetros cúbicos; potencia: 7 HP a 1.800 rpm.; encendido a magneto de alta tensión. Embrague de conos de cuero, cambio de tres velocidades y marcha atrás y transmisión cardánica. El peso de la máquina era de 870 kilogramos.

CAMPEÓN DE LA ELEGANCIA



En el Concurso Internacional de Elegancia de Automóviles disputado recientemente en Corfina d'Ampezzo, el Ford Anglia Torino obtuvo el primer premio para automóviles con carrocería "fuorisserie" de menos de 1.100 cc de cilindrada. Como es sabido, el Anglia Torino es una berlina de cuatro plazas construida por la O.S.I. de Turín por cuenta de la Ford italiana. Tiene un motor de 997 cc que desarrolla una potencia de 52 HP. Es el automóvil de un litro de cilindrada más veloz (135 km/h) construido actualmente en Italia.

CORREO

mentamos por considerarlo un cabaleresco y capacitado rival y porque siendo (según públicos comentarios) el Fiat más veloz, él podía darnos la medida de nuestras fuerzas; medida que no pudo dárse en San Pedro por su abandono a metros de la largada, ni en Concordia, por no haber participado.

La preocupación de nuestro distinguido colega Automóviles Alvear por poner su máquina en condiciones honrosas el día de la carrera señalaba, a las claras, la seriedad con que afrontaba su responsabilidad; el respeto por sus adversarios y, en especial, por el señor Maneglia y el Dr. Carranza (este último nuestro representante) que habían señalado en la víspera no sólo las mejores marcas en la clasificación, sino marcas de verdadero valor. Cuando minutos antes de largarse la prueba el señor Albor Domínguez nos dijo que el señor Arana no correría pues el largar último le crearía problemas de paso, especialmente en el mixto, y la cantidad de competidores, el señor Sergi le insistió en que si lo hiciera, pues sabía que la velocidad de esa máquina y la pericia del señor Fernando Arana le permitirían cumplir destacado papel. Los hechos demostraron que no estaba desahogado.

El señor Sergi tuvo el honor de ser el largador de la prueba, y, en primera línea, partía una máquina de nuestra firma. Se tomó el trabajo y la preocupación de advertir a todos los corredores, menos a los señores Carranza y Saccomano, de manera largaría, de forma tal que ningún hecho empañara el brillo de la fiesta.

Es evidente que nos hubiera agradado el halago del triunfo. Por él se sufre y se lucha. Pero perder por ocho décimos de segundo frente a una máquina y piloto de la calidad de la triunfadora constituye para nosotros un alto honor y nos convence que hemos avanzado mucho en poco tiempo.

Por otra parte, son las derrotas las que estimulan a seguir perfeccionándose, para lograr con honor los éxitos que todos ambicionamos.

Al decir usted que entre Alvear y Sergi hay mucha "pica" nos ha creado un grave problema, pues como no nos conoce, nos obliga a pensar que esta pueda existir sin que nos hayamos percatado, a pesar de suponer que sus declaraciones deben molestar a nuestro colega tanto como a nosotros.

Y al decir que "ellos deben querer morirse porque organizaron la carrera y nosotros les ganamos a todos sus autos", pareciera que usted quisiera sentir el principio de que la carrera la gana siempre "el caballo del comisario" y eso no honra ni a la Asociación Argentina de Automóviles Sport ni a nosotros, ni a Automóviles Alvear ni a usted mismo. En lo que concierne a "todos" sus autos hay un error pues el señor Saccomano abandonó en la 2ª vuelta por rotura de llanta delantera izquierda.

Nuestro esfuerzo merecía de su parte más respeto. Habíamos promovido con una inversión de centenares de miles de pesos una carrera de Turismo Mejorado que fue una de las más brillantes realizadas. Por la organización, por la afluencia de público, por

la cantidad de inscriptos, por la calidad de máquinas y pilotos y por el espectáculo aparte que brindaron los señores Maneglia, Arana y Carranza, luchando por alcanzar el mismo objetivo.

Cada triunfo de Fiat, sea por vía de Marin, de Reutermarkt, de Rodríguez Canedo, de "Don Segundo Sombra", de Arana, de Pedelaborde, mereció de nuestra parte notas y telegramas de felicitación y destacados y costosos avisos en los medios de difusión y fue, precisamente Automóviles Alvear, el destinatario directo de la mayor cantidad de esos mensajes, por ser quien señaló la ruta y quien cosechó, para la familia Fiat, los mejores laureles.

Hemos querido ser muy amplios en nuestra nota para que usted viera los conocimientos de sus declaraciones en un domingo sin Chevrolet. Nosotros, frente a su propia derrota, jamás nos hubiéramos atrevido a usar tono de mofa.

Si alguna vez resuelve hacer una visita a nuestros talleres —donde será bien recibido— encontrará a un grupo joven y amistoso, de overol azul, que trabaja en la preparación de otros motores, en el animación, para que otros hombres sigan luchando con honorado en busca de laureles, como lo hace usted, valientemente, en todas las pistas.

Esta carta dentro de cuarenta y ocho horas será dada a la prensa, que es el medio por el cual se difundieron las declaraciones que se originan, y en la fecha nuestro colega Automóviles Alvear, para su debido conocimiento.

Saludamos a usted cordialmente,

p/Antonio J. Sergi S.A.C.I.I.A.
Héctor Elmer Santantonin
Presidente

VELOCIDAD MÁXIMA

¿Cuál es la velocidad máxima del Ford Falcon Futura, Valiant, Chevrolet y Rambler Tornado Jet?

Guillermo Pérez
Calle 62 N° 2661
Necochea (Pcia. de Bs. As.)

Las velocidades máximas de los coches que usted indica, según los "road-test" realizados por AUTOMUNDO, son los siguientes:
Futura: 142 km/h; Chevrolet Súper: 152.400 km/h; Rambler Tornado Jet: 164 km/h; del Valiant aún no hemos tenido oportunidad de comprobarlos.

ESTUDIO, TRABAJO Y OTRAS YERBAS ...

Soy de Juan B. Alberdi. Estudio en la Escuela Agrotécnica Salesiana de Ferré. Mi padre es mecánico. Estudiar y trabajar no me gusta, pero, conocer datos técnicos y discutir sobre algunos temas, principalmente sobre automovilismo, es mi pasión. Soy hincha empedernido del Chevrolet y de Jorge Cupeiro, desde el primer momento en que salió el "Rompecoches", como lo llamaban los que sabían poco y nada. Albo también me gusta Johnny Perkins, ya que es de Alberdi y somos amigos. Me gusta como piloto, pero no las performances de su coche. Para informarme acerca de algunos datos técnicos me dirijo a AUTOMUNDO, la revista del momento.

¿Qué velocidad tope tiene, siendo nuevo y ya asentado, el Chevrolet Súper? ¿Es cierto que la G. M. va a sacar un motor de 144 HP para competir con el F100?

¿Qué cilindrada y qué velocidad máxima tiene el Valiant GT?

¿El motor Tornado está dentro de las leyes del TC actual? Si no está, ¿por qué?

Roberto P. Batisteza
H. Yrigoyen 131
Juan B. Alberdi (Bs. As.)

Ante todo, no se imagina cuánto lamentamos su confesión de que estudiar y trabajar no le gusta, sobre todo porque sabemos que es usted un hombre joven y apasionado por el automovilismo. En materia de "fierros", humana, no hay camino mejor y más seguro: estudio y trabajo. Y es también el que más satisfacciones brinda.

1) Lo hemos respondido en oportunidad del "road-test" publicado en AUTOMUNDO N° 24, página 6 y siguientes.

2) No es exacto. El motor del Chevrolet Súper 65 puede llegar al usuario común con 150 HP con sólo aumentarle la relación de compresión teórica al índice que el mismo motor tiene en su país de origen (8,5:1).

3) El Valiant GT tiene 3,687 litros de cilindrada. Se dijo que la velocidad máxima de este automóvil era de 180 km/h aproximadamente, pero de acuerdo con los datos suministrados por la fábrica sobre las modificaciones introducidas en este motor para transformarlo en el GT, nuestro departamento técnico considera poco probable esa máxima.

4) Conforme a la letra del Reglamento actual, no lo está. Pero es preciso señalar que oportunamente se laben un acta, debidamente aprobada, mediante la cual se admitió en las competencias de TC los motores de fabricación nacional con árbol de levas a la cabeza (prohibidos en el Reglamento). Esta modificación permitiría entonces competir a los Tornado Jet.

JUAN GALVEZ



... leyendo "Correo del lector" se que complacen quedara por escrito de sus lectores. Pudieramos enterarme de la campaña automovilística del malogrado Juan Galvez. En que año comenzó a correr, la cantidad de carreras que ganó, con qué modelo de coche comenzó a correr y día y año de su muerte.

Juan C. Pellegrino
Leyria 245, Azul (Bs. Aires)

Debutó el 13 de diciembre de 1941 en las Mill Millas del Avellaneda Automóvil Club. Conquistó 53 victorias, todas ellas en la categoría Turismo de Carretera. Siempre actuó, mientras lo

hizo en esa categoría, con máquinas Ford V8. En sus breves incursiones en pista lo hizo en cambio con otras marcas. Perdió la vida actuando en la Vuelta de Olavarría disputada el 31 de marzo de 1963.

MOTORES DE AVIACION

Desearía saber si hubo en nuestro país coches de carrera armados con motores de aviación. En caso afirmativo, quiénes fueron sus constructores y qué competencia ganaron.

Ariel Rodríguez
11 N° 315
Mercedes (Bs. As.)

Muchos fueron los coches de carrera que se construyeron en el país usando motores de aviación pero sólo uno alcanzó la satisfacción de la victoria. Fue un Curtiss de 90 HP que el piloto norteamericano Lawrence Leon vendiera en 1922 a Ermanno Bianchiardi quien, en colaboración con Miguel Barra construyó una máquina, bautizada por conveniencias comerciales con el nombre de Chandler, que era una marca de automóviles, hoy desparecida, pero que entonces tenía cierto prestigio; bueno es señalar que Bianchiardi era su representante. Con ese coche ganó dos carreras y luego lo vendió a Juan A. Malcom quien no sólo repitió las victorias sino que lo mantuvo invicto pese a intervenir en las más importantes carreras de circuitos.

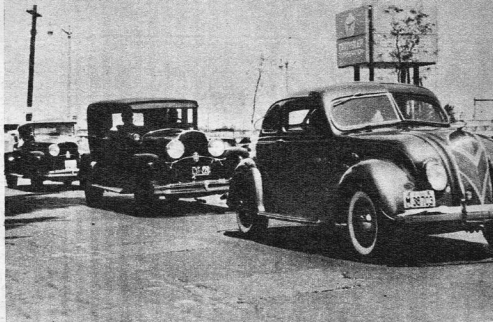
Siguiendo un orden en cuanto a capacidad técnica se refiere anotamos en un mismo plano, como opinión personal, a las realizaciones de C. Castaño y A. Scandroglio; el primero trabajó con la base de un Spa de presurizados 200 HP con 16 litros de cilindrada que al comando de Ballestretti tuvo buen desempeño en las 500 Millas Argentinas disputadas en 1925, pero al año siguiente sufrió un pequeño accidente en la competencia de Esperanza. Scandroglio construyó con motor Caproni un "algo" desconcertante con el que alcanzó sin embargo a clasificarse quinto en la clásica rafaína de 1948. En la edición inmediata ganó la prueba de clasificación, pero perdió la vida poco después en un accidente atribuible al escaso equilibrio funcional de "eso" que fue el auto más grande e inarmónico que jamás conocieramos.

Carlos Norni hizo una vez, hace de ello un largo cuarto de siglo, un automóvil con la finalidad de establecer marcas de velocidad absoluta en kilómetro lanzado, pero el Rolls Royce de aviación que se escondía bajo el capot se resistió siempre a mostrar la nobleza de sus antecesoras, por lo que la realización merced más bien el calificativo de proyecto.

La última que conocimos con esas características fue "La Criolla" que Ernesto Bóssola realizó también con pretensiones de establecer un récord de velocidad. Salio a probarla el 30 de abril de 1932 en la recta de San Miguel a Pilar. Volcó y perdió la vida. El motor era un Farman de 6.800 cc que a 3.200 vueltas producía, de origen, 180 caballos de fuerza.

Lamentamos no poder satisfacer toda la inquietud investigadora que se desprende de las otras preguntas que nos formula, porque como son ellas de carácter estadístico nos obligaría a ocupar un espacio que tenemos dosificado para otros lectores.

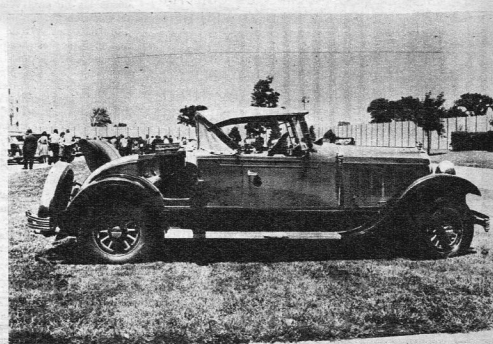
RALLY DE VETERANOS



EL Club de Coleccionistas de Automóviles Chrysler se cuenta entre las decenas de clubes estadounidenses que se consagran a la restauración de automóviles antiguos, especialmente los de la época clásica. Esta entidad agrupa más de 500 miembros, repartidos en los estados de Nueva Inglaterra y del Medio Oeste, que poseen modelos Maxwell, Chalmers, Plymouth, Dodge, De Soto, Chrysler e Imperial, construidos entre 1914 y 1942.

Treinta de ellos organizaron recientemente un rally hasta Detroit, Michigan, donde se encuentra el Centro de Proyectos de la Chrysler Corporation. Los participantes vinieron desde estados muy alejados de esta ciudad, tales como Connecticut, Nueva York, Pennsylvania, Ohio, Wisconsin, Illinois e Indiana.

La ilustración superior muestra la entrada de la caravana al Centro de Proyectos. La encabeza un De Soto Air Flow 1936, seguido por un Imperial '80' de 1929, un Roadster Chrysler 1928 y un cupé sport Chrysler '6' de 1931.



Un Chrysler Imperial "80" de 1928, con una carrocería diseñada y construida por Locke & Co., figuró entre los modelos presentados. Este Imperial, que posee una puerca lateral en la parte trasera de la carrocería para permitir el acceso al asiento de atrás, es un modelo único que pertenece a Norman E. Borden, de Wapping, Connecticut.

CÓMO HEMOS LLEGADO AL GIULIA TZ 2

por ELIO ZAGATO

ELIO ZAGATO ES UNA PERSONALIDAD MULTIPLE EN EL MUNDO AUTOMOVILISTICO: ADEMÁS DE COMPAR-TIR, CCN SU PADRE UGO Y SU HER-MANO GIANNI, LA RESPONSABILIDAD DE LA DIRECCIÓN DE LA CARROCERÍA ZAGATO, HA SIDO UN NOTABLE CORREDOR, UN PROYECTISTA INTELIGENTE Y, EN LOS ÚLTIMOS TIEMPOS, SE HA REVELADO TAMBIÉN COMO PERIODISTA. PRECISAMENTE POR SU EXPERIENCIA DE CONDUCTOR, POR SU CONOCIMIENTO DEL MUNDO AUTOMOVILISTICO, MUCHOS ENTREVISTAN A ELIO ZAGATO O, DIRECTAMENTE, LE PIDEN QUE LES ESCRIBA ALGÚN ARTÍCULO. ELIO LO HACE CON GRAN CONOCIMIENTO Y CON LA HABILIDAD Y FRESCURA DE UN CRONISTA PROFESIONAL. AQUÍ TRASCRIBIMOS SU NOTA SOBRE EL NACIMIENTO DEL "GIULIA TZ 2", SEGUNDA VERSION DEL "GT" DEL PORTELLO.



El frontal del "Giulia TZ2" es perfiladísimo, con los faros hechos de plexiglas; éste es un ejemplar que participó en las "24 Horas" de Le Mans.

Pocos Gran Turismo han dado tanto que hablar como el "Giulia TZ" de la Alfa Romeo. A mi entender, esto se debe a las fantásticas prestaciones obtenidas en 1964, más que nada, a su gran capacidad de adaptación a las carreras más diversas, desde las de pura velocidad, en pista, hasta las de resistencia, pasando por los grandes rallies internacionales. Y todo ello se ha conseguido con una mecánica estrictamente de serie, derivada de un auto convencional, o sea del "Giulia TI". Por otra parte, esa era, precisamente, la intención de los dirigentes del Portello, que con el "Giulia TZ" querían probar y estudiar todo lo que podía dar de sí la mecánica del "Giulia". Por tal motivo, se quiso mantener la clásica disposición de los órganos mecánicos de la berlina, para realizar un Gran Turismo de serie que mantuviera no solamente el nombre y la cilindrada de la berlina, sino también su "sustancia".

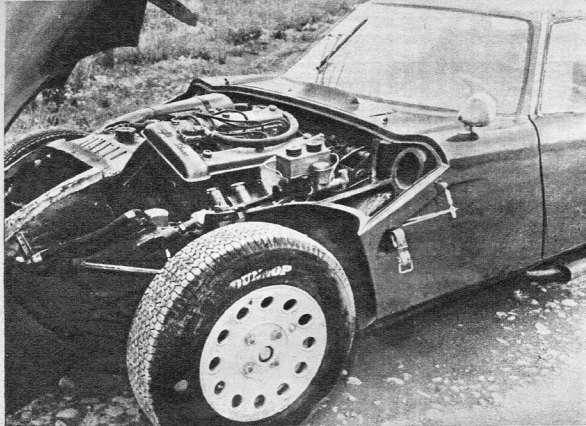
Concebido así, el "Giulia TZ" de Alfa Romeo no ha defraudado las esperanzas de los técnicos de la Casa del Portello y, naturalmente, tampoco las de la Carrocera Zagato que ha colaborado estrechamente con la Alfa para darle los últimos toques al auto.

El "Giulia TZ 2", Gran Turismo, motivo de esta nota, debe, según mi opinión, ser considerado como la evolución natural de "TZ". E insisto en lo de "natural" porque era lógico que, en determinado momento, se estudiara una carrocería más moderna que la precedente, proyectada en el lejano 1959, y que se la dotara de lo necesario para cumplir con sus funciones de verdadero Gran Turismo. O sea, capaz de ser utilizada tanto en las competiciones como en las carreteras, para el transporte y para recorridos largos. Además, los nunca muy criticados reglamentos deportivos, le han dado a los constructores la posibilidad de hacer, por

medio de variantes, modificaciones, etc., autos para el "Gran Turismo de competición", que se adaptan mal al empleo en carretera pero que, sobre todo, no tienen ningún punto en común (o los tienen escasamente) con la producción de serie.

• El "TZ 2"

Por lo tanto, aun disponiendo de una máquina óptima como el "Giulia TZ", la Alfa Romeo no habría podido hacer frente a la formidable competencia, con probabilidades de éxito, y por eso razón nos dedicamos a realizar un nuevo "TZ", denominado "TZ 2", que (como lo demuestran los "1.000 km de Monza") ha dado ya pruebas de sus grandes posibilidades. No obstante, todo eso no debe hacer pensar que el "TZ 2" es un auto completamente distinto del "TZ". Por ejemplo, en lo relativo a los órganos mecánicos se han modificado solamente las suspensiones y se ha dotado al motor de un doble encendido para que pudiera proporcionar mayor potencia. Además, por su parte, la Alfa Romeo ha bajado en doce centímetros el puesto de guía, desviando los tubos de escape, lo que ha permitido hacer una carrocería más baja y aerodinámica. de líneas mucho más modernas y, al mismo tiempo, más funcionales, con una sección maestra inferior, mayor penetración aerodinámica, y más visibilidad para el piloto. Paralelamente, en el campo de las prestaciones, se ha obtenido un peso inferior, que, unido a la mayor potencia, ha mejorado mucho el coeficiente peso/potencia. Con eso no queremos desorientar al profano haciéndole creer que la línea de la carrocería de un



El potentísimo cuatro cilindros "Giulia" con doble encendido, está montado adelante; nótese también las ruedas especiales autoventilantes, de aleación ligera.



El "Giulia TZ2" presenta la cola trunca para facilitar el desplazamiento del aire a altas velocidades. El frontal se levanta completamente por delante.

auto de carrera puede diseñarse exclusivamente en el tablero, pasándola luego a los autos de producción en serie. Por el contrario, para construir una carrocería funcional, junto con los técnicos de la Alfa Romeo hemos tenido que hacer pruebas en la carretera, sobre todo en la parte del perfil aerodinámico, en su empleo en altas velocidades, donde una "línea", una "forma" mal diseñada puede disminuir grandemente o hasta comprometer la estabilidad de un auto. Por ejemplo, para el frontal (que, como se sabe, está hecho de una sola pieza, facilitando el acceso al motor) se probaron diversas formas, hasta encontrar la que se adaptaba de mejor modo al resto de la carrocería. Así se ha obtenido un Gran Turismo de línea muy actual, pero al mismo tiempo compacto, con notables superficies de vidrio, una accesibilidad y un gran confort, ya sea para el conductor, como para el pasajero.

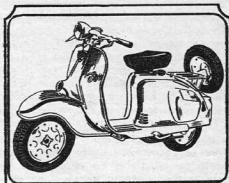
Finalmente, una vez perfeccionado el prototipo definitivo, se procedió a la realización plástica de la carrocería misma, lo que llevó a una reducción posterior del peso, del orden de los 30 kilos, y a un mejoramiento de la aislación acústica.

En el plano práctico, para dar una idea de los resultados conseguidos, diré que con la máxima potencia instalada en el "TZ" se ha alcanzado con el "TZ2", una velocidad máxima superior en 9 km, "velocidad" que luego tuvo un aumento gracias a la mayor potencia desarrollada por el motor de doble encendido.

Por esta razón, los "TZ2" que corren no presentan las terminaciones interiores que poseerá el "TZ2" en el caso de que se emprenda su producción en serie. Y sería conveniente, porque los reglamentos deportivos que entrarán en vigor en 1965 prevén dos categorías de Gran Turismo, una condicionada por una producción de 500 ejemplares

anuales, y la otra de sólo 50 unidades. Con la primera se querría volver a los verdaderos y reales autos de Gran Turismo, con el peligro, no obstante, de que los compromisos de siempre permitan falsear los reglamentos de tal modo que volvamos al punto de partida. Pero, aparte de unas pocas consideraciones pesimistas, si la Alfa Romeo decide emprender la producción regular del "Giulia TZ2", vendiéndolo a un precio accesible a un buen número de clientes, se dispondría de un "Gran Turismo" en el verdadero sentido de la palabra, adaptándolo a cumplir una doble función: la del empleo normal por parte de los apasionados del volante y de la "buena mecánica", y la de las carreras propiamente dichas. Porque, en mi opinión, el "Giulia TZ2" se presta bien a las dos soluciones, precisamente porque al proyectarlo se tuvieron presentes esos dos puntos. Y eso explica también el hecho de que se hayan proyectado dos versiones, la de uso "turístico", con un peso de 650 kg, y una velocidad máxima de 225 km/h, y la de "carreras", que pesa sólo 620 kilos y alcanza una velocidad superior a los 250 km/h.

Termino la nota afirmando y puntualizando que los resultados obtenidos se basan en el aprovechamiento de la perfeccionada mecánica de serie. Y que, gracias a las experiencias debidas a las pruebas y contrapruebas, se ha llegado a obtener el "óptimo" rendimiento (si no es demasiada presunción) puesto que el piloto de un "Giulia TZ2", se encuentra en las mejores condiciones para aprovechar todas las prestaciones presentes ya (aunque en menor medida) en el "Giulia TZ2", que hacen de su sucesor un auto maravilloso. ¡Y un auto del que estamos muy orgullosos en la Carrocería Zagato!



ISO 0 Km. NUEVO MODELO

Estilo • Fortaleza • Duración
Rendimiento • Velocidad

Repuestos Puch 150 c.c.

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO EN LA ARGENTINA
RONDINONI, BERRETA Y CIA.
Av. Maipú 890, Vicente López
(C'cia. Bs. Aires)

ENVÍOS AL INTERIOR

SI CAMBIA AROS... ¡QUE SEAN!



LA CASA DE LAS
BUJIAS

CHAMPION AUTO-LITE
HASTINGS K-L-G
BOSCH A. C. LODGE

WALTER GOICOECHEA
MONTEVIDEO 423 T. E. 40.32.97.3372

INDIANAPOLIS



Una bomba eléctrica para refina o gasoil...
Una firma responsable que la distribuye...

RONCHETTI, RAZZETTI y Cia. S.A.
Av. Corrientes 364 Rosario
Viamonte 1574 - Buenos Aires
Liberidad 255 Córdoba
San Lorenzo 1031 Tucumán

HANSA 1100

línea completa de

REPUESTOS

ORIGINALES DE FABRICA

SERVICE NOEL GIRELLI

BILLINGHURST 2259

82-3643

SALÓN DE FRANCFORT

MAYOR CILINDRADA Y POTENCIA DISTINGUEN A LA LÍNEA QUE PRESENTÓ MERCEDES BENZ

Decididamente, todos los constructores alemanes parecen responder a una misma consigna: un aumento general de las cilindradas. Tal es lo que vimos en los stands del salón de Francfort. Ya antes del verano, conocimos al nuevo cupé BMW 2.000 y, en la misma ocasión, nos fue revelado que su motor 2 litros aparecería debajo del capot de la berlina, en el salón de Francfort. Luego, seguidos de la Volkswagen y de sus modelos 1.300 y 1.600 TL, que se encuentran ya en producción. Ahora es la Daimler Benz quien nos revela su programa, que se encuentra también bajo el signo del aumento de cilindradas. En el caso de Mercedes, este rejuvenecimiento de su línea es de grandes proporciones, ya que afecta a toda la producción de la marca, incluso a los modelos especiales producidos en el departamento ad hoc de Sindelfinger. En efecto, de los doce automóviles que integraban, hasta el presente, la gama de la Daimler Benz, sólo el 600, en sus dos versiones, Normal y Pullman, se mantuvo invariable. En lo que respecta a los otros miembros de la familia Mercedes, su número se vio incrementado por dos unidades suplementarias, entre las cuales se cuenta la nueva berlina 250. El carácter de esta creación hace que no se la pueda considerar como "un auto más". Tanto por sus extraordinarias performances como por su nueva carrocería, de diseño liviano aunque de dimensiones imponentes, la 250 determina una escisión neta en una línea dedicada, por un lado, a la producción de automóviles de gran categoría y, por otro, a vehículos de uso corriente.

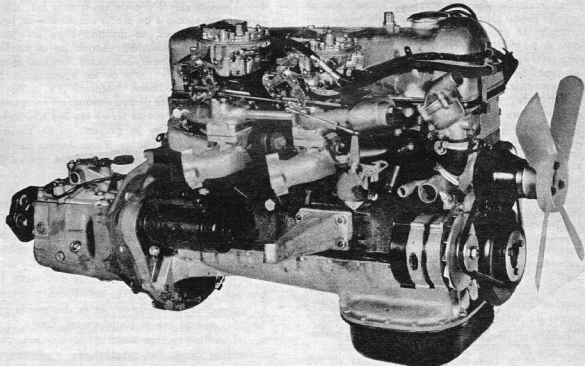
Siguiendo la escuela del EX-220

Desde 1961, la Daimler Benz racionalizó su producción, extendiendo su gama en el límite inferior, haciendo uso del casco estilo-220. Con los nuevos 200, 200 D, 230 y 230 S, la Mercedes ha conservado la misma línea de conducta seguida hasta el presente, manteniendo incluso el aspecto exterior. Los modelos 230, de seis cilindros, se siguen distinguiendo por sus grupos ópticos que comprenden las luces altas y bajas, los faros antiniebla y los indicadores de giro, mientras que los cuatro cilindros 200 y 200 D están provistos de unidades corrientes. Con respecto a los modelos anteriores, las carrocerías sufrieron una cierta evolución. Exteriormente se los reconocerá por un nuevo diseño de la cola y, a los cuatro cilindros, por la adopción de tomas de aire laterales en los montantes traseros del techo. En el interior, los asientos se caracterizan por una forma más envolvente, el piso se ha bajado dos centímetros en el compartimiento trasero, y en los tres primeros modelos mencionados se ha mantenido la distancia entre ejes corta, de 270 cm, que constituyó hasta el presente una característica particular de la serie 190.

El 200 reemplaza al viejo 190

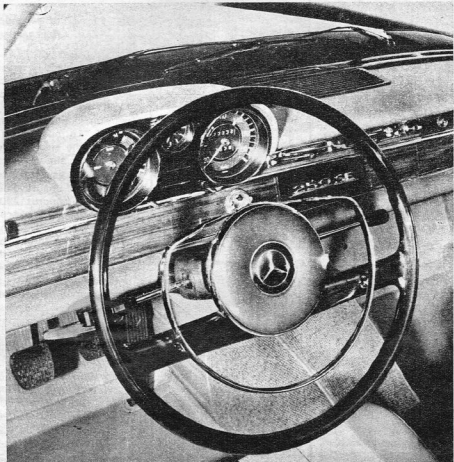
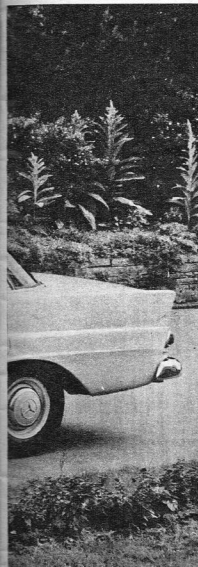
El auto está aún equipado con el famoso cuatro cilindros en línea, con un único árbol de levas a la cabeza, pero esta vez su "temperamento" se ve favorecido por la adopción de cinco bancadas en el cigüeñal. Mediante un aumento de 2 mm en el diámetro de los cilindros, las cotas del motor fueron llevadas a 87 mm para el diámetro y a 83,6 mm para la carrera, elevándose así la cilindrada total de 1.897 a 1.988 cc. La relación de compresión pasó de 8,7 a 9:1 y el carburador original fue reemplazado por uno de doble cuerpo, siempre invertido, pero con una mayor garganta de paso (un Solex 38-PDSJ). Gracias a esto, el Mercedes 200 dispone de 107 HP (SAE) —un 20 por ciento más que antes— a un régimen que pasó de 5.200 a 5.400 rpm. Su cupla máxima alcanza, ahora, los 16,9 kgm (SAE) para un régimen que aumentó de 2.700 a 3.600 rpm.

Al igual que todos los integrantes de la gama inferior Mercedes, el 200 está equipado con un alternador. La transmisión se efectúa mediante un eje cardán, seccionado en tres partes, y, a pedido especial, la suspensión trasera puede ser completada con un nuevo resorte compensador hidro-



Este es el potente motor de seis cilindros con dos carburadores y dinamo trifásica que equipa al 230 S.

El 190 se transformó en un 200 – La gama de los 220 se ramificó: el primer grupo comprende una serie inédita, la 250, con un modelo de altas performances; el segundo, la serie 230, mantiene una línea ya conocida – La berlina 300 SE apareció en versiones estándar.



Tablero de moderno diseño del Mercedes 250 SE.

El 200 reemplazará al 190 en su categoría de modelo económico.

Mercedes 250 S/SE, la máxima novedad de la línea en el salón de Francfort.



neumático. Su peso, en orden de marcha, sufrió un aumento de 25 kgm (1.275 kgm) pero, en compensación, el constructor anuncia aceleraciones más brillantes y una velocidad máxima que pasó de 146,5 a 160 km/h.

El 200 D también con cinco bancadas

Esta es la única novedad que aparece en la berlina 200 Diésel, pero, gracias a ella, la silenciosidad de marcha aumentó notablemente. Fuera de esto, la 200 D conserva las características del 190 D de antaño, que, como se recordará, tenía las mismas medidas que la versión homónima alimentada a nafta.

El 230 a 170 km/h

Fue también, gracias a un aumento de diámetro de dos milímetros, que el famoso seis cilindros 220 subió al "escalón 230". Contrariamente a lo que ocurría con la serie anterior, el nuevo motor se realiza sólo en dos versiones (la inyección fue abandonada), pero ya en la más simple de ellas, que sustituye al motor 220, recibió dos carburadores de gran sección (iguales a los que equipan el motor 200), que aumentaron su potencia de 105 a 118 HP (SAE) para un régimen que subió de 5.000 a 5.400 rpm. Para el menos noble de sus seis cilindros, la Daimler-Benz garantiza una notable velocidad máxima de 170 km/h. También, la cupla máxima se vio beneficiada pasando de 18,4 a 19 kgm SAE, para un régimen que aumentó de 3.300 a 3.800 rpm bajo el efecto de un ligero aumento de la relación de compresión (de 8,7 a 9,1).

En la berlina 230 S, la alimentación fue confiada esta vez a dos carburadores doble cuerpo (como en el viejo 220 S) y con una potencia de 135 HP SAE, a 5.600 rpm (contra los 124 HP a 5.200 rpm del 220 S), el modelo alcanza una velocidad máxima de 175 km/h, lo que representa un incremento de más de 10 km/h. Dentro de la gama de los utilitarios Mercedes, el 230 S es el único que cuenta, en su versión de serie, con el resorte compensador hidroneumático, sin duda, porque, debido a su distancia entre ejes, mayor de 275 cm, el auto acusa un peso superior de 45 kg (1.350 kg en orden de marcha) que el de su hermano gemelo. Tanto para los 200 como para los 230, la Daimler ofrece, opcionalmente, su caja automática y su servo-dirección a bolillas recirculantes.

El nuevo Mercedes 250 S

Dentro de la gama de sus modelos de altas performances y jerarquía, los técnicos de la Mercedes se remitieron una vez más a la impercedera escuela del 220, remodelándolo, según los gustos actuales y las exigencias más severas. El Mercedes 250 S fue, así, diseñado según el estilo más agresivo de las cupés 220 y 300. Su habitabilidad fue generosamente rediseñada a pesar de que el entreje conservó el valor de 275 cm, que caracterizaba al casco 220 (esta uniformidad en las medidas permite conservar invariable la infraestructura de casco) y, en conjunto, el modelo es apenas más voluminoso, ya que su largo y su ancho aumentaron en sólo 2,5 y 4,5 cm, respectivamente. La altura se redujo en 6 cm, a pesar de que el diámetro de las llantas (14 pulgadas) aumentó en una pulgada.

Sobre la base de su nueva berlina 250 S, la Daimler-Benz extendió su programa "de élite" a cuatro unidades suplementarias: el 250 SE, el 300 SE/b y el 300 SEL (con un entreje de 285 cm), que presentan todas la misma carrocería, y el 250 SE cupé y cabrióle, que es el único que recibe (opcionalmente) el motor 250 SE, conservando las carrocerías especiales que ya conocemos. En el casco de la nueva berlina 250, la disposición de todos los órganos mecánicos repite el esquema del 220. Las suspensiones, en particular conservan sus características, pero esta vez el resorte compensador hidroneumático forma parte del equipo de serie y la instalación de frenos está compuesta por cuatro discos con comando hidráulico.

UTILITARIOS

1966



La FORD Motor Company de Detroit acaba de anunciar la presentación de un nuevo y estilizado utilitario para el año próximo. Se trata del "Bronco", vehículo especialmente adaptado al uso rural y a la circulación por caminos escabrosos, pero que al mismo tiempo ofrece todas las comodidades y altas performances de un automóvil moderno.

Será presentado en tres versiones: una deportiva, sin puertas ni techo, una espaciosa rural y un utilitario deportivo.

La transmisión actúa sobre dos o cuatro ruedas opcionalmente. Los 105 HP de su potente motor lo hacen apto para desplazarse por caminos accidentados y para trepar pendientes pronunciadas.

Los directivos de la firma fabricante esperan lograr con este modelo un suceso similar al que siguió a la aparición del Ford Mustang.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DEL "BRONCO"

DIMENSIONES:

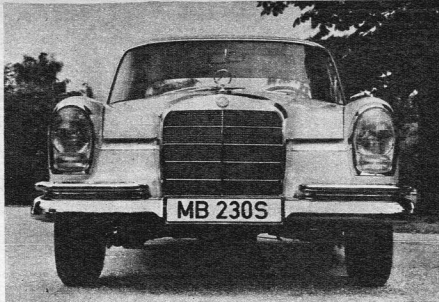
diámetro de giro: 10,25 m,
largo máximo: 3,86 m,
ancho máximo: 174,7 cm,
altura máxima: 174,7 cm,
trocha (delantera y trasera): 145,8 cm.

MOTOR:

cilindrada: 2.786 cc,
número de cilindros: 6,
potencia: 105 bhp a 4.400 rpm,
pendiente que puede trepar (suponiendo que las ruedas no patinan): 72 %.

NEUMÁTICOS: 7,35 x 15

10



La parte delantera del 230 S se caracteriza por sus grupos ópticos verticales.

Mercedes Benz

lico desdoblado y con regulador de presión. En este programa bien racionalizado, sólo el 300-SEL con entreje alargado constituye una variante personal, porque retoma en forma exclusiva la suspensión neumática con que contaba el antiguo 300 SE. La suspensión neumática Daimler Benz, también, ha sido aplicada al 300 en sus versiones especiales, sin modificar: cupé y cabrioleté.

En lo que respecta a los motores, la nueva serie 250 aportó una revolución notable. Con respecto a los sets cilindros 220 y 230, en efecto, el nuevo 250 recibió 7 bancadas de cigüeñal y si bien, por una parte, notamos que su cilindrada de 2.496 cc se obtuvo aumentando la carrera de 72,8 a 78,8 mm (el diámetro se mantuvo invariable con un valor de 82 mm), por otra parte, notamos igualmente que no se ha vaciado en acrecentar la relación de compresión y en ubicar la potencia máxima en un régimen de 5.600 rpm, es decir, 400 rpm más elevado que en el viejo 220 S. Fuera de esto y conforme a la política de la casa, las características de los motores son las siguientes:

motor 250 S: compresión 9 : 1.

Dos carburadores dobles invertidos;
146 HP SAE a 5.600 rpm (contra 124 HP a 5.200 rpm del ex-220 S);
21,75 kgm SAE a 4.200 rpm (contra 19,2 kgm a 3.700 rpm del ex-220 S);

motor 250 SE: compresión 9,3/1.

Inyección intermitente Bosch a baja presión, con bomba de 6 pistones, utilizada ya en el 230 SL
170 HP SAE a 5.600 rpm (contra 134 HP a 5.000 rpm en el ex-220 SE);
24 kgm SAE a 4.500 rpm (contra 21 kgm a 4.100 rpm en el 220 SE).

Estos dos motores están acoplados a una caja de cuatro velocidades (opcionalmente, con caja automática) con comando debajo del volante o en el piso (elección que se puede hacer en toda la gama de los Mercedes), y la transmisión final se distingue por una relación ligeramente más larga (3,92/1 en lugar de los 4,08/1 de la antigua serie 220). El constructor garantiza una velocidad máxima de 180 km/h para el 250 S y de 190 km/h para el 250 SE. Una performance del mismo orden se anuncia para el cupé y el cabrioleté 250 SE, pero, en su versión estándar, este modelo especial sigue estando equipado con el motor 220 SE, que limita sus performances a unos 170 km/h. Los dos motores de 2,5 litros están equipados con una dinamo trifásica, un radiador de aceite y un ventilador con acople hidráulico y reglaje termostático.

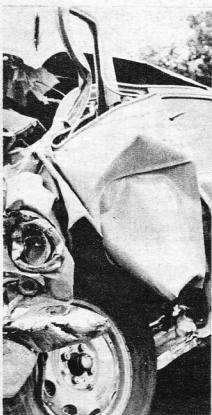
En lo que respecta al motor 300, de aleación liviana, éste ha conservado sus características (195 HP SAE a 5.500 rpm). Por sus imponentes recursos, se adapta a diferentes equipos especiales, disponibles a pedido, entre los cuales se cuentan una reducción final más larga (3,69/1 en lugar del puente de serie de 3,92/1) que permite superar los 200 km/h, un diferencial autoblocante, y una caja con comando manual de cinco marchas hacia adelante, que es una herencia directa de los Mercedes 300 "Rally-Ausführung". Siempre opcionalmente, la caja de 5 relaciones puede ser montada en el 300 SE en versión cupé y cabrioleté, así como en el 230 SL.

E. C.

Aspectos técnicos de la seguridad del automóvil

DISTINTOS TIPOS DE CHOQUE

Primera Parte



EL NUMERO impresionante de muertos y heridos, en los accidentes que se producen todos los días en nuestras calles, no puede menos que inducirnos a serias meditaciones. Las cifras son para preocupar a cualquiera y, el temor de ser víctima de un percance, no deja indiferente ni a los automovilistas más cuidadosos, o sea los que no intentan adelantarse desesperadamente a los demás, ni a los que atraviesan los cruces con las debidas precauciones. Esta preocupación está justificada porque, precisamente, son ellos las víctimas inocentes de la inconsciencia de los otros, o sea de los imprudentes.

A ellos hay que agregar los "recién-patentados", los inexpertos, cuya impericia les puede hacer perder el control del vehículo a la menor dificultad, sobre todo si se tiene en cuenta el caos que reina en nuestra circulación.

Si a estas causas se agregan las infinitas que pueden producir un accidente, aun tratándose del automovilista más prudente y observador de los reglamentos (basta un momento de distracción), nos preguntaremos qué hay que hacer para reducir el número de los accidentes y, sobre todo, para disminuir su gravedad.

Es cierto que la buena educación cívica y automovilística de los conductores, las carreteras buenas, la señalización adecuada y las leyes de tránsito convenientes, son requisitos indispensables para reducir el número y gravedad de los accidentes. Pero todo eso no basta. Necesitamos automóviles seguros.

Y es de eso que vamos a ocuparnos aquí. No obstante, dejaremos de lado la parte de la seguridad, relativa a la adherencia y al frenado de un automóvil, porque la experiencia nos demuestra que el mejor auto, en manos de un imprudente, se convierte en un arma peligrosísima. Vamos a ocuparnos, sin embargo, de cómo un auto "defiende" a sus ocupantes en un choque.

Prescindiendo, de todos los modos posibles, evitar el accidente —los modos que nuestra buena suerte o la experiencia nos puedan sugerir— vamos a ver que le ocurre al auto después del choque. Lo primero, es distinguir los diversos tipos de golpe que se pueden producir en el choque. Esto es necesario, porque todos ellos no son igualmente peligrosos, y porque cada uno de ellos tiene un efecto diferente sobre el auto.

EL CHOQUE

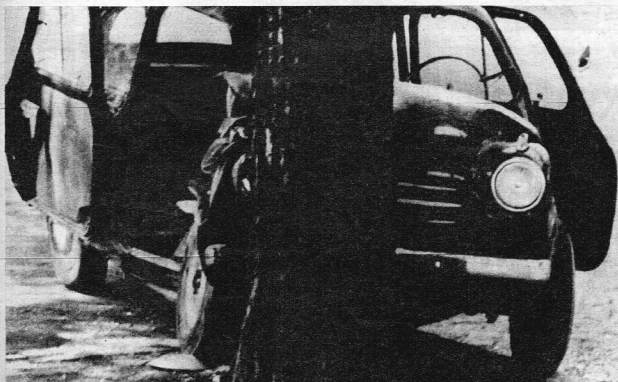
Los tipos de colisión más comunes son: frontal, contra un obstáculo fijo, desde atrás y el lateral. A estos tipos de accidentes hay que agregar el auto que capota, cosa que puede producirse igualmente por un choque, como por salirse de la carretera.

El más peligroso de todos esos choques es, sin duda, el choque frontal, como se comprenderá fácilmente. Dos vehículos que se encuentran de frente, viajan, en el momento del impacto, a una velocidad que es la suma de ambas velocidades. En una palabra, si un vehículo A viaja a una velocidad de 60 km/h y otro vehículo B lo hace a la de 40 km/h, un choque frontal equivale por ejemplo, a la velocidad cero del vehículo B, como si estuviera parado y el vehículo A viajara a 100 km/h.

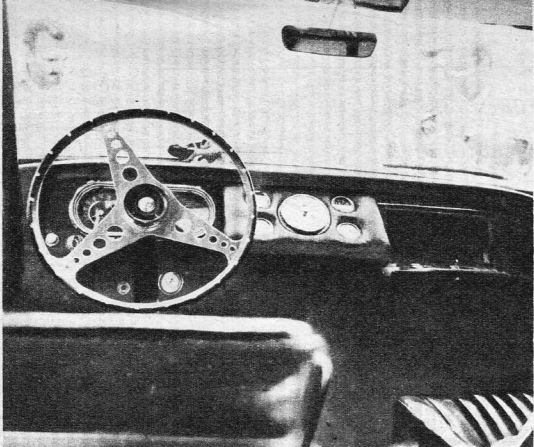
Otro choque bastante peligroso, y al que no se debe subestimar de ninguna manera, es el choque contra obstáculos fijos. Este, contra un árbol o un muro, puede ser en efecto, letal, aunque la velocidad del auto, anterior al impacto, sea relativamente baja. Por ejemplo, una velocidad de 40 km/h puede dar lugar a un accidente mortal. La razón de la peligrosidad de este golpe, aun a velocidades moderadas, no resulta tan aparente como en el caso anterior. Es una consecuencia del hecho de que el árbol o el muro permanecen fijos.

El "choque desde atrás", es peligroso, sobre todo, para los ocupantes del vehículo embestido a los que toma desprevénidos. La dinámica de este accidente es similar a la de los casos anteriores.

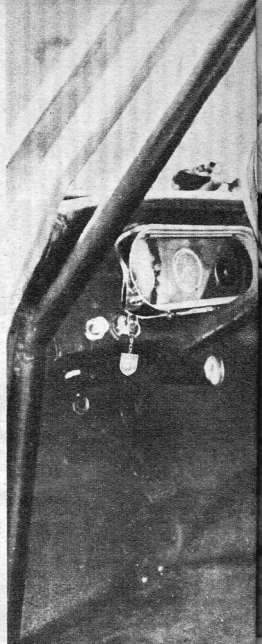
El choque lateral y el auto que capota son también peligrosos, porque existe la posibilidad de que se abran las portezuelas.



Un segundo ejemplo de tratamiento interior dentro de los "compactos". Se trata del Ford Falcon de equipo, que conduce habitualmente Rodolfo de Alzaga. Se aprecia el tacómetro eléctrico, ubicado directamente frente al puesto de conducción y el tablero de control, perfectamente dimensionado, facilita la realización del "punta y taco", tarea en la que "Rato" dicta cátedra, sobre todo en los tramos de montaña. ¿Recuerdan "Des Océanos"?



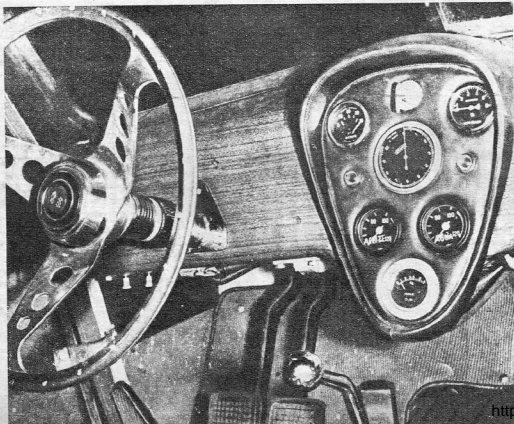
José Fruilán González fue quizá el primero en realizar todo el interior del habitáculo dentro de márgenes de prolijidad y estricta funcionalidad. Se puede apreciar la instalación original del tablero, la ubicación de la palanca de cambios de la caja de 4 marchas, la inclinación de las butacas y el tipo de volante de dirección que, por sus especiales características, cada día encuentra más aceptación en plaza.

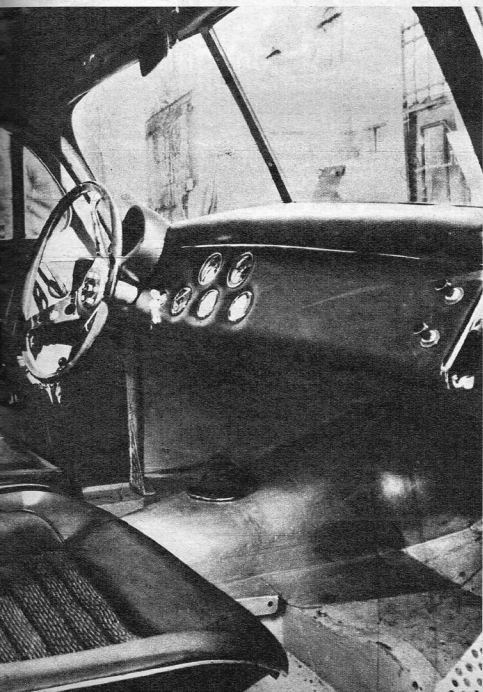
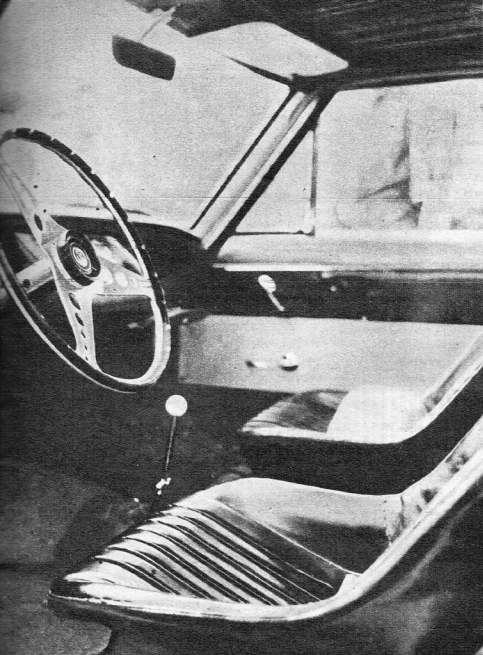


Teoría "Baufler". Volante de competición. Cuantavueltas proyectado del nivel del tablero. Este, acolchado y estrictamente funcional. El techo presenta muestras de embellecimiento, que también es protección, y las butacas se encuentran a la altura de cualquier comparación. El tapizado, aún faltante, otorgará al conjunto el acabado de que carece. La ilustración pertenece al auto de los hermanos Dante y Torcuato Emiliozzi; excelente trabajo de carrocería que fuera tratado por la necesidad de mantener medidas originales de la carrocería a la que perteneció el bastidor.



Un ejemplo de puerilidad interior lo dio el auto construido por Vicente Formisano, en la actualidad en manos del joven Grosso. El diseño optó por pedalera colgante, gran ángulo de inclinación del volante de dirección y agrupamiento del instrumental en un tablero de conformación "sui generis", en el que se destaca el tacómetro Jaeger, mecánico, inclinado para la mejor visualización de los registros de agua, los termómetros de agua y aceite, los manómetros de aceite —en libras por pulgada cuadrada y kilos por centímetro cuadrado— y un instrumento poco usado: el odómetro, que registra el volumen de circulación de agua por unidad de tiempo; algo exótico en TC.





TC...

La prolijidad llega al HABITÁCULO

SINONIMOS HUBO QUE DEJARON DE SERLO. ANTIBIOTICOS Y CABINAS. DOS VELOCIDADES: LA DEL AUTO Y LA DEL MOTOR. LOS QUE TOCAN "DE OIDO" DESAFINAN. LO FUNCIONAL TAMBIEN PUEDE SER AGRADABLE, CON EL AGREGADO DE SER MAS SEGURO. DONDE SE DEMUESTRA QUE LA SUCIEDAD NO ES AXIOMA, NI LA LIMPIEZA PRIVATIVA DE LA "OTRA" CATEGORIA. LA REALIDAD, EL CIELO Y LA MANO.

Los psiquiatras la usan en determinados "test". Se llama asociación de ideas. Algunos, a la palabra Napoleón responden... Waterloo. Otros, cognac. a la mención de EE. UU., unos, Washington, otros dólar. A la de automovilismo argentino, unos, turismo carretera, otros... bueno, otros necesitan media hora para explicarnos porque, si bien TC es la máxima expresión de nuestro automovilismo, no lo debería ser.

Pero la verdad es que lo es. Como también es verdad que no hace muchos años, y salvo contadísimas excepciones que todos recordamos, decir TC era sinónimo de improvisación, de soldadura autógena, de alambre y de grasa, como asimismo lo era de esfuerzo, de sacrificio y de espíritu pionero y deportivo. Claro que también era verdad que el lastimarse en la cabina, aunque fuera levemente, era un medio seguro para morir de septicemia.

Las cosas, salvo algunas excepciones que aún subsisten, han cambiado. La "finesse" que se afirmó en los motores, ha declarado la guerra a las líneas de carrocería funcionales y conquista, a pasos agigantados, el espacio vital: el habitáculo.

Los autos mejoran a lo largo de cada presentación. Son más veloces, más estables y, merece ser dicho, más lindos.

Por fuera y por dentro.

La historia comenzó por un "relojito" a quienes pocos brindaron suficiente atención. Se llama "tacómetro" y mide la velocidad del motor. Como siempre, hubo quienes creían saberlo todo. También, como siempre, no lo sabían. Preferirían seguir tocando "de oído" a estudiar la partitura. Comenzaron a desafinar. Hasta que poco a poco la masa orquestal los fue llevando a la realidad. Entonces se habló de rpm, de velocidad de pistón, de temperatura de aceite, de presión del sistema de alimentación... y nació el tablero de instrumental.

Luego llegó el ataque a la posición de manejo. Se crearon butacas anatómicas, se estudió la angulación del volante, se reubicó la pedalera. La conclusión fue obvia: lo funcional, además, debe ser cómodo, confortable, puede ser prolijo.

Se lo llevó a la práctica. A pesar de algunos comentarios acerca de la utilidad de lo superfluo, la tendencia creció y los hombres de TC fueron dejando de lado ciertas ramificaciones absurdas de un "machismo" que hizo leyenda.

TC se fue ubicando a tono con la época.

El proceso sigue en evolución. No se ha detenido. La inquietud subsiste y se manifiesta en todos los ítem, donde la prohibición reglamentaria no encareta las inquietudes y mata, antes de su florecimiento, las ideas.

Los compactos, a cuya detracción se unieron la generalidad de las voces, han demostrado su adaptabilidad a todo tipo de escenario. No hacía falta esperar la demostración para darles el espaldarazo. La técnica ya había demostrado la superioridad del autoportante sobre el bastidor tubular, semiespacial.

Ni hablamos de aquél, el de largueros.

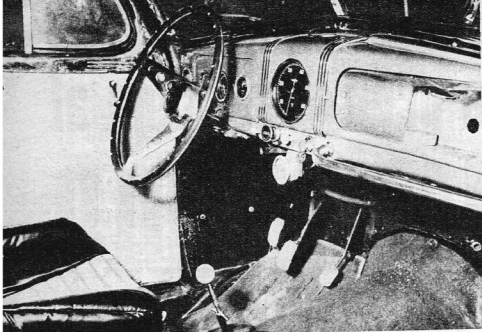
Pero en este, nuestro país, el de las paradojas, sucede que en 1965 se fabrican, para competir, bastidores que equiparon automóviles de serie en 1947.

Hace casi veinte años!

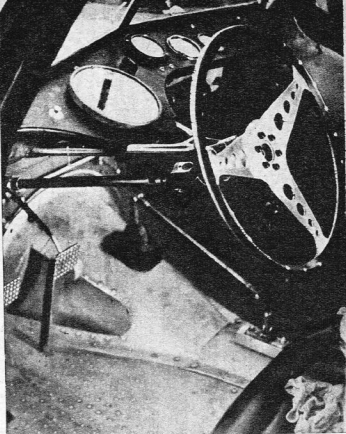
También se construyen a mano carrocerías respetando medidas que se dan de puntapiés con el resto del diseño.

Donde fue posible nutrir la realidad en la imaginación, la inventiva y el trabajo, vieron la luz plantas motrices que asombraron, por su rendimiento, hasta a las fábricas que las proyectaron.

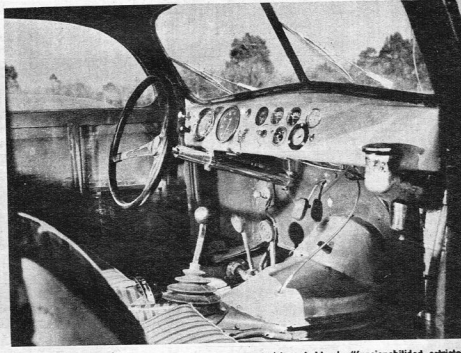
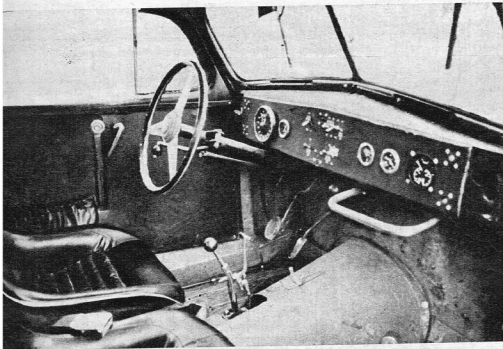
Pero aún no se cree en la solvencia técnica argentina para resolver un bastidor, para diseñar suspensiones, para crear carrocerías.



Libertad en la cabina. "Banse" la interpreta en un diseño avanzado: resuelve el problema de dirección mediante un inteligente juego de juntas universales y otorga función común al soporte, realizado en tubos de aleación ligera, de volante y tablero. El comando de la caja de velocidades encuentra ingeniosa solución por intermedio de un sistema de comando sencillo, pero eficaz. El conjunto, además de ciertos aspectos exteriores, otorga una impresión de brisa fresca, de aliento nuevo, de inquietud de crear. ¿Es acaso justo negarla en otros aspectos, esenciales, del auto?



Estrictamente funcional. Utilizando al máximo las posibilidades que brinda el tablero, se agrupa el instrumental en el auto de Rubén Bouz. La popular "Negrita" es uno de los capotantes de prolijidad y excoente terminación. El tapizado se encuentra presente. Los desneves entre pedales de freno y embrague se justifican en la personal modalidad del piloto. Aparecen las combinaciones de colores en el tapizado y se protegen los parantes de la jaula. Es lamentable que el auto deba mantener la misma visibilidad que cuando viajaba a 130 km/h, barranca abajo y viento a favor. Hoy lo hace a 200 km/h. Paradojos reglamentarios.



Donde la voluntad y la pericia de un hombre desocella sobre la adversidad y el dictamen de la Comisión Médica Municipal. Carlos Laeffel nos lo demuestra domingo tras domingo. El ingenio mecánico también logró superar la deficiencia física y los comandos manuales se visualizan perfectamente, acoplados a la palanca de cambios y al costado izquierdo del volante de dirección. Damos fe: en el nuevo auto que Laeffel espera, los "retinamientos" se encuentran a la orden del día. El popular "Bo Fritz" también.

Tradicional. Muy tradicional. Pero el tablero, completísimo, habla de "funcionabilidad estricta" en el auto de Angel Rienzi. La barra de dirección, totalmente montada sobre rulemanes y la sólida columna que agrega rigidez al conjunto, a la par del montaje de la peñolera, también realizada sobre cojinetes a bolilla, nos habla de la preocupación del constructor por las soluciones de avanzada. El volante de dirección, "competitivo", es sumamente elástico y se encuentra recubierto de una capa de goma sintética sobre ánima de acero.

Habrá de darle tiempo al tiempo.

Mientras tanto, quizá convenga ilustrarnos sobre la trayectoria individual de hombres como Carlo Abarth, Nuccio Bertone, Alejandro Di Tomaso, Carrol Shelby, Jim Hall, Dagrada, John Cooper, Ghia, Lamborghini, Brabham, Bruce McLaren y el ilustre desconocido, de muy modestos medios, hace diez años. Se llama Colin Chapman.

También se rieron y despreciaron su "funny little car" hasta que con él ganó el campeonato del mundo en Fórmula 1, reinó en Juniors y Fórmula 2, triunfó en Sport, deshizo la tradición en Indianapolis y su primera realización en TM fue denominada "auto del año": el Ford Cortina Lotus.

Mientras esperamos con fe, si bien sería injusto no felicitarnos por lo que ya avanzó TC, sería tonto suponer que hemos tocado el cielo con la mano.

...al
HABITÁCULO

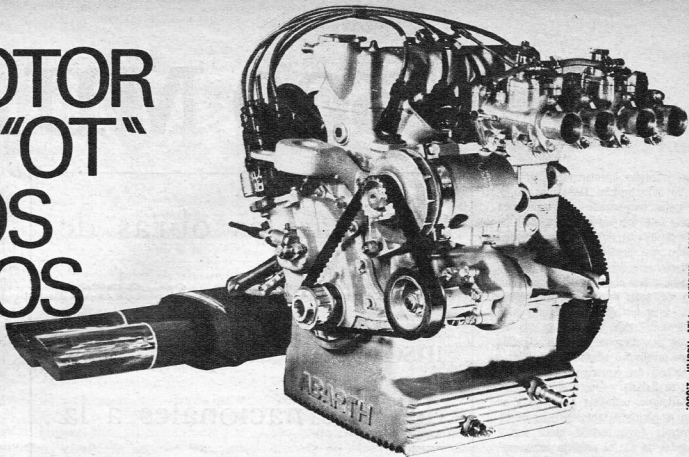
SOLAMENTE EN ALBERTO GÓMEZ

PEUGEOT AGS 404

UGARTECHE 3270

T. E. 72 - 1149 y 71 - 6858

EL MOTOR 1000 "OT" EN LOS NUEVOS "850"



Motor "Radiale" Fiat Abarth 1.000.

CON LA era de los Fiat 850, Carlo Abarth encará un rejuvenecimiento sistemático de todo su programa. Unos meses después de la aparición de la berlina, el especialista turinés presentó dos versiones especiales, denominadas OT 850 (OT por "Omologata Turismo"), que disponían, respectivamente, de 44 y 53 HP (DIN), frente a los 37 HP (DIN) del motor original. En ocasión del Salón de Turín, la berlina fue tratada en una versión OT 1.000 de 54 HP (DIN), cuya cilindrada de 582 cc se obtuvo con el mismo diámetro de 65 mm, pero con una carrera alargada de 63,5 a 74 mm. En este momento es el Coupé y el Spider que les ha llegado la hora de ser "abarthizados", y ambos modelos han sido equipados con el motor OT 1.000 que, para esta ocasión fue objeto de una ulterior modificación. Además de estas dos nuevas unidades, el Coupé se podrá obtener con un motor OTR 1.000, que utiliza el mismo block de cilindros, pero cuya nueva tapa de cilindros bisierifica de creación Abarth, le confiere al mismo tiempo un ruido típicamente deportivo y la excitante denominación de "Radiale".

Con respecto a los modelos originales, el Coupé y el Spider Fiat Abarth OT 1.000 no han sufrido ninguna modificación de estructura o de concepción y no llaman la atención más que por los recursos más generosos del motor 1.000 OT. Este último es ahora alimentado por un nuevo carburador Weber 30 DIC, y su potencia fue llevada a 62 HP (DIN) para un régimen que aumentó de 5.200 a 6.150 rpm.

La cupla máxima fue apenas aumentada —de 8 a 8,2 kgm (DIN)— pero no se dispone de ella hasta las 4.100 rpm, frente a las 3.500 rpm del motor OT 1.000 de 54 HP. Con una relación final alargada de 4,875:1 (87/39) a 4,525:1 (87/37), el Coupé debe alcanzar los 160 km/h y el constructor garantiza unos kilómetros más para el Spider. El primero se venderá a 1 millón 160.000 liras (en Italia), mientras que el segundo costará 140.000 liras más.

Con su nuevo motor OTR 1.000, Carlo Abarth ha dado evidentemente el primer paso para conservar su supremacía en el Challenge Europeo de Automóviles de Turismo. Los Fiat Abarth 850 TC y 1.000 berlina se encuentran ya en el límite de sus posibilidades y no tardará en llegar el día en que se vean obligados a ceder su puesto a nuevas máquinas derivadas del Fiat 850. Este último, si bien ha demostrado ser superior en lo que a características rurales se refiere, no lo es tal desde el punto de vista aerodinámico y esta laguna no podrá ser compensada más que con un suplemento considerable de potencia. Es con este fin que se estudió la nueva tapa de cilindros "radiale" OTR, que está realizada en aleación liviana y que se caracteriza por tener cámaras de combustión bisierificas que favorecen el uso de válvulas de mayor diámetro, conservando las ventajas que la cámara hemisférica ofrece al rendimiento de la combustión.

En la tapa de cilindros OTR las válvulas siguen siendo accionadas por un único árbol

de levas lateral. La admisión se efectúa a través de cortos colectores sobre los cuales están montados los carburadores. En el Coupé Abarth OTR 1.000 los carburadores son dos Solex C 32 PHH (los mismos que equipan al Lancia 20), y con una relación de compresión de 9,5:1 la potencia alcanza los 74 HP (DIN) a 6.500 rpm, con una cupla máxima de 8,5 kgm (DIN) a 4.500 rpm. En el banco de pruebas, a pesar de encontrarse poco favorecido por tener una superficie de pistones muy reducida (carrera larga), el motor OTR 1.000 ha desarrollado más de 90 HP a 8.500 rpm. Tal como ha sido instalado en el Coupé, el motor OTR se distingue por una bomba de agua de gran caudal, accionada por una correa (igual que la de los GT) y por un circuito de lubricación que comprende un radiador que entra en acción por intermedio de una válvula termostática. Este circuito de refrigeración secundario dispone de un filtro de aceite propio. Los radiadores de agua (con ventilador termostático eléctrico) y de aceite están dispuestos en la parte frontal, detrás de una pequeña parrilla. La capacidad del bañi está casi totalmente ocupada por el tanque de nafta y por la rueda de auxilio. El Coupé Fiat Abarth OTR 1.000 se vende en Italia a 1.410.000 liras.

PRIMER CONTACTO

En las pistas del Aeroclub de Turín tuvimos oportunidad de tomar un primer contacto con las más recientes creaciones de Carlo Abarth. Teniendo en cuenta su precio módico,

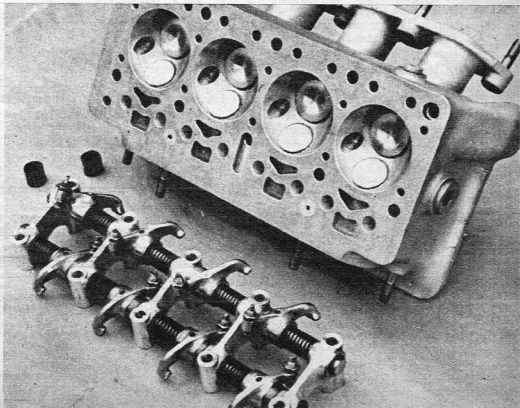
sobre todo en lo que respecta a su primera parte, el nuevo programa de Corso Marche es indiscutiblemente seductor. En efecto, conservando la ductilidad de un buen motor de turismo, el OT 1.000 ha usufructado una extraordinaria vivacidad a estas brillantes y pequeñas máquinas, que son los integrantes más jóvenes de la "familia Fiat". El comportamiento rufeno de los dos automóviles conserva sus características originales, pero para explotar todos los recursos de un pequeño motor que monta gallardamente en régimen hasta las 7.000 rpm, se requiere una cierta paciencia al tomar curvas a gran velocidad. Las unidades que fueron llevadas a nuestra disposición estaban montadas sobre neumáticos Michelin y Kiebur Colombes V 10, respectivamente. Los V 10 son incontestablemente más adecuados al tipo particular de sus pensiones, y en las máquinas probadas permitían una conducción extremadamente rápida y segura. Los autos de serie serán equipados con neumáticos de mayor sección (145 x 13).

El OTR, por el contrario, es de una clase completamente diferente. Sensiblemente más brillante que sus hermanos gemelos, denota un temperamento mucho más alerta y es rufeno por encima de los 4.000 rpm que desarrolla una potencia considerable. Recurriendo más a menudo a la caja de velocidades, la máquina depura las satisfacciones de una verdadera creación deportiva.

Etienne CORNIL



Fiat Abarth OTR 1.000 Coupé (Radiale) Tapa de cilindros del OTR 1.000.



500 MILLAS

Los señadores intentaron reeditar para nuestro automovilismo las glorias de Indianapolis trasportando ese símbolo a Rafaela pero, una vez realizados sus estudios, claudicaron huyendo ante las dificultades que presuma una empresa de avanzada para un medio deportivo tan precario como el nuestro. Temores los hubo de toda naturaleza, pero el de mayor valor histórico, por su inscripción en libros de actas, fue el de que la noche no permitiese la normal finalización de una prueba tan extensa (1).

La audacia del proyecto traspasó los límites de Rafaela y llegó a oídos de Emilio Kartulovic, periodista que tenía a su cargo la página de automovilismo de un importante diario porteño, quien, aun a sabiendas de que el proyecto había quedado, en el mejor de los casos, postergado, prefirió explotarlo como noticia anunciando la realización de las primeras 500 Millas Argentinas, con tanto entusiasmo y lujo de detalles que, por contagio, también los rafaelinos la dieron por cierta, olvidando los reparos que habían resultado de su meticoloso estudio. Así nació la más importante y, con el tiempo, tradicional de nuestras competencias en pista.

Corresponde ahora presentar a los cuatro autores del proyecto. Declamamos que los señadores fueron tres: Rinaldo Ripamonti, presidente de la Comisión de Carreras del Club Atlético Rafaela, quien una vez, en el volante del año 1925, tentó fortuna en la edición con un Ford T que se negó a llevarlo hasta la meta. Otro de los creadores fue Martín Oliver, a quien, por gustarle más la política que los "fierros", llegó a disputado, desde donde su cooperación nunca se hizo remolona para favorecer al club de sus amores. El otro coequipier, de imaginación, también, como los otros, rafaelino, era Eduardo Dutruel, aficionado de curiosa trayectoria deportiva y de indudable señorío y simpática.

Como sus posibilidades financieras eran más que holgadas, un buen día se le ocurrió tener una méquina de carrera y entonces se hizo preparar una baquet biplaza Studebaker, que en esos años era la marca de mayor rendimiento en los caminos. Una vez propietario, se resistió a considerarse corredor, por lo que, a título gratuito, la cedió en préstamo a los hermanos Marelli para que la corriesen en el Gran Premio, lo que hicieron con tan buen resultado que la llevaron al triunfo. Recién entonces se decidió a hacerlo Dutruel presentándose como debutante en esa misma séptima realización del C. A. Rafaela, donde también lo hicieron Ripamonti. Con tan buena suerte debutó Dutruel que conquistó una resonante victoria.

Resta ahora presentar a "Kartulo", por que también a él le corresponde, por su atropello periodístico, buena parte de la creación de las 500 Millas Argentinas. En ese entonces, nos referimos al 1925, hacia unos pocos años que llegaba de su Chile nativo. Corredor de autos no lo era todavía, aun cuando vivía del automovi-

Licitadas las obras de pavimentación, se abren insospechadas posibilidades internacionales a la clásica competencia rafaelina cuyos comienzos evocamos en esta nota.

lismo. Había realizado en ese entonces una demostración con un coche norteamericano, el Franklin, que tenía bastidor de madera y refrigeración con corriente de aire, con el que se quería demostrar que su enfriamiento era perfecto. Para ello Kartulovic anuló las marchas dejando sólo la primera velocidad y así viajó varias horas en el circuito de Morán ante autoridades que controlaron su intento. Luego obtuvo un récord de duración, corriendo durante 48 horas en ese mismo circuito, sin tener nunca relevo, aun a bordo del Citroën 10 HP viajaban dos pasajeros. El promedio logrado fue de 56,620 km/h, que para el año 1925 era registro de sólido relieve.

C. A. de Rafaela

Ninguna ciudad, ni siquiera las grandes capitales, pueden discutirle a Rafaela el título de pionera en la práctica del deporte mecánico, en el interior del país. Esta consideración es tanto más valiosa cuando advertimos que, en esos comienzos, no existía ninguna razón de orden industrial ni económico que la favoreciera, así como tampoco la hubo de ubicación geográfica.

El Club Atlético inició sus actividades automovilísticas en 1919 con una carrera que, en ciclo ininterrumpido, se mantuvo hasta 1925, última realización anónima para convertirse en la "500 Millas Argentinas". Esa 7ª realización fue justamente la que finalizó con el triunfo de Dutruel; se corrió en circuito rupestre que pasaba por Plaza Roca, Desvío Zanetti, Estación Roca con regreso a Rafaela, que, recorrido diez ve-

ces, establecía una distancia total de 416 kilómetros.

La organización

El proyecto de las 500 Millas contemplaba la habilitación de un circuito con características de pista que tuviese forma oval y piso, por supuesto, de tierra, porque el pavimento firme no era entonces ni argumento de sueldo. Lamentablemente, no hubo tiempo para iniciar la obra, aun cuando quedan memoristas que recuerdan que no fue el tiempo lo que faltó, sino el dinero para arrendar el campo. Lo cierto es que la primera "500 Millas" se corrió en el mismo recorrido que el año anterior, y recién meses después se hizo la pista, o, mejor dicho, los cabezales de la misma, porque las rectas eran caminos públicos.

A fin de tentar al participante, se establecieron premios asombrosos, a los que nunca se había llegado ni por aproximación. Para el ganador había \$ 8.000, y se premiaba a los dos puestos inmediatos con \$ 3.000 y 1.500. Para establecer el valor adquisitivo de ese dinero recordemos que un Ford doble faeton costaba entonces \$ 1.375; un Chevrolet entonces en \$ 1.945, y que el Rugby Coach cerrado de dos puertas tenía un precio de \$ 3.060. Hoy nadie compra un automóvil nuevo con los premios de una carrera.

Otro de los temas que hacen a la historia de esta competencia fue el seguro que el club tomó para todos los participantes, con el que se cubrían los riesgos desde el día anterior al posterior de la carrera.

Nunca se había hecho nada parecido por lo que el hecho fué sensacionalista. Este primer seguro del automovilismo argentino lo cubría la Compañía Financiera S. A. por \$ 8.668,80 por cada participante. Afortunadamente, ninguno vino a centavo porque no hubo accidentes de ninguna naturaleza.

Todo este detalle organizativo se hizo para superar el temor al fracaso de la inscripción, temor bien justificado, porque correr 804 kilómetros eran palabras mágicas para una mecánica que, presuntamente, tendría que entrar en fatiga al cubrirse poco más allá de la mitad del recorrido, que era el límite conocido de lo que se podía hacer con el acelerador por sobre los 20 km/h que eran los que se estimaban base de la competencia. Nunca habíamos tenido nada parecido, porque, en ruta abierta, el máximo eran los 720 km del tramo Buenos Aires a Córdoba de los Grandes Premios, y, en circuito, teníamos como mayor los 504 de La Tablada, que anualmente hacía disputar el Audax Córdoba.

Pero el pesimismo se destruyó con una cifra maravillosa, porque, para estas 500 Millas, surgieron méquinatas como brotan los hongos después de una lluvia. Nadie pudo calcular 29 anotados porque, meses antes, no teníamos esa cantidad de autos de carrera. Agréguese a ello el asombroso de que ninguno faltara a la cita.

La carrera

No era de creer que se pudiese conducir, en carretera —porque carretera era, al fin de cuentas, ese circuito de 41,6 Km— a un híbrido de las características monstruosas como las que destacaban al Spa de Castaño, sin quedar arrollado en el primer árbol que cubriese al costado del zímimo, en una curva. Sin embargo, no fue así, porque Esteban Ballestrétti, desconocido como buen debutante, llevó esos 16 litros de cilindrada con tanta maestría, que se mantuvo en el comando hasta que cayeron las primeras gotas de agua que poco después era una lluvia torrencial. Fue entonces cuando prevaleció el más equilibrado conjunto mecánico de Domingo Buccì, un Hudson que había realizado para Tomás Roatta, a quien acompañó en la victoria del Gran Premio, disputado meses antes.

La lluvia obligó a suspender la carrera, que se consideró, de acuerdo con los reglamentos de entonces, como no realizada pese a que la bandera roja sorprendió a Buccì cuando cruzó el control de paso con 2h15'01" de marcha. E. Ballestrétti, con su Spa-Castaño de 16.000 cc, fue detenido a las 2h21'04", y Florencio Fernández, conductor de un Stutz, a las 2h28'46". De atrás de ellos, otros doce corredores fueron obligados a retirarse de la ruta.

Esas posiciones de paso hubiesen sido suficientes para establecer, de acuerdo con los sistemas actuales, clasificación definitiva de carrera con prorrateo de los premios, de acuerdo con la distancia reco-

ARGENTINAS

por ALBERTO SALOTTO

trida, pero en aquel entonces no era así, porque para acordar cualquier puesto, por rezagado que fuese tenía que cubrir el total del recorrido. De acuerdo con ese sistema, era habitual que un competidor se quisiese dando vueltas en un circuito en busca del kilometraje fijado por reglamento, cuando ya se habían retirado todos sus adversarios, como así también el público, porque era la condición base para clasificarse.

Fue por las causas apuntadas que Domingo Bucci perdió el privilegio de anotar su nombre como primer vencedor de las 500 Millas Argentinas, gesto de ganador que se dio recién tres años después, en memorable conquista sobre la Mercedes de Carlos Zatuozek.

La lluvia dio a los rafaélicos el tiempo necesario para finalizar el circuito que primitivamente tenían proyectado; un enorme óvalo de 16 km con dos rectas paralelas de rutas provinciales, unidas por curvas trazadas dentro de campos arrendados. Allí se corrió, casi dos meses después, el 29 de agosto de 1926, la que oficialmente figura como primera 500 Millas y que alguna vez comentaremos, porque la finalidad de esta nota es la de

reafirmar los principios de nuestra más clásica pista, lo que entendamos que es capítulo que cierra la lluvia que tomó a los actores el 7 de junio de ese año.

Comienza la ilusión

Indianápolis, en su edición 1925, fue la causante de las ilusiones que permitieron a los rafaélicos soñar con su trasplante a nuestras tierras. Muchos fueron los motivos que surgieron de esa disputa que interesaron, con simpatía, en nuestro medio mecánico, superando en ese aspecto a todas las ediciones anteriores. Hubo episodios que, aun cuando de valor, fueron para el caso secundarios, como el fabuloso promedio récord logrado por el vencedor al destruir la barrera de las cinco horas (4h55'39") con avance de diez minutos sobre el primado anterior. Fue también material puramente admirativo el coche del ganador, un monoplaza Duesenberg de 6 cilindros en línea con dos árboles de levas a la cabeza y minúscula cilindrada de dos litros, alimentado con compresor, diábolico mecanismo que en esas épocas estaba revolucionando el mun-

do deportivo pero todavía desconocido en estas tierras. Todo eso, aunque hermoso, era secundario ante la figura simpática de Peter di Paolo, por quien nuestros aficionados habían tomado abierto partido por lo cerca que el automovilismo local estaba, cuando no de la línea itálica, por lo menos de la latina, no de los motores donde imperaba la línea de Estados Unidos, sino de la coelestidad y cultores donde lo europeo tiene acentuado dominio.

Peter di Paolo no era italiano, como tampoco lo era su tío, Ralph di Palma, el bien famoso ganador de la edición de Indianápolis del año 1915, pero lo innegable es que aquí, como en cualquier otra parte del mundo, esos son dos apellidos con sabor a "spaghetis" que, cuando triunfan, halagan a los que tienen punt de partida, tal vez remoto, en el origen de ese plato tradicional.

Eso es lo que ocurrió en Rafaela, colonia de raigambir itálica en la que todavía hoy, niños y también biznietos de los primeros colonizadores, hablan, fícan y cantan en el dialecto de sus mayores, porque Rafaela sigue siendo el centro pionerístico más cerrado e importante que queda en

el país. Este aspecto regionalista influyó en nuestra historia, porque en esos 500 Millas de Indianápolis se agregó el interés de la participación de Piero Bordini, un temperamental de las características de nuestro Oscar Gálvez, quien por sus hazañas se convirtió en idolo con reinado que sólo Tazio Nuvolari pudo igualar en su patria. Bordini era piloto oficial de la Fiat, máquina construida en Turin, de donde él también era nativo, con lo que decimos que era colateráneo de los muchos que en Rafaela, engolosinados con su brillante trayectoria, le habían hecho depositario de sus más caras ilusiones. Bordini fracasó en ese intento, donde debió resignarse a una opaca décima colocación. Meses después nos visitó con esa misma dos litros monoplaza, cumpliendo en la recta pavimentada de Morán, que era la única que teníamos de esas características, algunas exhibiciones a más de 190 km/h, que para nosotros eran velocidades astronómicas. Esos fueron los fundamentos en los que descansaron las ilusiones de quienes, con un solo año más de meditación, nos legaron una carrera que ahora, con la pavimentación de su circuito, inicia un nuevo ciclo de proyecciones insospechadas.

frene... mire... compre!

CUBRE ALFOMBRAS PLASTIFICADAS Y EN GOMA



REPUESTOS Y ACCESORIOS DE GOMA

ROUTE 66

ALFOMBRAS DE TODAS LAS MARCAS Y MODELOS. BUELOS, CARRERAS, MANCHONES, CARROS, BURELETES, PERFILES, SOPORTES, UN MUNDO DE GOMA. PRECIO OFERTA.

Av. GOB0 1080 - T.E. 52-7325 - Buenos Aires

La Firma MAURICIO VITTS y Cia. S.R.L. Presenta su línea de ASIENTOS especiales, modelos GRAN TURISMO, TURISMO CARRETERA y SPORT. Fabricados con interiores de espuma de goma, son anatómicamente adaptables a todo físico. Pueden verse en MAURICIO VITTS y Cia. S.R.L., Dr. Adolfo Dikman 1375/79 (antes San Blas), alt. Av. San Martín 2700 Teléfono 52-2620, Buenos Aires.



ALFONSO VEGA

con taller en Avda. Santa Fe 4200, Tel. 772-8605, presenta sus LEVAS ESPECIALES de distribuidoras para preparar motores Fiat 1500, 1750, 500, Isard 1204 Peugeot 403-404, Valiant, I, II, III, Chevrolet 400 y otros. Aumenta considerablemente pique y velocidad, permitiendo aplicadas en motores standard, turismo mejorada y otras competencias.




DESCAPES ESPECIALES CAÑOSSILEN

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

distribuidor exclusivo de

CAÑOSSILEN (MR)
GRAN TURISMO - ABARTH

REPUESTOS Y ACCESORIOS EN GENERAL COLOCACION



DEFENSAS ESTAMPADAS para Rambler, Valiant, Chevrolet, Renault, etc. Solicite presupuesto. Colocación en el auto. Envíos al interior. FABRICANTES: FAC See, en Com. per Ace, Alsina 2789, ese, July, Tel. 67-8222, B. As. Auto Radios, Antenas Eléctricas, Faros Hella, Aros de Rueda "Decor", Brújulas, Relojes y la famosa Funda Anatómica marca FAC, y por supuesto también cinturones de Seguridad marca SÁLVEZ.




AUTO-RADIO transistorizada ROCKFORD. Desde el Tablero de su Fiat o Citroen 2 CV, con esta práctica unidad compacta, lista para colocar a la medida, instalada con Antena a laure de Seguridad, con garantía contra todo desperfecto por UN AÑO. Su precio \$1200.-Fabricantes: EVDINE S. R. L., Tarja 4254, Cap. Federal.



DINA ROTOR

DINA ROTOR, primera Casa Argentina para el Automovilismo Deportivo. Rivadavia 12100, Tel. 623-4825. Cuadrada (a 4 cuadras de Gral. Paz). Mocasines especiales "Grand Prix", Modelo Europeo. Tableros especiales para todo tipo de automovil e instrumental accesorios para el automovilismo deportivo. Equipos especiales. Estructuras envíos al interior.



DINOS S. R. L.

GRANDES TALLERES CON MECÁNICA ALTAMENTE ESPECIALIZADA EN NSU PRINZ E ISARD. CHAPA - PINTURA - CEREAJERIA - ELECTRICIDAD

El stock más completo en plaza de Repuestos y Accesorios NSU Prinz Importados y Nacionales (envíos al interior).

COMPRA, VENTA y CONSIGNACIONES de AUTOMOVILES con FINANCIACION PROPIA.

ALSIGNA 2114/28 - T.E. 47-1425 - Capital Federal.



EL REY DE LOS

¿Cuál es el mejor carburador del mundo? Si hoy se formula esta pregunta, la respuesta de los técnicos en todas partes es rápida y la misma: "Sin duda, el Weber".

Sólo unos pocos italianos competentes conocían bien su valor cuando—inmediatamente después del Gran Premio de Monza de 1952—uno de los consultores de dicha casa, en materia de carreras, sugirió al preparador inglés Al Francis que un par de Weber "36 DCO" habrían podido dar a su motor Alta de carrera, seis o siete caballos más; agregó que había iniciado su colaboración con la Weber en 1925 y que estaba autorizado para asegurar que, de no lograrse ese resultado, no se formularía cargo por los nuevos carburadores.

Francis aceptó la propuesta y se trasladó a Bolonia para hacer medir con los dinamómetros de la Weber, el motor Alta de 117CV. El relató como, al día siguiente, fueron montados carburadores de doble cuerpo, regulándose únicamente por el diámetro de los surtidores y los siete caballos suplementarios se registraron de inmediato en la escala del dinamómetro. Los técnicos de la Weber pensaron, entonces, que el múltiple de admisión debía mejorarse y en breve dibujaron y fabricaron uno nuevo, logrando otros 5.8 CV; regulando luego mejor las fases del encendido, se consiguieron todavía 4 CV. A esta altura los carburadores "36 DCO" se reemplazaron con otros de 38 mm de apertura, que inmediatamente hicieron marcar al dinamómetro 136.8 CV. Sucesivas puestas a punto llevaron la potencia definitiva del motor Alta a 143 CV, que significó, para aquel tiempo, un mejoramiento fuera de lo común.

Por tal resultado se le pasó a Francis una factura de 146.000 liras, costo de los dos carburadores "38 DCO", sin formularsele cargo por los cinco días de pruebas ni por el aumento del 22 por ciento de la potencia del motor. Cuando Francis insistió en invitar al grupo de técnicos, cuando invitaron a una cena, éstos rehusaron, expresando que solamente habían cumplido con su trabajo. Para que aceptaran el convite, tuvo que fingir

que, el mismo, era celebratorio de su cumpleaños.

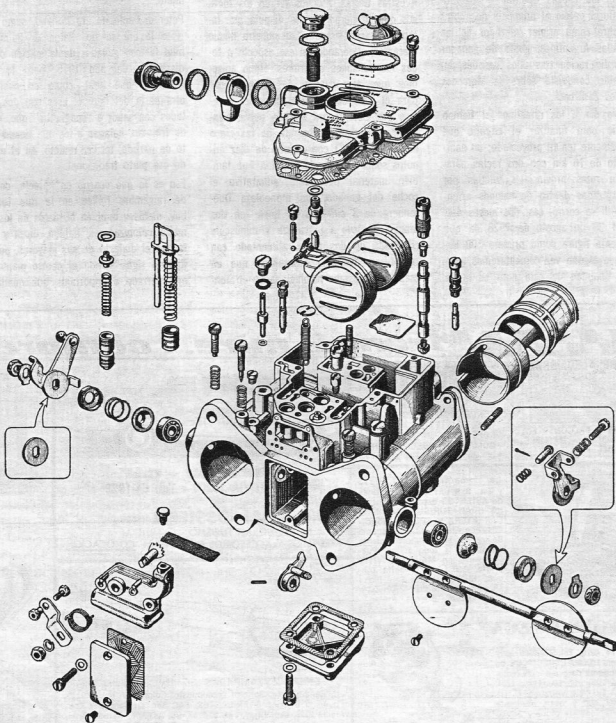
Este episodio aclara algunos de los factores que aseguraron a la Weber su extraordinario buen éxito: una excepcional experiencia en las competiciones y la convicción profunda del valor de sus enseñanzas, cualquiera

sea su costo y un...ención ilimitada para los clientes.

• Eduardo Weber y la carburación

Eduardo Weber había nacido en Turín en 1889 y se había iniciado en la

especialidad de la carburación en 1920. Su padre, oriundo de la Suiza alemana, dirigía en aquella ciudad un establecimiento textil y dio a su hijo una formación estrictamente técnica. El joven Weber trabajó algunos años en la fábrica Fiat, llegando en 1914 a director del servicio de la misma,



Esquema del carburador Weber de doble cuerpo horizontal tipo "40 DCOE 2", que equipaba a los Alfa Romeo Giulietta de serie.

CARBURADORES

en Bolonia. Todo su tiempo libre lo dedicaba a experimentos de mecánica de motores y, a principios de 1920, dejó su cargo para iniciarse por cuenta propia.

Entonces como hoy, el precio de la nafta era muy alto en Italia, pero el petróleo era barato. Weber trabajó para crear y producir un dispositivo que permitiera usar este carburante en los motores de los camiones. Logró un voluminoso y complicado aparato que utilizaba el calor de los gases de descarga y comprendía tres carburadores: el primero para calentar el petróleo, el segundo para el funcionamiento normal y el tercero para agregar, a la mezcla, agua que servía como antidetonante. Weber consiguió vender, precisamente, la cantidad necesaria que le permitiera pasar a ocuparse de mejores negocios.

Concibió a la perfección los motores Fiat y trabajó en modificarlos para aumentar su rendimiento; estudió y preparó una tapa de cilindros con válvulas a la cabeza para el motor del "501" y la montó en una serie de dichos coches que, en pleno desarrollo de la carrera, alcanzaban a 145 kilómetros por hora, mientras que aquellos con motores de serie sólo llegaban a los 80 kilómetros. Weber obtuvo ese resultado aplicando un compresor tipo Roots, construido por él mismo, y un carburador propio, el primero que proyectó para funcionar a nafta. Éste era intere-

sante porque era una especie de "doble cuerpo". En aquella época —hacia fines de 1924— la idea del carburador doble no era enteramente nueva. En Estados Unidos ya se habían creado algunos tipos para el empleo sobre motores en V; en 1923, el "as" norteamericano Jimmy Murphy había corrido en Monza con un motor Miller, de ocho cilindros, alimentado por cuatro carburadores verticales de doble cuerpo. Si Weber no tuvo ocasión de ver tales pioneros de doble cuerpo, sin duda los conocería de oídas. Pero, de todos modos, el primer carburador que él dibujó, se situó en una clase aparte.

En aquel tiempo, el número de octanos de la nafta era lamentablemente escaso y aquella no resistía sino relaciones de compresión muy bajas. Ello obligaba, en los motores sobrealimentados, a montar el carburador entre el compresor y el bloque de cilindros. El compresor Weber, siempre en toma, enviaba el aire bajo presión a un tubo en que —según la posición de una válvula comandada por el acelerador— alcanzaba el límite mayor del carburador y se perdía en la atmósfera. Éste era el medio para lograr que el compresor entrara, efectivamente, en funciones sólo a plena apertura de la mariposa. Sistema de admirable simplicidad, que funcionó muy bien en numerosos coches de carrera.

El verdadero buen éxito comercial fa-

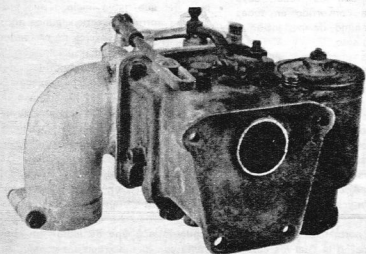
voreció a Weber cuando adaptó el mismo tipo de carburador a las exigencias de un menor consumo de nafta. Anulando todo el circuito del compresor, destinó el estrangulamiento menor del carburador al funcionamiento normal, reservando el mayor a los momentos en que la válvula a mariposa se abría totalmente. Se anticipó, así, al dispositivo que los americanos adoptarían sólo treinta años más tarde. Los taxis Fiat "501", en servicio en toda Italia, beneficiados de las ventajas del nuevo sistema Weber, hicieron que sus propietarios adquirieran carburadores por millares. Entonces no existían las bombas de distribución y la nafta se vendía en latas selladas de 17 litros. Con ese combustible, un "501" con el carburador de Weber recorría una media de 180 kilómetros, en tanto que, con el carburador de serie, no alcanzaba a superar los 100 kilómetros.

● Weber y las carreras

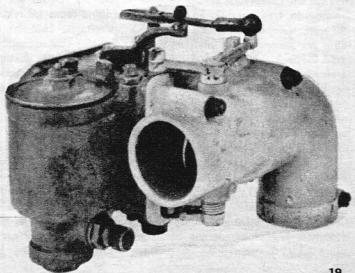
Diseñar un carburador eficiente, para motores de carrera —en los cuales el funcionamiento a mariposa plenamente abierta es la regla y en que se atiende menos al consumo de carburante—, es más o menos sencillo, porque no hay que preocuparse mucho del funcionamiento del carburador a bajos regímenes. Pero Weber aspiraba, siempre, a alcanzar el ópti-

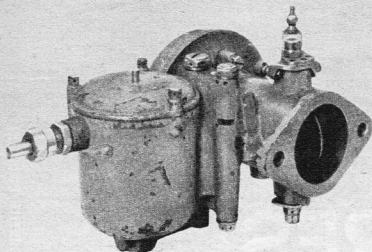
mo rendimiento sobre toda la gama de las velocidades y consideraba que la economía de carburante era, en todo caso, muy importante. Después del petróleo, hacia tiempo abandonado, tomó en consideración otro carburante para reemplazar a la benzina: la nafta, cuyo precio era la octava parte del de aquella; en ese nuevo campo consiguió otros buenos éxitos.

Pero aquella época registra un hecho memorable en la historia de la Weber: su ingreso pleno en el campo de las competiciones. Los hermanos Maserati habían iniciado la construcción de sus coches de carrera, en Bolonia, y era natural que se dirigieran al ya bien conocido especialista Eduardo Weber para los carburadores de sus motores. Weber dibujó para ellos el tipo "55 ASS", que equipó con óptimos resultados los ocho cilindros Maserati de 2.500 cc. Desde entonces —1929— se convirtió en el casi único proveedor de carburadores para la marca del famoso Tridente. En el año siguiente, preparó el tipo "50 DOS", todavía de cuerpo simple, para el nuevo motor de ocho cilindros en línea, de sólo 1.100 cc sobrealimentado; pero en 1931, Weber creó su primer "doble cuerpo", en el moderno sentido de la palabra, denominado "50 DCO". Éste poseía dos estrangulamientos iguales y dos válvulas a mariposa, de dibujo especial, accionadas simultáneamente. Ese conjun-

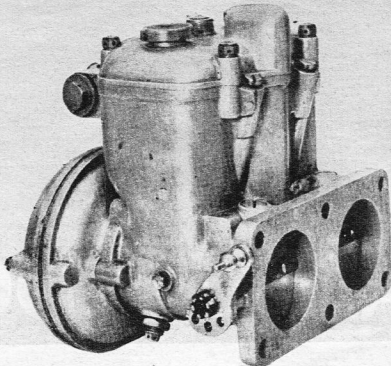


Los aspectos del primer carburador proyectado por Eduardo Weber y diseñado al motor del Fiat 501. Junto con un compresor Roots, construido también por Weber, fue utilizado para la transformación deportiva de ese modelo. También se fabricó una versión de poco consumo para el modelo "taxi".

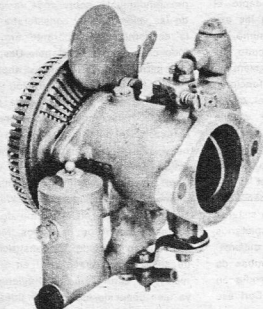




Carburador tipo "55 ASS" estudiado por la Weber en 1929 para equipar la Maserati "2500" ocho cilindros, de competición.



He aquí el primer "Doppio Corpo", el tipo "50 DCO" creado por Weber en el año 1931 para distribuir uniformemente la mezcla sobre toda la superficie del compresor Roots del ocho cilindros de la Maserati.



El "55 ASS" fue seguido en 1930 por el "50 DOS", que alimentaba al ocho cilindros "1100" de la Maserati.



Luego de la Maserati, la Escudería Ferrari fue la primera en dar su preferencia a los carburadores Weber. En la ilustración se puede ver (de izquierda a derecha), a Eduardo Weber, el mecánico Ramponi, el conde Felpe Trossi y Enzo Ferrari durante las pruebas de un "Alfetta".

to era exigido por la necesidad de cubrir toda la superficie del rotor del compresor de tipo Roots montado en el "1100" de carrera.

En aquel lejano 1930, el Maserati obtuvo sus más brillantes éxitos deportivos y la fama y la experiencia de Weber crecían. Módena está poco distante de Bolonia y la "Scuderia Ferrari", que entonces era la división de carreras de la Alfa Romeo, comenzó a reemplazar los carburadores Memini con los Weber y éstos, en 1936, fueron montados en serie sobre todas las máquinas de carrera de la firma milanesa. Cuando, al año siguiente, apareció el célebre Alfetta tipo "158" llevaba un carburador Weber especialmente, de tres cuerpos en línea de 50 mm, siempre con el fin de distribuir regularmente la mezcla sobre toda el área de entrada en el compresor.

Fue en el último año en que la Alfetta tuvo el campeonato del mundo de Fórmula 1, que Al Francis hizo conocer ampliamente en el ambiente inglés de las carreras, las contribuciones dadas por los modelos de la Weber. En el mismo tiempo, los repetidos triunfos alcanzados por la Ferrari y la Maserati en las carreras de Norte y Sudamérica, comenzaron a llamar la atención de los técnicos sobre los carburadores de los coches

victoriosos. Pero Eduardo Weber —que fue condecorado antes de la guerra "Cavaliere del Lavoro", alta y merecida distinción— había muerto al terminar aquella, en 1945, demasiado pronto para poder ver a todo el mundo de los motores dirigirse a la Casa que él había fundado.

● Ampliación de la Weber

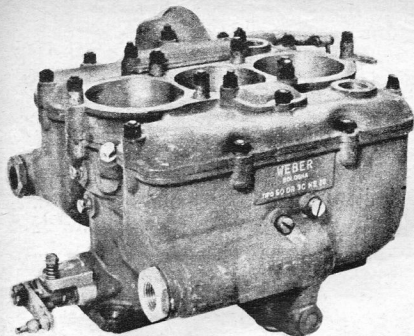
La Weber era todavía en 1954, especialmente en el aspecto cuantitativo de la producción, una casa de posibilidades relativamente modestas. Por entonces, la Fiat, que ya poseía el 50 por ciento de las acciones, adquirió todas las restantes, invirtió más capitales, contrató nuevos dirigentes y técnicos capacitados y amplió y modernizó las instalaciones de manera que la producción Weber subió, gradualmente, hasta alcanzar los actuales 100.000 carburadores por mes. Tal cantidad permite a la firma de Bolonia establecer precios competitivos con los de las mayores fábricas europeas que producen carburadores en masa y de contar con una clientela en continuo aumento. La Weber provee actualmente carburadores para todos los coches Fiat, para muchos modelos de la Ford inglesa, para el Citroën "DS.19", para los "SIMCA

1500", para los BMW "1800 TI/SA" y para todos los coches Italianos de alto rendimiento. Pero los carburadores para los verdaderos coches de carrera constituyen, siempre, la mayor especialidad de la Weber y se amplían siempre sus resultados. Por ejemplo, desde el año pasado, los carburadores Weber han empezado a reemplazar en Estados Unidos al sistema de inyección a flujo constante, estabilizado por una docena de años para los coches de carrera allí en uso. En los campeonatos del mundo de la F.I.A., tanto por los conductores como por las marcas, los carburadores más ampliamente usados son los Weber, cuyo nombre se ha convertido en todas partes en sinónimo de perfección y de alto rendimiento.

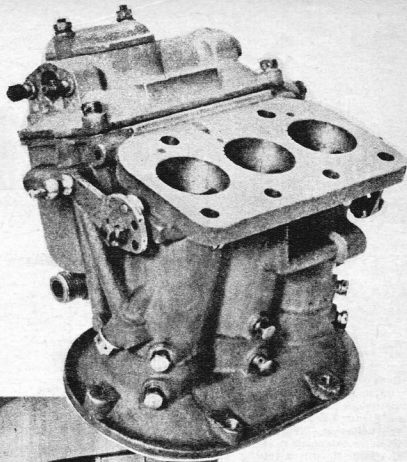
Casi todos los que reconocen esos hechos, creen que los mismos son fruto de especiales características técnicas que constituyen una exclusividad de la Weber. Pero ese concepto no responde a la realidad; es verdad, en cambio, que aquella usa, por ejemplo, surtidores en todo semejantes a los de las otras casas y que no hay en la estructura de sus carburadores, típicas particularidades Weber; como diseño, se los puede definir como "normalizados".

Hubo una época en la cual los carburadores de algunas fábricas poseían una especial arquitectura y diferían de todos los demás. Pero todas las patentes principales, relativas a carburadores, están hoy, y desde hace mucho, vencidas y los proyectistas tienen plena libertad para usar las ideas ajenas. Así las de Weber son utilizadas por otros, en tanto la fábrica boloñesa emplea a veces hallazgos llegados desde fuera. El resultado es que todos los carburadores modernos, en lo que respecta a la concepción, son prácticamente iguales en sus partes principales como en su dibujo de conjunto. Si la Weber se destaca particularmente en el campo del "doble cuerpo", del que había iniciado una producción normal en serie algunos años antes de 1954, está lejos de pretender la exclusividad de tal principio.

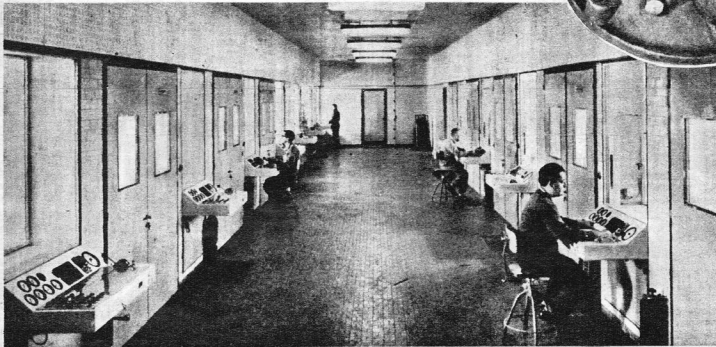
Las causas de la superioridad del carburador Weber no deben buscarse, en consecuencia, en su diseño, sino en factores más sutiles y profundos. La principal de aquellas es la tradicional preocupación de la firma por la calidad del producto desde todos los puntos de vista, búsqueda efectuada, absolutamente, sin ningún compromiso. Desde los orígenes aquella siguió el sistema de crear un carburador adecuado a cada tipo de motor, en contraste con el más rápido y económico



Cuando sobre el "Alfetta" 1.38/159 se montaron compresores más grandes, la Weber construyó también un carburador de mayor tamaño. Este fue el tipo "50 DR 3C", que contribuyó a los grandes éxitos de esa máquina en carrera.



Este fue el primer carburador estudiado por la Weber para el "Alfetta", cuando apareció este modelo en el año 1937. También en este caso, el eje de las tres bocas era el mismo una entrada más regular de la mezcla al compresor.



Vista de la sala de pruebas de la Weber. En ella existen doce bancos, equipados cada uno de ellos con un telemando que controla el funcionamiento del respectivo motor, que se encuentra en una cabina adyacente, aislada acústicamente.

de otras fábricas, de producir un tipo de carburador que pudiera adaptarse a muchos motores diferentes. Pero el sistema Weber exige un cuidadoso estudio de cada tipo de motor, para conocer sus particularidades y aun sus defectos si existen, para neutralizar cada uno de ellos con oportunos perfeccionamientos en el carburador; para esto son necesarias amplias pruebas del motor, en el banco y en el camino. Tal procedimiento implica tiempo y fatiga, pero asegura, incluso actualmente, los mismos resultados brillantes que ya daba en 1924.

● Más "secretos"

Otro de los "secretos" que explican el buen éxito de la Weber, es la exquisita perfección de la ejecución y control de cada parte del carburador. Las tolerancias de fabricación, de todas las partes calibradas, son prácticamente nulas y evitarlas es una de las principales responsabilidades que incumben a más de 700 obreros de la firma. Todos los carburadores se prueban sobre bancos especiales antes de salir de la fábrica; los carburadores, para coches de carrera, deben experimentar luego una severa prueba de funcionamiento sobre un motor del

tipo al cual están destinados. Los controles y pruebas se ejecutan tan meticulosamente que a la clientela sólo le pueden llegar carburadores perfectos; la firma se aferra al principio de que debe ser prácticamente imposible para la misma, hallar un carburador Weber defectuoso.

Tan altos niveles de calidad y por ende de rendimiento, derivan directamente de los viejos tiempos de Eduardo Weber, cuando los carburadores se fabricaban artesanalmente, en cantidades pequeñas y a alto costo unitario. Fue posible mantenerlos en la producción en gran serie y reducir los costos, gracias a las grandes inversiones de capital en las mejores máquinas herramientas automáticas y a los severísimos controles a que nos hemos referido. La Weber dispone actualmente de dos talleres técnicos separados, ambos de alta capacidad; uno está destinado a proyectar los tipos para colocar en producción y el otro las máquinas para producir en serie. Por supuesto que los dos trabajan en perfecta coordinación y la firma se enorgullece de que la mayor parte de las complicadísimas máquinas, necesarias para su producción, se proyectan por sus técnicos y se construyen en sus talleres.

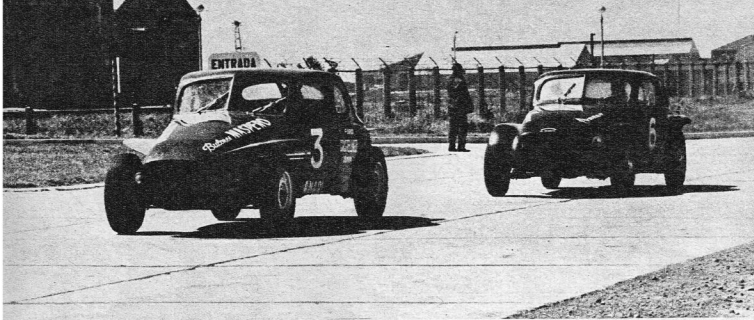
Otra razón de la superioridad de la

Weber reside en su más que treintañera experiencia en materia de carreras y en las múltiples lecciones que de ellas se extraen. Luego, en el último decenio, sobrevino la gran corriente de pedidos de los constructores de automóviles, no sólo de toda Europa sino también de Estados Unidos y del Japón. Los problemas planteados por cada uno de estos clientes nuevos, concienzudamente resueltos por los ingenieros y técnicos de la Weber, aseguran a éstos una competencia que puede considerarse como realmente única en el mundo. Finalmente, otra contribución al buen éxito de la marca bolloña fue aportada, y no es paradoja, por los fuertes impuestos que en Italia gravan la nafta y elevan su precio. Este obliga a exigir un fuerte rendimiento específico a motores de cilindrada muy reducida que funcionan con alto régimen de revoluciones. Ello requiere, en los carburadores, un gran diámetro de los "Venturi" (difusores), lo que a su vez plantea serios problemas en el dibujo de los conductores para la mezcla. La Weber ha solucionado tales dificultades y desde muchos años se revela como maestra en sutiles dispositivos para obtener rendimientos de máxima utilidad de aquellos motores, incluso

con regímenes y presiones de alimentación relativamente reducidos. Las enseñanzas logradas en la solución de este problema particular fueron, por supuesto, aplicadas también al dibujar carburadores para motores de mayor cilindrada.

Además de producir más de 100.000 carburadores a nafta por mes, la Weber ha extendido su producción a otros campos afines: fabrica así, bombas para nafta en gran cantidad y también dispositivos para alimentar los motores de los automóviles con metano, butano, etc. Estos últimos se venden ampliamente no sólo en Italia, sino también en Bélgica, Holanda y Escandinavia.

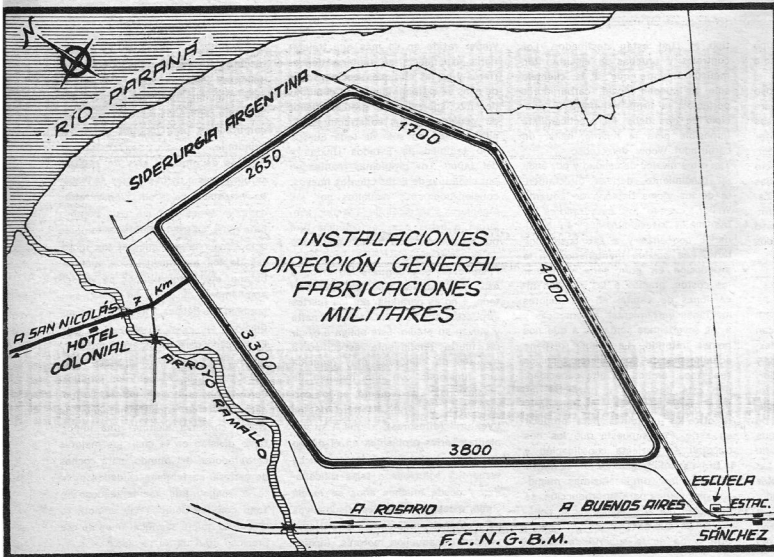
El mercado para todos estos integrantes del motor a explosión, crece siempre y con él, la casa que los produce. Pero no obstante su grandeza, su modernidad y su superorganización, la Weber conserva siempre una importante división en la cual, los mejores carburadores del mundo, para coches de carrera, se fabrican cuidadosamente a mano. Aún manteniéndose a tono con los tiempos (y cómo), la Weber no quiere sacrificar nada de ese precioso jirón de su pasado.



Roux y su "Negrita" (según se lee en el capot) dieron que hacer al F-100 de Renzi. Luego de doce vueltas la "Negrita" se sintió extenuada... y el volante de Olivio volvió a respirar.



Primero fue el neumático trasero derecho. Completamente en llanta entró en los boxes y los cambió todos. Antes de promediar la competencia se repitió el problema que eliminó a Cupeiro de la lucha



SE CONFIRMO EL AFORISMO
ROUX, RIENZI SE CONVIERD
NEGROS PROBLEMAS: LOS
FUGAZ • CASA CONTRA
PUERTO • POLINORI SIM

El tan esperado "IV Premio General Manuel N. Savio" que el Automóvil Club San Nicolás había programado originalmente para el día 19, se disputó finalmente el pasado domingo. La suspensión, que fue motivada por el estado en que la lluvia dejó las angostas banquinas que bordean la pista, fue acompañada por algunas modificaciones del reglamento. El efecto, el recorrido se redujo de 40 a 34 vueltas, hecho al que probablemente haya que atribuir la deserción del equipo Ford, ya que los Falcon sólo pueden compensar su menor velocidad con su notable resistencia factor que adquiere importancia en carreras de largo aliento. El único Falcon (no oficial) que intervino, es de Serra Lima, no logró demostrar esta teoría. Su abandono al completar el primer circuito prueba que a veces la mala suerte puede alterar toda predicción. A la deserción del equipo Ford se



COMPLETÓ LA TRILOGÍA

POPULAR: "NO HAY DOS SIN TRES" • DE PERSEGUIDO POR
 TIO EN PERSEGUIDOR • CUPEIRO Y SU "CHEVITO" TUVIERON
 S NEUMÁTICOS • RÍOS: UNA EXHIBICIÓN BRILLANTE PERO
 RIBUYO A CIMENTAR LA FAMA DEL F-100 DESDE SU TERCER
 EMPRE EN EL MARCADOR.

sumó la de Gimeno, con lo que el número de máquinas llegó a una cifra menor que las 30 fijadas como máximo para el reglamento, y fueron innecesarias las pruebas de clasificación, decidiéndose largar según el escalafón de la categoría.
 Tres inscriptos más vieron frustra-

das sus esperanzas de cruzar la línea de largada: Felipe Martínán, Nobel Biglieri y Fernando Arana. Quince minutos después de lo programado (retraso que fue motivado por la presencia de público en lugares poco seguros), se dio la señal de largada a los 24 participantes.

La carrera

Cupeiro, que compartió con Loeffel la primera tanda en la largada, tomó inmediatamente la delantera. Al cumplirse la primera vuelta marchaban en ese orden, seguidos por Rienz, Roux y Ríos, que iniciando una violenta arremetida se había colocado tercero por tiempo. Al cabo de tres circuitos, Loeffel corría delante del Chevito, mientras que Rienz desde su quinto puesto encabezaba la clasificación por tiempo corregido, con una ventaja de 8 segundos sobre la máquina de "Tío Fritz". La velocidad cobró su tributo, y poco después vimos entrar lentamente en los boxes al coche de Ríos. Un balanceo desintegrado redujo sus ambiciones, obligándolo a conformarse con un astronómico récord de vuelta (4'56" 4/10 a un promedio de 187,651 km/h) registrado en la segunda pasada, y dio un respiro a los demás competidores al eliminar a un serio y veloz rival.

A esa altura de la competencia se iniciaron las "desventuras" de Cupeiro. El desbande de una cubierta lo decidió a cambiar sus neumáticos de 165 x 15 por otros de 185 x 15. Reemplazar el juego completo de neumáticos fue tarea de pocos minutos para sus mecánicos, y Cupeiro retornó a la competencia demon-

do no haber perdido en ningún momento las esperanzas de recuperar posiciones.

Fue así que lo vimos lanzarse a una feroz persecución, descontando vuelta a vuelta preciosos segundos, pero en la décimosegunda pasada otra vez problemas con los neumáticos. Y estos fueron definitivos.

Poco antes había terminado un duelo personal. Lo mantuvieron durante doce circuitos Rienz y Roux, quien, a pesar de no lograr adelantarse al F-100, se encontraba segundo en la clasificación por tiempo corregido. La imagen de la negra máquina de Roux no desapareció en ningún momento del espejo retrovisor de Rienz, mientras el motor le respondió. En la décimosegunda pasada su abandono dejó a su enconado rival un segundo puesto que había de mantener hasta el final.

Casá y Galbato también mantuvieron una "discusión personal". El embrague de Galbato terminó "dando la razón" al piloto del F-100, que se clasificó tercero.

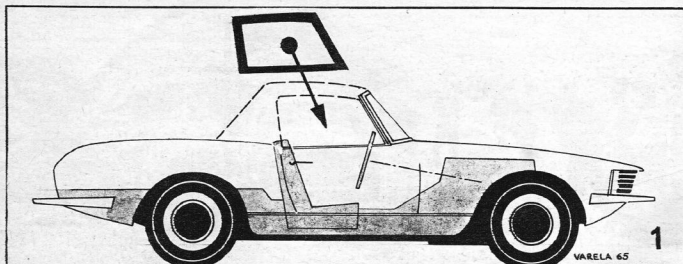
Al promediar la competencia la distribución de los primeros puestos estaba bien definida: 29" 9/10 separaban a Loeffel de Rienz, su más inmediato perseguidor, mientras que Casá y Polinori los escoltaban, bastante alejado este último.

(sigue en la pág. 32)

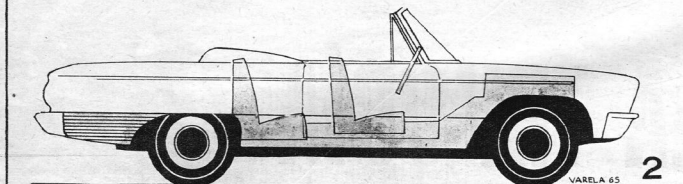
CAMPEONATO TC

	Puntos		Puntos
CUPEIRO	51	POLINORI	7
EMILIOZZI	46	J. RÍOS	6,5
LOEFFEL	46	BERTOLOTTO	6,5
RIENZI	36	COTTEP	6
CORDONNIER	35	DOMINGUEZ	4
DE ALZAGA	29	MARINCOVICH	4
GIMENO	28	J. C. PERKINS	3
PARRETTI	27	T. BORDEU	3
CHABERT	21	TARDUCCI	3
CASA	18,5	MAIRONE	3
CIANI	18	M. TEMPONE	3
RABHIONE	18	SERGIO	2,5
ESTEFANO	12	A. TEMPONE	2
REV	12	JARAS	2
MANZANO	12	ALDO	1
J. M. BORDEU	10	FRUZZI	1
DI PALMA	10	FAUSTINO	1
BOUX	10	FACCHINI	1
GOUGY	10	VILLA	1
VIALE DEL CARRIL	10	G. PERKINS	0,50

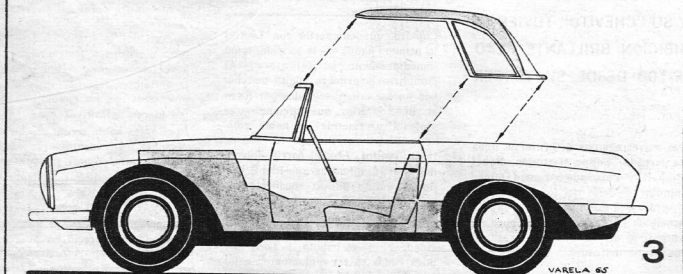
¿QUÉ MODELO ES?



Esquema de un roadster; las ventanillas laterales son desmontables.

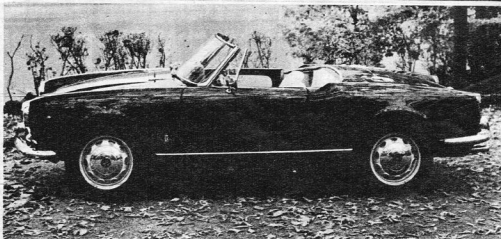


Un cabriolet (convertible) típico: 2 puertas, 4 asientos.



Un ejemplo de hardtop; se trata de un techo de "quita y pon".

Otro ejemplo de un spider italiano: el Alfa Romeo Giulia, con motor de 1.600 cc y 170 km/h, para dos pasajeros.



ES EVIDENTE que reina cierta desorientación general con respecto a la correcta denominación de modelos de automóviles, y ello se debe a que los distintos países y fabricantes tienen la costumbre de llamar a sus modelos, siguiendo criterios muy personales, sin intentar ceñirse a las mínimas normas que rigen el lenguaje técnico.

Es frecuente oír una discusión similar a la siguiente, entre "fans-tuerca".

—Ayer vi un MG sport parado frente a tu casa.

—¿Uno rojo? Si lo conozco, pero no es un sport sino cabrióle.

—No, qué va a ser un cabrióle; para mí es un roadster. ¿No viste las ventanillas?

Y no falta un tercero que sen-tencie:

—Ustedes no saben nada; era un spider; yo lo vi en una revista y tengo los catálogos.

—Estás loco, cómo va a ser un spider; en todo caso sería un two-seater.

Nosotros no vamos a tomar partido en esta discusión pero, pensamos que ninguno de los personajes estaba tan equivocado en sus apreciaciones como podría parecer. ¿Cómo se explica esto?

Pues bien, ocurre —como dijimos al principio—, que como no existen reglas o leyes que hagan sentir su peso en el terreno internacional, y como tampoco los fabricantes de automóviles se han preocupado por organizar un congreso internacional para dilucidar estas cuestiones, cada país interpreta según su manera de ver el nombre que debe darle a los diferentes modelos.

La situación se vuelve más confusa aún en los modelos deportivos, debido al auge de ellos, en los últimos años, y a la gran disparidad de estilos, tendencias y concepciones.

Así, lo que es un spider para los italianos, es un two-seater para los fiemáticos ingleses, un sport para nosotros etc, etc.

Pensando poner un poco de orden en este interesante tema, vamos a exponer, en futuras entregas, los diferentes criterios y nomenclaturas que siguen los países europeos y americanos para denominar sus modelos; daremos ejemplos, detalles e ilustraciones para formarnos una idea

Textos y dibujos de
LUIS M. G. VARELA

más clara y panorámica del problema.

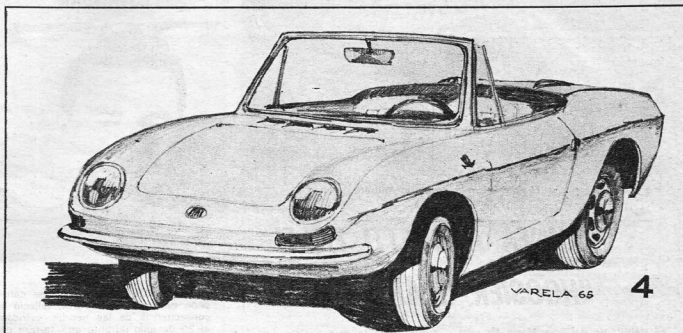
ROADSTER: es considerado, por los europeos, como un coche abierto, de 2 plazas, con capota removible en tela; ventanillas con cristales laterales corredizos y desmontables que, en algunos casos, pueden ser de plexiglass. La carrocería es, en general, de tipo deportiva y muy empleado en rallies. Es producido casi con exclusividad en Inglaterra.

Ejemplos: Morgan 4 plus 4; MG Spitfire; Austin Healey; Daimler 250 P; Lotus Seven; Lotus Elan etc. (Dibujos 1 y 6).

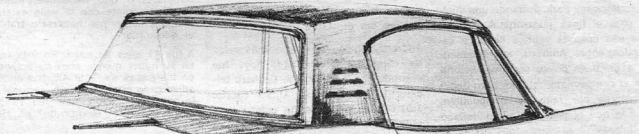
HARD-TOP: es, en esencia, un techo desmontable fabricado en resina o metal, adaptado precisamente para equipar los modelos cabriolé y roadster. Vienen provistos de él la mayoría de los modelos convertibles y deportivos europeos, como equipo opcional u optativo. Ejemplos: Mercedes Benz 230 SL; Renault Floride; Fiat 850 Bertone etc. (Dibujos 3 y 5).

CABRIOLÉ: es un coche de dos puertas, con capota de lona o vinilo plegable, de 4 o 6 plazas, con 2 o 4 cristales laterales descendentes. En Inglaterra se llama Drophead Coupe y para nosotros los americanos: convertible. La mayor cantidad de representantes la encontramos en Estados Unidos. Los ejemplos abundan y creamos innecesario mencionarlos. (Dibujo 2).

SPIDER: esta es una denominación típicamente italiana, deriva de la antigua denominación inglesa de Spyder, que no fue adoptada por Inglaterra. Es un modelo dos puertas, abierto, similar al cabriolé pero más deportivo; los cristales laterales son descendentes. Los ingleses lo llaman two-seater (dos asientos) y en otros países europeos es conocido como cabriolé-roadster. Puede ser también un dos más dos. Ejemplos: Alfa-Romeo Giulia Spider; Stellina 100 DB; Maserati 3500 GTI; Ferrari 275 GTS. Este es un término bastante amplio y poco preciso pues según queda visto, un convertible o un roadster pueden ser considerados como spider. (Dibujo 4).

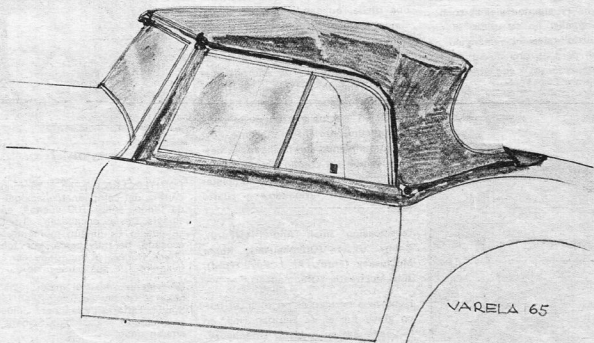


Fiat 850 Bertone, un representante de los spider italianos.

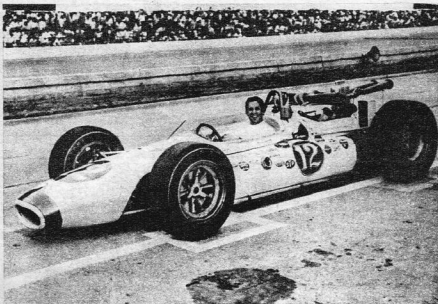


VARELA 65

Vista tres cuartos posterior de un hard-top, en este caso para un Fiat 850.



Vista de perfil de la cabina de un roadster (MG 1600); mótese los paneles laterales desmontables y los cristales corredizos.



El Ford-Brawnner de Mario Andretti

TRIUNFA ANDRETTI EN EL "HOOSIER GRAND PRIX"

EL debutante del año, Mario Andretti, obtuvo su primera victoria en el campeonato nacional del USAC al imponerse en las 150 Millas del Indianapolis Raceway Park. Faltando una vuelta para el final, punteaba A. J. Foyt con una cómoda ventaja de doce segundos sobre Andretti, aparentemente a un paso de su segunda victoria por el campeonato del año, pero debió detenerse por falta de combustible, con lo que el pequeño piloto italiano se adjudicó un triunfo inesperado. El promedio de Andretti para las 80 vueltas fue de 163.563 km por hora; relativamente bajo por haberse corrido seis veces (durante un total de 14 vueltas) bajo la bandera de precaución.

Fue ésta la primera carrera en circuito —con algo de Grand Prix— para los nuevos (y algunos viejos) coches de Indianapolis: no se utilizó el circuito "mixto" sino el rectángulo de velocidad, pero en una de sus rectas había una "ruesca" con una amplia

curva sobre la derecha. En varios de los coches se había eliminado la asimetría impuesta por las pistas de velocidad modificando el largo de los brazos de suspensión. El recorrido del circuito era de 2.016 metros.

Andretti señaló el registro más veloz de eliminatorias: 1:00.14; Foyt fue segundo con 1:01.19; Joe Leonard tercero: 1:01.58; y Bobby Unser cuarto: 1:01.68. La participación estaba limitada a 24 competidores. Andretti se ubicó en el primer puesto al darse la señal de partida, seguido de cerca por Foyt. En la vuelta 12, al encenderse la luz verde, después de un accidente, Foyt aventajó a Andretti en el pique y pasó al frente. En la vuelta 34 —bajo la bandera amarilla— Foyt se detuvo en su box a cambiar una rueda, quedando relegado al decimosexto lugar, pero recuperó en poco tiempo: en la vuelta 38 ya se situó noveno; en la 51 cuarto y en la 55 segundo, muy cerca de Andretti, que se vio obligado a "apurar el tren"; de tal forma que en la vuelta 66 hizo un medio trompo y salió de la pista en una curva. De ahí en adelante, Foyt siguió punteando con facilidad... hasta quedarse sin combustible al iniciar su última vuelta, que pudo completar a los tritones, arribando en cuarto lugar.

Clasificación final: Andretti (Ford), Bobby Unser (Offenhauser), Roger McCluskey (Ford), A. J. Foyt (Ford), Jim McElreath (Offenhauser).

Hubo seis accidentes en total; el único grave fue el de Norman Hall, en la vuelta 34; su roddster Offenhauser reventó una goma y dio cinco vueltas en el aire, chocando finalmente contra la valla exterior. Hall había sufrido la amputación del pie derecho.

DESAPARECE UN AS DE LA CATEGORÍA ESTÁNDAR



Johnny Roberts

JOHNNY ROBERTS, tres veces campeón nacional de NASCAR, falleció a consecuencia de las heridas sufridas el 25 de julio durante una carrera de "Estándar Modificado" de NASCAR, en el Lincoln Speedway.

Designado a último momento para reemplazar a Bob Ballentine, Roberts chocó de frente con la valla exterior, aparentemente por haberse trabado el acelerador.

A los 41 años de edad, Roberts tenía en su haber quince años de actividad en las pistas de NASCAR, habiéndose adjudicado el campeonato nacional de la categoría "Sportsman" en 1953 y el de categoría "Modificado" en 1960 y 1961.

REUNION NOCTURNA DE ESTAN- DAR NASCAR EN NASHVILLE - 200 MILLAS

EL CAMPEÓN Nacional de NASCAR de 1964, Richard Petty, obtuvo su primer triunfo, desde octubre del año pasado, y su tercero consecutivo en la pista de asfalto, de media milla, de la Feria de Nashville, Tennessee, ante una concurrencia record de 14.343 espectadores.

El retiro de Chrysler de las pistas de NASCAR decretó el alejamiento del campeón, piloto oficial de la marca. La reaparición de Petty con su Plymouth ha interrumpido violentamente la racha de los pilotos de Ford; lamentablemente, el campeón inactivo ha quedado muy atrás en el ranking.

Petty se adjudicó la primera parte del programa al clasificarse con una vuelta a 132.126 km/h de media, nuevo record de la pista. Junior Johnson, que parece andar nuevamente de malas, punteó hasta la vuelta 352, en que Ford empezó a tener problemas, para fundirse definitivamente en la 375. Quedó al comando del lote Petty, con ocho vueltas de ventaja sobre el segundo Jarrett y el triunfo asegurado. Petty cubrió las 400 vueltas a 116.463 de media y fue escalado, en el marcador, por Jarrett (Ford 1965), Buddy Arrington (Dodge 1964), J. T. Putney (Chevrolet 65) y G. C. Spencer (Ford 64).

OTRA MÁS PARA JIMMY DAVIES



Jimmy Davies

POR TERCERA vez, en el término de once días, Jimmy Davies se adjudica una carrera del campeonato nacional de midgets del USAC; esta vez fue la prueba de fondo, sobre 100 vueltas, en el cuarto de milla de asfalto de Santa Fe, Illinois. Davies encabezaba el pelotón al cumplirse la primera vuelta y no cedió su puesto en ningún momento, aunque durante las primeras 50 vueltas fue acosado, de muy cerca, por Johnny Riva que, a su vez, era presionado por Chuck Rodee. A mitad de carrera, Davies "se apuró" distanciándose definitivamente de sus perseguidores.

Billy Mehner hizo el mejor registro de clasificación con el Radibaugh Offy, y Mike McGreevy se impuso en la prueba del trofeo (tres vueltas) batiendo a Snider, Tattersall y Mehner. Snider se quedó sin frenos al acercarse a los boxes, embistiendo al coche de Selberg y volcando espectacularmente pero sin sufrir ningún daño.

Resultado de las series preliminares: primera: Grim, Wente, Vogler; segunda: Scheibe, Rodee, River; tercera: Litgok, Davis, McGreevy. En la prueba de fondo, las posiciones finales fueron: Jimmy Davies (Hitze UTP Offy), Johnny Riva (Sims-Offy), Chuck Rodee (Loniewski Offy), Bob Tattersall (Norwiche Offy) y Mike McGreevy (Kenyon Bros. STP Offy).



A. J. Foyt

DESPUÉS DEL "GRAND PRIX" DE INDIANÁPOLIS

LA PRIMERA carrera del campeonato nacional de USAC, corrida sobre circuito, (desde la Copa Vanderbilt de 1937) no convenció mucho. Es muy improbable que se multiplique este tipo de carrera, ya que parece no interesar al público, reunió sólo 8.500 espectadores y, por primera vez en una prueba del campeonato nacional de USAC, la recaudación no alcanzó a cubrir el total de premios garantizados por el promotor. Es evidente que el público de las pistas no se preocupa mucho por el Grand Prix (o lo que se le parezca) lo que es, simplemente, una cuestión muy respetable de gustos. Por otra parte, las normas de seguridad prohíben la permanencia de espectadores fuera de las tribunas; el tramo más interesante del circuito era inaccesible al público. Las únicas conclusiones positivas son que los coches de pista americanos (incluyendo los viejos con motor adelante) no quedan nada deslucidos en un circuito, y que los promedios fueron muy buenos. Con todo, es muy difícil que este experimento se repita.

EL MANTENIMIENTO DE LOS NUEVOS FORD DE CARRERA

YA SUMAN una respetable cantidad, los propietarios de coches de fórmula del campeonato nacional de USAC que, tropezando con la falta de repuestos para sus motores de cuatro árboles, sostienen que a la Ford ya no le interesa el tema. La lista de faltantes críticos incluye especialmente bielas, pistones y bulones de cabeza de biela. El motor de Parnelli Jones está hace tiempo desarmado en el banco por falta de cambio de esos bulones... para desesperación de Rocky Phillip (sucesor de Johnny Poulson como mecánico jefe de Agajanian). La Ford anuncia que ha habido algunos problemas en la fabricación de bielas y pistones, pero ya está todo prácticamente resuelto. Louis Meyer —que trabaja ahora para Ford— culpa por esta escasez al Auto Club (USAC) cuyas normas de inspección son exageradamente rígidas... Para 1966 hay posibilidades de colocar de 20 a 30 nuevos motores Ford. Meyer declara que el récord de venta de motores de 4.200 cc Offenhauser, en un año fue de veinte unidades.



Ned Jarrett

NED JARRET ENCABEZA EL RANKING MÁXIMO DE NASCAR

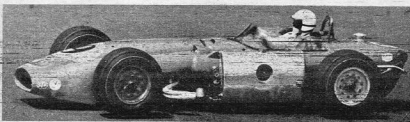
EN VIRTUD de su triunfo en las 250 Millas de Bristol, Tennessee, Ned Jarrett ha pasado a ocupar el primer lugar en el ranking máximo de NASCAR —categoría "Grand National"— con 28 puntos de ventaja sobre el líder anterior, Dick Hutcheson.

La pista de Bristol —media milla de asfalto— reunió a 36 principales figuras de NASCAR, para su prueba tradicional, sobre 500 vueltas; el ex campeón Fred Lorenzen obtuvo el mejor registro de clasificación, con su Ford 1965, a 131,715 km/h. Johnson, Lorenzen, Jarrett y Dieringer se turnaron en el puesto de vanguardia hasta las 400 vueltas, momento en que Jarrett pasó definitivamente al frente. Johnson abandonó por accidente, Dieringer fundió el motor y Lorenzen paró al notar que su coche se tenía muy mal; esto permitió que Hutcherson, que marchaba algo retrasado, se colocara en segundo lugar.

Clasificación final: Jarrett (Ford 1965), Hutcherson (Ford 1965), Sam McQuigg (Ford 1965) y Jim Paschal (Chevrolet 1965).
El promedio de Jarrett para las 500 vueltas fue de 99,478 km/h. Se corrieron 167 vueltas a marcha reducida: 67 por diversos accidentes sin consecuencia y 100, a partir de la vuelta 215, por un chaparrón. A la vuelta 315, se consideró que la pista estaba suficientemente seca y se agitó la bandera verde para volver al tren normal, que se mantuvo hasta el final.



Johnny Rutherford en el "Moog Saint Louis" (Watson-Ford)



Bud Tinszelstad con el Ferguson doble tracción de sobrenombre "El Jeep"

LAS 25 MILLAS DE ATLANTA

LA NUEVA pista de Atlanta, Georgia, un óvalo bien peraltado de 2.400 metros de largo, ha sido por primera vez escenario de una carrera por el campeonato nacional de USAC.

Se trata de una pista muy veloz y segura pero que exige mucho de los pilotos.

En esta prueba se impuso Johnny Rutherford, al volante del Moog Special, el mismo Ford con chasis Watson que Rodger Ward no pudo clasificar en Indianápolis. Después de seis años, Ward ha abandonado la escudería de Bob Wilke para pasar al equipo Mecon pero, evidentemente, Mister Wilke ha elegido bien el reemplazante. La buena racha actual de Rutherford culmina con éste, su primer triunfo en una prueba del campeonato nacional. En segundo lugar, con una vuelta menos, se clasificó Andretti en su Brawner-Ford y en tercer lugar el canadiense Billy Foster, con el Vollstedt-Ford que Sutton condujo en Indianápolis. Rutherford cubrió las 167 vueltas en 1 h, 46' 27" 7/10, nuevo récord del Atlanta International Raceway; corresponde a un promedio de 228,040 km/h. A. J. Foyt hizo el mejor promedio de clasificación —267,937 km/h— con su Lotus-Ford y tomó el comando del pelotón manteniéndose en la punta hasta la vuelta 88, en que se detuvo para reabastecerse, perdiendo 21 segundos. Rutherford pasó adelante pero, en la vuelta 97, fue pasado por Foyt por la parte interior de una curva, maniobra en la que colaboró (sin proponérselo) Andretti, que cerraba el paso de Rutherford por zhuera. Foyt pronto sacó seis segundos de ventaja a Rutherford hasta que, en la vuelta 108, sufrió la rotura del brazo inferior izquierdo de la suspensión trasera, hizo una serie de trompos (siendo esquivado muy justo por Rutherford) y se detuvo en el interior de la pista.

A partir de ese momento, Rutherford quedó cómodamente ubicado en el primer lugar y se limitó a mantener el promedio. Falta tres vueltas para el final, la rotura de la barra estabilizadora traserla lo obligó a amoniar la marcha; Andretti y Foster cargaron violentamente, pero a Rutherford le alcanzó el margen para retener la primera colocación.

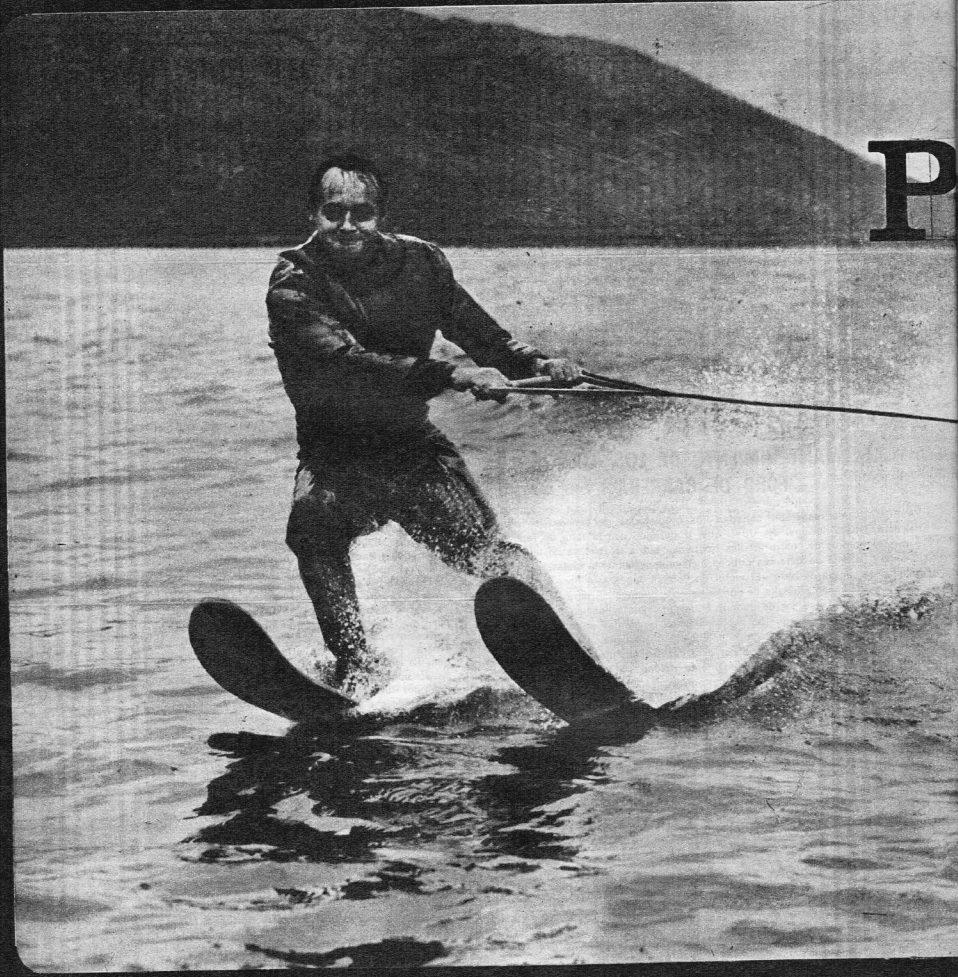
El debut de los pistones de USAC, en Atlanta, fue todo un éxito, reuniendo 27.000 espectadores. Se produjeron tres accidentes espectaculares, por fortuna sin consecuencias serias. Bruce Jacoby sufrió heridas en el pie derecho al despedazarse el tanque de su roaster Offenhauser, mientras cargaba combustible en su puesto. Los roasters de Grim y Mathouse chocaron a la entrada de la segunda curva sin consecuencias para los pilotos. Arnie Knesper rompió una cruceta en su "Offy a popa" y fue a chocar con la valla interior, donde el coche se incendió (ya van dos veces seguidas que ocurre). El piloto salió ileso. Pero lo que dio una característica especial a esta carrera fue la participación del equipo Novi, que hasta ahora actuó sólo en Indianápolis y en el anillo de Monza. Y en Atlanta anduvo bastante bien: Hurtubise (en el viejo roaster) marchaba a dos segundos de Rutherford cuando fallaban sólo doce vueltas para el final pero la fatiga —causa de un medio trompo— lo obligó a aflojar, siendo pasado por Andretti y Foster. El otro Novi (Ferguson, 4 ruedas motrices) se clasificó decimocuarto, conducido por Bud Tinszelstad. El viejo Novi todavía puede dar alguna satisfacción a su propietario.

La clasificación final fue la siguiente: Rutherford (Watson-Ford), Andretti (Brawner-Ford), Foster (Vollstedt-Ford), Hurtubise (Novi-Kurtis roaster), Rodee (Weir-Offenhauser).

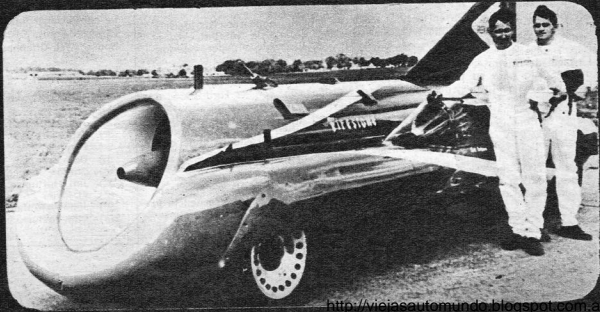
POSICIONES EN EL CAMPEONATO NACIONAL DE USAC (hasta el 2 de agosto de 1965)

1º)	Mario Andretti	1.960 puntos
2º)	Jim McEireath	1.035 "
3º)	Jim Clark	1.000 "
4º)	Parnelli Jones	1.000 "
5º)	Don Branson	975 "
6º)	Gordon Johncock	915 "
7º)	Jim Hurtubise	620 "
8º)	Al Miller	720 "
9º)	Johnny Rutherford	550 "
10º)	Billy Foster	510 "

P



"Quiero aflojar mis músculos: el esquí es mucho mejor que los masajes". Campbell lo puso en práctica antes de la prueba de Conniston.



Art Artons, estadounidense: fue uno de los más grandes adversarios de Donald Campbell. Aquí lo vemos con Ed Sinder, junto al bólido con el que establecieron un nuevo récord mundial de velocidad sobre tierra.

EL ELIGRO ES MI VIDA

EXCLUSIVO PARA
SOLAMENTE
por
DONALD
CAMPBELL

CAPÍTULO 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 EL "PAJARO AZUL" • EL NORTEAMERICANO STANLEY SAYERS BATE EL RECORD MUNDIAL A 250 KM/H: UNA VELOCIDAD QUE MI LANCHA NUNCA PODRÍA ALCANZAR • EL FIN DEL "PAJARO AZUL" • POCO DESPUÉS DE DECIDIR LA RETIRADA SE PRODUJO LA TRÁGICA MUERTE DE JOHN COBB A 350 KM/H • ¿PODRÍA EL NUEVO "PAJARO AZUL" SUPERAR LA BARRERA DEL AGUA?

Yo he conocido solamente a una mujer capaz de aguantar mi obsesión por la velocidad. Afortunadamente es mi mujer, Tonia Bern. Además, Tonia se dedica a la canción, consiguiendo así unos ingresos muy necesarios para cualquier mujer que se casa con un hombre de mis características.

Tonia es realista. Nunca ha intentado quitarme de la cabeza mi pasión por la fascinante aventura de correr más que nadie.

—Mientras no estés celoso de mis canciones —me suele decir— no debes preocuparte; yo tampoco estaré celosa de tus bolidos. Tonia supo comprender muy pronto mi forma de ser.

—Don —me dijo un día—, tú no eres, precisamente, esa clase de hombre que se ata a un horario, ni suspira por llegar a casa y ponerse las zapatillas. No tengo intención de cambiarte.

Cuando me decía esto, yo suspiraba de satisfacción. A menudo le he dado vueltas a mi extraño oficio, si es que puede llamarse así, y nunca he podido averiguar los motivos que me impulsaron a esta frenética aventura.

Tal vez, Tonia ha comprendido que nunca podrá detener la fiebre de mi sangre y ese fue el camino para que seamos felices.

Esta fiebre no la tenía, ciertamente, en mi adolescencia, ni tampoco nació de las conversaciones con mi padre. Todo comenzó, sin duda, cuando fracasé en mi intento de batir el récord mundial de velocidad sobre agua, a bordo de la embarcación de mi padre, en Conniston Water, en 1949.

Fracaso peligroso

Si yo hubiera obtenido el éxito en 1949, seguramente, a estas horas estaría viviendo como un burgués, sometido a unas convenciones muy razonables, muy lógicas y muy aburridas. No fue así, fracasé. Y el fracaso ha sido siempre algo muy peligroso en mi familia.

—Tú sabes que tu padre fue un campeón mundial —me dijo cierto día un viejo amigo de mi padre—. Tuvo que hacer frente a las primeras contrariedades en Salthurrn, en 1922, y en Fance (Dinamarca), en 1923. Cada vez que conseguía la velocidad necesaria para batir el récord mundial ocurría lo mismo: había desacuerdo entre los cronómetros. Ello le enturecía cada vez más y ya era imposible detenerle.

En el invierno de 1950, cuando el vapuleado "Bluebird" descansaba en la parte trasera del hotel Reigate Hill, a mi me ocurría lo mismo.

Obsesión

El porqué necesitaba una contrariedad para seguir adelante es algo que no puedo explicarme. Lo único que sé es que en aquel invierno yo quería batir el récord con una intensidad desconocida en mi vida anterior. Se convirtió en una obsesión, que me atormentaba día y noche.

Pasaba las mañanas resolviendo los enmarañados problemas administrativos que debía arreglar antes de intentar la prueba. Después me reunía con el equipo para resolver series de interrogantes, posibilidades, dudas y temores. Estos asuntos me tenían atareado hasta las seis o las siete. Y, después, siempre había algún arreglo que hacer en el "Bluebird", en cuyo trabajo me ayudaba Leo, mi fiel mecánico, ayudante, amigo y consejero.

Poco después me trasladé con mi hermana Jean e Surrey, siempre con el objetivo que me había propuesto en la caja y caja. Podía decirse que era para lo único que vivía. ▶



Tonia Bern cantaba en salas de fiestas cuando no acompañaba a Donald en sus intentos y pruebas.



Pruebas

Si lo que necesitaba era un fracaso, no cabe duda de que me espolé como un aguilón para desear el éxito con toda el alma. El fracaso me mantuvo en tensión durante el verano de 1950. Durante el invierno llevamos a cabo diversas pruebas con un modelo del "Bluebird", en el Centro Experimental del Almirantazgo, cerca de Gosport. Las pruebas se efectuaron en un tanque de agua y un túnel aerodinámico, y demostraron, sin lugar a dudas, que la máxima velocidad que podía alcanzar el "Bluebird" en las mejores condiciones era de 240 a 250 kilómetros por hora. El récord de mi padre de 225 kilómetros por hora parecía insuperable porque, aunque la velocidad que podíamos alcanzar era algo superior, no era lo suficiente para alcanzar una media que superase a la de mi padre.

Todas nuestras esperanzas se centran ahora en la nueva hélice que estaba siendo construida para nosotros. Fuimos a Conniston, a fines de junio, confiando en que pronto estuviese terminada. Pero desde el primer momento hubo retrasos. El agua estaba en pésimas condiciones y la hélice tardaba más de lo que habíamos pensado en salir de la fábrica. El tiempo trascurre mientras reformamos la cabina del "Pájaro Azul" y colocábamos los nuevos indicadores. Uno de aquellos días, Leo oyó por el radio algo que nos sonó a desastre.

Malas noticias

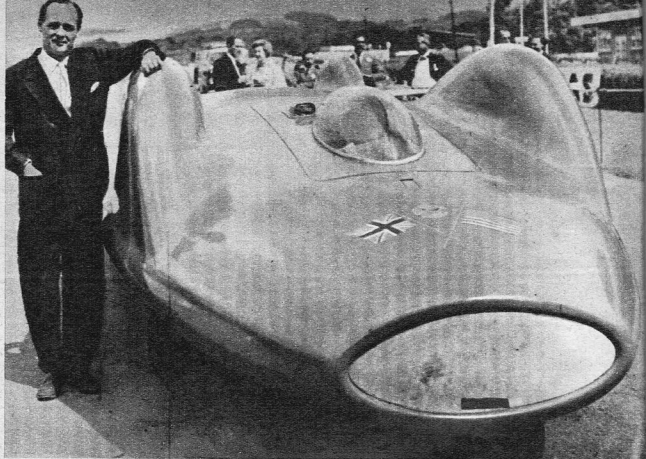
Todavía recuerdo la cara de Leo mientras venía hacia mí agitando, excitadamente, los brazos para llamar la atención.

—¡Malas noticias! —gritaba mientras se acercaba. —¿Qué pasa? —respondí.

—Un estadounidense llamado Stanley Sayers ha batido el récord a 250 kilómetros por hora.

—¿Quién es Sayers? —pregunté extrañado. —Nunca he oído hablar. Sólo sé que su lancha se llama "Sio Mo Shun".

Fue un golpe muy duro. Continuamente, el fantasma de Henry Kaiser se había cernido sobre nosotros. El quería batir el récord de mi padre y



Donald Campbell junto a su "Pájaro Azul".

"Yo he conocido solamente a una mujer capaz de aguantar mi obsesión por la velocidad". Ella es su mujer, con quien lo vemos a Campbell el día de su boda.

El "Pájaro Azul", dotado de una nueva hélice, está listo para la prueba. Donald sonríe feliz. Luego sobrevendría el desastre.

cada día temíamos oír que lo había logrado. Pero ahora el récord había sido batido por un hombre del que nunca habíamos oído hablar. Y lo que era peor, lo había logrado a una velocidad contra la cual sólo había una remotísima probabilidad de que el "Pájaro Azul" pudiera rebasarla. Las pruebas a que fue sometido en Gosport indicaban que alrededor, precisamente, de los 250 kilómetros por hora el "Pájaro Azul" se iría a pique.

—¿Qué hacemos, Leo? —dije a mi fiel amigo aquella noche—. Lógicamente, la única cosa que podemos hacer es volver a casa y olvidarlo todo. Pero, en el mismo momento de decirlo, sabía que eso era imposible. Seguiríamos adelante, pasase lo que pasase.

—Ya estamos aquí, patrón, ¿por qué no esperamos a que llegue la nueva hélice?

Eso hicimos.

Todo listo

Pero el tiempo era infame y la nueva hélice no estuvo montada y completamente preparada para funcionar sino hasta el 17 de agosto. Me decidí a intentar la máxima velocidad posible antes de avisar a los cronometristas.

Leo subió en la cabina de mando. En el primer recorrido puse el acelerador hasta el tope. Yo había creído que por lo menos alcanzaría los 240 kilómetros por hora, pero lo máximo que indicó la aguja fueron 230 kilómetros por hora.

—No es suficiente —, le dije a Leo mientras llegábamos al final del lago preparándonos para el recorrido de vuelta. En el segundo siguiente, algo catastrófico iba a ocurrir.

El "Pájaro Azul" surcaba la superficie del lago a 230 kilómetros por hora como había dicho antes. Conservó durante unos momentos esta velocidad. Pero, de pronto, salió disparado a 250 kilómetros por hora. ¡La cifra mágica!

Fue entonces cuando me di cuenta de que Leo me llamaba la atención dándome golpes en el hombro indicándome frenéticamente el indicador de temperatura. La aguja estaba casi fuera de la esfera. Rápidamente desaceleré mientras en mi oído resonaba un fuerte ruido de los motores, situados a mi espalda.

Gotas de agua salían de los tubos de succión,

retorcidos y humeantes. Leo movía la cabeza con gesto de lástima.

—¡Sí, Don! Tu mejor motor destrozado. ¡Pero, qué le habrá pasado a la lancha? ¡A qué se debió aquel aumento súbito de velocidad?

Lo que había dicho Leo acerca del motor era cierto, por desgracia. Nuestro enorme motor "Rolls Royce", de dos mil caballos de fuerza, había quedado completamente inservible. La pregunta de Leo seguía en mi mente: ¿Qué había sucedido? El motor estaba ya viejo. Construido antes de la guerra y sometido a grandes esfuerzos había llegado a su límite de resistencia.

Cuando nos fuimos de Conniston yo estaba más amargado que nunca. Me había quedado sin lancha. Todos los hombres del equipo repetían la misma frase: "Pobre viejo 'Pájaro Azul'".

Muchas veces me había preguntado: ¿Cree usted que logrará batir el récord de Sayers con una lancha construida antes de la guerra? En teoría sabía que no, pero en la práctica rehusaba creerlo. Pero, ¿qué le había sucedido al "Pájaro Azul"? ¿Por qué había tenido aquel acelerón súbito?

Contestar a estas preguntas equivalía a tener una probabilidad de batir a la "Sio Mo Shun".

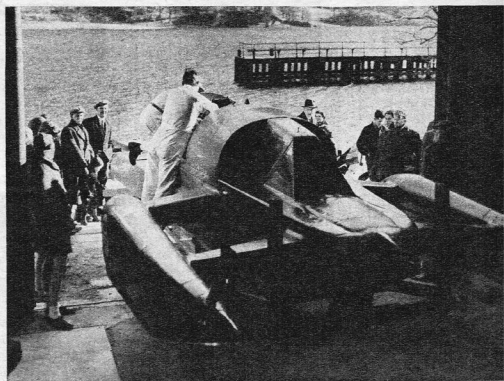
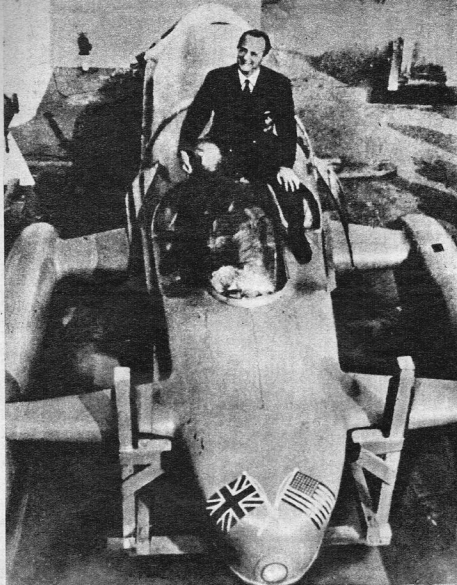
Las causas del fracaso

Poco a poco nos llegaban noticias sobre la lancha que había logrado el récord. Había algo revolucionario en su construcción; y, una tras otra, iba ganando las principales competiciones estadounidenses de velocidad. Pero nadie sabía lo que era.

Un joven científico llamado Juan Corlett fue quien nos dio la primera explicación sobre las causas que habían contribuido al fracaso de nuestro intento.

—Creo que su aparato fallaba porque la popa se levantaba de tal manera que casi perdía contacto con el agua, con lo que fallaba el sistema propulsor.

Nuestras investigaciones se realizaron en este sentido y, efectivamente, comprobamos que a altas velocidades la popa se elevaba de tal modo que la turbina llegaba casi a salirse del agua, con lo que se perdían grandes cantidades de fuerza impulsora. Finalmente, logramos subsanar estas di-



Donald Campbell intenta batir el récord: "¿Podrá el nuevo «Pájaro Azul» traspasar la «barrera del agua»?"

ficultades, retocando los flotadores y el orificio de salida de los gases, lo que conseguimos por completo, después de mucho trabajo, en la primavera de 1951.

Decidí probarlo por primera vez en el lago Garda. Sus aguas son excelentes para este tipo de prueba y en ellas se celebra la Copa Oltanza entre los botes más rápidos del país. El "Pájaro Azul" ganó la prueba estableciendo un nuevo récord del circuito con una marca de 159 kilómetros por hora.

Nuestras esperanzas volvieron a crecer y para fines del otoño nos hallábamos de nuevo en el lago Conniston. Tuvimos un trabajo tremendo con la lancha. En las primeras pruebas iba ligeramente inclinada y hasta el 24 de octubre no pudimos equilibrarla correctamente.

270 por hora

Leo estaba conmigo en la cabina en el recorrido más rápido que hacíamos desde la construcción del "Pájaro Azul". Todo se desarrollaba conforme a lo previsto y aquella mañana de octubre supe que íbamos a lograr batir el récord de Sayers. Fue un momento emocionante, la aguja subía lentamente por el cuadrante. 240... 260... y finalmente 270.

Me dije a mí mismo: "¡Dios mío! Así lograremos batir el récord. Es demasiado bonito para ser verdad."

Y lo era. Acabábamos de salir del kilómetro cronometrado cuando se produjo un estallido que se oyó en diez kilómetros a la redonda. El "Pájaro Azul" parecía haberse vuelto loco, cabeceando sin cesar. Una intensa vibración sacudía todo el aparato. Paré los motores y nos detuvimos.

—Hemos chocado contra algo —dije—. Escucha el ruido que hace el agua al entrar en el casco. Una de las lanchas del equipo estaba cerca de nosotros y nos lanzó un cable para remolcarnos rápidamente por la brecha abierta en el casco y mis esperanzas de lograr el récord del mundo se hundieron a unos treinta metros de la orilla.

A la mañana siguiente conseguimos sacar a flote al "Pájaro Azul". El causante del choque había sido un gran tronco cuya presencia no habíamos advertido. Un bronco boquete se abrió en el casco

de nuestra lancha y el motor estaba gravemente dañado.

Leo y yo miramos lo que quedaba de tres años de intenso trabajo.

—Bueno, Donald —me dijo—, estuvimos a punto de lograrlo.

—Sí, muy cerca.

Aquel invierno, las noticias siguieron llegando y con ellas la imposibilidad de alcanzar el récord. Stanley Sayers había batido su propio récord estableciéndolo en doscientos ochenta y cinco kilómetros por hora. Por si ello no fuera suficiente, sabíamos que John Cobb se estaba preparando para pulverizar el récord de Sayers con el "Crusader". El récord había alcanzado tales proporciones que parecía que nuestras esperanzas de conquistarlo de nuevo eran poco menos que nulas.

"Basta de récords, viejo —me dije para mis adentros—. Vida regular y ocho horas de sueño". Estos eran mis pensamientos en aquel invierno.

La muerte de Cobb

Mi trabajo me mantuvo ocupado durante todo el año. Había comprado una vieja mansión en el campo y en ella descansaba los fines de semana pensando con nostalgia en el "Pájaro Azul".

Pero una catástrofe iba a convertirse de nuevo en un rompe-récords. El 29 de setiembre, el "Crusader" se desintegró a una velocidad de trescientos cincuenta kilómetros por hora en Loch Ness. John Cobb, a punto de conseguir el récord mundial, había muerto.

La noticia me impresionó. Decidí llegar hasta donde John Cobb había encontrado la muerte. Lo había conocido hacía muchos años, en mi infancia, y lo admiraba. Era un hombre veleroso y su muerte contribuyó a la entrada en una nueva era de los récords de velocidad.

¿Barrera del agua?

En aquellos días se habló mucho sobre una misteriosa "barrera del agua", como se había hablado de la "barrera del sonido" en el aire. Aquello había destrozado al "Crusader" y la gente decía que destruyera a todas las lanchas que se atreviesen a penetrar en ella. Yo no estaba convencido de la impenetrabilidad de esta barrera, ni siquiera de su existencia. Me

reuní con dos jóvenes ingenieros que estaban tan fascinados, como yo, por el problema de la velocidad en el agua.

Estos eran Kennet y Lewis Norris, y con ellos cambie impresiones sobre el desastre de Cobb. Decidimos que sería beneficioso para todos estudiar los errores que había cometido Cobb y aprender. Nuestro proyecto era construir un aparato revolucionario que pudiese cruzar esa barrera con éxito.

Tardamos cerca de tres años en construir el nuevo modelo del "Pájaro Azul". Empezamos estudiando todas las películas que pudimos conseguir sobre el desastre del "Crusader". Meses y meses pasaron antes de que el modelo definitivo estuviese diseñado. Yo estaba gastando grandes sumas de dinero y tenía que hacer economías para poder seguir adelante con el proyecto. Tuve que hipotecar mi casa. Pero el resultado fue la creación de una obra maestra de la ingeniería. Algo completamente nuevo, revolucionario. Nuestros esfuerzos se habían visto compensados.

En una mañana fría de invierno de 1955, mi mujer rompió la tradicional botella de champaña contra un hierro que habíamos fijado al casco del "Pájaro Azul" a guisa de quilla. El líquido salió espumante, empujando el casco de nuestra obra de arte.

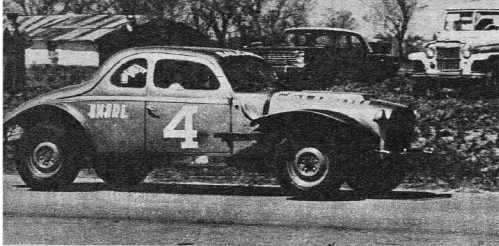
—Yo te doy el nombre de "Pájaro Azul" —dijo mi esposa repitiendo las palabras que yo mismo había usado en 1939 cuando la botadura de la lancha de mi padre—. Bendiga Dios a tu piloto y a todos los que han trabajado en tu construcción.

Me introduje en la cabina y conduje el "Pájaro Azul" hacia el centro del lago. Era la primera vez que conducía una lancha de este tipo desde que el viejo "Pájaro Azul" se había hundido en el lago Conniston, cuatro años antes.

En el próximo número:

CAPÍTULO IV

El hundimiento del "Pájaro Azul" — Nuevo récord en Ullswater a 325 km/h — Ante las cámaras de televisión — Un proyecto fantástico — Sobre las salinas de Australia — Dos mil quinientas toneladas de sal se interponen en nuestro camino.



LOEFFEL: COMPLETÓ...

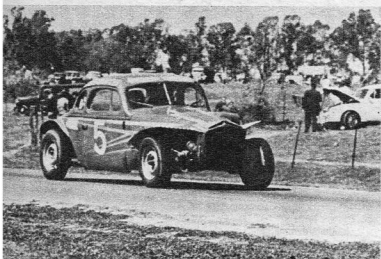
(viene de la pág. 23)

A pesar de conocer la "vehemencia" del volante de Marcos Juárez, no dejó de extrañarnos su esfuerzo por ampliar la diferencia. A veces, un poco de "avaricia mecánica" es el camino más seguro al éxito. En el vigésimo noveno circuito, en momentos en que la ventaja real superaba el minuto (el haber largado en la segunda tanda, acercaba en 10 segundos a Rienz en la clasificación), comprendimos la razón del apuro del Alemán. Desde el puesto de abastecimiento comenzaron a hacerle señas para que detuviera su máquina. Los 220 litros de combustible con que había iniciado la competencia, no bastarían para alimentar al posmo motor hasta el final. Inmediatamente se planteó el interrogante: ¿Rienz también necesitaría reabastecerse? Sus mecánicos nos sacaron de la duda con un retornado: no. La situación era dramática. Cincuenta y tantos segundos de diferencia confieren una razonable seguridad cuando sólo faltan alrededor de cincuenta kilómetros de carrera, pero... un reabastecimiento puede insumir más de un minuto. La maniobra fue cuidadosamente planeada. Tres bidones de treinta li-

tros cada uno esperaban a Loeffel en distintos puntos. Finalmente, cuando ya había completado 32 circuitos, la elección recayó sobre el de Cepero, quien introdujo su bidón con rapidez y precisión por la ventanilla del acompañante.

Rienz, alentado por los 29 segundos que había perdido su rival, inició un esfuerzo desesperado por aprovechar ésta, su única oportunidad.

Le quedaba poco tiempo. En la última vuelta descontó 2,6 segundos pero al cruzar la línea de llegada la bandera a cuadros se bajó sobre Loeffel 22" 4/10 antes que sobre él. El tiempo corregido, con su bonificación de 10 segundos para Rienz, dio su carácter de "justado" al emocionante final. Al cabo de 525,3 kilómetros de carrera, apenas 12" 4/10 separaban las máquinas de los dos punteros. "Primer Triángulo del Oeste" - Olavaria - San Nicolás", tres pruebas que forman una brillante tríloga, sin dejar dudas sobre la capacidad conductiva del volante de Marcos Juárez. Sin embargo, al preguntarle si participará en el Gran Premio de Turismo Carretera, se ve obligado a responder: "No sé si será habilitado". ¿No creen que lo merece?



Superado el "problema Galbato", Casi elabora con calma un cómodo tercer puesto.

Polinori completó solamente 35 circuitos, pero le bastaron para merecer un cuarto puesto en un marcador bastante despolido: de 24 participantes, sólo 10 se clasificaron.



Le faltaban dos vueltas y treinta litros de nafta. Lo esperaban tres bidones. Loeffel eligió el del medio. Perdió 29 segundos, pero aún le sobraron 12 para ganar.

CLASIFICACIÓN GENERAL

34 vueltas al circuito de 15,45 kilómetros: 525,3 kilómetros

Clasif.	Nº	Conductor	Coché	Tiempo	Vueltas
1º	2	Carlos W. Loeffel	Chevrolet	2h 51' 14"	4/10 34
2º	3	Angel T. Rienz	Ford (F100)	2h 51' 26"	8/10 34
3º	4	Eduardo Casá	Ford (F100)	2h 54' 55"	6/10 24
4º	5	Norberto Polinori	Chevrolet	2h 54' 18"	4/10 32
5º	14	Joaquín Perrotta	Chevrolet	2h 54' 13"	4/10 31
6º	11	Rafael O. Rodríguez	Ford	2h 53' 25"	9/10 31
7º	26	Abraham Shanon	Ford	2h 51' 22"	1/10 29
8º	19	Fernán Macoratesi	Chevrolet	2h 53' 58"	4/10 30
9º	18	"Santos Vega"	Ford	2h 51' 29"	6/10 25
10º	28	Santiago J. González	Ford	2h 50' 39"	6/10 27

Promedio del vencedor: 184,657 km/h. El récord para una vuelta al circuito lo estableció Armando J. Bías, con Chevrolet, en la segunda, en 4' 56" 4/10, a un promedio de 187,651 km/h.

UN CAMPEÓN EN REPOSO



John Surtees (derecha) recibe las felicitaciones del sonriente Jim Clark, luego de haber vencido en la última carrera en que intervino este año, la Copa Internacional de Oro de Fórmula 2 que se disputó en Oulton Park, Cheshire, Inglaterra. Pocos días después Surtees viajó a Canajá donde se accidentó gravemente (múltiples fracturas y heridas internas) al estrellarse su automóvil el viernes pasado, durante una práctica en el autódromo de Mosport, cerca de Toronto. Afortunadamente las últimas noticias recibidas dicen que se halla fuera de peligro y ya pudo conversar brevemente con sus familiares. Ahora deberá curar sus heridas y guardar reposo durante un largo período, pero uno de los especialistas que lo atiende ha dicho que "existe una gran posibilidad de que el campeón se recupere totalmente, y podría volver a correr". Como es natural su nombre ha sido retirado de la nómina de 18 conductores que intervendrán el próximo domingo en el Gran Premio Automovilístico de los Estados Unidos, con puntaje para el campeonato mundial de pilotos.

Rally revista AUTOMUNDO



El próximo domingo 3 de octubre se disputará el Rally Revista AUTOMUNDO, organizado por la Asociación Argentina de Automóviles Sport. La prueba, que se largará desde la sede de la A.A.A.S., será en El Salvador 5705, se iniciará a las 7.30. En ella se incluirán tramos de marcha a velocidad impuesta, tramos de navegación y tramos sprint. Podrán participar automovilistas de todo tipo, desde modelos 1946, y coches sport, pero quedan exceptuadas las máquinas de Turismo de Carrera, los Jeeps, Estancieras y Pick Ups.

Las inscripciones se reciben en la sede de la mencionada institución todos los días hábiles de 17 a 21 horas, desde el 1º de octubre a las 20.

"6 HORAS" QUE SE HICIERON DESEAR



EL MAL TIEMPO Y LA INFORMALIDAD DE LOS ORGANIZADORES CONTRIBUYERON A RESTAR BRILLO A LAS "6 HORAS SHELL" QUE SE DISPUTARON EN URUGUAY. ● EL EQUIPO IKA RETIRA SUS MAQUINAS POR CONSIDERAR ARBITRARIA LA DECISION DE LA A. U. V. ● "NADA NUEVO BAJO EL SOL": UN LOTUS CORTINA SE ADJUDICA EL PRIMER PUESTO DE LA CATEGORIA "C" ● EN LA "B" NADIE LOGRA RESISTIR LA OFENSIVA SUECA: LOS SAAB SE LLEVAN LOS DOS PUESTOS DE HONOR.

La Asociación Uruguaya de Volantes programó la edición de este año de las clásicas "6 Horas Shell" para el domingo 12 de setiembre. En la lista de inscriptos figuraban varios pilotos brasileños y argentinos, entre los cuales se contaban los del equipo oficial IKA. Un inesperado paro de actividades en nuestro puerto impidió el embarque de las máquinas argentinas al mismo tiempo que se serían inundaciones, en la frontera uruguayo-brasileña, detuvieron a los volantes cariocas. Considerando que estas deserciones quitarían interés a la prueba, las autoridades organizadoras decidieron posponerla para el domingo 19. De acuerdo a este plan, el sábado 18 se realizaron las pruebas de clasificación, en las que participaron los Renault 1093 del equipo IKA, bajo una lluvia torrencial. Pese a la incidencia del tiempo, los dirigentes de la A.U.V. aseguraron a los participantes que la competencia se había de iniciar, indefectiblemente, a las 11 horas del día domingo. No fue así. En efecto, de acuerdo a una resolución tomada por la Comisión Directiva en horas de la mañana, y de la cual no informaron debidamente a los corredores, las "6 Horas" se suspendían una semana más. La reacción de los pilotos fue unánime. Ante sus reclamos se decidió reconsiderar la determinación. por Horacio Stevens... jefe del equipo de carreras de IKA, declaró a los periodistas: "No comprendo el motivo que pueda haber hecho variar el criterio de los dirigentes de la Asociación en tan pocas horas. Tal como lo exigía el Reglamento... estuvimos en 'El Pinar' a la hora establecida, pero con sorpresa nos enteramos de la resolución de suspensión y no se nos permitió el acceso. Por lo tanto y por considerarla arbitraria, aun cuando se decida ahora correrla esta tarde, no nos presentaremos". Fue así que debido a la informalidad de la entidad organizadora se produjo el retiro de los "1093" argentinos, retiro que restó brillo a la competencia al provocar la fusión de las dos categorías menores por falta de inscriptos.

Las protestas de los pilotos continuaron en aumento, lo que llevó al señor Arturo Poro

a presentar su renuncia al cargo de director de la A.U.V. Luego de una acalorada discusión se decidió celebrar la competencia el día lunes, a partir de las 13 horas.

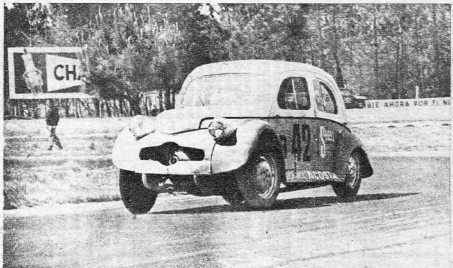
Apenas iniciada la carrera, el Lotus Cortina de Pera tomó la delantera perseguido de cerca por el Morris de Pablo Paullier y por el otro Cortina con Bellini al volante. La primicia de Pera duró poco, ya que una pérdida de gases en el interior del habitáculo provocó un principio de intoxicación en el piloto que lo obligó a ceder su posición al Morris. Tampoco éste pudo mantener el ritmo de carrera hasta el final, y Bellini, que supo conservar en todo momento la serenidad necesaria, al promover la carrera se colocó en un primer puesto que había de conservar hasta el final. Los esfuerzos del Alfa Romeo Giulietta T1 de Silvera-Mera no llegaron en ningún momento a hacer temer por la suerte del puesto de honor, pero, de todos modos, merece destacarse su actuación frente a máquinas de concepción más moderna. En síntesis, logró un merecido aunque distanciado segundo puesto. A las cinco horas de carrera Uria, que había reemplazado a Pera en la conducción del otro Lotus Cortina, abandonó, definitivamente, la competencia a causa de un desperfecto mecánico (transmisión destrorada).

En la categoría "B" los Saab sólo encontraron rival en el NSU 1000 de Martínez-Solar. Una demora de 15 minutos de fojo, en el momento de la largada, lo relegó al quinto puesto en su categoría, separándolo de los Saab de "Somoca"-Fernández y de Do Barros-Balcarcel, que se clasificaron primero y segundo respectivamente. A juzgar por la actualidad de fojo durante la carrera, y teniendo en cuenta sus antecedentes, creemos que no de haber mediado el mencionado retraso los Saab hubieran formado un grupo homogéneo en los tres primeros puestos de la categoría "B".

El veterano Panhard X87 de Sica-Acosta trabajó a lo largo de las seis horas un cómodo cuarto puesto, detrás del NSU 1000.



El Alfa Romeo Giulietta T1 de Silvera-Mera supo mantenerse durante las seis horas que duró la competencia. Se clasificó segundo en su categoría, separado del primero por 14 vueltas.



No cabr' duda de que el Panhard X87 "Dina" de Sica-Acosta es de un diseño ampliamente superado. No obstante ello el mencionado equipo arrebató el cuarto lugar de la categoría "B" a máquinas mucho más modernas.

CLASIFICACION GENERAL

CATEGORIA "B" (hasta 1.000 cc)

1. — "Somoca"-R. Fernández, con Saab Sport, 213 vueltas en 6h 1'20" 5/10.
2. — Do Barros-R. Balcarcel, con Saab Sport, 207 vueltas en 6h 0' 37" 6/10.
3. — E. Soler-C. Martínez, con NSU 1000, 206 vueltas en 6h 0' 19" 8/10.
4. — Sica-Acosta, con Panhard X87 Dina, 206 vueltas en 6h 0' 32".
5. — Fojo—"Sandokim II", con Saab Sport, 204 vueltas en 6h 1'38" 2/10.

CATEGORIA "C" (hasta 2.000 cc)

1. — C. Bellini-J. C. Gutiérrez, con Lotus Cortina, 225 vueltas en 6h 0' 39" 9/10.
2. — H. Silvera-H. Mera, con Alfa Romeo Giulietta T1, 211 vueltas en 6h 1' 47" 1/10.
3. — R. Romanzo-R. Parodi, con Morris Cooper 1300, 202 vueltas en 6h 0' 15" 7/10.
4. — H. Pera-A. Uria, con Lotus Cortina, 175 vueltas (abandonó a las 5 horas).



automundo LE AYUDA

PREPARE SU AUTO PARA EL

El auxilio

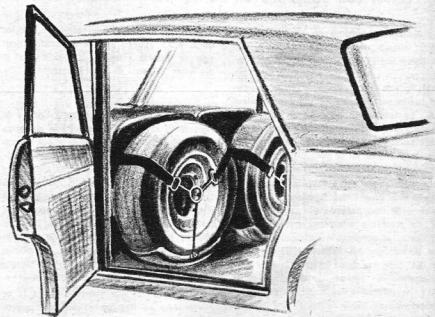
Al tratar este aspecto de nuestra intervención en el Gran Premio Turismo Mejorador, procederemos a situarnos en las bases de participación que han conformado el espíritu de esta nota: 1) recursos medianos; 2) dar la vuelta "en la conversación"; 3) llegar. Si es posible, bien ubicado. No podemos, en consecuencia, considerar una organización de auxilios que insuma altas erogaciones. Pero tampoco podemos prescindir de ella.

La mejor solución es, como siempre, la unión. Ella, si bien no hará la fuerza, como reza el refrán, proveerá la eficiencia. Condición ideal para la unión es que los competidores que compartan un mismo auxilio también deban compartir una misma marca de automóvil y, en lo posible, un mismo modelo.

De esta circunstancia extraeremos numerosas ventajas, sobre todo de índole económica. La elección del elemento humano que integrará el equipo de auxilio tiene mayor importancia de lo que a simple vista pareciera. Basta recordar que todo esfuerzo, la suma de méritos acumulados, se desvanece si el auxilio no se encuentra a la hora prevista en el lugar, convenido. Igualmente, si el repuesto indispensable no se dispone o si la capacidad técnica del auxilio es deficiente. Tres son entonces las cualidades que debe tener —prima facie— nuestro auxilio. Puntualidad y exactitud, disponibilidad material y solvencia técnica. Sobre estas bases hemos de construirlo.

El vehículo . . .

. . . debe ser de naturaleza tal que su robustez asegure —dentro de razonables límites— que no se verá afectado por la carga que hemos de imponerle, en función a los accidentes del terreno. El ideal se concreta en un furgón, capaz



Una manera de sujetar las ruedas de auxilio que, por razones de distribución de pesos, hemos ubicado inmediatamente atrás de los asientos de conductor y acompañante.

de mantener velocidades de cruceo del orden de los 100 km/h y con una capacidad cúbica no inferior a los 3 m. El mismo será preparado metódicamente, ya que, reiteramos, un desperfecto en el auxilio implica la probable detención del automóvil en carrera. Por consiguiente, todas las precauciones normales han de ser tomadas en cuenta y dentro del stock de repuesto, tendrán cabida los repuestos del vehículo de auxilio.

Dentro del mismo nada debe ir suelto. Recordemos que el exacto conocimiento de la ubicación de cada uno de los elementos de repuesto y/o abastecimiento y su accesibilidad, brinda prontitud al auxilio y que todos los minutos perdidos en cualquier detención, deberán ser recuperados mediante un mayor esfuerzo mecánico que, a su vez, implica un aumento de los riesgos previstos. Ambos factores son negativos a nuestro planteamiento.

La ubicación de los elementos . . .

. . . deberá ser realizada en forma tal que sea consecuencia de un orden lógico, establecido desde el exterior al interior de la caja del furgón. Partimos de la base de que, sobre su fondo ubicaremos aquellos elementos que estimamos como de difícil rotura, para llegar hasta aquellos que deberán bajarse



La correcta ubicación de los elementos evitará trastornos y hará ganar tiempo. El gasto extra que pueda significar la utilización de armarios y/o cajoneras se ganará con creces al evitar las "pérdidas", que son uno de los tantos pecados de los auxilios.

SUPONGAMOS QUE SU INTENCIÓN ES COMPETIR EN EL GRAN PREMIO TURISMO MEJORADO. USTED NO ES UN PILOTO FAMOSO. NO INTEGRAR NINGÚN EQUIPO. QUIERE, SI, CORRER EL GRAN PREMIO Y LLEGAR. SI ES POSIBLE, BIEN UBICADO. "AUTOMUNDO" LE HA BRINDADO AQUELLOS REQUISITOS BASICOS Y PUNTUALIZADO SUS NECESIDADES CON PRESCINDENCIA DEL TIPO DE AUTOMÓVIL QUE USTED POSEA. SI SE ANIMA, "AUTOMUNDO" LE DESEA... ¡BUENA SUERTE!

por MIGUEL ÁNGEL BARRAU

(ÚLTIMA NOTA)

GRAN PREMIO T.M.

en cada abastecimiento, los que encontrarán su lugar en las cercanías de la puerta del furgón. Dentro del mismo deberá preverse suficiente espacio de circulación, como para que una persona se pueda desenvolver. El orden previsto, para el piso de la caja, de exterior a interior, es el siguiente:

- 1) tanques de combustible; embudos; bidón de agua;
- 2) latas de aceite.
- 3) ruedas armadas.
- 4) carteles indicadores.
- 5) lona de marcación y trabajo.

Estos materiales son los que, indefectiblemente, bajaremos y ubicaremos a un costado del camino, en la forma que se puntualizará más adelante, para la realización del abastecimiento.

Sobre las paredes laterales del furgón y la divisoria entre éste y la cabina del vehículo, ubicaremos, en armarios cerrados o mediante la forma de sujeción que se detallará a lo largo de esta nota, los distintos repuestos, agrupándolos por sistemas, en la siguiente forma:

pared de izquierda:

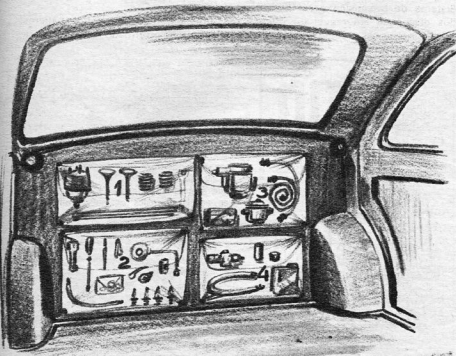
sistema de encendido;
sistema de alimentación;
sistema de refrigeración;
sistema de dirección.

Pared derecha:

sistema de lubricación;
sistema de suspensión;
sistema de frenos.

Pared divisoria:

sistema de transmisión y soportes.



Los cuatro grandes botallios de plástico, a que se refiere el texto, se encuentran adosados al respaldo del asiento trasero. La medida propuesta concuerda, además, a evitar introducción de polvo en aquellos elementos cuya limpieza es condición ineludible a su instalación.

Quiénes deben integrar el equipo de auxilio

Ante todo, personas responsables. La carrera se realiza entre los automóviles involucrados y no entre los auxilios. Tres personas son el número ideal y aquí, una vez más, debemos destacar que la teoría de los "buenos muchachos" no sirve. Al menos dos de ellos deberán ser muy buenos volantes y en lo posible, habrán integrado el grupo —con piloto y copiloto— que ha recorrido y marcado la ruta.

También, al menos, dos de ellos deberán ser expertos mecánicos con mucha práctica en la marca de auto que se abastece y auxilia. Todos deberán conocer a fondo la tarea rutinaria de abastecimiento y realizarla, en idéntica forma, en cada oportunidad. Veamos cómo.

El abastecimiento

La elección de la zona estará dada por la autonomía del vehículo. Determinada la misma en "X" cantidad de kilómetros y tomados los márgenes de seguridad convenientes, ubicaremos el abastecimiento a la entrada y no a la salida de una curva aguda y sobre el lado interno de la misma, aproximadamente 50 m antes de su punto "álgido", de forma que el lugar que ocupemos no entorpezca el accionar de otros competidores y, al ubicarnos antes de la curva, no formemos un obstáculo ciego para el corredor que ha perdido —por cualquier razón— su radio normal de viraje.

Descargaremos del vehículo-auxilio los tanques de nafta y correspondientes embudos, caja de herramientas, bidón de agua, recipientes de aceite, dos ruedas armadas, la lona de trabajo y los carteles indicadores que serán, al menos, tres. Ubicados éstos a 300, 200 y 100 m respectivamente del lugar de abastecimiento, extendaremos la lona de marcación y trabajo en el suelo, ubicando a cada costado una rueda armada, una para el tren delantero y otra para el trasero y el gato, con su tabión soporte, a la altura del tren trasero, sobre la derecha. En la parte delantera derecha, el bidón de agua, elementos de limpiaparabrisas y los recipientes de aceite, dotados de tapa vertedero. Al acercarse el automóvil se le indicará que tome ubicación sobre la lona de trabajo en forma tal que cualquier tarea de reparación pueda llevarse a cabo sin que el contacto "grasa-tierra" agregue otro elemento de preocupación a los ya existentes.

El piloto no deberá abandonar su ubicación frente al volante. El acompañante y las tres personas de auxilio realizarán las siguientes tareas simultáneamente. El jefe de auxilio desatorará el capot y verificará el nivel de agua del radiador mientras el copiloto hará lo propio con el de aceite. Finalizado, el acompañante procederá a limpiar el parabrisas, mientras el jefe de auxilio dará las informaciones necesarias al piloto y recibirá sus impresiones. Simultáneamente las dos personas restantes se habrán ocupado de la carga de nafta, de acuerdo con la cantidad necesaria para arribar a destino, más el margen de seguridad previsto. La orden de reanudar la marcha la dará el jefe de auxilio.

Los repuestos...

...han de dividirse entre aquellos que se llevarán en el auto de carrera y los que estarán a cargo del auxilio.

Tanto para unos como para otros rige el mismo lema: nada suelto. Desde las ruedas de auxilio hasta un condensador. Nada suelto. Para ubicar los elementos en el automóvil utilizaremos tres lugares: el espacio libre que queda entre el segundo arco de la barra antivuelco y el asiento trasero, el respaldo de dicho asiento y el baúl.

automundo LE AYUDA A PREPARAR SU AUTO

En el primero ubicaremos las dos ruedas de auxilio, sólidamente sujetas con correas. El respaldo del asiento trasero deberá estar bien sujeto y en él realizaremos un verdadero depósito utilizando bolsillos de plástico trasparente, con cierre, en los que ubicaremos los siguientes repuestos:

bolsillo N° 1:

distribuidor completo, sincronizado y marcada su puesta a punto; juego de cables de bujías; una válvula de admisión, una de escape, dos resortes de válvula y una herramienta levanta válvulas;

bolsillo N° 2:

llaves de bujías, destornillador, lima y sonda de platinos; juego de bujías; un sobre con arandelas de bujías; cable "bobina-distribuidor"; avance al vacío; condensador; platinos;

bolsillo N° 3:

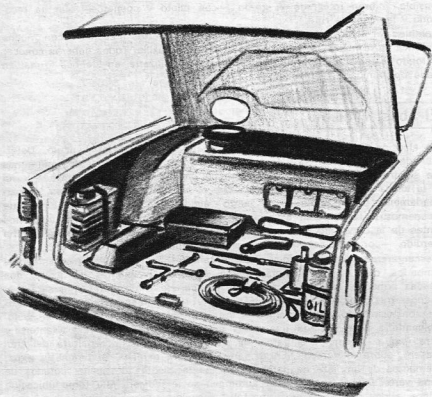
bomba de nafta; flexibles; carburador completo; dulce de membrillo;

bolsillo N° 4:

flexibles de frenos; bomba de freno completa; juego reparación de cilindro de freno; líquido de frenos.

Baul:

recipiente plástico para agua; recipiente plástico para aceite; un juego de correas de ventilador; una tapa de radiador; un juego de mangueras de agua; una junta de tapa de cilindro; un cárter, una cruceta y/o manchones de goma; caja general de herramientas; un gato y tablon soporte; llave cruz; seis tuercas de rueda; una palanca larga; una tijera de cortar chapas; rollos de cinta plástica; rollos de cinta adhesiva y una cuarta (cable de remolque). En lo que respecta a los repuestos que llevará el auxilio, una guía sobre los mismos, teniendo en cuenta que atenderá, al menos, a dos autos iguales, puede ser la siguiente:



La correcta ubicación y sujeción de los repuestos y elementos de abastecimiento que se ubicarán en el baúl del auto, se indica en la Ilustración. Para sujetarlos firmemente se usarán correas con hebilla, bridas de alambre y grampas de la medida.

Sistema de encendido:

batería; juego de cables de batería; dos bobinas; un distribuidor completo; una tapa de distribuidor; dos rotores; dos condensadores; cuatro juegos de platino; cuatro juegos de bujía.

Sistema de alimentación:

dos bombas de nafta; cinco metros de tubería plástica de la medida; abrazaderas para la misma; juego de juntas de carburador; dos flotantes; punzales; gliceurs; un juego de varillaje de carburador; elementos filtrantes de filtro de aire; filtro de aire completo.

Sistema de refrigeración:

un radiador completo; dos tapas de radiador; dos juegos de manguera de agua; abrazaderas; una bomba de agua completa; un juego de reparación de agua.

Sistema de dirección:

una caja de dirección; barras y extremos de barras; dos puntas de eje.



Antiparras. No olvidarse de las antiparras. Parabrisas rotos, ejes atascados, hinchados y flacos no concurren a mantener altas velocidades de promedio. En otros casos, ha sido preciso abandonar por las afecciones oculares. Último ejemplo: el vuelo de Pedro Sancha en la segunda etapa de la Vuelta del Noroeste.

Sistema de suspensión:

dos juegos de amortiguadores; un juego de espirales delantero; un juego de espirales o elástico trasero.

Sistema de frenos:

juego reparación bomba de freno; un juego de flexibles; dos juegos de patines encintados delanteros (pastillas si fuera el caso); una campana de freno delantera; una trasera.

Sistema de lubricación:

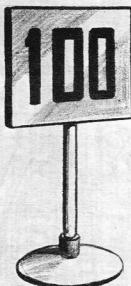
un cárter, una bomba de aceite; seis elementos filtrantes.

Sistema de protección:

dos plexiglas premoldeados sobre el parabrisas.

Sistema de transmisión:

dos discos de embrague; un rulemán de empuje; una cruceta; dos palieres; un juego corona y piñón (si es posible, un diferencial armado y una caja de



Los carteles indicadores, por su colorido o forma, han de ser perfectamente individualizables por conductor y copiloto. El soporte, que será desarmable, es de suma necesidad en aquellos terrenos en que es difícil "enterrar" el asta o donde el viento puede provocar su caída.

velocidades completa); soportes y juntas; patas de motor; soportes de caja; dos juegos de junta de motor completa.

Cierto es que, con lo expuesto, no cubriremos todas las eventualidades posibles, pero tampoco es menos cierto que estamos tratando de una participación en el Gran Premio, privada, en la que los recursos se limitan a aquellos particulares del participante y a los relativos apoyos que, pese

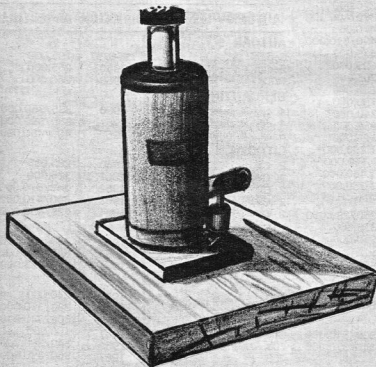
PARA EL GRAN PREMIO DE TURISMO MEJORADO

CONVIENE RECORDAR QUE...

- ante la rotura del parabrisas, lo indicado no es romper la luneta trasera, sino cerrar todas las ventanillas del automóvil y dejar que la masa interior de aire haga de paragolpes contra el viento. Recalcamos aquí la conveniencia de llevar un juego de antiparras a mano, para esta eventualidad;
- para pasar a otro competidor, en caminos de tierra, conviene tener presente la existencia y dirección del viento. Una vez ubicados dentro del túnel de polvo que levanta quien nos precede, debemos buscar el "techo" de ese auto. Recién cuando lo tengamos a la vista —de acuerdo a la dirección del viento—, intentaremos superarlo por la derecha o por la izquierda;
- al superar vados o ríos debemos ser extremadamente desconfiados. Rinde más el reducir la marcha a paso de hombre y superarla lentamente, que perder cinco preciosos minutos en secar distribuidor, bujías y cables. Luego, ¡cuidado, los frenos están mojados...!;
- cuando visualicemos una piedra de regulares dimensiones en nuestro camino y por la velocidad que estamos desarrollando nos sea difícil evitarla por completo, guiaremos el automóvil buscando que la piedra pase por debajo del asiento del conductor, eliminando de esta forma —aunque relativamente— la posibilidad que la misma provoque roturas en cárter o diferencial;
- al sernos solicitado paso en la montaña, lo daremos en la primera curva cuyo sentido pueda ubicar nuestro automóvil contra el farallón, de forma tal que el competidor al sobrepasar nuestra línea tenga, también, la protección del mismo;

● para bajar la montaña utilizaremos las caja de velocidades usando continuamente el poder frenante del motor. Una buena regla es emplear la misma velocidad de caja para el descenso, que la necesaria para trazar idéntico tramo. Ante una rotura de frenos acudiremos al freno de mano. De ser éste ineficaz, y encontrándonos "enganchada" la primera o segunda velocidad, cortar el encendido. Si el problema aún es agudo, recostar el auto contra la ladera de la montaña hasta su detención final;

- ante un previsible "montañazo" buscar que el impacto se produzca con la parte trasera del vehículo en forma tal de llevar adelante el tipo de accidente conocido como "latigazo", en el que, luego del primer impacto con la parte posterior del automóvil, se produce el segundo con la parte delantera, lo que —normalmente— provoca la detención del vehículo sin peligro de una salida del camino. El tipo de accidente contrario, choque con la parte delantera, produce un desplazamiento hacia "afuera" de la cola del vehículo y este desplazamiento o semitrompo puede ser lo suficientemente fuerte como para desbarancar el auto;
- los animales en la ruta son un elemento de riesgo previsible, pero inevitable. El conocer su forma de reaccionar nos puede ser útil. El caballo, asustado por un vehículo, tiende a correr delante de él. La oveja, volverá sobre sus pasos. El ganado vacuno es tan imprevisible como el Gran Premio. Con él y en él, puede pasar cualquier cosa.



Más de lo que se supone es necesario el tablon soporte del gato. No sólo la lluvia, sino también las zonas de camino cubierto por una capa arenosa o grasadas, hacen que su presencia sea conveniente. Las medidas acertadas son aproximadamente de 30 cm x 40 cm x 1 pulgada y, por supuesto, madera dura.

a constituir una apreciable ayuda, no pierden por ello su carácter. Sin embargo, existe un sistema que, si bien implica una erogación previa a la carrera, es de recuperación total. Se basa en un convenio con una concesionaria de la marca del automóvil con que hemos de competir y donde serán adquiridos la gran mayoría de los repuestos necesarios. El arreglo es sencillo. La concesionaria se comprometerá a tomar en devolución y reintegrar totalmente los importes que fueran abonados por aquellos elementos que no se hubieren usado durante la competencia. Lo expuesto, que ya ha sido realizado en ediciones anteriores, significa seguridad sin costo adicional. También debe notarse que hemos pasado por alto algunas partes vitales del motor. Hemos considerado que si bien un equipo puede realizar el trabajo de reparación con cierta rapidez y eficiencia, el mismo está semivedado a un participante particular sin que lo hacerlo arriesgue totalmente su chance.

Las últimas recomendaciones...

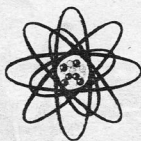
... versarán sobre cómo iniciar el Gran Premio. Como correrlo es eminentemente subjetivo. El piloto sabe dónde anda bien y hasta dónde anda bien. Pretender sentar reglas al respecto, sería pedantería. Circunstancias de orden personal, de rendimiento mecánico y de desarrollo de carrera irán dictando la forma de hacer y el ritmo a seguir. Algunos consejos pueden valer la pena.

A la bajada de bandera tendremos seis etapas y más de 4.000 km por delante. Será de noche y nuestros nervios, en tensión desde muchas horas atrás, dispuestos a traicionarnos. La sensación de euforia habrá sido remplazada por cierto temor. Probablemente sentiremos algunas de las manifestaciones físicas en que se traduce el miedo. Es normal que así sea. De no sentirlo, nuestro equilibrio no sería perfecto y enfrentaríamos los inevitables riesgos, con desventaja. Habremos dormido muy bien y cenado frugalmente. Desde el mediodía todo tipo de bebida alcohólica ha sido "tabú"; el café y el cigarrillo no ha de ayudarnos en nada.



La acertada disposición del personal de abastecimiento y la clara, exacta noción de la tarea a desarrollar y su secuencia, indicarán calma a todo el equipo y eficiencia en su desempeño. Muchos ejemplos existen de accidentes provocados por el natural deseo de recuperar minutos perdidos en un auxilio realizado deslicientemente.

Al ser lanzados en competencia daremos a nuestro organismo un respiro. Lo dejaremos "acclimatarse" a la situación. Nada podemos demostrar en los primeros kilómetros de carrera y si, tenemos mucho que perder. Nuestra visión y reflejos deben ponerse "en onda". Debemos otorgarles unos minutos para hacerlo. Mientras tanto el músculo cardíaco retomará su ritmo normal y estaremos en condiciones de hacer las cosas rápido, pero bien. Estamos en carrera. Nuestra misión es llevar ese automóvil, lo más velozmente posible, a lo largo del trayecto prefijado, en forma que se detenga lo menos posible y que llegue a destino lo más entero posible; como siempre llega el ganador. En el Gran Premio, todo temperamento tiene su chance. Los velocistas, los montañistas, los regularistas. Todos necesitan dedicar su mayor esfuerzo a la mejor administración del medio mecánico. También necesitan suerte. Que ella los acompañe. A todos.



EN TODAS LAS TÉCNICAS
tecnirama

... AVANZA TAMBIÉN!

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

¡COMPRESA! ¡APARECE LOS VIERNES!

\$ 45 OTRO ÉXITO DE EDITORIAL CODEX S. A.

LA BOLSA DEL

AUTOMÓVILES ESTADOUNIDENSES

Marcas y modelos	Año	m\$n
BUICK		
Super 4 puertas	1946/47	265.000
Super 4 puertas	1948/49	290.000
Super 4 puertas	1950	320/350.000
Super 4 puertas	1954	420/450.000
Super 4 puertas	1956	540.000
Super 4 puertas	1958	620.000
Super 4 puertas	1960	910.000
CADILLAC		
4 puertas	1940	180.000
4 puertas	1942	185/200.000
4 puertas	1946	250/270.000
Cupé de Ville	1954	560/580.000
Cupé de Ville	1960	1.075.000
CHEVROLET		
Cupé sedan	1940	270.000
4 puertas	1946/47	380/400.000
Fleetline	1956	675.000
4 puertas	1956	625.000
4 puertas	1951	490/510.000
Bel Air 6 cil. - c. mec.	1956	705.000
Bel Air 6 cil. - c. mec.	1957	705.000
Bel Air 8 cil. - c. aut.	1957	680.000
Bel Air 6 cil. - c. mec.	1958	780.000
Bel Air 8 cil. - c. aut.	1958	740.000
Impala 6 cil. - c. mec.	1958	955.000
Impala 8 cil. - c. aut.	1958	925.000
Impala 6 cil. - c. mec.	1961	1.200.000
Impala 8 cil. - c. aut.	1961	1.150.000
Impala 6 cil. - c. mec.	1962	1.460.000
Impala 8 cil. - c. aut.	1962	1.350.000
CHRYSLER		
4 puertas 6 cil.	1947	250/280.000
8 cil. - 4 puertas	1950	355.000
Imperial 8 cil.	1959	950.000
DE SOTO		
Fluid Drive 4 puertas	1947	300.000
4 puertas (chico)	1947	355.000
4 puertas	1953	380/400.000
Rural 8 cil. - c. aut.	1954	500.000
DODGE		
4 puertas	1947	300/340.000
4 puertas	1951	340/370.000
FORD		
Cupé convertible	1940	260/280.000
2 puertas	1941/42	350.000
4 puertas	1941/42	320.000
Cupé sedan	1941/42	355.000
2 puertas	1946/47	350.000
4 puertas	1946/47	380/410.000
Cupé sedan	1946/47	455.000
4 puertas	1951	420/450.000
4 puertas	1953	440/465.000
4 puertas	1954	480.000
Galaxie 6 cil. - c. mec.	1960	960.000
Galaxie 8 cil. - c. aut.	1960	925.000
Galaxie 4 puertas	1960	925.000
Galaxie 6 cil. - c. mec.	1961	1.100.000
HUDSON		
4 puertas	1946/47	210/230.000
4 puertas	1948	250/270.000
MERCURY		
4 puertas	1940	300.000
4 puertas	1946/47	390.000
4 puertas	1946/47	460.000
Cupé convertible	1951	490.000
Monterrey 2 puertas	1953	490/510.000
Monterrey 4 puertas	1956	560.000
Monterrey 4 puertas	1957	620.000
Monterrey 4 puertas	1958	690.000
OLDSMOBILE		
Cupé convertible	1946/47	240/260.000
4 puertas	1948/49	240/270.000
4 puertas	1950/51	340/360.000
4 puertas	1951	390/410.000
Cupé sedan	1955	390/410.000

Marcas y modelos	Año	m\$n
4 puertas	1955	460.000
88 4 puertas	1956	550.000
88 cupé sedan	1956	620/660.000
PLYMOUTH		
4 puertas	1954	400.000
4 puertas	1956	460/490.000
4 puertas	1961	590.000
PONTIAC		
4 puertas	1946/47	280/300.000
4 puertas	1948/49	310/340.000
4 puertas - c. aut.	1951	400.000
4 puertas - c. mec.	1951	430.000
STUDEBAKER		
4 puertas	1946/47	250/270.000
4 puertas	1948	280/310.000

AUTOMÓVILES DE PRODUCCIÓN ARGENTINA

Marcas y modelos	Año	m\$n
AUTOAR		
Sedan	1956/57	195.000
Sedan	1950	255.000
Rural	1960	250.000
BERGANTIN		
4 cil. - 4 puertas	1960	335/350.000
4 cil. - 4 puertas	1961	350/390.000
4 cil. - 4 puertas	1962	400/450.000
CITROËN		
2 CV	1960	285.000
2 CV	1961	325.000
2 CV	1962	340/370.000
2 CV	1963	380/410.000
2 CV	1964	425/450.000
CHEVROLET		
400	1962	780/830.000
400	1963	840/880.000
400	1964	930/955.000
DE CARLO		
600	1960	240.000
700	1960	280/310.000
700	1961	300/340.000
Cupé BMW	1961	400.000
700	1962	340/360.000
700	1963	360/390.000
DI TELLA		
1500 4 puertas	1960	520/560.000
1500 4 puertas	1961	580/610.000
1500 4 puertas	1962	630/660.000
1500 4 puertas	1963	680/710.000
1500 4 puertas	1964	740/770.000
Magnette	1964	875.000
Rural Traveller	1964	810.000
DKW		
Cupé sedan	1956	380/410.000
4 puertas	1958	400/440.000
Sedan 1000 4 puertas	1960	450/480.000
Sedan 1000 4 puertas	1961	500/525.000
Sedan 1000 4 puertas	1962	540/560.000
Rural 1000	1962	600.000
Sedan 1000	1963	630.000
Sedan 1000	1964	680.000
Fisorse sport	1964	840.000
ESTANCIERA		
IKK	1957	280/300.000
IKK	1958	310/340.000
IKK	1959	330/360.000
IKK	1960	430.000
IKK	1961	470.000
IKK	1962	490/510.000
IKK	1963	540/560.000
IKK	1964	610/640.000
FIAT		
600	1960	280/300.000
4 puertas	1960	415/450.000
2 puertas	1961	350/370.000
4 puertas	1961	470/500.000
2 puertas	1962	410.000

AUTO USADO

Como las variaciones del mercado automotor argentino no justifican la presentación semanal de esta sección, la "Bolsa del Auto Usado" aparecerá intercaladamente, es decir, estará nuevamente en estas páginas en el número 29.

Marcas y modelos		Año	m\$n	Marcas y modelos		Año	m\$n
1100 4 puertas	1962	550/570.000	VALIANT				
750 2 puertas	1963	410/440.000	I	1962	830/850.000		
1100 4 puertas	1963	620/650.000	II	1963	900/930.000		
1500 Gran clase 4 puert.	1963	720/740.000	III	1964	1.075.000		
750 2 puertas	1964	490.000	VALIANT				
1500 Gran Clase	1964	800/820.000	VALIANT				
Rural Familiar	1964	875.000	VALIANT				
FORD							
Falcon 6 cil. - 4 puert.	1962	800/840.000	VALIANT				
Falcon 6 cil. - 4 puert.	1963	860/900.000	VALIANT				
Falcon 6 cil. - 4 puert.	1964	950/970.000	VALIANT				
GRACIELA							
2 puertas	1957	150/170.000	VALIANT				
2 puertas	1958/59	190/210.000	VALIANT				
2 puertas	1962	340/360.000	VALIANT				
HANSA							
1100 2 puertas	1960/61	330/360.000	VALIANT				
1100 rural 2 puertas	1961	350/370.000	VALIANT				
HEINKEL							
Microcupe	1958/59	105/115.000	VALIANT				
Microcupe	1960/61	115/130.000	VALIANT				
ISARD							
300	1958/59	180/195.000	VALIANT				
400 2 puertas	1960/61	145/170.000	VALIANT				
700 2 puertas	1960/61	275/295.000	VALIANT				
700 2 puertas	1962	320/340.000	VALIANT				
700 Rural	1962	340/360.000	VALIANT				
700 2 puertas	1963	360/380.000	VALIANT				
JEEP							
IKA	1957	230/250.000	VALIANT				
IKA	1958/59	280/310.000	VALIANT				
IKA	1960/61	340/370.000	VALIANT				
IKA	1962	390/410.000	VALIANT				
KAISER							
Carabela	1958	335/360.000	VALIANT				
Carabela	1959	370/390.000	VALIANT				
Carabela	1960	450.000	VALIANT				
Carabela	1961	490/510.000	VALIANT				
Rambler C. Custom	1962	640/670.000	VALIANT				
Rambler C. Country	1962	680/700.000	VALIANT				
Rambler Ambass.	1962	740/770.000	VALIANT				
Rambler C. Custom	1963	730/755.000	VALIANT				
Rambler C. Country	1963	780.000	VALIANT				
Rambler Ambass.	1963	850/880.000	VALIANT				
Rambler C. Custom	1964	870.000	VALIANT				
Rambler C. Country	1964	900/930.000	VALIANT				
Rambler Ambass.	1964	1.000.000	VALIANT				
NSU							
Prinz 24 HP	1958	230/250.000	VALIANT				
Prinz 34 HP	1960	250/280.000	VALIANT				
Prinz 34 HP	1961	310.000	VALIANT				
Prinz 34 HP	1962	320/340.000	VALIANT				
Prinz 34 HP	1963	360/380.000	VALIANT				
PEUGEOT							
403	1956/57	435/460.000	VALIANT				
403	1958/59	485/520.000	VALIANT				
403	1960	575.000	VALIANT				
403	1961	630/650.000	VALIANT				
403	1962	650/680.000	VALIANT				
404	1962	700/730.000	VALIANT				
403	1963	725/750.000	VALIANT				
404	1963	800/830.000	VALIANT				
404 Rural	1963	925.000	VALIANT				
403	1964	820/850.000	VALIANT				
404	1964	900/930.000	VALIANT				
404 Rural	1964	970.000	VALIANT				
RENAULT							
Dauphine 4 puertas	1960	300/320.000	VALIANT				
Dauphine 4 puertas	1961	340/360.000	VALIANT				
Dauphine 4 puertas	1962	380/400.000	VALIANT				
Gordini 4 puertas	1962	410/440.000	VALIANT				
Dauphine 4 puertas	1963	420/450.000	VALIANT				
Gordini 4 puertas	1963	500.000	VALIANT				
Dauphine 4 puertas	1964	490/510.000	VALIANT				
Gordini 4 puertas	1964	530/550.000	VALIANT				
4 L	1964	470/500.000	VALIANT				

CIENCIA - ARTE - TÉCNICA

ENCICLOPEDIA SUPERIOR ESTUDIANTIL

¡FACIL! ¡AMENA! ¡COMPLETA!

¡Siempre actual! ¡Sintetiza todos los conocimientos! Y, además..., ofrece un curso de inglés con clave fonética en discos de alta fidelidad.

El mundo del saber llega a su hogar en cómodas entregas.

Todos los jueves en todo el país. \$45

¿Y ES DE CODEX!



AUT-ART



LAS corrientes del arte moderno nos ofrecen, día a día, expresiones originales que sorprenden al hombre de gustos clásicos. Así, vimos aparecer el "Pop Art" (arte popular) y el "Op-Art" (optical art). La ilustración, que acompaña esta nota, nos sugirió la creación de una nueva escuela: el "Aut-Art", a pesar de que el motivo que hizo posible tomar la presente fotografía está más cerca de la organización industrial que del arte. A fines del pasado mes de agosto, la planta que la Ford inglesa posee en Halewood, Liverpool, se vio obligada a cerrar sus puertas durante once días, licenciando a 8.000 operarios por ese lapso. Esta medida se adoptó a raíz de una huelga declarada por los 300 conductores encargados de retirar los automóviles de la fábrica. El paro dejó 8.000 automotores en las plazas de estacionamiento de Halewood, retrasando el ritmo normal de producción. La mitad de estas unidades, cuyo costo total asciende a cinco millones de libras esterlinas, estaba destinada a la exportación. Se calcula que serán necesarios tres días para retirar un número suficiente de automóviles como para poder reanudar el trabajo. La huelga fue declarada por los conductores a raíz del despido de uno de ellos, acusado de manejar en forma peligrosa los vehículos que se le confiaban.

RINCÓN DE



Después de diez años Stirling Moss vuelve a conducir para Mercedes. Esta vez se trata del camión semirremolque gigante LPS-2020, de cuatro ejes motores y 38 toneladas, el camión pesado más grande construido en Alemania. Moss condujo el pesado vehículo por los angostos caminos vecinales de Hockenheim. Como en 1955, su copiloto fue Dennis Jenkinson, el conocido periodista que lo acompañó en el "300 SLR" en las Mille Miglia de ese año.

RECORRIDO DEFINITIVO DE LA 2ª ETAPA DEL GRAN PREMIO

Según fue informado recientemente por la comisión encargada de la organización del IX Gran Premio Internacional de Turismo Mejorado, el recorrido de la segunda etapa será modificado en el tramo comprendido entre Salsacate - Villa Cura Brochero - Mina Clavero. La medida fue tomada de acuerdo con un informe presentado por la comisión encargada del relevamiento y señalización del recorrido de la prueba, en el que se consigna que las rutas de dicho tramo se encuentran en reparación y que las obras no podrán ser terminadas antes de la fecha prevista para la mencionada competencia.

Roberto Petinari está preparando un motor Ford F 100, con la ayuda de Mariano Mauro y Cia., concesionario Ford en San Genaro, Santa Fe, para montarlo en el coche que perteneció a Santiago Luján Saigós. Ya se le han hecho algunas reformas a la carrocería, especialmente en la parte posterior, con lo que se logró una línea más estilizada. Petinari tiene intenciones de presentarse en el próximo Gran Premio de Turismo Carretera.

• • •

La Confederación de Industrias Británicas, con el apoyo del gobierno inglés, ha instituido un plan de becas de perfeccionamiento para ingenieros argentinos. Los beneficiarios podrán realizar en establecimientos industriales de Gran Bretaña cursos de instrucción práctica para completar la enseñanza académica universitaria. Los interesados en obtener mayor información pueden hacerlo en dicha

CARRERAS DE LA SEMANA

PRUEBAS NACIONALES

Pruebas de velocidad

- 3 de octubre - Moto Club Argentino - Buenos Aires - Autódromo (TM).
- 3 de octubre - Club Quilmes - Tres Arroyos - Carretera (TC).
- 3 de octubre - Asociación de Automovilistas - Rosario (MN).

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

PRUEBAS INTERNACIONALES

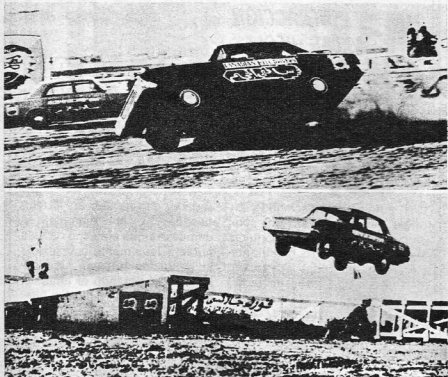
Pruebas de velocidad

- 3 de octubre - Francia - Copa de Satón (2, 3, S, GT, T).
- 3 de octubre - CMC - Estados Unidos - Gran Premio de los Estados Unidos (1).

Pruebas de regularidad

- 1-3 de octubre - Alemania - Rally de Bavaria.

CMC = Campeonato del Mundo de Conductores (Fórmula 1)	C = Automóviles de Carrera
CMC = Campeonato del Mundo de Marcas (automóviles de Gran Turismo)	FT = Fórmula de Carrera de Tasmania (hasta 2.500 cc)
TP = Trofeo Internacional de Prototipos	1 = Fórmula 1
CEM = Campeonato Europeo de Montaña	2 = Fórmula 2
CER = Campeonato de Europa de Rallyes	3 = Fórmula 3
CEAT = Challenge Europeo de Autos de Turismo	S = Automóviles Sport Prototipos
	GT = Automóviles de Gran Turismo: I (hasta 1.300 cc)
	II (hasta 2.000 cc)
	III (más de 2.000 cc)
	T = Automóviles de Turismo



Los "Pilotos de la Muerte" canadienses no tienen ningún respeto por la mecánica — y sobre todo por la carrocería— de sus autos. Generalmente, para sus espectaculares demostraciones se sirven de autos viejos, de bajo precio, que pueden fácilmente ser reemplazados después de cada función. Sin embargo, para un espectáculo brindado recientemente al rey Hussein, de Jordania, utilizaron algunos Ford "Corsair" nuevos, demostrando lo que son capaces de hacer al volante de máquinas robustas, maniobrables, veloces y prácticamente indestructibles. El rey Hussein pudo así asistir a una de las más interesantes y espectaculares manifestaciones automovilísticas de este género. Carreras sobre dos ruedas, saltos de una pedana a otra —como el que ilustra la fotografía— y saltos a través de circuitos de fuego, han demostrado al rey Hussein y a los espectadores de Amman, donde se desarrolló el "show", la excepcional resistencia de los Ford "Corsair", que finalizaron el masacrante espectáculo un tanto contuso, pero perfectamente en orden de marcha en lo que a su parte mecánica se refiere.

Confederación, sita en la calle Bartolomé Mitre 441, piso 6°, los lunes, miércoles y viernes de 10 a 15.30 horas.

• • •

En el local de la Avenida Entre Ríos N° 1231 se realizó la presentación oficial de SAICA S.R.L., empresa que se inicia atendiendo a la comercialización de repuestos legítimos Peugeot, habiendo sido autorizada para esos fines por SAFRAR (Sociedad Franco Argentina de Automotores C. I. y F.), fabricante en Argentina de los vehículos de aquella marca. Hizo la presentación el brigadier Eloy Aguilera, gerente de SAICA, quien, entre otros proyectos de realización inmediata anunció la instalación de una superestación de servicio especializada en vehículos Peugeot, dotada de personal altamente capacitado y novísimos recursos técnicos.

• • •

En Ecuador y en tres estados de Estados Unidos (Montana, Nebraska y Nevada), se adoptaron recientemente chapas de patente reflectantes. Estas chapas, autorizadas por doce naciones y veintinueve estados norteamericanos, constituyen una medida de seguridad en la marcha nocturna. El gobierno del Ecuador tomó esta decisión de acuerdo con una recomendación de la Comisión Panamericana de Tránsito. Este país es el tercero en el mundo en adoptar patentes reflectantes en todo su territorio y en forma obligatoria.

"Los daltónicos son mucho más numerosos de lo que comúnmente se cree", observó recientemente un miembro del Touring Club de Italia. Por esta razón se sugirió uniformar la señalización de tránsito según el siguiente criterio geométrico para las luces de los semáforos: señal de detención roja y circular, señal de advertencia amarilla y triangular y señal de vía libre verde y cuadrada. La propuesta fue acogida muy favorablemente en Europa, ya que contribuye a la seguridad del tránsito solucionando un problema muy difundido.

• • •

En París se prohibió la adquisición de automóviles a todo aquel que no disponga de un lugar donde guardarlo o que no se encuentre abonado en algún garaje. Esta medida no ha sido aprobada definitivamente, pero se supone que será la única manera de solucionar el problema que presenta el crecimiento constante del parque automotor de dicha ciudad.

• • •

Un grupo de ingenieros británicos ha construido un motor diésel liviano y económico, capaz de brindar performances similares a las de los modelos más pesados (pesa 58 toneladas frente a las 250-300 toneladas de un motor diésel convencional de igual potencia). Se prevé que en un futuro no lejano estos motores sirvan de base para otros de menor tamaño para embarcaciones pequeñas y aun para automotores.

"RALLY ZONA NORTE"



El equipo ganador integrado por Romero y Rodríguez, completó el recorrido con 68 puntos en contra.

TAL COMO anunciamos en AUTOMUNDO N° 24, página 32, el pasado domingo 12 de setiembre se disputó el Rally Zona Norte, organizado por la Asociación Argentina de Automóviles Sport.

La prueba se inició con un tramo de "navegación" (llegar a un punto determinado dentro de un plazo prefijado, pero con la posibilidad de elegir el camino a seguir) entre la sede de la mencionada institución y Tigre. Desde allí se sucedieron tramos a promedio impuesto en rutas pavimentadas y de tierra, con controles secretos que tomaban el tiempo de paso de los corredores. La prueba se completó con dos tramos "sprint" (velocidad libre), uno de cuatro kilómetros de extensión, al promediar el recorrido, y otro de siete kilómetros, desde El Cazador hasta el Paraná de las Palmas, en Escobar. En este último que se corrió con la ruta cerrada, el participante de la categoría C, "Don Segundo Sombra", superó con un Ford Thunderbird, los 153 km/h de media. No obstante haberse impuesto en ambos tramos "sprint", gracias a la superioridad mecánica y a pesar de su reconocida capacidad de volante, "Don Segundo Sombra", figura muy conocida en las competencias de Turismo Mejorador, no logró un puesto destacado en la clasificación general, lo que demuestra las dificultades de este tipo particular de competencias.

CLASIFICACION GENERAL

- | | |
|--|---------------------|
| 1) D. Romero - A. Rodríguez, con Ford Falcon | 68 puntos en contra |
| 2) E. Llinas - F. Argañaraz, con Valiant III | 70 " " " |
| 3) F. Wolf - H. Portela, con Ford Futura | 168 " " " |
| 4) E. Vicente - "Cototo", con Valiant III | 171 " " " |
| 5) C. Inncaco - R. Larzabal, con Fiat 1500 | 179 " " " |

Resultados del primer tramo "sprint" (tierra: 4 km)

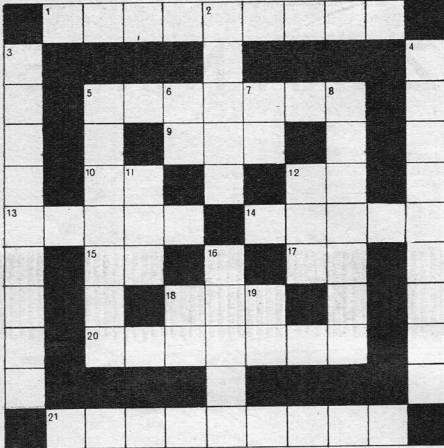
- | | |
|---|-------------------------|
| 1) Cat. "A": S. Robles, con Renault Gordini, prom.: | 90,500 km/h. |
| 1) Cat. "B": E. Flood, con Fiat 1500, promedio: | 105,400 km/h. |
| 1) Cat. "C": "Don Segundo Sombra", con Ford Thunderbird m 1956, | promedio: 151,900 km/h. |

Resultados del segundo tramo "sprint" (asfalto: 7 km)

- | | |
|---|-------------------------|
| 1) Cat. "A": S. Robles, con Renault Gordini, prom.: | 106,600 km/h. |
| 1) Cat. "B": E. Flood, con Fiat 1500, promedio: | 131,800 km/h. |
| 1) Cat. "C": "Don Segundo Sombra", con Ford Thunderbird m 1956, | promedio: 153,500 km/h. |

CRUCIGRAMA TUERCA

Problema N° 12



HORIZONTALES

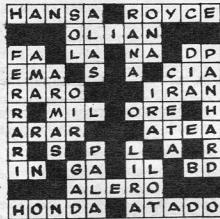
1. Marca de un automóvil producto IKA. - 5. Inicial del nombre y apellido completo de un corredor de TC, clasificado octavo en la primera etapa de la tercera Vuelta de Cuyo. - 9. Planta umbelífera. - 10. Iniciales del nombre y apellido de un pintor florentino, autor de los frescos del campamento de Pisa (1308-1369). - 12. Contracción. - 13. Criterio, ruido. - 14. Oración, símbolo de la fe. - 15. Del verbo ir. - 17. Terminación verbal. - 18. Ciudad de Bélgica. - 20. Zona circular por cuyo centro pasa la elíptica y que contiene las doce constelaciones que parece recorrer el sol, en el espacio de un año. - 21. Apellido de un corredor inglés que, juntamente con Jochen Neerspasch, se clasificó segundo en las seis horas de Nuerburgring.

VERTICALES

2. Especie de acacia, de flor olorosa. - 3. Iniciales del primero y segundo nombre y apellido completo de nuestro director. - 4. Inicial del nombre y apellido completo de un constructor argentino

radicado en Módena. - 5. Inicial del nombre y apellido completo de un desaparecido volante de TC. - 6. Nota musical. - 7. Inicial del apellido e inicial del nombre de un político mexicano nacido en San Miguel el Grande (Guanajuato). - 8. Ciudad de Italia. - 11. Onda marítima. - 12. Altar donde se ofrecen sacrificios. - 16. Nombre completo e inicial del apellido de un sabio químico francés (1822-1895). - 18. Iniciales del nombre y apellido de un químico inglés inventor de la lámpara de seguridad para los mineros (1778-1829). - 19. Ahora.

La solución en el próximo número
SOLUCIÓN DEL PROBLEMA N° 11



TURBINAS EN CARRERA

No son una novedad en Estados Unidos; fueron ensayadas en Indianápolis en 1950 y 1962; esta última vez se llegó a una conclusión desalentadora; si bien el rendimiento a alto régimen era comparable con el de los motores a pistón (Offenhauser), su curva de potencia no se adaptaba a las demandas de la pista: la respuesta al acelerador era lenta y no tenían el poder de frenado en la desaceleración. Con todo, se informa que la Curtiss-Wright está considerando un programa de competición para sus turbinas y para el motor Wankel, que construyen en EE. UU, bajo licencia. Se espera que el Auto Club (USAC) dé a conocer, en un futuro próximo, la fórmula de competición para turbinas y motores rotativos.

AUTOMUNDO Y LA LEY

INFRACIÓN A LAS REGLAS DEL TRÁNSITO Y RESPONSABILIDAD CIVIL



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

UN automóvil estacionado en lugar no permitido, un conductor que gule su máquina sin poseer registro habilitante para ello, un rodado circulando en sentido opuesto (contramano) al de la dirección correcta del tránsito, etc., constituyen claros ejemplos de proceder reñidos con las normas que regulan la circulación. Como tales son sancionables por sí y con prescindencia de resultado alguno.

La conducta negligente, violatoria de un orden legal obligatorio y conocido es, en la gran mayoría, omisión de diligencias exigibles, jurídicamente reprochables a su autor. Recordemos que la noción de "culpa" encara esos hechos. Por ello, es de interés el análisis de la influencia de esos sucesos en el supuesto de un accidente de tránsito, en el cual, de una u otra manera, tenga participación el infractor. La responsabilidad civil se integra con diversos elementos, someramente expuestos en el número 25 de AUTOMUNDO. La comparación de esta noción con la configurativa de la simple infracción a una regla de tránsito, arroja importantes diferencias. La última no requiere resultado; la sanción procede aún cuando no exista "daño" (entendida esta expresión en el sentido de perjuicio en la persona o bienes de otro); lo punible es la actividad. La ilegalidad que concurre en ambas es sustento bastante de la infracción y, en cambio, es uno de los elementos de la responsabilidad civil. Tienen, como se ve, esferas y aplicaciones distintas. Si en una calle de una sola mano, la detención de vehículos es solamente permitida en el costado que da sobre determinada acera y un automóvil está estacionado sobre la parte no permitida, y es embestido por otro, con independencia de la infracción cometida por quien dejó mal estacionado su

rodado, ello no liberará al embestido si, por ejemplo, se demuestra que el hecho dañoso hubiera igualmente ocurrido si la detención hubiese sido correcta. Extremando el análisis, la "causa" de un siniestro puede no coincidir con la culpa en el mismo, demostrado que fuera que el mal estacionamiento fue debido a una razón excusable.

Quien conduce sin poseer licencia puede, no obstante, ser técnicamente capaz de hacerlo, pero ello no borra la infracción cometida. A la inversa, tal vez sólo posea rudimentarios conocimientos sobre el manejo pero, en un caso concreto, su torpeza pudo haber sido totalmente ajena en la producción del accidente.

Se destaca cómo, existiendo infracción a la regla del tránsito, ello no autoriza la sustitución de conceptos que llevaría a una sinonimia incompatible entre ambos: "infracción" es igual a "responsabilidad civil". Lo cual no quiere decir que se esté frente a un divorcio total entre las dos ideas. El derecho es un todo orgánico y en éste, como en muchos supuestos, se impone una aplicación armónica entre ambas figuras, necesaria y útil, en la búsqueda del responsable civil. Una infracción a las reglas del tránsito es conducta antijurídica que aparece para su autor la presunción de responsabilidad ante el daño que cause, presunción que puede ser destruida demostrando la falta de relación causal entre ella y el daño resultante. La ayuda que presta, en no pocos casos, la existencia de la infracción en la investigación sobre responsabilidad civil, destaca la diferencia entre ambas concepciones. La mera inobservancia de las leyes de tránsito no apareja indefectiblemente la responsabilidad civil. Así lo tiene dicho nuestra jurisprudencia y así creemos haberlo demostrado.

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 República Argentina, año 1965. Reg. de la Propiedad Intelectual N° 847.707. Distribuidores: ARGENTINA, D. T. B. S. A. S. R. L., Herrera 513, Buenos Aires. URUGUAY, Dist. Paysandú S. A., Avda. Ingeniero Luis P. Ponce 1432. Montevideo. CHILE, Publichile S. A., Manuel Rodríguez 966, Santiago.

Tarifa Reducida N° 7.219
 Abonamiento N° 3.900
 Franqueo a Pagar Cuentas 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...

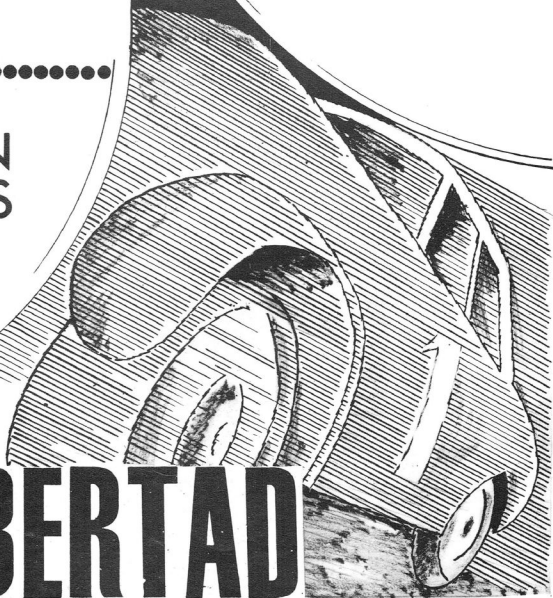
LSIO RADIO LIBERTAD
RADIO CUYO DE MENDOZA
RADIO SARANDI R.O.U.
RADIO MINERIA CHILE
JUNTAMENTE CON

LS 83 CANAL 9 LIBERTAD

CUBRIENDO
TODO
EL PAIS

RADIO

LIBERTAD



En el Renault 4L las ruedas motrices son las delanteras. De ahí su extraordinario "agarre" al pavimento y su formidable tenacidad en las cuestas. Su tracción delantera no "empuja", sino que "tira", y cómo "tira"...!

Además, Renault 4L le ofrece:

- Cuatro puertas y una "de servicio".
 - Amplio despeje del suelo.
- Suspensión a barras de torsión en cada rueda.
 - Cuatro plazas que valen por cinco.
 - Piso plano por fuera y por dentro.
 - 33 poderosos HP.
 - Asiento trasero abatible y desmontable.
- Repuestos y service donde esté o donde vaya.

SIGA EL RUMBO DEL ROMBO
 hasta el Concesionario RENAULT
 más próximo y adquiéralo ahora
 hasta en 30 meses de plazo!



4L
 RENAULT

Producto de calidad de INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA
 Miembro de ADEFA

