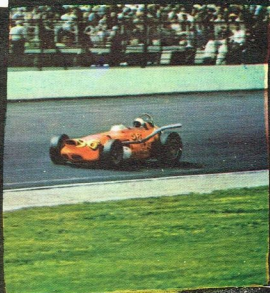


automundo[®]

\$ 30.-
Uruguay \$ 6.-

10

INDIANAPOLIS: JIM CLARK



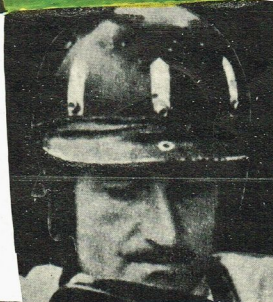
ARRECIFES:
JORGE CUPEIRO



NOROESTE: NASIF ESTÉFANO



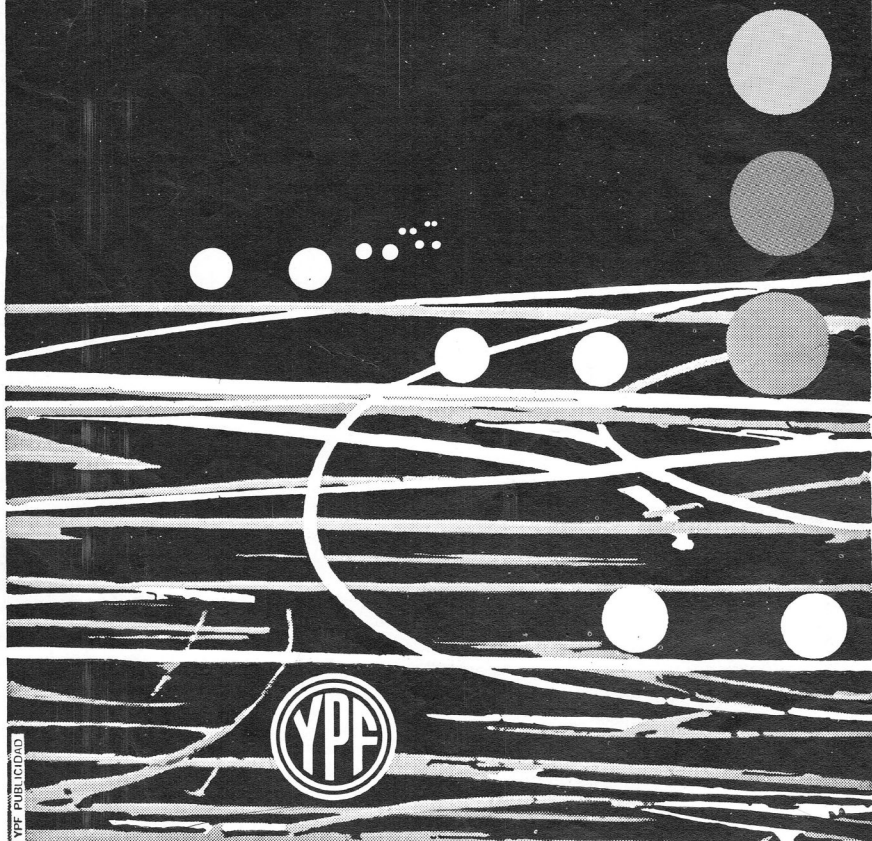
MÓNACO: GRAHAM HILL



cómprele al país!

CARGUE

NAFTA YPF



automundo



Nº 10 2 de junio de 1965
Año I - EDITORIAL CODEX S. A.

SUMARIO

- 3 Correo del lector
- 4 Nuevos vestidos para "MINI"
- 5 Los gauchos abandonan el caballo
- 6 La Vuelta del Noroeste
- 10 El Mustang de Bertone
- 12 500 Millas de Indianápolis
- 14 Lubricación de motores endotérmicos
- 15 Primer Gran Premio La Cumbre
- 16 Montecarlo: decana del accesorio
- 22 Arrecifes: a 186,573 km/h, lo de Emiliozzi cayó
- 24 Habla Néstor Salerno
- 26 La Julieta de Agnelli se llamaba Fiat (2ª nota)
- 31 Nuevo neumático de carrera
- 32 Gran Premio de Mónaco
- 34 Noticias ilustradas
- 36 Máquinas para la industria
- 37 La carrera más austral del mundo
- 38 La bolsa del auto usado
- 40 Rincón de tuercas
- 42 Un "F 3" de avanzada

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 FRERE, 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.

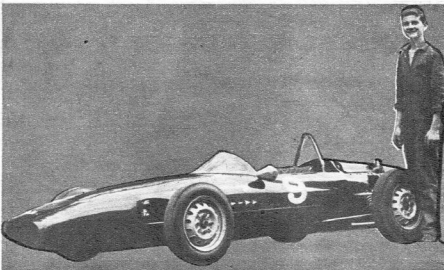
Derechos exclusivos de las siguientes publicaciones: AUTORAMA, TORINO MOTOR, MOTOR Y MOTOR ITALIA.

CORREO DEL LECTOR

FABRICACIÓN DE UN MINIJUNIOR

... con el fin de solicitarles se nos instruya en la fabricación de un Mini-Junior. Teniendo la facilidad de su construcción total, deseamos conocer sus medidas reglamentarias (datos generales de motor y carrocería), qué tipo de motor nos conviene más, tipos de cubiertas y su rodado, su carrocería (con chasis o compacto).

Juan G. Valera y Carlos M. Antonucci Roggero
Calle 49 N° 1050, La Plata



El tema que nos consultan es complejo, dado que, amén de las medidas reglamentarias, nuestras preguntas incursionan sobre tópicos sobre los cuales los "hombres sabios" aún no se han puesto de acuerdo. En relación a la fabricación de un "Minijunior", ya que ustedes preguntan "nuestra opinión", es decir, nuestra "expresión subjetiva" sobre el tema, nos permitimos recordarles:

1º) Con sólo otorgarle 2.000 mm entre ejes, en vez de los 1.800 mm que establece como distancia mínima la reglamentación de Minijunior, ustedes estarán construyendo un Mecánica Nacional Fórmula 2.

2º) Esto no impedirá que ustedes puedan andar sus autos y correr en la categoría Minijunior. Esta categoría, por el momento, se rige por un Reglamento Interno (Asociación Argentina de Automóviles Sport), que limita la cilindrada a 700 cc, y la mínima distancia entre ejes a la mencionada (1.800 mm). Pero esta categoría se encuentra en estudio en la Comisión Deportiva Automovilística, a efectos de su reglamentación definitiva. Se estima que su cilindrada ha de elevarse a 850 cc. Las razones son obvias: no quedan ya fábricas, con excepción de Fiat, que construyan en el país modelos con una capacidad cúbica inferior a 700 cc.

3º) Si se inclinan a que su Minijunior sea apto para competir en Mecánica Nacional y viceversa, deberán tener presente las limitaciones reglamentarias en función al peso. A estos efectos los recomendamos la lectura de la nota "Nueva ola en Mecánica Nacional" (AUTOMUNDO N° 9, pág. 26).

4º) En lo que respecta al tipo de motor, y sin tomar en cuenta consideraciones de carácter económico, les sugerimos se inclinen por aquel que pueda otorgar una "potencia específica" del orden de los 70 HP/lit; que pueda ubicarse adelante del eje trasero, y que no presente grandes inconvenientes para la necesaria modificación del conjunto caja-diferencial.

5º) Las cubiertas son "harina de otro costal". El rodado estará en función del motor que use, del diagrama final de su potencia y par motor, y aun del circuito en que se desarrollará la competencia, ya que para nuestro medio, en a veces más fácil el cambio de rodado que de relación final de transmisión.

6º) ¿Chasis o autoportante? Le podemos recomendar "tratados" que discuten el tema. Cada especialista tiene su idea. Las expresiones más modernas se inclinan por el "monocoque". Nosotros, "subjetivamente", y porque ustedes nos lo preguntan, sin que implique creernos dueños de la verdad, nos inclinamos por un chasis de tubos de pequeño diámetro, bien triangulado, aerobático, que pueda absorber el castigo que implican circuitos imperfectos, aun aquellos de empedrado o de tierra.

7º) Buena suerte. Los felicitamos por sus inquietudes, y les pedimos la gentileza de que nos tengan al tanto de los resultados.

COMENTARIOS SOBRE EL FALCON

... se trata de los Ford Falcon, según comentarios radiales y de algunas revistas han fracasado los primeros que salieron a la venta y la fábrica los tomó de vuelta. Según me informé se trataría de un defecto del volante del motor.

Domingo J. Viotti
Humboldt
Provincia de Santa Fe

Para nosotros es la primera noticia que tenemos sobre el particular. Nuestra averiguación dio resultado negativo.

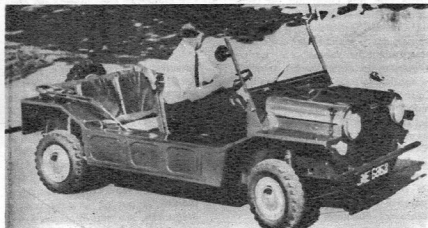
La gran cantidad de cartas recibidas rebasa nuestras posibilidades de contestarlas en forma inmediata; por ello pedimos a nuestros lectores sepan disculpar la demora. Es nuestra intención contestarlas todas a la mayor brevedad.

NUEVOS VESTIDOS PARA "MINI"

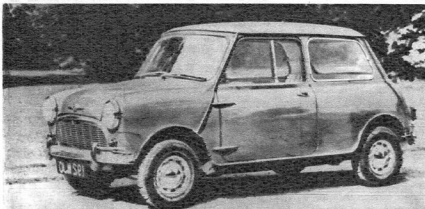
EL MORRIS Mini Minor es tal vez uno de los modelos más populares en la actualidad. Su bien ganada fama, conquistada en las más duras carreras destinadas a automóviles de turismo, se ve confirmada por la aceptación que este vehículo ha tenido, aun en sectores no interesados en las competencias. Es así que la BMC ha superado la cifra ambicionada por todo constructor: más de un millón de "Mini" circulan ya por todo el mundo. Como era lógico esperar, varias modificaciones han sido hechas sobre el modelo original para satisfacer los deseos de los usuarios. He aquí algunas de ellas.



Este es el actual modelo del Morris Mini Minor. Se trata de una berlina con motor transversal de 848 cc, con tracción delantera y suspensión Hydroelastic.



La versátil camioneta Austin Mini-Moke, está basada en el modelo de serie. Tiene suspensiones de goma en las cuatro ruedas.



El Austin Mini-Beech es una versión especial, sin puertas laterales, que se adapta particularmente a la temporada estival.

El Morris Mini-Traveller es una rural con carrocería de acero derivada del modelo berlina, de la que conserva el motor y las principales características técnicas.



CORREO

vo. Ford Motor Argentina es una empresa sobre cuya seriedad no existen dudas: antes de colocar un producto en el mercado se lo somete a muy rigurosas pruebas, no sólo de control, sino de laboratorio experimental. En estas pruebas los distintos componentes son sometidos a solicitaciones que superan en mucho aquellas que recibirá en el uso normal, y son del abuelo. Más raro es la supuesta localización de la falla en el volante del motor. ¿No habrá escuchado usted "comentarios de comentarios"?

RECTIFICACIONES

En el N° 7 de esta prestigiosa y moderna revista, se da como noticia, en la pág. 42, que yo emprenderé la fabricación de Minijunior. Debe haber un error de información, que paso a aclarar, y le ruego publique, a fin de aclarar varias consultas que me han hecho al respecto. En ningún momento pensé en la fabricación de Minijunior, y en cambio, si he iniciado, con mis asociados, la fabricación de Juniors, con la mira específicamente puesta en Mecánica Nacional; forma a la que veo un porvenir amplio, en un futuro cercano. Con respecto a su aceptación en el ambiente de pilotos, es tan grande por los pedidos que tenemos, que creo será un éxito rotundo. Por ahora terminaremos el coche N° 1, que esperamos, Dios mediante, presentar en Rafaela. Sobre la base de ésta, construiremos los demás, de acuerdo con cada pedido concretado, y si es necesario, en serie. De mi viaje a Europa del año pasado traje amplísima información, experiencia y planos. De todos ellos elegimos algo basado en el Lotus 27, con modificaciones de chasis, suspensión, etc. Frenos de disco en las cuatro ruedas; chasis de jaula de acero cromomolibdeno. Llantas especiales. En principio la carrocería será de Baufert, salvo decisión nuestra posterior en contrario. Unidad motriz de fabricación nacional, así como su caja de 5 velocidades diseñada por nuestros talleres. Todo el material sin excepciones de ninguna clase, será de industria nacional, de manera que se pueda reponer sin dificultades y a bajo costo, ya que nuestro objetivo es producir un coche de pista, entregado completo, en orden de carrera, a un costo total bajísimo, al alcance de cualquiera; y, lo que es más importante, que su mantenimiento posterior sea realmente muy modesto, de manera que cualquier aficionado pueda disponer de un coche de pista, del mismo nivel técnico (dentro de algunas limitaciones insalvables en la parte motor) que los producidos en Europa. Pretendemos inmodestamente que no hagan mal papel comparados con aquellos. Con ello nos daríamos por más que satisfechos. Mi pretensión no es hacer negocios con esta preparación de coches, sino impulsar esa categoría, imprescindible para la formación de pilotos; tal vez tengamos de inmediato otros imitadores, con lo que se avanzará más rápido en nuestra idea. Hago propicia la oportunidad para felicitarlos por esta nueva revista y augurarle el más grande de los éxitos, dado que la misma con

su formato, compaginación moderna (que falta nos hacía), agilidad y variedad de comentario ya constituye un suceso en nuestro ambiente automovilístico.

Marcelo Raitzin
Villate 479
Olivos

Ante todo, gracias y disculpas. Las primeras por sus buenos deseos y felicitaciones. Las segundas, por haber dado a publicidad una información equivocada. Pero hemos quedado a mano, ya que la información que emanó directamente de usted, también está equivocada ¿No nos cree? Veamos: en relación a la sanción de autos Juniors para competir en Mecánica Nacional, si bien ello es posible, se da de puntapiés con toda lógica. Es decir, no comprendemos como ha optado por motores de 1.100 cc de capacidad cúbica —límite que admita la Fórmula Juniors cuando estaba en vigencia— cuando la carencia de los mismos en nuestro país es casi absoluta. Tampoco entendemos cómo ha dejado de lado la actual Fórmula 3, que limita la cilindrada a 1.000 cc, y que si admite la posibilidad competitiva con el material extranjero, ya que no ha de escapar a su conocimiento que los coches Juniors, en Europa, están todos muertos y enterrados, con la bendición de la F.I.A. Ahora bien, su decisión de competir en Mecánica Nacional es muy alentadora para una categoría que merece y debe recibir más adeptos. Lo lamentable es que sus autos se venían apartados de la línea de largada por el mero hecho de que el Reglamento de Mecánica Nacional, tanto para su Fórmula 1, como para la 2, prohíbe expresamente el uso de cajas de 5 marchas...

Otro pequeño deslíz que puede inducir a error a los lectores, se produce cuando usted se refiere al chasis. Nos dice que se ha basado en el Lotus 27, efectuando modificaciones de chasis, etc., y, posteriormente, que el mismo, es decir, más propiamente, el bastidor, será de "jaula de acero cromomolibdeno". ¡Novedad absoluta para Colin Chapman! Hasta el día de hoy estamos seguros que está convencido que su Lotus 27 es "monococque". Amigo Raitzin: no nos interprete mal. No se enoje. AUTOMUNDO es amigo suyo y de todos quienes hacen algo por nuestro deporte automotor. Honestamente, le deseamos el mejor de los éxitos en la empresa que ha emprendido.

VACIO

¿Podría adaptarse un "avance de vacío" al distribuidor de un Fiat 1100/63, ya que de fábrica no vino provisto del mismo?

¿Es correcto regalar el flotante de la cuba a 20 mm del borde de la tapa del carburador?

Guillermo A. Kausch
Ingeniero Maschwitz
Buenos Aires

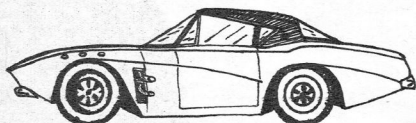
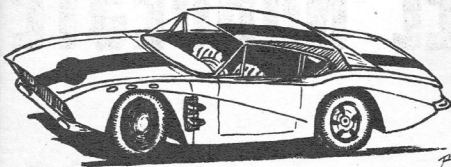
"Querer es poder", pero consideramos que el adoptado por la fábrica cumple su cometido. La adaptación de ese tipo de avance lo beneficiará en baja y lo reducirá el consumo, pero en un grado ínfimo.

NOTA: No se conteste correspondencia anónima o firmada con seudónimo. La Dirección se reserva el derecho de publicar el nombre y domicilio de quien remite las preguntas.

FUTUROS TC

Un joven lector y coleccionista de AUTOMUNDO nos envía, desde Santa Fe, dos dibujos con pedido de publicación. Según explica, es admirador de la categoría TC, y cree en una evolución de la línea de estos coches. Así los imagina él, en un futuro próximo.

Manuel Alberto Ricca
Desvío Arijón
Santa Fe



UNA DIRECCION

Me dirijo a ustedes con el deseo de que me indiquen la dirección de Dante Emiliozzi ya sea la del taller o la del domicilio particular.

J. E. Atienza
General Paz 8354
Puntilla Luján de Cuyo, Mendoza

Señor Dante Emiliozzi, "Cono Sur", con estos datos creamos que la carta llegaría al popular destinatario. Para mayor seguridad dirijase a Necoché 829, Olavarría, Provincia de Buenos Aires.

BUJIAS

Quisiera que me informaran si las bujías "Lodge HLN" son las que corresponden al Fiat 1500 Gran Clase; de lo contrario agradecería que me indicaran cuáles son las adecuadas.

Julio A. Diaz, Aménabar 477, 1er. piso, Capital Federal

En la buja que usted menciona el largo de rosca no es el correcta. Obtendrá mayor rendimiento, utilizando las que el manual recomienda: Champion NGY; Marelli CW 240 LP; A-C Delco 44 XL. Estas bujías tienen 14 mm (diámetro) y 12,5 mm (largo).

GASTON PERKINS

Hemos recibido de la Comisión Deportiva Automovilista la siguiente nota que transcribimos textualmente:

"Tengo el agrado de dirigirme al señor Director a fin de poner en su conocimiento que con motivo de la entrevista al corredor Gastón Perkins, publicada en la revista de su digna dirección, el mismo ha expresado en esta Comisión Deportiva Automovilista que sus manifestaciones lo fueron en términos generales, destacando que al mencionar a una Comisión Técnica integrada por gente honesta, no ha querido referirse en forma especial a la integrada por los miembros de esta Comisión Deportiva Automovilista. Con tal motivo, le hago llegar estas



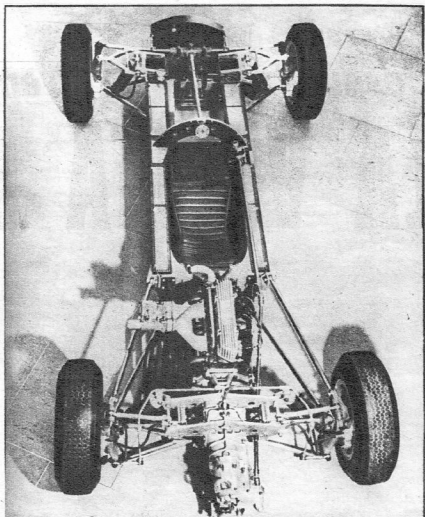
líneas, con ruego de publicación, para dejar aclarado el alcance que debe darse a los términos del señor Perkins.

"Me es grato saludarlo con mi consideración más distinguida."

Ingeniero Armando Diaz
Secretario
Comisión Deportiva Automovilista

REPETIMOS...

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



LOS GAUCHOS ABANDONAN EL CABALLO

EL ARGENTINO Alejandro De Tomaso es una de las figuras más discutidas del grupo de los constructores de máquinas de competición radicados en Europa. No hallando campo propicio para el desarrollo de su capacidad creadora en nuestro medio, se trasladó a Módena, Italia. En la ilustración vemos su más reciente creación. Se trata de un monoplace con carrocería portante, que puede ser equipado con un motor de Fórmula 2 ó 3.



Decídase por

AUTOVOX

AUTORADIOS
TELEVISORES

...es gran calidad europea
para los más
exigentes públicos
del mundo.

Fabrica y Garantiza:
AUTOVOX ARGENTINA S.A.C.I.
Usualata 2430 - T. E. 91-9251/58

Después del Gran Premio...

LA VUELTA DEL NOROESTE



Nesif llega a la meta.



● **Agua y Energía Eléctrica de la Nación ha sentado un precedente que debe ser imitado.**

● **La Asociación Tucumana de Automóviles Standard en una competencia que llegará lejos.**

● **La República Argentina no termina en Córdoba.**

por MIGUEL ÁNGEL BARRAU

Esta competencia en sólo dos años ha generado expectativa y, en un futuro próximo, concitará seguramente la atención del mundo automovilístico nacional.

¿Por qué? Por su extraordinaria calidad como prueba en una categoría que requiere, precisamente, este tipo de pruebas; encaradas con seriedad, realizadas con eficiencia, y finalizadas con brío.

Agua y Energía Eléctrica . . .

. . . merece párrafo aparte. Sin dejar de reconocer lo que Yacimientos Petrolíferos Fiscales ha realizado hasta el presente por el automovilismo argentino, no conformáramos nuestra íntima satisfacción si no señaláramos el apoyo de Agua y Energía Eléctrica de la Nación a la Vuelta del Noroeste. Partiendo de esta verdad, la A.T.A.S. desarrolla su labor en la provincia de Tucumán. La expresa localmente en diversas formas. En el ámbito nacional, lo ha hecho este año mediante . . .

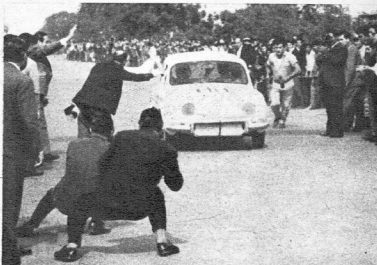
. . . una competencia que llegará lejos

Con un trazado en que la variedad conforma todas las habilidades, con 1.550 km de recorrido a lo largo de tres etapas sucesivas, y en una segunda edición, la Vuelta del Noroeste recibió 63 inscriptos, divididos en 5 categorías, de los que 57 mantuvieron la cita en la línea de largada, y 23 lograron la satisfacción de ver la bandera a cuadros a la finalización de la prueba.

La organización fue a todas luces excelente. Nuestra propia observación, sobre la ruta, pese a las dificultades que presentan una marcación adecuada y la clausura de caminos secundarios y vecinales, no hace sino valorar la preocupación de los organizadores. No solamente le correspondió el mérito a la A.T.A.S., sino que éste debe ser compartido por quienes, aligerados de ridículos pero existentes celos locales, evidenciados en otras regiones del país, supieron poner su esfuerzo en beneficio de esta prueba que pese a su corta vida,



El De Carlo de Rogelio Scaramella, vencedor en la Categoría "A".



Llegada de la Categoría "B": 1° el Gordini de Perkins.



Tulio Riva, con Auto Unión, ganador de la Categoría "C".



El Peugeot de Galeotti triunfó en la Categoría "E".



Abel Tansuré, tercero en la "B".



Detrás de la tierra, Nasif Estéfano.



NUESTRA OPINIÓN

HA FINALIZADO la Segunda Vuelta del Noroeste. Esta circunstancia, que podría no pasar de ser un acontecimiento deportivo más del Calendario Anual de la especialidad, tiene su corolario. La feliz iniciativa de otorgar a esta competencia puntaje para el Campeonato Argentino de TMI y la consiguiente fiscalización de la Comisión Deportiva Automovilística, generó las condiciones necesarias para que la Vuelta del Noroeste obtuviera, por derecho propio, las cualidades de jerarquía y brillo que por todas sus características merece. Hemos escuchado, a lo largo de los tres días en que se desarrolló la prueba, una serie de adjetivos con los cuales se la califica. Con el debido respeto a todos, nosotros expresamos el nuestro: dura. Es una carrera dura, para la que no valen las improvisaciones; para la que no cuenta el pseudo carácter de aventura dominical en un auto más o menos preparado, conducido por un volante más o menos experto.

Estamos en presencia de una gran prueba. De una competencia que exige preparación mecánica; recorrido de ruta; entrenamiento del piloto; eficiencia de auxilios y, sobre todo, equilibrio. Equilibrio mental y del otro. El primero, porque es necesario condicionar a todas las exigencias que impone la topografía, la posibilidad de mayor rendimiento en cada tipo de terreno. El segundo, por que aquellos caminos que son de placido turismo se transforman, en función a la velocidad, en un real medio físico que separa a los hombres de los adolescentes. La Vuelta del Noroeste tiene futuro grande. Se lo debe a su propio trazado. A la fe y capacidad de trabajo de los hombres de la Asociación Tucumana de Automovilismo Standard, y a la legítima aspiración de aquellos que, al recibir la bandera a cuadros a la finalización de la tercera etapa, pueden decir satisfechos, como antecedente que valoriza:

—Yo terminé la Vuelta del Noroeste...

LA VUELTA DEL NOROESTE

podrá llevar el nombre de clásica en el calendario de 1966. Nos referimos específicamente a los directivos y miembros del Autoclub Salta, de la Asociación Santiaguina de Volantes, Automoto Club Jujuy, Asociación Catamarqueña de Volantes, y Autoclub de Concepción.

La variedad de estos esfuerzos organizativos fue similar a la de los...

... concurrentes a la Vuelta del Noroeste

entre los que señalamos a 31 volantes tucumanos, 6 catamarqueños, 3 jujeños, 3 salteños, 3 cordobeses, 2 santiaguinos, 8 bonaerenses y 1 uruguayo.

Entre las marcas que se hicieron presentes, se llevó la palma, por número de participantes, la Renault Gordini, siguiéndola, empatados, los Isard 700 y los Fiat 1500. Un solitario Saab puso la nota del buen vecino, y dos Giulias TI Súper, el tono aristocrático de su doble árbol.

Una gran decepción tuvieron quienes dedicaron esfuerzo, tiempo y dinero, a la preparación de los Rambler, autos en los que algunos tenían cifradas esperanzas, justificadas o no. El desconocimiento de las reglamentaciones por una parte, y la falta de homologación por la otra, generaron un episodio lamentable para participantes y organizadores, quienes vieron, de esta forma, reducido el número de inscriptos en la categoría mayor.

La competencia barajó aptitud mecánica y habilidad conductiva

Entre los hermanos menores, se destacó, desde el comienzo, Rogelio Scaramella al comando de una cupé De Carlo. Tuvo como principales adversarios a Roberto Villaverde, José A. Zalazar y "Cachivache", quienes, aunque corrieron distancias del primero, supieron jugar sus chances en forma alternada, sin lograr, pese a sus mejores intenciones, poner en peligro la posición del puntero, uno de los más cotizados valores en la Categoría "A".

Gestón Perkins mandó desde el principio. No es de extrañar. Pese a que no creemos en mitos, hay oportunidades en que las circunstancias parecen dar la razón a quienes sostienen que, anotado Perkins y el Gordini 1093 oficial del equipo IKA, ha quedado todo dicho. La verdad es que Gestón Perkins dice muchas cosas a lo largo de su forma de conducir. Hay más que pericia. Quizá se llame entrenamiento, concentración, estudio de condiciones, balance de posibilidades. Pero hay más que mera habilidad conductiva. Treinta y siete minutos ochocientos segundos separaron al Renault Gordini 1093, que lograra imponerse en las tres etapas, del que condujera Juan P. García. Diversas circunstancias alejaron de estos dos competidores a Abel Tansuré, Alfredo Carrizo y Juan Señorans, mientras que un accidente afortunado en sus consecuencias nos dejó sin la alegría de ver llegar al uruguayo Héctor Marcial Fojo.

Los inconfundibles tonos del dos tiempos llenaron de ecos las serranías noroñas. Descubrimos que la categoría cambió de dueño pero no de caballo. Este fue el del comisario. ¿Se acuerdan? Hasta el año pasado se llamó Vicente Formisano. Tufo

Riva realizó una notable labor de administración en ese medio mecánico, notable, del que supo extraer, sobre todo en los caminos de cornisa, las mejores posibilidades.

Domingo Reginato quebró la hegemonía de los DKW en la "C", pero debió resignar su esperanza frente a la claudicación del Hansa que conducía. El resto fue monocrónico.

Rosmundo Visintini, Dante y Angel Gonella hicieron lo suyo. No fue bastante. Se alternaron desde la largada al segundo, tercer y cuarto puesto. Hicieron exhibición dentro del margen. Fuera de él, estaba Riva.

Estéfano, Marescio, Scamuffo y Carretero, se destacaron en la categoría que fue el plato fuerte de la Vuelta del Noroeste. La superioridad de la potencia específica de los Alfa Romeo limitó las posibilidades de los volantes de los Fiat 1500, quienes, honor al mérito, hicieron una excelente carrera. Pero la suerte, salvo rotura, estaba echada. Se llamaba Nasif Estéfano. Sus 20 minutos 7 segundos evidenciaron la superioridad del campeón argentino, pero nuestra observación personal nos permite hacer llegar a Italo Marescio sinceras felicitaciones por una conducción equilibrada, hábil y vigorosa.

En la categoría mayor, Pedro Sancha evidenció que la suerte no lo acompaña. Lo decimos sentidos, porque la merece. Luego de imponerse en la primera etapa, sucesivos problemas, sobre todo de visión, a raíz de la introducción de un cuerpo extraño en el ojo izquierdo, le hicieron perder preciosos minutos. No logró clasificarse. Pero se llevó toda la simpatía del noroeste argentino. Disminuido por la razón apuntada su rendimiento —sufrió un vuelco sin consecuencias al comienzo de la tercera etapa—, regresó al punto de partida, arregló los desperfectos sufridos, reanudó la marcha, completó el recorrido, pero 15 minutos le negaron la satisfacción de una clasificación merecida. Pensamos que frente a la limitación visual que sufrió se imponía el abandono. Era lo razonable, pero prevaleció el entusiasmo. El querer cumplir. El querer llegar. Admiramos el gesto. No lo compartimos.

José Galeotti se impuso al comando de un Peugeot 404, siendo acosado por Fernando Parra, quien, con su Chevrolet 400, fuera ganador de la segunda etapa, a nuestro juicio, la más completa de las tres. Parra es un hombre a quien da gusto ver manejar en este escenario. Creemos poder condensar nuestra opinión en una sola frase: hace todo bien. Tal como sucedió en la...

... Sociedad Italiana

Aquí todo estuvo bien. Una ejemplar entrega de premios que reunió cuatrocientos conmensales, que se unieron para aplaudir a los ganadores, a los que llegaron y a los que, al borde del camino, debieron resignarse.

Nosotros también nos resignamos a que deba pasar un año antes que se recite la Vuelta del Noroeste. No por gusto, sino porque no hay otro remedio. Pero quedamos en contacto con el Noroeste Argentino... No lo perderemos de vista.

El país no termina en la General Paz, ni en la provincia de Córdoba, ni en Cuyo. Volveremos sobre el tema.



Dante E. Gonella trepando.



El uruguayo Fojo, abandonó en la 2ª etapa.

LA OPINIÓN AJENA

"Quizá puedan ustedes mejorar algunos aspectos de la Vuelta del Noroeste. Pero yo les pediría tres cosas: que no la alarguen, que no la acorten, que no la cambien".

Gastón Perkins

"Es la carrera más intensa en que me ha tocado participar. Tengo una sola crítica. Comprendo que la competencia es una, en tres etapas. Pero creo que algún estímulo debe tener quien pone todo de su parte y por una circunstancia u otra queda al costado del camino. He ganado por segunda vez la primera etapa y sólo me llevo el gran recuerdo de una gente maravillosa, que es mucho, pero... no es todo. El estímulo por etapa debería contemplarse en adelante".

Pedro Sancha

"Vale la pena venir a Tucumán para la Vuelta del Noroeste. Por la competencia en sí, por lo que es el norte argentino, y por la importancia que esta prueba tan dura ha de adquirir en años venideros".

Carlos Bellé

"Aquí hay montaña. Montaña en serio. Es algo que me faltaba y vine a aprender. Me voy entusiasmando y pensando en regresar. Sacar una bieta a tomar aire, como me pasó, no es cosa de todos los días. La Vuelta del Noroeste tampoco".

Juan Señoras

"Y... ¿les gustó? ¿Vieron qué lindos caminos?... No. El brazo no me molestó para nada. Está bien curado... Claro que estoy contento. Imagínese: ganar en Tucumán".

Nasif Estéfano

CLASIFICACIÓN GENERAL

CATEGORÍA "A"

Pos.	Nº	CONDUCTOR	Coché	Tiempo
1º	16	Rogelio Scarmella	De Cerlo	15h 05' 22"
2º	6	"Cachivado"	H. S. U.	17h 44' 41"
3º	15	"Blanco y Negro"	Isard	18h 29' 30"
4º	7	Arnaldo C. Prado	Isard	19h 58' 40"

Promedio del ganador: 96,330 km/h.

CATEGORÍA "B"

1º	101	Gastón Perkins	R. Gordini	14h 13' 23"
2º	106	Juan P. García	R. Gordini	14h 50' 12"
3º	104	Abel Tamami	R. Gordini	15h 07' 42"
4º	107	"Ánibal Tula"	R. Gordini	15h 40' 41"
5º	102	N. Kris Uribe	R. Gordini	15h 46' 46"
6º	113	Héctor Stefanutti	R. Gordini	17h 42' 19"

Promedio del ganador: 108,970 km/h.

CATEGORÍA "C"

1º	201	Tulio Riva	A. Unión	14h 55' 12"
2º	226	Dante E. Gonella	A. Unión	16h 07' 43"
3º	203	Angel Gonella	A. Unión	17h 26' 18"
4º	204	Rosmundo Visintini	A. Unión	17h 50' 43"

Promedio del ganador: 104,470 km/h.

CATEGORÍA "D"

1º	309	Nasif Estéfano	A. Romeo	13h 06' 29"
2º	305	Italo Marescio	A. Romeo	14h 50' 12"
3º	307	Jorge Scamuffo	Fiat 1500	13h 58' 58"
4º	302	Miguel A. Carretero	Fiat 1500	14h 16' 03"
5º	311	Dante Visque	Fiat 1500	14h 50' 43"
6º	315	Guillermo Colucci	Fiat 1500	15h 26' 13"
7º	311	"Calchaquí"	Volkswagen	17h 12' 39"

Promedio del ganador: 118,270 km/h.

CATEGORÍA "E"

1º	401	José Galeotti	Peugeot 404	14h 22' 08"
2º	403	F. "Kelly" Parra	Chevr. 404	15h 32' 19"

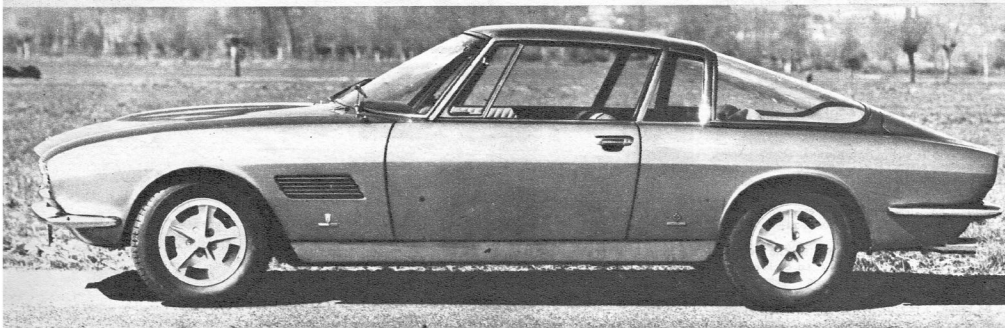
Promedio del ganador: 107,870 km/h.

EL MUSTANG DE BERTONE

EN 1961 la Ford Motor Company inició los estudios de un modelo deportivo para uso familiar. El proyecto culminó con la aparición del Mustang, en 1964. Sus especificaciones básicas fueron establecidas después de una exhaustiva investigación de mercado, pero para satisfacer determinadas condiciones de precio, se adoptaron elementos de otros modelos de la misma marca. Así, se puso a disposición del Mustang una amplia gama de opciones. El usuario se ve favorecido por la posibilidad de elegir entre cuatro tipos de motores, tres embragues, dos árboles de transmisión, cuatro sistemas de frenos, tres tamaños y cuatro tipos de ruedas, y tres sistemas de dirección. El carrocerero italiano Bertone realizó recientemente una elegante versión de este modelo, de la que nuestro corresponsal, ETIENNE CORNIL, nos envía un breve comentario.

EN EL reciente Salón de Nueva York, que reabrió sus puertas el 4 del corriente mes, el carrocerero turinés Nuccio Bertone presentó una cupé 2 + 2 concebida sobre el chasis del Ford Mustang. El modelo nació por una iniciativa de Scott Bailey, director de la conocida revista norteamericana "Automobile Quarterly", pero en Nueva York fue exhibida en el stand de la Ford.

Desde el punto de vista mecánico, el auto se mantuvo prácticamente igual al modelo de serie. La distancia entre ejes, la trocha y la posición de los principales órganos mecánicos es idéntica a la del original. Se reemplazó el radiador de agua y la columna de la dirección fue modificada para poder ubicar el asiento más abajo, respetando así las normas estadounidenses de habitabilidad. También el código de tránsito fue tenido en cuenta.



Los faros, por ejemplo, fueron colocados en los extremos de la ancha parrilla, para estar de acuerdo con las disposiciones reglamentarias en cuanto a su altura.

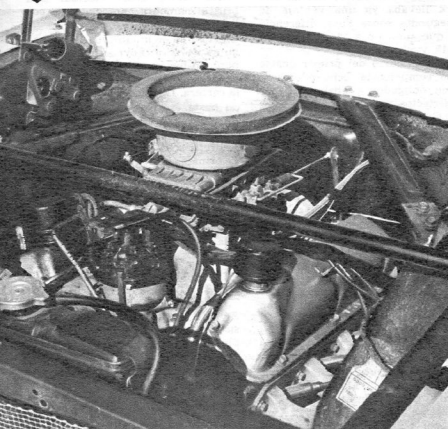
La posición de manejo es totalmente diferente de la del modelo original. En el volante se adoptó una posición casi vertical para permitir la conducción con los brazos estirados. Los instrumentos, de tipo decididamente deportivo, están concentrados en grandes cuadrantes circulares y, al igual que el resto del tablero, son de un diseño muy sencillo. Por la limpieza de sus líneas, el Ford Mustang de Bertone tendrá sin duda mejores características aerodinámicas que el modelo original, razón por la cual interesó profundamente a la Ford, que se encuentra efectuando un amplio programa deportivo.

ETIENNE CORNIL

La potencia característica de los motores estadounidenses y la elegancia del estilo de Bertone, hacen de este cupé 2 + 2 uno de los modelos más interesantes del Salón de Nueva York.

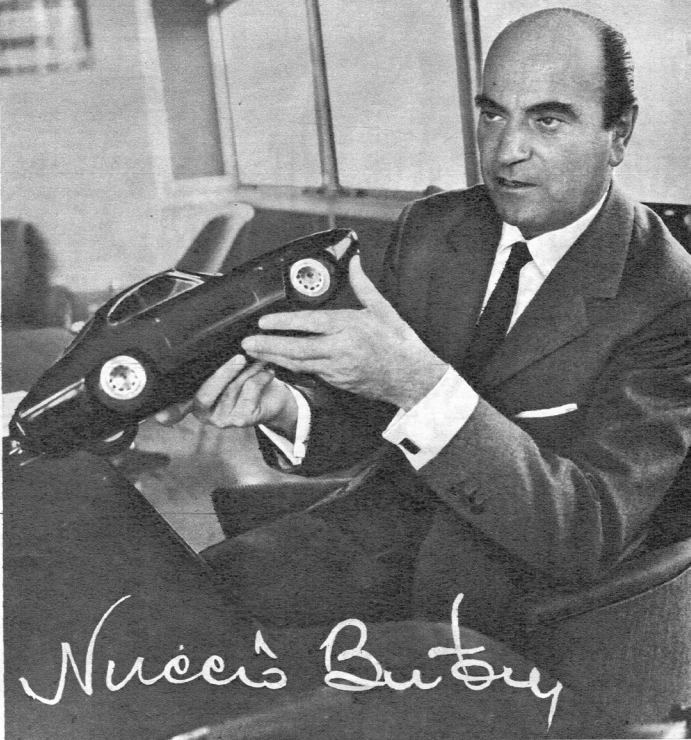
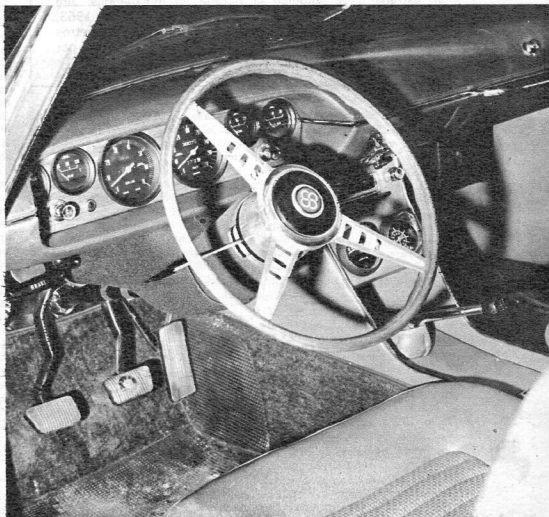
El estilista Nuccio Bertone analiza una maqueta en escala reducida de su última creación, el Ford Mustang.

Poderoso motor Ford de 8 cilindros en V que equipa a los Mustang GT 350.



Llama la atención la amplitud de la parrilla delantera. Los dos potentes grupos ópticos ubicados en los extremos de la misma pueden ocultarse durante el día.

El interior de la nueva creación de Nuccio Bertone tiene todas las características de un auto sport; manteniendo los detalles de buen gusto de los Gran Turismo de lujo.





Después de 49 años y en la 49ª edición de las 500 Millas, un extranjero se adjudicó la victoria en Indianápolis: Jim Clark, el "escocés volante", campeón del mundo de 1963, cumplió la prueba con una media de 242,453 kilómetros por hora, superando el récord establecido el año pasado por el estadounidense J. Foyt.

Trescientas mil personas bordeaban la famosa pista asfaltada de Indianápolis cuando los 33 poderosos bólidos de carrera iniciaron la ronda por el circuito de 4.023 metros, con el objeto de disputar la tradicional prueba de las 500 Millas, una de las más rápidas y peligrosas de todas las competencias automovilísticas del mundo. Desde el año 1911 en que el norteamericano Ray Harroun ganó la primera prueba, ya se han corrido 49 ediciones; 38 pilotos han triunfado y únicamente tres obtuvieron la victoria en tres oportunidades: Louis Meyer (1928, 1933 y 1936), Wilbur Shaw (1937, 1939 y 1940) y Mauri Rose (1941, 1947 y 1948). Solamente tres extranjeros consiguieron triunfar: Jules Goux, con un Peugeot (1912), Rene Thomas (1914) y Dario Resta (1916). Desde entonces, hace casi medio siglo, los pilotos estadounidenses se han impuesto siempre, a pesar de los esfuerzos de algunos campeones que ya habían ganado fama en carreras de Fórmula 1. El vencedor Jim Clark, había terminado segundo en

1963, abandonó el año pasado y, este año, es el único extranjero que logró clasificarse entre los 33 participantes.

Los grandes favoritos para esta edición 1965 eran las máquinas Lotus-Ford e, individualmente, el norteamericano A. J. Foyt, vencedor en 1961 y en 1964. El rival más peligroso para Foyt era, precisamente, el británico Jim Clark, campeón del mundo de conductores de 1963.

EL DESQUITE DE JIM CLARK

Las predicciones se vieron confirmadas por los resultados: Jim Clark, el "escocés volante", se adjudicó la 49ª edición de las 500 Millas de Indianápolis, conduciendo un Lotus-Ford. Con una media de 242,453 kilómetros por hora recorrió los 800 kilómetros, superando el récord establecido el año pasado por el corredor norteamericano A. J. Foyt (237,088 kilómetros por hora).

Tras 100 millas de carrera (165 kilómetros), los pilotos que encabezaban el lote, mantuvieron sus posiciones, a excepción de Parnelli Jones, que consiguió quitar el ter-

cer lugar a Dan Gurney, pasando éste al cuarto puesto.

Finalizada la trigésima vuelta, Jim Clark llevaba ya una ventaja de 10 segundos sobre Foyt, diferencia ésta que aumentó a 12 segundos en la 51ª vuelta.

En el transcurso del primer cuarto de la competencia, ocho pilotos se vieron obligados a abandonar por desperfectos mecánicos, entre ellos Dan Gurney, que había recuperado el tercer puesto, Joey Leonardo Halibrand (Offenhauser) y Stevenson (Offenhauser clásico).

Cumplidas las 200 millas, Jim Clark, que continuaba a la cabeza del lote, se vio obligado a detenerse para cargar combustible. Mientras tanto, Walt Hansen, en una furiosa arremetida, logró ocupar la quinta posición, hazfaña notable si se tiene en cuenta que al principio de la competencia se encontraba en el 21º lugar. Las posiciones hasta ese momento eran las siguientes: 1º) Jim Clark, 2º) A. J. Foyt, 3º) Parnelli Jones, 4º) Mario Andretti, 5º) Walt Hansen, 6º) Mickey Rupp, 7º) Bud Tingelstad. Se contaron seis abandonos más después de estas primeras 200 millas: Master Gregory (Ford), Bobby Unser (Novi), Jim McElreath, George Snider, Arni Knepper y Jarry Grant (los cuatro sobre Offenhauser).

ABANDONA FOYT

El abandono de Master Gregory estuvo a punto de impedir nuevamente a Jim Clark completar la

carrera: al detener Gregory bruscamente su máquina delante de los boxes, Clark debió efectuar una brusca maniobra para evitar la colisión.

En el curso de la 115ª vuelta, la máquina de A. J. Foyt sufrió un desperfecto mecánico que lo hizo abandonar. Esta circunstancia decidió la carrera. De acuerdo a lo observado hasta ese momento Foyt era el único piloto capaz de vencer al "escocés", ya que Parnelli Jones y Andretti sólo lo seguían de lejos.

El primer accidente de la carrera se produjo en la 120ª vuelta: el Ford de Bud Tingelstad se proyectó contra el muro de protección, a la salida de una curva, felizmente sin consecuencias para el volante. A esta altura de la competencia, sólo 15 pilotos seguían en la pista.

... LAS ÚLTIMAS 200 MILLAS ...

A las 300 millas de carrera las posiciones eran las siguientes: 1º) Jim Clark, 2º) Parnelli Jones, 3º) Mario Andretti, 4º) Mickey Rupp, 5º) Don Branson. Walt Hansen pasó del quinto lugar al noveno.

Clark, que llevaba un adelanto de 2 minutos sobre Parnelli Jones, se detuvo a las 345 millas de carrera para reaprovisionarse por segunda vez, operación que completó en sólo 25 segundos.

En este momento, Clark parecía ser el inevitable vencedor de la prueba, y el interés del público se concentró entonces en sus seguidores,



que luchaban por el segundo lugar: Parnelli Jones, vencedor de 1963, y Mario Andretti, que participaba por primera vez en la prueba.

A 100 millas de completar el recorrido, Clark encabezaba cómodamente el grupo, con dos vueltas de ventaja sobre su perseguidor más inmediato. Once automóviles continuaban en carrera.

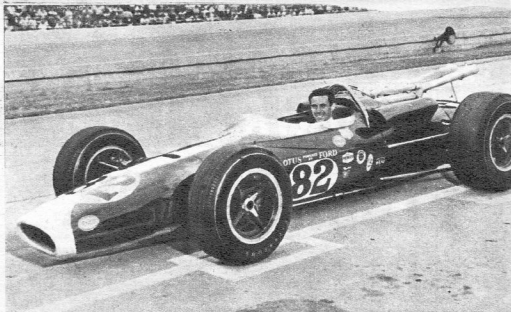
El último abandono fue el de Johnny Boyd (Ford). Mientras Jim Clark se adjudicaba la victoria, Parnelli Jones, resistiendo los ataques de Mario Andretti, conservó su segundo lugar hasta la línea de llegada.

En el plano de la mecánica, las 500 Millas de Indianápolis constituyeron un gran éxito para los motores norteamericanos "Ford", que equipaban los vehículos de los cuatro primeros clasificados, y de nueve de los once que terminaron la carrera. Contrariamente, los "Offenhauser" es la primera vez que sufren una

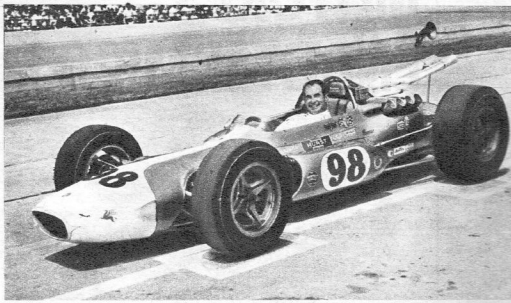
derrota de tal magnitud en esta carrera, en la que sin embargo habían dominado durante los últimos años. De los diez vehículos equipados con motores "Offenhauser", uno solo terminó la prueba (en sexto lugar). De los cuatro "Offy" clásicos que participaron (con motor delantero), sólo dos terminaron la prueba, clasificándose quinto y noveno respectivamente.

El triunfo obtenido por Clark con su "Lotus" habría sido una victoria británica completa si su vehículo no hubiese estado equipado con un motor norteamericano.

El mismo deriva directamente del motor Fairline, el que compitiera en su diseño original por vez primera en 1963. En la edición 1964 y en la actual, dicho motor, rediseñado, manda su distribución mediante 4 árboles de levas a la cabeza y es alimentado por inyección directa Hilburn.

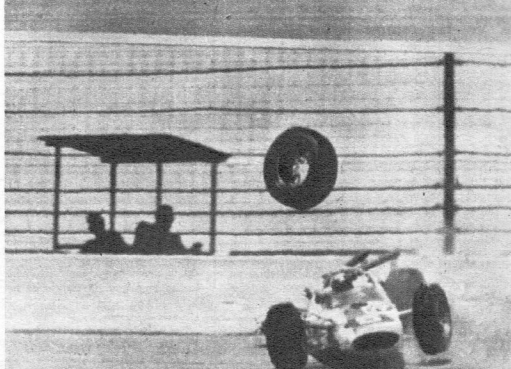
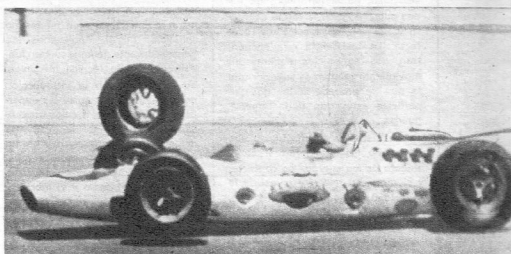


Jim Clark, el primer extranjero que vence en Indianápolis desde el año 1916.



El estadounidense Parnelli Jones, clasificado en segundo lugar, con su Agajanian Hurst Special, que utiliza chasis Lotus y motor Ford.

Las fotografías muestran el preciso momento en que el coche manejado por Bud Tingelstad pierde la rueda posterior derecha y se estrella contra una pared. Fue el único accidente de la carrera, afortunadamente sin consecuencias. (Radiofoto de AP.)



CLASIFICACIÓN FINAL EXTRAOFICIAL

1º) Jim Clark (Gran Bretaña), sobre Lotus-Ford, recorrió las 500 millas (804,500 kilómetros) con un promedio horario de 150,636 millas o sea, 242,653 kilómetros por hora, lo que constituye nuevo récord (el antiguo, que pertenecía a Foyt, era de 237,686, y fue obtenido en 1964).

2º) Parnelli Jones (EE.UU.), Lotus-Ford.

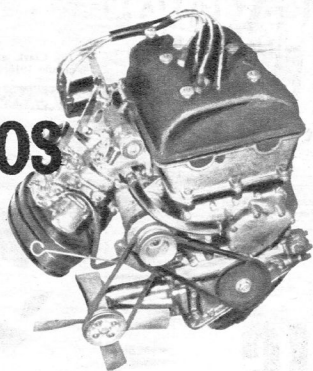
3º) Mario Andretti (EE.UU.), Ford.

4º) Al Miller (EE.UU.), Lotus-Ford.

5º) Gordon Johncock (EE.UU.), Ford.

TEORÍA DE LA FRICCIÓN

LUBRICACIÓN DE MOTORES ENDOTÉRMICOS



Es un fenómeno conocido por todos que, un cuerpo, al frotar contra otro, encuentra una resistencia proporcional a su peso y a un coeficiente que depende de la velocidad, de la naturaleza de los dos cuerpos, y de la forma geométrica de las superficies en contacto. La resistencia que encuentran dos superficies ásperas en movimiento relativo es superior que la que se produce si las dos superficies estuvieran perfectamente pulidas.

Esta resistencia es una fuerza que se opone evidentemente al movimiento de los cuerpos en contacto, y siempre, en relación opuesta a la velocidad relativa. Uno de los efectos de esta fuerza es la absorción de la energía; si se quiere mantener constante la velocidad relativa, o, si no se les proporciona a los cuerpos, de un modo oportuno, la energía absorbida por la fricción, se produce una reducción progresiva de la velocidad relativa, hasta llegar a cero.

Esa resistencia que, repetimos, tiene el carácter estático y cinemático de una fuerza, se llama en el caso descrito, fricción seca de arrastre. Y le llamamos fricción seca porque suponemos que las dos superficies están en contacto directo, sin la interposición de ningún otro cuerpo.

Repetimos ahora el experimento interponiendo un velo de "lubricante" (usamos este término en el sentido intuitivo de la palabra; en seguida, pasaremos a este concep-

to y veremos qué significa en la realidad).

Notamos que la resistencia que se opone al movimiento relativo de las superficies en contacto ha disminuido notablemente. El orden de su magnitud puede variar hasta llegar a reducirse a un centésimo del valor inicial. Analicemos las causas de este fenómeno tan fundamental en la técnica mecánica. En sustancia, con la introducción del velo lubricante entre las superficies en contacto, hemos modificado profundamente la geometría del sistema. Ahora no hay ya un contacto directo entre dos cuerpos, sino que se tienen dos contactos: el del primer cuerpo y el lubricante, y el del lubricante y el segundo cuerpo. Puesto que el contacto entre el cuerpo y el lubricante es particularmente tenaz, no hay movimiento relativo entre el cuerpo y las partículas de lubricante que se adhieren a su superficie, y de ese modo el movimiento relativo se determina entre los estratos centrales del lubricante, y la fricción interna entre las partículas de un líquido es, evidentemente, de una magnitud muy inferior a la fricción entre los dos sólidos que están, directamente, en contacto.

Resumiendo: la introducción de un lubricante adecuado entre dos superficies, reduce de modo decisivo la energía que hay que gastar para mantener dos cuerpos en movimiento relativo, al uno respecto del otro.

De lo dicho surge, inmediatamente, un problema. El estrato de lu-

briante introducido debe, por decirlo así, soportar el peso de los dos cuerpos. O, en términos más exactos, está sometido a una presión igual a las fuerzas que actúan sobre los cuerpos, por ejemplo, la fuerza-peso, dividida por la superficie del contacto.

Imaginémonos que esas superficies no sean perfectamente lisas, sino rugosas, como ocurre en realidad con todas las superficies tratadas mecánicamente, por muy exacta y precisa que haya sido su fabricación. Es evidente que, en ese caso, el contacto no se establecerá en toda la superficie, sino sólo en algunos puntos de extensiones muy reducidas, y por lo tanto en esos puntos la presión alcanzará valores extremadamente elevados, que el velo de lubricante no podrá soportar. Entonces, se tendrá una fricción directa entre dos cuerpos, y el efecto de la lubricación será nulo.

Por lo tanto, para que el lubricante pueda cumplir con su misión, es necesario que la presión del contacto sea contenida dentro de límites razonables. En otros términos, que las superficies de apoyo sean lo suficientemente extensas.

No se debe creer que los valores de presión que un lubricante puede soportar son valores pequeños, sino todo lo contrario. El velo puede soportar cargas del orden de los 1.000 kg por cada cm^2 , pero una aspereza en la superficie de contacto provoca presiones concentradas enormemente más elevadas.

Piénsese, por ejemplo, en lo difícil que es agujerear con un dedo la corteza de una sandía; y lo fácil que es, con un esfuerzo mucho menor, perforarla con la punta de un cuchillo. En otros términos, la punta del cuchillo, a la que se ha aplicado una carga pequeña, ha determinado en la corteza de la sandía la presión local suficiente para agujerearla.

Es decir: dado que la presión tiene las dimensiones físicas de una fuerza dividida por una superficie, aumenta en paridad de superficie con el aumento de la fuerza, y en paridad de fuerza con la disminución de la superficie. Teniendo presente que una imperfección de la superficie tiene una extensión muy reducida, que se descubre sólo con un potente microscopio, es evidente que, en esas zonas, las presiones asumen valores enormes.

Para que la lubricación sea eficaz es necesario, por lo tanto, que las superficies en contacto sean todo lo pulidas posible, para evitar al máximo las cargas concentradas capaces de agujerear el velo del lubricante interpuesto.

Esos agujeros, como hemos dicho, hacen entrar en contacto directo los dos cuerpos en movimiento relativo, dando lugar a fenómenos que, por su importancia, deben ser examinados a fondo. Veamos lo que pasa, por ejemplo, con el contacto entre el muñón de la biela y el del cigüeñal: entre las dos superficies se han interpuesto el velo del lubricante.

Como siempre existen irregularidades que no se pueden eliminar, ni aun después de una terminación exacta, y esas irregularidades tienen unas dimensiones equivalentes al espesor del velo de lubricante, ocurre que las dos asperezas se "tocan". El calor provocado por esa fricción provoca la fusión instantánea de las dos irregularidades en contacto; posteriormente, la soldadura sufre pérdidas de material y este fenómeno provoca el desgaste de las superficies, debido a la continua pérdida de material de las partes en contacto.

Por esta razón, el contacto no se realiza directamente entre la biela y el cigüeñal, sino que se interpone entre ellos el material más blando de los cojinetes, de tal modo que la aspereza del material más duro alise la superficie más blanda. Eso ocurre durante el asentado; las superficies se adaptan la una a la otra.

En este primer período de adaptación del motor es donde hay mayor peligro de producir el engranamiento de alguna de sus partes, o sea, la soldadura completa de una superficie a la otra (o de una porción de ella).

ROBERT BERARDI



Se cierne la tormenta. Los primeros corrillos y sus poco felices expresiones crean el ambiente. El comisario deportivo supo capear el temporal.

1ER. GRAN PREMIO LA CUMBRE

En las alturas de Punilla ganó el automovilismo. Una cuestión reglamentaria. Entre dimes y diretes hubo amago de tormenta. La sangre no llegó al río. El escenario, la organización, la carrera. Las posibilidades de La Cumbre son enormes. Las de algunos corredores también. Las de otros, no.

Luego de una clasificación que traería cola, en la que se impuso Tulio Riva y en la que Pedro Sancha sufriera el segundo vuelco en la misma semana, el día de la carrera amaneció lluvioso. Grandes nubes cubrían el cielo de las alturas de Punilla.

Otras nubes amenazaban la carrera

...y ¡qué nubarrones! Flotaban entre airados inscriptos las autoridades del club local, el director de la carrera y el comisario deportivo. El motivo: simple. Sin las complicaciones que se quisieron enlazar como furgón de cola. Ante lo dispuesto por el reglamento "Prueba de la Cumbre", todos los autos, finalizada la prueba de clasificación, debían ser entregados al parque cerrado. Se hubieran clasificado o no. De no haber realizado la clasificación serían sorteados, pero los autos, de una forma u otra, debían ser entregados en parque cerrado. Lamentable fue que por razones de tiempo, por ignorancia de las disposiciones reglamentarias o por picardía—dejamos abiertas las posibilidades sin juzgar las intenciones—, algunos inscriptos no cumplieron con lo estipulado por el reglamento. Ante esta circunstancia,

el comisario deportivo decidió prohibir su participación en la competencia, aduciendo perjuicio para quienes no pudieron trabajar en sus autos por encontrarse éstos en custodia, en parque cerrado, y, por consiguiente, en desventaja frente a quienes tuvieron toda la noche para realizar las mejoras que se estimaron necesarias.

Esta actitud del comisario deportivo produjo enérgicas protestas por parte de un núcleo de inscriptos y aun de miembros de la comisión del club local, generalizándose un ambiente de extremo nerviosismo donde abundaron las expresiones extemporáneas y las versiones antojadizas.

—“¡La carrera no se larga! Nosotros pusimos la plata.”

—“¡Esto en Villa Carlos Paz no lo hacen! ¡No se lo dejamos hacer!”

—“¡Lo que pasa es que quieren matar al turismo nacional...!”

La energía, aunque cordial, actitud del comisario deportivo permitió que las cosas fueran volviendo a la normalidad, y la carrera, demorada su iniciación casi una hora, dio comienzo cercanas las 10.

Tres en vez de uno...

...fueron los autos que en compacta fila se alineaban frente a la



Gastón Perkins no ganó para sustos. Pasó bajo el auto de Monguzzi mientras éste andaba a los tumbos. Más tarde, el impacto del Peugeot N° 20 derriba un poste. Al caer éste, Perkins lo atrajo como a un imán. Las consecuencias se advierten en el parabrisas.

Un acuerdo que agregó algo a lo mucho que La Cumbre puede brindar. Tres autos por tanda. 10° de intervalo.



SELECCIONES
FOLKLÓRICAS
CODEX



**UNA
OBRA
FECUNDA
PLENA
DE
CONTENIDO
HUMANO
EDITORIAL CODEX S.A.
SE ENORGULLECE EN PRESENTAR**

SELECCIONES FOLKLÓRICAS CODEX

Síntesis amena, documental e ilustrada de la Argentina tradicional y popular. Magnífica edición, ampliamente ilustrada en blanco y negro y en color. **SELECCIONES FOLKLÓRICAS CODEX** se publica bajo la dirección técnica del Dr. AUGUSTO RAÚL CORTAZAR.

Y colaboran entre otras muchas personalidades: J. W. ABALOS, L. B. ARECO, B. AYALA GAUNA, A. J. BATTISTESSA, L. BENARÓS, J. CACERES FREYRE, B. CANAL FEJOO, R. CANO, E. CARPENA, F. COLUCCIO, O. DI LULLO, E. A. DUGHERA, L. FRANCO, B. C. JACOVELLA, R. JIJENA SÁNCHEZ, J. R. LUNA, I. MOYA, F. OBERTI, N. R. ORTIZ ODERIGO, C. B. QUIROGA, J. P. SÁENZ (h), S. TARNOPOLSKY, C. VEGA, B. V. de BATTINI, C. VILLAFUERTE, ATAHUALPA YUPANQUI...

SUMARIO DEL N° 1: PALABRAS AL LECTOR - LA COPLA ANONIMA - EL POETA EN SU COPLA, Vicente Barbieri - LAS LECHADORAS, Carlos Villafuerte - LA TELESITA, León Benarós - RABONEROS PROVINCIALES, Pablo Rojas Paz - EL CARNAVALITO, Carlos Vega - BATALLA DEL POZO DE VARGAS, Olga Fernández Latour - EL LOBISON, Horacio Quiroga - EL LOBISON EN GRECIA Y ROMA, Elso D. Di Bernardo - EL QUIRQUINCHO, Luis Franco - LA QUENA, Carlos Vega - CANCIÓN DE AMOR CALCHAQUI, Rafael Jijena Sánchez - HOMO FOLKLORICUS (dibujo), Brascó - EL LERADOR, EL TIGRE Y EL ZORRO, Susana Chertudi - ROMANCE DE LINDONEGRO, Elías Carpena - CORRIENTES, Justo P. Sáenz (h.) - LA HUMINTA O HUMITA, Augusto Raúl Cortazar - NEUQUEN, TIERRA DE LAGOS, BOSQUES Y..., Martha Borruat de Bun - ARTESANIAS ARGENTINAS, Julián Cáceres Freyre - QUIEN ES QUIEN EN FOLKLORE: Ventura R. Lynch - AUTOBIOGRAFIA DE UN GAUCHO, Ventura R. Lynch - IMÁGENES DE ESE MUNDO, Enrique J. Rapela - LOS FENOMENOS FOLKLÓRICOS, Augusto Raúl Cortazar - EL CASAMIENTO DE LAUCHA, Roberto J. Payró - PANORAMA FOLKLORICO NACIONAL, Elena Rojo - FESTIVALES...

¡El Saber Popular en los cuatro puntos cardinales del país! ¡COLECCIONE SELECCIONES FOLKLÓRICAS CODEX! UNA PUBLICACION INDISPENSABLE PARA UNA AUTENTICA CULTURA ARGENTINISTA.



\$ 75 en todos los quioscos. Aparece el último martes de cada mes.
CON TODA LA JERARQUIA INTELLECTUAL Y ARTISTICA DE LA EDITORIAL CODEX S. A.

LA CUMBRE

línea de largada. Por vez primera, la partida se realizó en tandas de a tres, agrupados los competidores por sus tiempos de clasificación, lo que permitió que la puja comenzara desde la bajada de bandera. El circuito, que debió ser recorrido en veinte oportunidades, representando casi 400 kilómetros de carrera, merece toda ponderación. Es uno de los escenarios más atrayentes que hemos conocido. Su desarrollo no hace sino confirmar el gran acierto de los organizadores en este sentido, opinión compartida por la totalidad de los competidores consultados, quienes, por otra parte, se hicieron eco inmediato de la posibilidad de que este nuevo circuito sea temático de unas posibles 6 horas T.M.

Última es que todas las cosas tengan un péo...

No es cómodo hacer incapie en él. Omitiendo el comentario se hacen "Relaciones Públicas". Haciéndolo, a veces, nos quedamos sin relaciones. Pese al riesgo, no deja de ser conveniente recordar que el colocarse un brazalete amarillo no implica, necesariamente, que con él se adquieran los conocimientos que su exhibición presupone. Ni siquiera aquellos elementales que permiten anticipar el desplazamiento de un auto cuando el mismo pierde adherencia y su piloto control. Muchas de las zonas habilitadas al público no debieron serlo. Como contrapartida, algunas de las vedadas eran los lugares más seguros para presenciar la competencia. Cosas de los brazaletes amarillos...

Roberto Pedelaborde...

...no anduvo con vueltas, por más curvas que tuviera el circuito. Luego de un amago de Humberto Maneglia, tomó decididamente la punta. Nunca se vería comprometido. Pero más atrás las cosas tomaban distinto cariz. La guerra se había desatado. Sin sangre pero con todo. Tulio Riva y José Manevella defendían los prestigios de los dos tiempos asistidos magníficamente por Héctor Gradassi. Entre los tres juntaban tonos a millones de vueltas. Otamendi y Castagnón, por su parte, ambos en una gran carrera que revalida méritos ya adquiridos, se arrojaban a una persecución que, pese a algunas vicisitudes, resultó

productiva. Y luego los balcones. Porque todos estábamos en los balcones para apreciar la batalla que libraban Copello y Guimarey, que se reeditaba metros más atrás, en la que sostenían Gastón Perkins y Marcelo Raitzin. Los Gordini 1093, algo disminuidos en su rendimiento motor, fueron exigidos en sus extraordinarias condiciones de maniobrabilidad y frenaje por verdaderos artifices. Aunque de escuelas distintas. Eduardo Copello, a fuerza de poner energía, hizo aparecer destellos de brusquedad. Guimarey y Perkins deslizaban por el circuito. Doblan con el auto, no lo traban. Los radios de curva parecían estudiados de forma que la caída de rpm se limitaba, únicamente, a aquel margen imposible de evitar. Bonamici, Turturro y Castellani hicieron lo suyo. Que no fue poco en un circuito hecho para manejar, para manejar bien.

Pedro Sancha condujo con su estilo habitual. Arriesgado y veloz. Su auto aparentaba duplicar en tamaño a los demás y las huellas de los vuelcos lo hacían aparecer como un grandote malo que quería, a toda costa, mantenerse en carrera bordeando los límites de las leyes físicas. Aunque tuviera que poner unas primeras mediante las que su habilidad de cajista adquirió rieles inospechados.

Entre otros, debemos destacar la labor realizada por Jorge Ruiz, al comando de un De Carlo, quien demostró no sólo amplio espíritu deportivo, sino ponderables cualidades de equilibrio y habilidad, en su accionar a lo largo de toda la competencia, y sobre todo a...

... Marcelo Raitzin

No nos gusta el halago. Sobre todo cuando el destinatario es demasiado joven o demasiado entusiasta. O las dos cosas. Pero esta vez no sólo se justifica, sino que se impone. Luego de que la rotura del flotante del carburador de su Isard 1204 limitara sus posibilidades durante más de la mitad de la competencia, subsanado el desperfecto, Raitzin nos dio una cabal lección de manejo en la que por rara coincidencia se aunó gran energía, total determinación y poco común habilidad.

Felicitaciones.

CLASIFICACIÓN FINAL POR CATEGORÍAS

Categoría A: 1º Carlos Guimarey, con Renault Gordini, en 3h 26m 25s 1/5, 19 vueltas; 2º Gastón Perkins, con Renault Gordini, en 3h 28m 19s, 19 vueltas; 3º Eduardo Copello, con Renault Gordini; 4º Oscar Fangio, con Renault Gordini, y 5º Jorge Ruiz, con De Carlo.

Categoría B: 1º Tulio Riva, con Auto Unión, en 3h 31m 42s 2/5, 19 vueltas; 2º Julio C. Castellani, con Auto Unión, en 3h 32m 38s 1/5, 18 vueltas; 3º Angel Turturro, con Auto Unión, y 4º Romualdo Visintini, con Auto Unión.

Categoría C: 1º Roberto Pedelaborde, con Fiat 1500, en 3h 25m 44s 2/5, 20 vueltas; 2º Humberto Maneglia, con Fiat 1500, en 3h 29m 45s; 3º Norberto Castañón, con Peugeot 403; 4º Benjamin Lanizotto, con Fiat 1500, y 5º Ricardo Serafini, con Fiat 1500.

Categoría D: 1º Pedro Sancha, con Chevrolet, en 3h 32m 52s 2/5, 20 vueltas; 2º Julio R. Otamendi, con Peugeot 404, en 3h 32m 59s, y 3º Juan Colombatti, con Peugeot 404.



Maestros en lo sinuoso: Tulio Riva y Eduardo Copello. Ambos, en la Cumbre, estuvieron más enérgicos de lo aconsejable. Con todo.

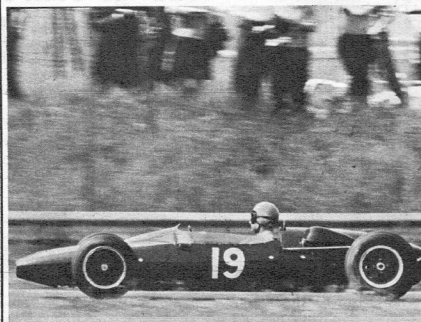


Los que hayan visto a Pedro Sancha en La Cumbre no lo olvidarán fácilmente. Sancha tampoco. Recibió el premio a tanta constancia.



Marcelo Raitzin prometió aquella vez que con Von Dory Jr. corriera una Cupé Sport Prinz en el Autódromo Municipal. En La Cumbre cumplió. Su Isard 1204, solucionados los problemas, era un disparate.

NÉSTOR SALERNO EN MONZA



"Estoy seguro que hará mejor papel en las próximas carreras en Italia, así como en otros circuitos europeos esta temporada", dijo Juan Manuel Fangio, al finalizar Néstor Salerno su primera carrera en los circuitos del Viejo Mundo.

Corriendo bajo la lluvia, al comando de un Wainer 1963, Salerno ocupó la 10ª colocación en la disputa del 14º Gran Premio EZZIO B. F. VIGORELLI, el que, para máquinas Fórmula 3, se desarrolló sobre 60 vueltas al sinuoso circuito junior, para completar 143,00 km de recorrido.

La primera presentación del piloto argentino confirmó las condiciones que evidenciara en nuestro Autódromo Municipal, cuando en la última temporada internacional, al comando de un viejo Stanguellini, supo administrar su medio mecánico con habilidad y solvencia.

MONTECARLO: DECANA DEL ACCESORIO

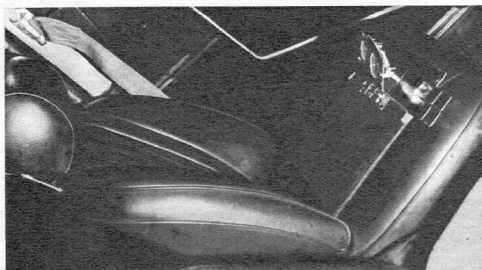
LA CARRERA de Montecarlo es, sin duda, una de las competencias automovilísticas más difíciles de Europa, ya sea porque sus organizadores —atentos siempre a una reglamentación muy severa— seleccionan los participantes con mucho cuidado, ya porque la misma se desarrolla durante el período crítico de la estación invernal, ya porque la última prueba se lleva a cabo en los escarpados caminos de los Alpes. Lo cierto es que, debido a estas y otras circunstancias, los coches deben ser equipados con todos aquellos accesorios que garanticen al máximo la seguridad y el confort. Por eso, creemos interesante ofrecer a los lectores de AUTOMUNDO los frutos que la última experiencia de Montecarlo dejará probar al automovilista común, cuando, ensayados intensamente en aquella competencia, se fabriquen en serie y colmen el mercado: tableros de instrumentos, extintores, grabadores, faros, gomas, limpiaparabrisas, asientos, recipientes especiales y muchos otros.



PARA CUALQUIER EMERGENCIA

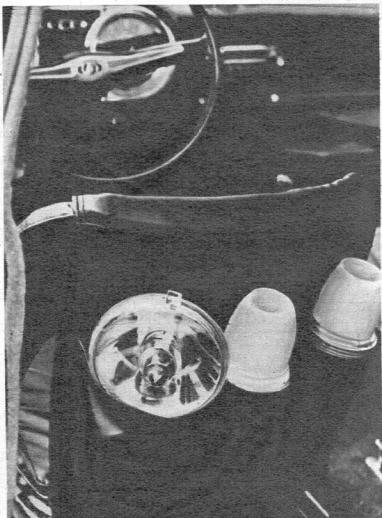
He aquí algunos de los accesorios de la dotación de un cupé "Flavia" Lancia. Se distinguen claramente los dos recipientes de la nafta y de la mezcla anticongelante preparada ya para el radiador; una pala azada; un martillo muy fuerte, para "desabollar" cualquier "bollo" eventual del guardabarros; un martinete de expansión, para arreglar los golpes profundos de la carrocería, y, también, una fuerte pala de hierro, que puede servir de gran ayuda para cualquier contingencia inesperada. También puede verse un cable de hilo de acero, una correa de repuesto para el ventilador, una cámara de aire, dos frascos de líquido detergente y anticongelante para el lavavidrios, una linterna de pilas, dos cepillos de repuesto para el limpiaparabrisas, una caja de lámparas de repuesto, un frasco spray de solvente antihielo para el parabrisas y, por fin, un frascito para hinchar los neumáticos, con el que se pueden saturar también los pinchazos de la cámara de aire. Finalmente, a la derecha, se ve una lámpara de largo brazo flexible, que se coloca sobre el tablero de instrumentos, a disposición del "navegante".

PARA EL CONFORT DE LA MARCHA

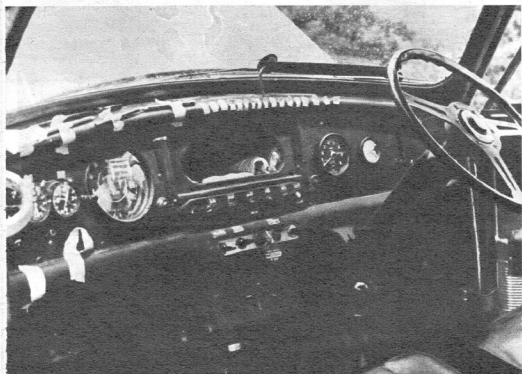


En este "Giulia TI Super" se pone a disposición del copiloto un cómodo asiento envolvente, que asegura la máxima protección del ocupante en las curvas. Hay también un apoya-cabeza regulable, que permite el reposo en los tramos menos difíciles, donde no es necesario el trabajo del "navegante", o donde el piloto puede descansar mientras conduce su compañero. Apoyada debajo del asiento, se ve la tabla para las hojas de marcha, con dos cronómetros acoplados.

En la parte posterior del respaldo de un Innocenti "IM 3" se han aplicado cómodos bolsillos, en los cuales van guardados termos con bebidas calientes. De ese modo, se puede disponer de ellas en cualquier momento y, al mismo tiempo, se evita la eventual ruptura y pérdida de líquido, ya sea por causas accidentales o al tomar las curvas. En el tercer bolsillo se ve un faro portátil Lucas, muy útil en caso de emergencia, ya que su potente haz luminoso puede ser orientado a voluntad.



TABLERO DE INSTRUMENTOS COMPLETO

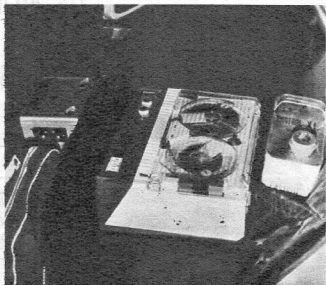


El tablero de un Morris "Cooper S" lleva un panel en el que se encuentran los diversos instrumentos y aparatos de control. Delante del puesto de guía se halla el cuentarrevoluciones electrónico y el termómetro del agua, acoplado al manómetro del aceite; en el centro, un hueco portaobjetos, debajo del cual están los diversos interruptores. Del lado del pasajero o "navegante" se encuentran el taquímetro de velocidad, el indicador de nivel del carburante y dos cronómetros de precisión; en el extremo derecho, una lámpara portátil, mientras que en el borde superior del tablero se han fijado, con cinta adhesiva, lápices, hojas y otros objetos de uso inmediato. Obsérvese también el calentador del parabrisas, colocado para evitar la formación de hielo. El tablero y el volante, de una aleación ligera, están barnizados de un negro antirreflejo.



En este Citroën "DS 19" se ha instalado un verdadero arsenal de accesorios: debajo del volante se ha colocado un cuentarrevoluciones electrónico, y, del lado izquierdo, varios interruptores para los faros suplementarios. Delante del copiloto, en un lugar muy visible, hay dos cronómetros, el "Tripmaster" Haldia y un termómetro de la temperatura exterior, que advierte sobre la formación de hielo en el piso de la carretera. Más abajo está el micrófono del radio-receptor-transmisor (para comunicarse con los puestos de auxilio volantes) y, más abajo aún, la luz con brazo flexible, apta para la consulta de los mapas y anotaciones. Véase cómo todos los interruptores y la esfera luminosa están provistos de letreros indicadores.

LA PRUDENCIA NUNCA ESTÁ DE MÁS



En este "Giulia TI Super", de Alfa Romeo, se ha colocado también un grabador, que sirve para recordar al piloto el trazado del recorrido, colocándolo en los trazos preestablecidos. De este modo, se sustituye la libreta de apuntes que el copiloto se veía obligado a leer al volante, como ocurría, por ejemplo, en las inolvidables 1.000 Millas. Nótese también que el respaldo del asiento posterior está dotado de bolsillos portaobjetos, en uno de los cuales resalta una lata de aceite, de reserva. En este auto se ha montado, además, un "roll-bar", a la altura del montante central, para evitar la ruptura del pabellón, en caso de vuelco.



Un extintor de espuma, el "Big", se encuentra al lado de la portezuela de este "Giulia TI Super". En los autos preparados, en donde se acostumbra eliminar el filtro del o de los carburadores, es bastante fácil que se produzca un principio de incendio. Además, se ve una lámpara con largo brazo flexible, en posición de reposo, fijada al montante del parabrisas.

**MONTECARLO:
DECANA DEL
ACCESORIO**

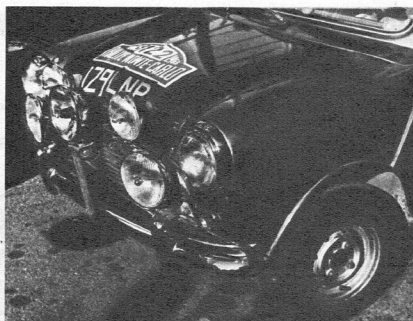
PARA VER BIEN DE NOCHE Y CON NIEBLA



El poderoso Ford "Mustang" confiaba en sus cuatro faros suplementarios (en este caso, también con dos Marchal de profundidad, de diámetro mayor, colocados de la mejor manera para obtener un haz luminoso longitudinal) y otros dos faros divergentes, destinados a iluminar la carretera. Hay que hacer notar que los usuarios comunes, al montar los faros suplementarios, tendrán que seguir las reglamentaciones normales del Código de Carreteras, que prohíben, en el tránsito corriente, encandilamientos peligrosos para los conductores que vayan en sentido inverso.



A este Porsche "904 GT3" —que, a pesar de ser un auto de carrera en pista, llegó segundo absoluto en Montecarlo— se le quitó la "carenature" en plexiglás de los dos faros, para evitar que el fango, la nieve y el hielo se depositaran eventualmente en los mismos, disminuyendo la potencia de los focos. Además de los dos faros antiniebla, empotrados en la parte delantera y previstos en los autos contruidos en serie, se instalaron, también, dos faros de profundidad, colocados muy alto sobre la tapa anterior, de modo que su altura resultara conveniente para que el conductor dispusiera de un potente haz de luz. A la derecha de estos faros se ven dos avisadores acústicos suplementarios. Junto al montante del parabrisas, del lado del piloto, se instaló, además, un limpiavidrios eléctrico de resistencia, para evitar la formación de hielo en el cristal, y darle una perfecta visibilidad. Además del limpiaparabrisas en serie, con cepillo trasversal, se ha instalado otro, a disposición del "navegante".



Hasta cinco faros Lucas se han instalado en este "Cooper S" Austin, además de los dos de serie. El del centro es un proyector de profundidad muy potente, orientado de modo que produce un haz de luz longitudinal, mientras que los inferiores han sido colocados de tal manera que iluminan los bordes de la carretera. Completa la dotación, un par de faros antiniebla. Para asegurar la alimentación de tal batería de faros, la casi totalidad de los "Cooper S" Austin y los Morris, presentes en Montecarlo, llevaban el nuevo alternador Lucas, que ha demostrado, en esta ocasión, su óptima funcionalidad. Como se sabe, el alternador, además de presentar menos peso, molesta menos en las carreras que una dinamo tradicional porque permite disfrutar de una mayor potencia de carga, aun en los regímenes de rotación medios y bajos. Obsérvense, también, los protectores de plexiglás fijados sobre los faros de serie.

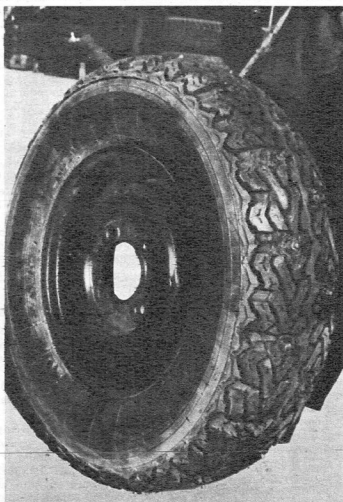


Esta cupé "Flavia", de Lancia, además del doble par de faros gemelos montados en serie, está equipada con dos faros antiniebla Carello, del tipo "PA-Jod", con lámparas de yodo y vidrios amarillos, colocados en las extremidades de los paragolpes. Estos faros contra la niebla ofrecen un haz de luz de una amplitud casi doble que la de todos los tradicionales. Su particular orientación permite al piloto una perfecta visibilidad de los dos bordes de la carretera. Por el contrario, los dos faros interiores son de profundidad; cualquier conductor puede orientarlos de la manera que le resulte más cómodo y esté más de acuerdo con sus costumbres de guía. Esta cupé "Flavia", siempre con el fin de asegurar una perfecta visibilidad en cualquier condición atmosférica, está equipada con un limpiaparabrisas suplementario, a disposición del piloto, para el caso en que se averíe el de serie, con sus dos cepillos limpiavidrios.

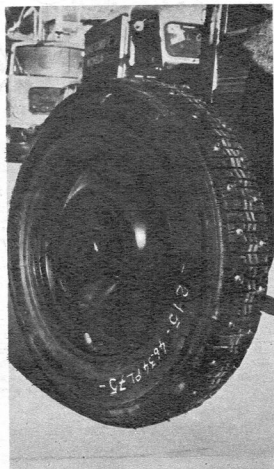
LAS GOMAS DE MONTECARLO



Neumático Dunlop "Weathermaster", con banda de muescas profundas, provisto de clavos de alta resistencia para hincharse en los fondos helados; su banda particular ofrece una tracción notable, aun en las carreteras con nieve fresca.



Neumático Dunlop "SP" normal, en cuya banda se han fijado, no obstante, clavos especiales. Esta goma permite a los usuarios una notable adherencia en los fondos de carreteras normales, con intervalos de zonas con hielo.



El neumático Michelin "X", apto para grandes velocidades y, al mismo tiempo, para fondos nevados, ha sido equipado con unos clavos agregados a la banda, para hacerlo apropiado a cualquier fondo de carretera, tanto si es seco, como si tiene nieve o hielo.



El Pirelli "BS", con banda intercambiable y marcas de nieve, está equipado también con clavos para el hielo. La adaptabilidad de este neumático a la totalidad de las exigencias de cualquier fondo de carretera es completa.



El neumático Fulda se caracteriza por su profunda banda de grandes muescas, que asegura una adherencia perfecta sobre la nieve fresca y no muy dura; al mismo tiempo, los clavos ofrecen la necesaria seguridad en las carreteras con hielo.



No podía hacer menos que todo lo posible. Lo hizo. Luis Di Palma salió a cumplir con Arrecifes, con la Peña del Gato Negro y con sí mismo. Será más adelante. Cuando la ayuda "B de Buitrafi" concrete las 700 rpm que necesita para ubicarse a tono.

El auto que para Alberto Rodríguez Larreta construyera Baufert, por cierto no esperaba la conducción más que vigorosa de Carlos Paireti. Sucesivos refuerzos lograron equilibrar las personalidades.

Teníamos tantas ganas de verlo llegar a Armando J. Ríos que, cuando la bandera a cuadros cayó sobre su auto, sentimos verdadero alivio. Un cuarto puesto muy merecido. Ríos, sin problemas, puede hacer aún más.

Los autos sin nafta no andan. "Rolo" estiró demasiado la cuerda y al cortarse le costó dos puestos. Lástima de problema frente al esfuerzo y la campaña que ha venido realizando.

VUELTA DE ARRECIFES

Organizada por la Comisión de Carreras de Automóviles, y patrocinada por el Club Social Argentino. Secretaría: Arrecifes, F. C. Mitre, calle Zapiola 51, T. E. 160

Año	Piloto	Marca	Tiempo empleado	Promedio kph
1959	Carlos A. Menditeguy	Ford	3h 28m 5s 4/5	160,618
1960	Juan Gálvez	Ford	3h 28m 9s 1/5	161,347
1961	Jorge Farabollini	Ford	3h 17m 38s	168,791
1962	Armando J. Ríos	Chevrolet	3h 10m 7s 4/5	176,642
1963	Dante Emiliozzi	Ford	3h 3m 13s 1/5	183,304
1964	Luis Di Palma	Chevrolet	3h 6m 2s 3/5	180,522
1965	Jorge Cupeiro	Chevrolet	3h 1m 49s	184,719

CAMPEONATO DE TC

1°) Emiliozzi	60					Pentes
2°) De Azagza	29		1°) Emiliozzi	239,90		
3°) Cupeiro	24		2°) Paireti	129,20		
Pairetti	24		3°) Bourdeu	126,30		
4°) Löeffel	21		4°) Ciani	72		
5°) Casà	15,50		5°) Di Palma	65,60		
6°) Ciani	15		6°) Cupeiro	51,85		
7°) Viale del Carril	10		7°) De Azagza	48,80		
Cordonnier			8°) Casà	46		
Di Palma			9°) Löeffel	40,40		
Gimeno			10°) Cordonnier	33,50		
8°) Gougy	7		11°) Polinori	31,40		
9°) Bertolotto	6,50		12°) Manzano	30,85		
10°) Chabert	6		13°) Galbato	21,80		
Manzano	6		14°) Roux	21		
11°) Bourdeu	4		15°) Cabalén	20,10		
"Sandokan"	4		16°) "Sandokan"			
12°) Rodriguez	4		17°) Menditeguy	16		
13°) Rios	3,50		18°) Gimeno	15,80		
14°) Sergio	2		19°) Bertolotto	15,30		
15°) Galbato	1,50		20°) Galluzzo	14,20		

Hoy: NÉSTOR SALERNO



NACIÓ en el barrio de San Cristóbal, un 3 de agosto, hace 32 años. Dejó el autito a pedal por la motocicleta ("participé en dos carreras") y, desde hace nueve años, por el coche sport. Su segundo "nacimiento", como corredor de autos, se produjo el 29 de julio de 1956, en el Autódromo Municipal, al comando de una Ferrari 2.562 centímetros cúbicos. Supimos que media 1,72 metros y que pesaba 80 kilos cuando, en 1960, salió campeón argentino de la categoría Sport Fuerza Libre. También conocimos su sonrisa tímida y supimos que fumaba en pipa, que iba poco al cine y que se aburría soberanamente: "no tiene gracia correr entre tres o cuatro, la diferencia de máquina es notable: o gana el 'inglés' (Forrest Greene) o gano yo; todo depende de quien rompa antes", y que le decían frecuentemente: "Sos loco; corrés contra nadie". Entonces confesó: "Me quiero ir a Europa". Sin embargo, en 1962, 1963 y 1964, mirando de reojo y pidiendo disculpas, recibió "colorado" el título de campeón argentino. Siguió diciendo: "me quiero ir a Europa" y que "si no tenemos autos es por culpa nuestra; no se puede prohibir que unos entren para correr y otros para ser negociados". Intervino en "standard" con Rolo de Alzaga y tuvieron que aprenderlo todo: "si corriese todo el año en esa categoría me embrutecería". Con Diego Fernández reinició el 17 de setiembre de 1964 en los 500 Kilómetros. "Me quiero ir a Europa". Hace unos días se pasea por la avenida Vittorio Emanuele de Milán, invitado por la famosa Scuderia Madunina y, sonriendo igual que siempre, con la voz entrecortada y con la modestia como escudo, exclama: "Vamos a ver lo que pasa", mientras contempla las "porte".

13 sport y 2 standard, son el total de las victorias obtenidas por Néstor Salerno, aquel muchacho de 26 años que conquistara un solo punto durante la temporada 1959, en la categoría Sport Nacional (donde fuera superado por hombres como Bonomi, Jantus, Milán y Bohnen), y que al año siguiente pasó a ocupar la posición más destacada al lograr dos triunfos, uno de ellos —el primero de su historial deportivo— el 19 de noviembre de 1960 en La Plata, al volante de un Lancia 3.300. Obtuvo así el margen de puntos necesarios para llegar al logro del título máximo en la especialidad Sport Fuerza Libre. Como campeón que es, habla con propiedad de los campeones: "Fangio es completo, estilista y velocista; en cambio Mieres tiene estilo, pero le falta velocidad. Los campeones verdaderamente ca-

dente: "La categoría sport nacional está muerta: no se importan coches nuevos y los que hay son viejos".

Sólo correría en TC por razones de popularidad y publicidad y en el caso que hubiese reglamentación libre: "de esta forma se llegaría a tener un Gran Turismo, porque nuestros constructores están capacitados para hacer coches que puedan competir tranquilamente con los europeos; así quizá se conseguiría estrechar nuestras relaciones con Europa y se produciría un intercambio interesante de pilotos". Cree Salerno que de todos los corredores de TC en actividad sólo un 25 por ciento puede decirse que maneja bien, y de TM un 40 por ciento, "ya que es más fácil manejar TM".

Piensa, por otra parte, que "es una verdadera lástima que se deje de hacer pista en el país; podríamos haber sacado algo interesante de allí". Correría otro Gran Premio, pero "con un equipo bien organizado"; "este tipo de competencias es interesante para demostrar no sólo las aptitudes personales, trabajo de equipo y experiencia, sino también para poner a prueba la capacidad de un automóvil".

Si tuviese que formar un equipo para intervenir en las pruebas de Fórmula 3 lo haría con Larry, Rolo de Alzaga —"si estuviese bien físicamente"— y Bordeu —"si se alejara del TC".

De los competidores que admira señala a Jim Clark, Gurney y Graham Hill y al mencionarlos reacciona nuevamente para exclamar: "Quiero correr en Europa, quiero cuatro ruedas para correr". "Me gustaría un Lotus", agrega tímidamente.

Le deseamos éxito en Europa y nos despedimos. SALERNO nos contesta con un "¡vamos a ver!"



automundo
EN EL REPORTAJE

OTRA HISTORIA DE VERONA

LA JULIETA DE AGNELLI SE LLAMABA FIAT

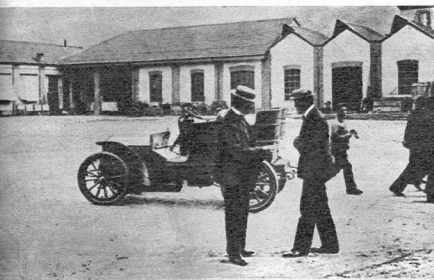
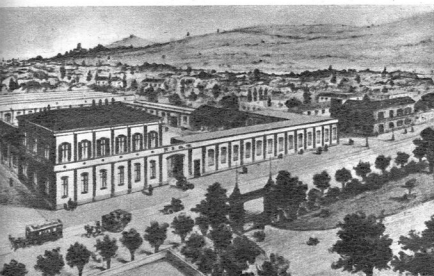
(1ª nota)
por **DIEGO BARACCHINI**



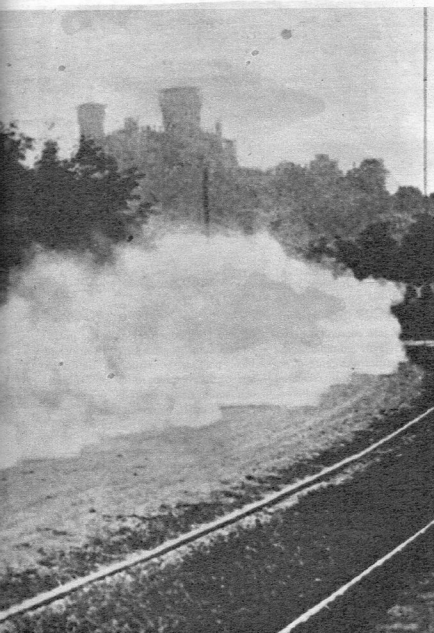
Giovanni Agnelli, hijo de un acaudalado propietario de Villar Perosa, empleaba su tiempo libre en construir novedades técnicas. Una de ellas es hoy la razón de un gran trust europeo.



En la BRESCIA-CREMONA-MANTUA-BRESCIA (28 DE AGOSTO AL 4 DE SETIEMBRE DE 1904) venció el FIAT 75 HP de VICENZO LANCIA, con un tiempo de 3 horas, 10 minutos, 56 segundos, a 115,700 km/h de media. Participaron también en la prueba NAZZARO, CAGINO y FLORIO.



1899: el primer establecimiento de FIAT, en Turín, sólo ocupaba una manzana, ubicada en las orillas del Po. Sus 50 obreros fueron al poco tiempo 1.976 y hoy su plantel está compuesto por 93.244 empleados.



COMO la de los célebres amantes, también esta historia comienza en Verona, donde un "Romeo" llamado Giovanni Agnelli, hijo de un acomodado propietario de Villar Perosa, en la región del Po, empleaba su tiempo libre para construir novedosos "juguetes" mecánicos. Una ametralladora y un paracaídas se anticiparon al primer coche de carreras. En 1899, se fundó la firma "Sociedad Italiana para la Construcción y el Comercio de los Automóviles de Turín", la que luego cambió su nombre por el de "Fabbrica Italiana Automobili Torino", llamada abreviadamente FIAT. El capital inicial ascendía a las 800.000 liras. Los accionistas fueron dos condes, un marqués, dos oficiales de caballería y cuatro banqueros. Agnelli fue el "primer secretario" de esta sociedad que, al principio, contaba con 50 obreros y durante todo el año 1899 fabricó 10 automóviles. Actualmente la FIAT constituye uno de los trust automovilísticos más importantes de Europa. Trabajan en él 93.244 empleados y produce, por día laborable, más de 2.500 unidades. La FIAT fue el principio de la transformación del estado italiano agrícola de fin de siglo, en la moderna nación industrial de nuestros días.

Turín, que fue durante la época de los Césares una de las guarniciones más poderosas del Imperio Romano, se convirtió más tarde en la capital de la Saboya, siendo el principal foco de la lucha por la libertad italiana y primera capital de la nueva Italia. En esta ciudad, Víctor Manuel II, rey de Cerdeña, proclamó la unidad del reino de Italia, el 14 de marzo de 1861. Sin embargo, la unidad política italiana no alivió el estado de miseria en que se encontraba sumido el pueblo, que vivía únicamente de la agricultura y del comercio vinícola. En 1887, se firmó el primero de los importantes contratos comerciales con Francia. Pero como la economía italiana no estaba aún organizada para el tráfico con el exterior, dicho contrato fue un fracaso. Una grave crisis sacudió entonces la península: los bancos se declararon en quiebra y en las provincias hirvió la rebelión. El gobierno hizo esfuerzos desesperados para industrializar el país.

Vivía en aquella época en Verona, Giovanni Agnelli, hijo de un acaudalado propietario de Villar Perosa, en la región del Po. Agnelli era teniente de caballería y empleaba su tiempo libre en construir, juntamente con sus camaradas Gropello y Scotti, novedades técnicas. Fabricaron una ametralladora y un paracaídas con el que Gropello, al efectuar una prueba, se rompió una pierna. Cuando en 1892, Agnelli se separó del servicio militar,

fue a descansar a Turín. Allí, frente a su casa de Corso Valentino, se instaló el "signor Storer" con un taller para la fabricación de triciclos modelo Dion. En todas partes se hablaba, en ese entonces, de que Italia sólo podía superar la crisis si seguía el ejemplo de Francia y Alemania, creando una poderosa industria. El "teniente de Verona" vislumbró una posibilidad de ello, en los automóviles de Storer y en 1893, se dirigió con éste, a París. En la capital francesa consiguió suscribir un contrato con monsieur Prunelle, cuyos triciclos serían enviados a Turín para su venta, por medio de la firma "Storer-Agnelli".

Más tarde, se fundó el "Círculo de amigos de los automóviles", que tenía su asiento en el café Burello de la Corso Vittorio Emanuele, asociación a la que pertenecieron el conde Emanuele Cacherano di Bricherasio y el banquero Deslex, quien, en el mes de febrero de 1898, expuso su plan para la constitución en Italia de una fábrica de automóviles. Agnelli se mostró entusiasmado y participó, en seguida, en el proyecto.

Un año más tarde, el 1º de julio de 1899, se fundó la firma "Sociedad Italiana para la Construcción y el Comercio de los Automóviles de Turín". El capital inicial ascendía a las 800.000 liras. Adquirieron un inmueble a las orillas del Po y empezaron, seis meses después, la producción. En un prin-

LA JULIETA DE AGNELLI SE LLAMABA FIAT

cipio contaron con 50 obreros que construyeron, durante todo el año 1899, 10 automóviles (3 1/2 HP, 2 cilindros horizontales posteriores). El diseñador de este modelo fue Aristide Faccioli, quien a los veinte años de edad exhibía orgulloso la patente de un motor a gas, de dos tiempos, impulsado con carburo.

En el mes de marzo de 1900 la sociedad cambió su nombre por el de "Fabbrica Italiana Automobili Torino", abreviadamente, FIAT. Giovanni Agnelli fue el "primer secretario" de la firma, y se dedicó, en seguida, a la fabricación de coches de carreras.

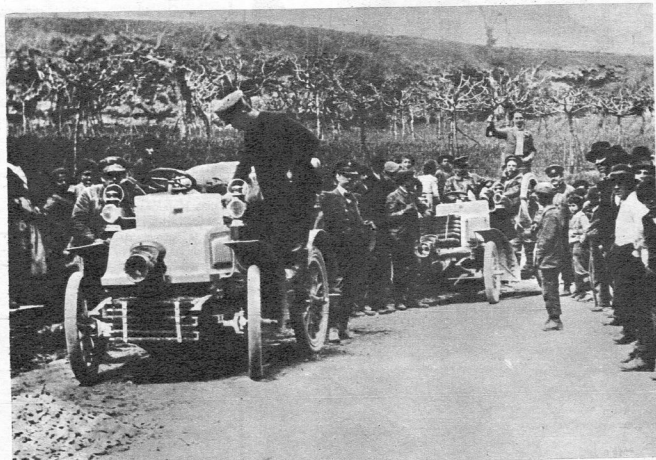
FIAT a las pistas

Cuando se habla de carreras automovilísticas no todos recuerdan que la FIAT fue una de las primeras casas italianas que obtuvo éxitos de resonancia internacional, en los tiempos heroicos en que el mundo deportivo aclamaba a sus grandes campeones: Nazzaro, Lancia, Cagno, Wagner, Bordino, Salamano, etc. El auto de carrera, propiamente dicho, no había nacido aún cuando la FIAT se lanzó por las polvorientas carreteras de Italia, y de Europa toda, para defender los colores nacionales.

Cuando hacía sólo tres meses de la inauguración del establecimiento en el Corso Dante, de Turín, un auto Fiat conseguía su primera victoria deportiva. En esta época era director técnico de la firma, como dijimos, el Ingeniero Faccioli, quien ideó también el primer auto, tipo carrera, de la casa torinesa. El pequeño auto de carreras tenía solamente un chasis de madera, reforzado por planchas, en el que se había montado un motor de 6 HP, con dos cilindros horizontales de producción normal. Colocado casi en el centro del chasis, el motor estaba unido, con una simple transmisión a cadena única, al eje de las ruedas posteriores. Así nació un vehículo ligero de unos 550 kilogramos de peso, cuyo motor no estaba sometido a las dispersiones de potencia. Pero, por desgracia, resultó que este automóvil no era capaz de remontar la más ligera cuesta. En la primera carrera en que participó (Padua, 1900) su fracaso fue estrepitoso, porque en el recorrido encontraba una pequeña colina. Tuvo que ser remolcado hasta la cumbre. Vincenzo Lancia (antiguo contable de Ceirano, entró a la Fiat en 1899, como probador de autos, pasando a ser luego jefe de probadores y corredor, y más tarde, jefe del equipo Fiat) llegó primero a la meta pero fue descalificado a consecuencia de la citada ayuda. Había alcanzado



Los primeros accionistas de la "Fabbrica Italiana Automobili Torino", llamada abreviadamente FIAT, fueron dos condes, un marqués, dos oficiales de caballería y cuatro banqueros.



La VUELTA AUTOMOVILÍSTICA DE ITALIA, disputada del 27 DE ABRIL AL 12 DE MAYO DE 1901, hizo que el público se interesara por sus intrépidos participantes. Dos nuevos FIAT del conde Roberto Biscaretti di Ruffia corrieron en la Vuelta: un 8 HP y un 12 HP.

una velocidad de 59,600 kilómetros por hora, resultado que a Agnelli, pese al incidente, le pareció prometedor. Este, que había observado la decisiva influencia ejercida por los triunfos deportivos en el éxito de Francia y Alemania, insistió con sus colaboradores para que preparasen autos capaces de enfrentarse con los extranjeros y según los modelos de aquellos. Faccioli se negó, indignado: "¡Yo no imito a ningún coche extranjero!" El segundo y el tercer automóvil de carreras construidos por Faccioli fueron igualmente un fracaso. Ninguno de estos modelos disponía de transmisión. Agnelli con-

vocó entonces a una reunión extraordinaria del consejo de administración para despedir a su intransigente director técnico. Con su sucesor, Giovanni Enrico, los triunfos se sucedieron. El criterio deportivo de Agnelli prevaleció durante más de veinte años, hasta que en 1927, la Fiat se retiró oficialmente de las competiciones automovilísticas. Pero su participación en las carreras le procuró a la casa, no solamente premios y trofeos, sino también una gran popularidad en los campos nacional e internacional. Los triunfos deportivos significaron que la Fiat había obtenido una técnica

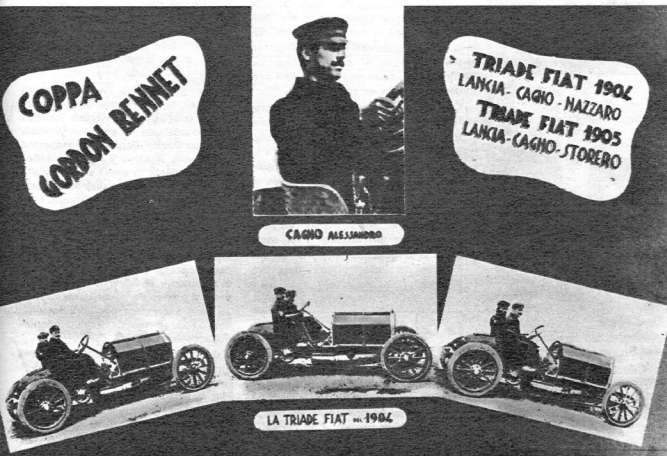
de alto nivel constructivo, y sus invencibles autos de carrera sirvieron de base para la construcción de todos sus otros vehículos que, tanto entonces como hoy, llevan el nombre de Fiat al primer plano del campo automotor mundial.

Las primeras victorias

Brescia fue la última carrera de 1900: "Un curioso incidente en la carrera de Brescia: el abogado Francesco Campani, que había partido en un triciclo, chocó, a tres kilómetros de Brescia,



EMANUELE CEDRINO nació en Turín en 1873; ingresó muy joven en la FIAT, y no tardó en ser el mecánico predilecto de los grandes del volante. Cuando la FIAT se instaló en EE. UU., invitó a Cedrino para dirigir la oficina de N. York. Murió en 1908.



La COPPA GORDON-BENNETT, disputada en el circuito de TAUNUS EL 17 DE JUNIO DE 1904. El rojo FIAT 100 HP, conducido por ALESSANDRO CAGNO, recorrió los 511 kilómetros del trayecto a más de 75 km/h. La foto reproduce una composición de la época dedicada a la Gordon-Fiat.

con un buey que un labrador conducía al rancho. El triciclo quedó en medio de la carretera y él fue a dar contra un poste del telegrafo, cayendo luego a un foso. Mientras tanto, el buey, enfurecido, amenazaba con hacer daños mayores. Dos carabineros se enfrentaron con él, desvaneciendo el sable, pero los campesinos, más prácticos, intervinieron y le echaron un lazo al cuerno. Carpani tuvo que volver a Brescia" ("Corriere della Sera", 11/9/1900). Después de haber vencido, con Castore, en un Fiat 6 HP, en la carrera Turin-Asti, disputada en abril de 1900, la firma turinesa consiguió

en julio del mismo año la primera victoria de una cierta resonancia, en la competencia Vicenza-Bassano-Treviso-Padua, con Lancia y Felice Nazzaro (a los 19 años comenzó a correr con los colores de la Fiat, distinguiéndose siempre por su estilo de guía, por su valor controlado y por su profundo sentido de la mecánica), el volante de un 8 HP, auto derivado del primero que proyectara el ingeniero Faccioli. El Fiat 8 HP, con motor anterior, comenzó a gozar del favor del público, a tal extremo que hasta del extranjero comenzaron a llegar los primeros pedidos.

El porvenir de la firma turinesa se anunciaba radiante, aunque para continuar por ese camino había que construir autos más potentes, con conceptos nuevos, para poder enfrentarse con las mejores marcas internacionales. Giovanni Agnelli lo comprendió así cuando en el Salón de París del 19 de diciembre de 1900, observó que una empresa extranjera había presentado un automóvil en el cual se había instalado, delante del motor, un radiador en forma de nido de abeja, innovación indiscutiblemente superior a todos los demás sistemas de enfriamiento adoptados hasta entonces, y

que permitía "disfrutar hasta el máximo de la potencia del motor", sin que hubiera inconvenientes. Por esta razón el ingeniero Enrico proyectó y realizó el modelo 12 HP con motor de doble bloque de cuatro cilindros verticales, en el cual se había montado el "radiador de nido de abejas", que tanto interesara a Agnelli. Las nuevas realidades de Enrico permitieron a la Fiat afrontar las competencias italianas y extranjeras, llevando a las pistas sus mejores automóviles para las competencias deportivas de 1901, entre las que figuraba la I Vuelta Automovilística de Italia, de 1.642 kilómetros, en quince etapas, patrocinada por el Automóvil Club de Italia, con la colaboración del "Corriere della Sera". La carrera se inició el 27 de abril en Turín, y terminó en Milán el 12 de mayo de 1901. En ella tomaron parte los nuevos autos de la Fiat, llegando todos a Milán, sin inconvenientes.

Algunos meses más tarde coincidieron en Montecarlo el duque de Abruzzi y el representante de una compañía de seguros estadounidense, el caballero Garibaldi Cotelletti. La conversación se derivó hacia el automóvil. Cada uno ante las excelencias de su vehículo: el duque conducía un Fiat 28 HP construido por Enrico; Cotelletti, un Panhard de carreras que estuvo a punto de ganar la competición internacional París-Berlín. Se concretó una apuesta de 5.000 liras. El 24 de noviembre de 1901 tuvo lugar la salida. La travesía comprendía el recorrido Turín-Bolonia, con una distancia de 302 kilómetros. Como tercero en discordia y espectador a la vez, participó un pequeño Fiat 12 HP, construido por Faccioli y perfeccionado por Enrico. Ante el asombro general, triunfó Nazzaro con el modesto Fiat 12 HP, desarrollando una velocidad media de 56 kilómetros por hora. La firma Fiat había logrado así, una victoria, a raíz de la cual alcanzó una gran popularidad.

Mientras tanto, los técnicos de la empresa, dirigidos aún por el ingeniero Enrico, preparaban un nuevo auto en el que se darían todas las condiciones del verdadero auto de carreras. En el caso de los modelos precedentes sólo se habían hecho cambios y mejoras, que luego se aplicaban a los autos en serie, para que pudieran participar en las competiciones deportivas. En 1902, junto a los autos de serie tipo 16 HP, nacieron los 24 HP, unidades que, por primera vez en la producción de la Fiat adoptaban el acelerador a pedal y el embrague de discos múltiples. El 24 HP puede ser considerado como el fundador auténtico de la serie de los "rojos bólidos" de la empresa turinesa.

El primer equipo de carreras

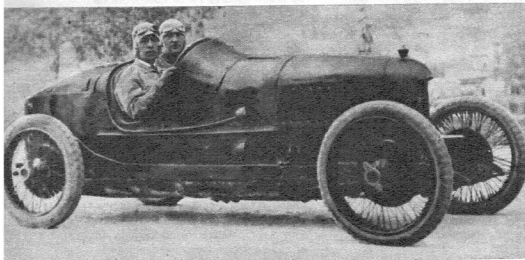
Las primeras victorias deportivas comenzaron con el binomio Lancia-Nazzaro. Estos dos hombres, que pasaron a la Fiat al absorber ésta la Wellesley de Giovanni Ceirano, tuvieron una parte importantísima de la vida deportiva de la casa turinesa.

El binomio renovó los éxitos de 1900, con el récord de los 10 kilómetros de

LA JULIETA DE AGNELLI SE LLAMABA FIAT

HELICE NAZZARO

Nació en Turín en 1881; a los 19 años comenzó a correr con los colores de la FIAT, conquistando victoria tras victoria y distinguiéndose siempre por su estilo de manejo, por su valor controlado y por su profundo sentido de la mecánica.



ALESSANDRO CAGNO

Nació en Turín en 1883; educado en la escuela de Luigi Storero, demostró bien pronto condiciones de corredor de raza, distinguiéndose, muy joven, en el circuito de las Ardenas, en 1903. El nombre de Cagno pasó a primer plano en 1905, cuando venció en Mont Ventoux.

VICENZO LANCIA

Nació en Faenza en 1881, entró a la FIAT en 1899, como probador de autos, llegando a ser, poco después, jefe del equipo de la casa turinesa. Es considerado como uno de los mejores volantes de su época, por su inteligencia e intuición mecánica. Muró en Turín en 1934.



Padua, y en la carrera de Piombino-Grosseto de 1901. El año siguiente, en la primera competencia de la Sassi-Superga, con una cuesta de 4 kilómetros y medio, Lancia logró batir, con su Fiat 24 HP, al primer Mercedes que apareció en Turín, aventajándolo por 32 segundos. Unos meses después, Lancia y su Fiat revalidaban la superioridad en la Susa-Moncenisio, venciendo al Peugeot del francés Renaux. Mientras tanto, Luigi Storero, que ya en 1900 se había convertido en agente de la Fiat, se afirmaba en diversas competencias en la categoría de "autos ligeros" (vehículos con un límite de peso entre los 450 y los 650 kilogramos). Sus victorias le valieron que Agnelli lo llamara para formar parte del equipo de su empresa, junto a Lancia y a Nazzaro. En 1903, Storero participó en la París-Madrid, manifestación deportiva que, a causa de numerosos accidentes (10 muertos), fue suspendida en la primera etapa de Burdeos y casi provoca la abolición de las carreras en carretera.

Otro corredor, que más tarde se haría famoso en el equipo Fiat, fue Alessandro Cagno —de la escuela de Luigi Storero—, quien, a un mes de la trágica París-Madrid obtenía una clasificación brillante (tercer puesto) en el Circuito de las Ardenas, con un Fiat 24 HP. Era la primera vez que un auto italiano se distinguía en una competencia internacional y el acontecimiento llamó la atención en los circuitos del automovilismo deportivo europeo.

La Copa Gordon-Bennett

Por iniciativa de James Gordon-Bennett, hijo del fundador del "New York Herald", se instituyó hacia 1900 el premio Copa Gordon-Bennett. Al poco tiempo esta competencia se convirtió en la manifestación automovilística internacional más importante de la época. Se la puede considerar, asimismo, como la progenitora de los Grandes Premios, que nacieron unos cuantos años más tarde. En la "Gordon Bennett", todas las naciones podían participar con un solo equipo, compuesto, a lo sumo, por tres coches. El artículo ocho del reglamento establecía que los autos participantes debían, necesariamente, haber sido construidos en su totalidad en los países a los que representaban.

La primera edición de la Copa, disputada en junio de 1900 en el trayecto París-Lyon, contó sólo con la adhesión de cuatro países, debido precisamente al artículo ocho del reglamento. En efecto, por aquellos años eran pocas las casas automovilísticas que podían presentar autos construidos totalmente en su país de origen. Los cuatro naciones participantes fueron: Francia, Bélgica, Alemania y los Estados Uni-

dos, a las que se le asignó, respectivamente, los colores azul, amarillo, blanco y rojo. Poco después, se adjudicó el rojo a Italia y con ese color los autos italianos triunfaron en todos los autódromos del mundo.

En la quinta competencia por la Copa, disputada en el circuito de Taunus (Alemania), la Fiat figuró en forma oficial con un equipo compuesto por Lancia, Cagno y Storero. La prueba se disputó en una distancia de cerca de 500 kilómetros, el 17 de julio de 1904. Participaron en ella tres autos franceses, tres belgas, tres ingleses, tres austríacos, tres alemanes, un suizo y los italianos con sus tres Fiat 75 HP - 4 cilindros.

Thery, con su "Brasie", fue el ganador de la prueba; Lancia se clasificó en octavo lugar y Cagno en décimo. Aunque los resultados no fueron brillantes, el terminar una carrera tan dura, con pilotos que no poseían la experiencia de los corredores de otras casas, podía considerarse suficientemente satisfactorio.

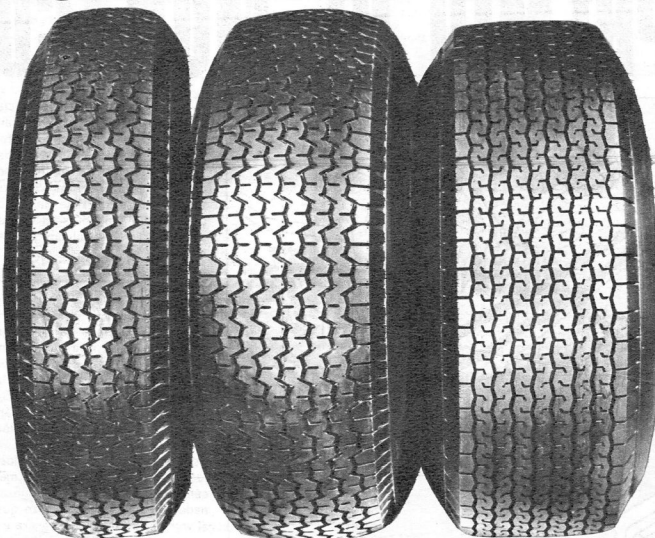
Al año siguiente, la Fiat se presentó con tres nuevos autos que desarrollaban una potencia efectiva de 110 HP, coches que la empresa denominó "tipo Gordon-Bennett". Conducidos por Lancia, Nazzaro y Cagno, los tres Fiat conocieron la gloria en el circuito de Auvernia, donde se disputó la sexta y última Copa Bennett. Vincenzo Lancia, después de dominar ampliamente la carrera, tuvo que abandonar por un pequeño desperfecto del radiador. Thery ganó otra vez la competencia, pero Nazzaro y Cagno se adjudicaron el segundo y el tercer lugar, y Lancia ganó el premio de la vuelta más veloz: 137,444 kilómetros por hora, recorridos a una media de 91,500 kilómetros por hora.

No se había apagado aún el eco del entusiasmo que en el mundo deportivo italiano produjo la proeza de la Fiat en la última Copa Gordon-Bennett, cuando, el 16 de julio de 1905, otro éxito de la casa turinesa confirmaba la supremacía de los autos italianos: Nazzaro y Cagno conquistaron el primer y segundo lugar, respectivamente, en la Susa-Moncenisio, adelantándose al campeón francés Hemery, con su Darracq.

Una inmensa multitud acudió a presenciar el paso de los bólidos a lo largo de los 22,500 kilómetros de la durísima carrera de Susa-Moncenisio; Nazzaro llegó a la meta, cerca de Hospicio, en 19 minutos 1 segundo, seguido a 8 segundos de su compañero de equipo, Cagno, que iba también en un Fiat 100 HP.

A partir de entonces, los bólidos rojos de la Fiat comenzaron la serie de sus triunfos en las carreras nacionales e internacionales. El año 1905 terminó con la clamorosa victoria de Cagno en el Mont Ventoux, la más clásica de las carreras con cuestas de Francia. Alessandro Cagno venció con el tiempo de 19 minutos 30 segundos, batiendo todos los récords.

NUEVO NEUMÁTICO DE CARRERA



R6
1963

R6 squat
1964

R7
1965

Banda de rodamiento de las últimas creaciones de la Dunlop en materia de neumáticos de carrera.

LA FABRICA Dunlop, que en los últimos años colaboró activamente en el desarrollo de neumáticos destinados a autos de competición, acaba de presentar un nuevo modelo de carrera, el R7.

Concebido en base a las experiencias recogidas con su antecesor, el R6 de banda

ancha, constituye un verdadero adelanto en materia de adherencia, especialmente en condiciones de tiempo desfavorables.

La carcasa fue objeto de un profundo estudio para reducir las tensiones internas, y de este modo aumentar la resistencia a la deriva. Según las declaraciones del

fabricante, en igualdad de condiciones de utilización, permite un aumento del 20 % en la velocidad máxima, con respecto al modelo anterior. Si bien su banda de rodamiento más plana hace que el área de contacto con el pavimento sea mayor, la extensión de esa área en el sentido longitudi-

dinal disminuyó en un 15 % (ver ilustración). Dado que en condiciones precarias de adherencia (pavimento mojado), es esta medida el factor determinante de la buena tenuta del coche, el R7 pareciera estar en inferioridad de condiciones con respecto al R6. Esto no ocurre gracias a que su banda de rodamiento tiene un dibujo especial que facilita el drenaje del agua recogida por la parte delantera del área de contacto durante el movimiento de rotación de la rueda. Según las especificaciones las ventajas son las siguientes:

Carcasa de deriva mínima:
a) mejor tenuta; b) velocidad máxima permisible mayor en un 20 %; c) temperatura de funcionamiento disminuida en 5 a 10°C.

Banda de rodamiento (con pavimento mojado):

a) Capacidad de frenaje 10 % mayor; b) aceleración mejorada en un 20 %; c) seguridad en las curvas mejorada en un 30 %.

Nueva mezcla de gomas sintéticas utilizada en su fabricación:

Sobre pista seca: tiempos mejorados en un 2 %.

Sobre pista mojada: tiempos mejorados en un 4 %.

El nuevo neumático Dunlop R7 será incluido en los catálogos con la letra M (por "carcasa de tensión Mínima") que será impresa, junto con la sección, en el borde de la carcasa.

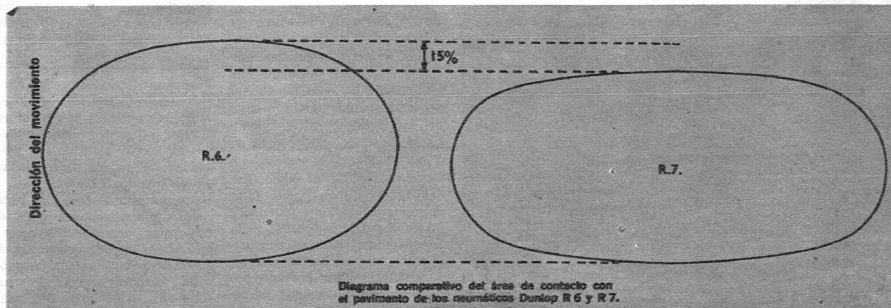
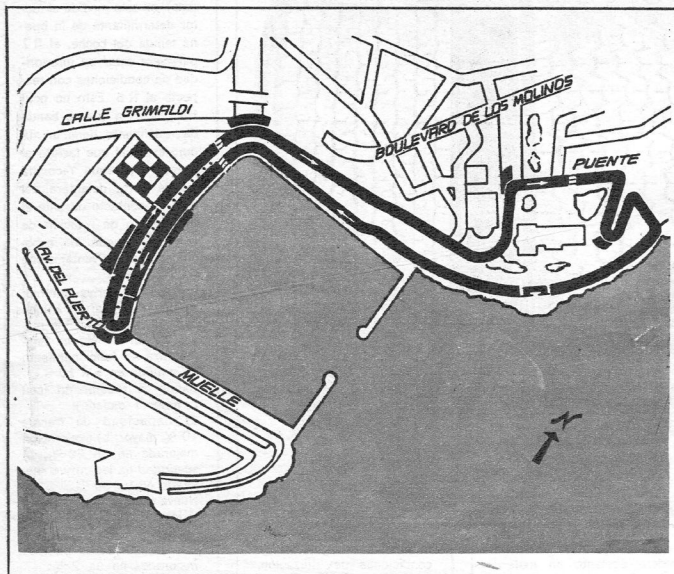


Diagrama comparativo del área de contacto con el pavimento de los neumáticos Dunlop R6 y R7.

GRAN PREMIO DE MÓNACO



Circuito de Mónaco.

Graham Hill conduciendo una BRM a un promedio de casi 120 km/h realizó la carrera más veloz en la historia de Montecarlo. Triunfó así por tercera vez consecutiva y pasó a encabezar las posiciones en el campeonato mundial para volantes. Durante la carrera se mejoró en seis oportunidades el récord para la vuelta, quedando finalmente en poder del vencedor, quien señaló 1'31" 7/10 en los 3.145 metros del circuito.



El vencedor Graham Hill y, a la derecha, Lorenzo Bandini.

Especial para AUTOMUNDO

Monte Carlo (AFP) — Dieciséis volantes con máquinas pertenecientes a ocho escuderías, iniciaron el infernal duelo que fue presenciado por más de 40.000 espectadores ubicados a lo largo del escalonado y difícil circuito de Monte Carlo, que consta de 3.145 metros.

Desde la largada, el piloto Graham Hill tomó inmediatamente la delantera, seguido del "outsider" Jackie Stewart, con BRM, y de las máquinas italianas conducidas por Lorenzo Bandini y John Surtees, este último poseedor del título mundial de conductores.

A las veinte vueltas, de las 100

que comprende la competencia, comienzan a registrarse los abandonos. El norteamericano Richie Ginther, piloteando una Honda, registra dificultades en el árbol de transmisión, mientras que dos vueltas más tarde Mike Hailwood, conduciendo un Lotus-33, regresa definitivamente al box por fallas en la caja de velocidad.

Hill se detiene

El australiano Frank Gardner, con Brabham-BRM, abandona también en la vuelta 25 en momentos en que Graham Hill solicita la urgente intervención de sus mecánicos ante una importante pérdida de aceite, que provoca una densa estela humeante.

Este pequeño incidente, considerado sin importancia por los mecánicos, fue rápidamente subsanado, pero sin embargo hizo que el volante británico se atrasara en una vuelta, recuperada finalmente al cumplirse los 36 circuitos. A esta altura de la carrera, quedaban solamente 13 volantes protagonizando la ronda infernal.

En la vuelta 40 el último coche Honda, conducido por el norteamericano Rooni Bucknum y la máquina de Richard Attwood, Lotus-33-BRM, abandonan definitivamente la pista por fallas mecánicas.

La disputa por el primer puesto de la competencia motivó entre las vueltas 58 a 67 un intenso duelo entre Graham Hill y el campeón mundial John Surtees. Seis vueltas más tarde Hill pulveriza todos los récords de la vuelta con un tiempo de 1'32" 1/10, a un promedio de 122,990 kilómetros.

Abandono de Surtees

A pocos cientos de metros atrás Bandini y Stewart brindaban nuevas emociones batiendo respectivamente el récord de la vuelta en los circuitos 79 y 82.

Un espectacular accidente, pero que afortunadamente no provocó desgracias personales, fue protagonizado a las 85 vueltas por el australiano Paul Hawkins, cuando perdió totalmente el control de su Lotus-33 y el bólido se precipitó al mar.



Luis Chiron baja la bandera a cuadros al cruzar la meta Graham Hill (AP - Radiofoto).

El final de la carrera se disputaba encarnizadamente entre Surtees y Graham Hill, pero un desperfecto mecánico obligó al campeón mundial a desertar la competencia cuando se cumplían las 98 vueltas, lo que permitió al ya vencedor de la prueba en 1963 y 1964 adjudicarse el Gran Premio por tercera vez consecutiva, empleando el tiempo récord de 2 horas 37 minutos 39 segundos 6/10.

CAMPEONATO MUNDIAL

Después de haberse disputado dos pruebas —Gran Premio de África del Sur y Gran Premio de Mónaco— la clasificación para el campeonato mundial de conductores (Fórmula 1) es la siguiente:

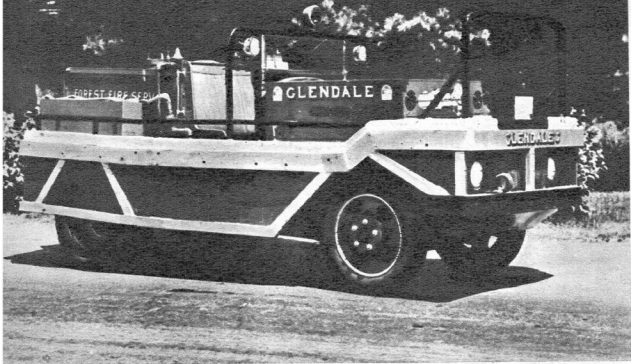
Graham Hill	13
Jim Clark	9
John Surtees	9
Lorenzo Bandini	6
Jackie Stewart	5
Bruce McLaren	4
Mike Spencer	3

CLASIFICACIÓN FINAL

El orden de llegada en Mónaco fue: 1º) Graham Hill, Inglaterra, con BRM, 314,5 kilómetros, en 2h 37m 39s 6/10, a un promedio de 119,637 kph. 2º) Lorenzo Bandini, Italia, Ferrari, en 2h 39m 43s 6/10. 3º) Jackie Stewart, Escocia, BRM, 2h 39m 51s 5/10. 4º) John Surtees, Inglaterra, Ferrari, una vuelta menos. 5º) Bruce McLaren, Nueva Zelanda, Cooper, dos vueltas menos. 6º) Jo Siffert, Suiza, Brabham-BRM, tres vueltas menos. 7º) Joakim Bonnier, Suecia, Brabham, ocho vueltas menos. 8º) Denis Hulme, Nueva Zelanda, Brabham, 8 vueltas menos. 9º) Bob Anderson, Inglaterra, Brabham, 11 vueltas menos. 10º) Paul Hawkins, Australia, Lotus, 15 vueltas menos.

VENCEDORES EN MÓNACO

Año	Ganador	Automóvil	Prom.
1929	W. Williams	Bugatti	80,194
1930	René Dreyfus	Bugatti	86,317
1931	Louis Chiron	Bugatti	87,062
1932	Tazio Nuvolari	Alfa Romeo	89,822
1933	Achilles Varzi	Bugatti	91,808
1934	Guy Moll	Alfa Romeo	90,202
1935	Luigi Fagioli	Mercedes-Benz	93,607
1936	Rudolph Caracciola	Mercedes-Benz	83,195
1937	Manfred von Brauchitsch	Mercedes-Benz	101,815
1948	Giuseppe Farina	Maserati	96,145
1950	Juan M. Fangio	Alfa Romeo	98,700
1955	Maurice Trintignant	Ferrari	105,914
1956	Stirling Moss	Maserati	104,514
1957	Juan M. Fangio	Maserati	104,202
1958	Maurice Trintignant	Cooper-Climax	109,400
1959	Jack Brabham	Cooper-Climax	107,361
1960	Stirling Moss	Lotus-Climax	108,596
1961	Stirling Moss	Lotus-Climax	113,787
1962	Bruce Mc Laren	Cooper-Climax	113,296
1963	Graham Hill	B.R.M.	116,550
1964	Graham Hill	B.R.M.	116,910
1965	Graham Hill	B.R.M.	119,637



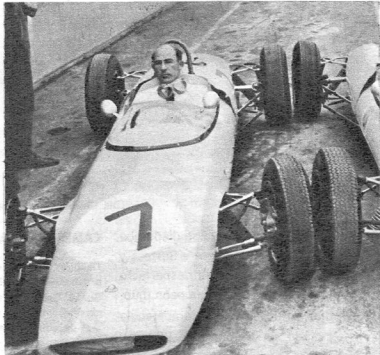
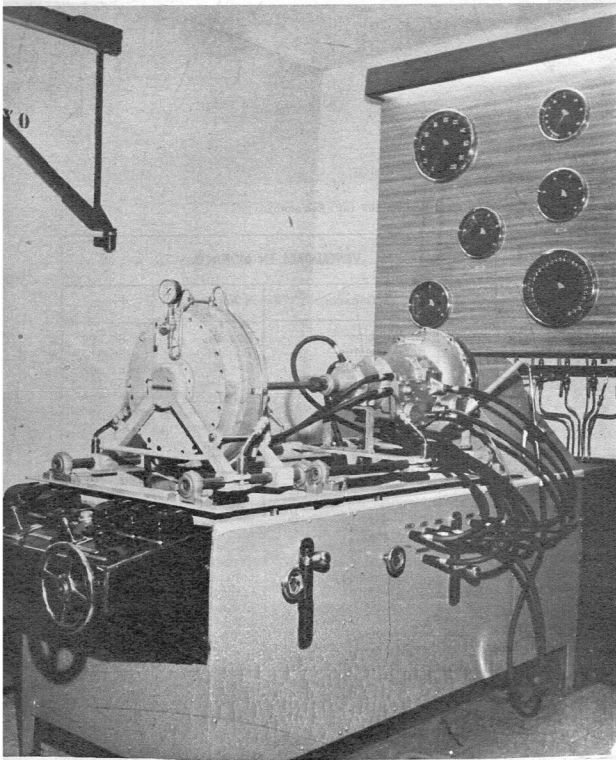
JALEA
REAL
PARA UN VIEJO
LUCHADOR

SMOKEY es una autobomba de incendio, Dodge, que hace treinta años, usaba la Compañía de Bomberos Voluntarios de Glendale, Rhode Island (EE. UU.). Al encontrarla últimamente en un estado vecino, sus antiguos usuarios la adquirieron para reforzar su escuadrón de defensa. Pero antes de desfilar por las calles de Glendale como un viejo ídolo, la remozaron, acortando su chasis de 3,33 metros a 2,56, y agregándole dos barras de hierro a sus costados para ser utilizada también en la extinción de los incendios forestales.



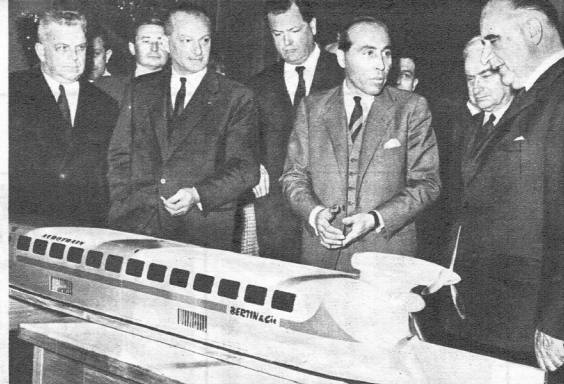
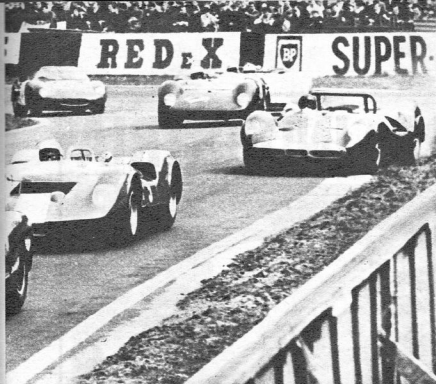
SURTEES
A
LA CABEZA

NOTICIAS



BANCO DE PRUEBAS

UN NUEVO banco de pruebas para cajas automáticas, de características extraordinarias, ha sido montado en los talleres mecánicos que la empresa Héctor Nazar S. A. acaba de inaugurar en las calles España 1118 y Rocha 1478. Este banco, además de posibilitar la prueba de frenos, tiene la ventaja de permitir la de las cajas, antes de su colocación en los vehículos, apreciando las diferencias de presiones en las mismas, con relación a la pérdida de velocidad del líquido, por efecto de la temperatura, ya que la prueba se realiza con aceites a temperaturas normales y a 90 grados centígrados. Siendo completamente automático, el manejo del banco requiere una sola persona en el tablero de control. Posee también, un copiador de presiones con papel especial, y con distintos tintados se marca el estado general de la caja.



DESPUÉS de la primera curva de la carrera disputada en Oulton Park, Cheshire, el campeón del mundo, John Surtees, encabeza el lote de corredores. Lo siguen, el neozelandés Bruce McLaren en un McLaren Elva-Oldsmobile (9) y el ex campeón Jim Clark (4) en su Lotus Ford. El triunfo le correspondió al neozelandés Dennis Hulman, con un Brabham Sport BT8 propulsado por un motor Coventry Climax de dos litros de cilindrada.

EL AEROTREN

EL CONSEJO Interministerial francés decidió proceder oficialmente al ensayo de un prototipo del AEROTREN, del ingeniero Jean Bertin. Deslizándose sobre un colchón de aire, sin vibración y sin ruido, esta máquina revolucionaria unirá las ciudades francesas a partir de 1970, a una velocidad que oscilará entre los 150 y los 400 kilómetros por hora, asegurando un máximo de comodidad a sus pasajeros.

ILUSTRADAS



STIRLING MOSS, ENTRENADOR

JUNTO a Stirling Moss, en la línea de largada de Brands Hatch, Graham Tomlinson, su protegido de 16 años de edad, se apronta para mostrarle a su maestro la eficacia de sus instrucciones. En Brands Hatch, Graham cubrió el circuito en un segundo y medio más que la marca récord. "Maneja mejor que un piloto de treinta años", ha dicho Moss. Pero sin embargo, Graham no podrá intervenir en las competencias hasta después de cumplir los 17 años (en agosto de este año) y de aprobar su examen de conductor. Recién entonces, se le otorgará, al alumno de Moss, un permiso para correr el Royal Automobile Club.



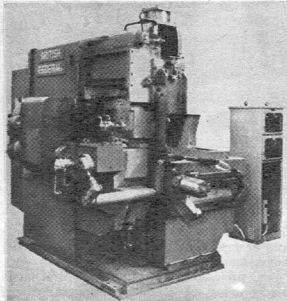
CUPÉ 1500, 2 PLAZAS

SE HA comenzado ya la producción regular del modelo cupé Fiat 1500 - 2 plazas, que se basa en los nuevos **cabriolets** Fiat 1500 y 1600 S. Como éstos, el nuevo automóvil (que tiene un grupo mecánico de la Berlina Fiat 1500 presentada últimamente) reproduce la línea característica de los modelos que lo han precedido. Los datos técnicos de la cupé Fiat 1500 son los siguientes:

- Motor de 4 cilindros (1.481 centímetros cúbicos),
- 83 CV a 5.400 revoluciones por minuto,
- Cambio de 5 velocidades, todas sincronizadas,
- Velocidad máxima: 160 kilómetros por hora.

En lo que respecta a la carrocería, ha sido especialmente cuidado el diseño del asiento del conductor, gracias a una menor inclinación del volante, cuya barra está realizada en tres secciones unidas por juntas cardánicas. Se obtiene de tal modo un mayor confort para el piloto, una amplia visibilidad y un cómodo acceso al asiento. El precio ha sido fijado en 1.625.000 libras (325.000 pesos, aproximadamente).

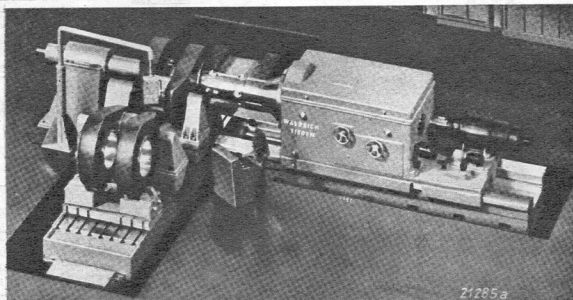
MÁQUINAS PARA LA INDUSTRIA



Soldadura automática para zapatas de frenos

UNA MÁQUINA completamente automática para la producción de zapatas de frenos, diseñada por la British Federal Welder and Machine Company Limited, de Dudley, condado de Worcester, permite alcanzar una producción de 1.200 unidades por hora. Mediante un juego de herramientas intercambiables, puede maquinarse zapatas de 7 a 16 pulgadas de diámetro, y de hasta 2 1/2 pulgadas de espesor.

La máquina incorpora una compleja secuencia de operaciones, que se cumplen automáticamente a alta velocidad, incluyendo el control de la temperatura y del tiempo de soldadura, para satisfacer las diferentes condiciones que se pueden presentar durante el proceso. El equipo no requiere lubricación y, según sus fabricantes, tendrá una vida útil muy superior a lo habitual.



Máquinas especiales para mecanizar cigüeñales

LA WALDRICH SIEGEN fabrica las unidades de barrenar de la ilustración, utilizadas para desbastar, afinar y brufir muñones de cigüeñales, y para el barrenado de espiras. La mecanización de un muñón de eje de cigüeñal de 600 mm de diámetro y 120 mm de diámetro de barrenado en la espiga, con estas modernas máquinas requiere un trabajo de, aproximadamente, tres horas y media.

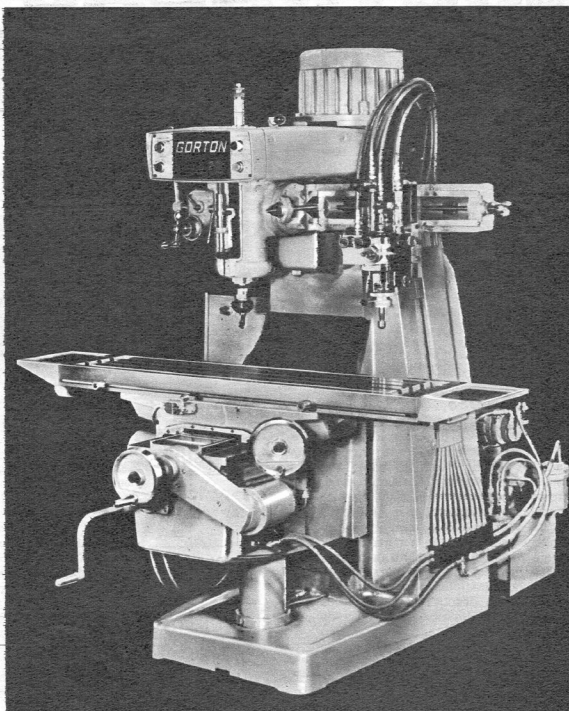
MODERNA FRESADORA

LA GEORGE GORTON MACHINE CO., de Racine, Wisconsin, presentó una nueva máquina fresadora, para perfilado y duplicación de piezas. La 2-30 Trace-Master es la última adición de esa firma a la línea de fresadoras controladas manualmente. La ubicación de los mandos fue diseñada teniendo en cuenta la comodidad del operario. También se ha eliminado el ruido característico de las unidades de este tipo, para mejorar las condiciones de trabajo del personal.

Un sistema automático se encarga de lubricar adecuadamente el equipo. El movimiento de la cabeza fresadora es asegurado por un motor de dos velocidades y una transmisión a poleas. El motor y las poleas están balanceados dinámicamente, a fin de asegurar una gran suavidad de funcionamiento.

El equipo opcional incluye un sistema de control, patentado por los fabricantes, para operaciones de duplicación y de inversión (realización de una pieza que sea una imagen especular de un patrón dado).

Un modelo con dos cabezas fresadoras de 3 HP, para la producción simultánea de dos piezas iguales, estará pronto a disposición de los compradores.



Punta Arenas fue la que abrió el fuego con una carrera de nutrida calidad competitiva. Del norte, como allá dicen para referirse a la capital de Chile, se inscribieron nada menos que Bartolomé Ortiz Sanz y "Papin" Jara que, indiscutiblemente, las dos figuras más representativas del automovilismo trasandino. Ambos lo hicieron con sus clásicos coches de Turismo de Carretera que, sin embargo, no eran tales porque, debajo del capot, se escondían impresionantes motores que se amparaban en la libertad de fórmula. Ortiz Sanz tenía un Thunderbird que podía estar aproximadamente en los 300 Hp, con una capacidad cúbica de 312 pulgadas (5.112 cc).

"Papin" Jara estaba muy por encima de esa generosidad mecánica, porque, el suyo, era un Chevrolet de 348 pulgadas cúbicas (5.702 cc), con tres carburadores y, por supuesto, caja de cuatro. Como el suyo era un motor preparado no podemos consignar su fuerza pero si recordamos que, en estos casos, es aplicable la teoría de que cada pulgada cúbica tenga su caballo de fuerza que, en este particular, se mostraba más generoso por estar aplicado a un conjunto TC estable en los 1.600 kg, con carga completa en tren de marcha.

Pese a todo lo anterior, no eran estos dos monstruos los que establecían tope de potencia en esta carrera suya, porque el "local" Godfrey Finlayson se presentó con un flamante coche de paseo lleno de baguetas, chiches y frutos, que con sus 429 pulgadas (7.013 cc) parolitos, según catálogo, 425 Hp que le habilitaban 240 km/h, sin reloj de ninguna naturaleza. Era un Galaxie "500", que es máquina millonaria en cualquier parte del mundo, y que le dio a Finlayson la satisfacción de la victoria, un tanto resentida, por el mejor desempeño intermedio de Raúl Jara, quien luego de haber hecho el mayor gasto de la carrera abandonó en el proceso final por rotura de un pistón que pedía a gritos 15/145 octanos que no pudieron lograr en la zona. Ortiz Sanz tampoco pudo cruzar la meta afectado por fallas mecánicas pero, lo que no ganó en carrera, lo hizo comercialmente al desprenderse del motor Thunderbird, en la bonita cantidad de 6.000.000 de chilenos que es decir 400.000 pesos de nuestra moneda, que indiscutiblemente es muchísimo dinero para un motor pelado, cualquiera sea su preparación, con miras competitivas. Comprador fue su compatriota Marcos Laucic a quien veremos figurar en la última carrera de este ciclo austral.

RIO GALLEGOS

Jara pudo tomarse la revancha en el inmediato compromiso patagónico que, cruzando la frontera, correspondió a Río Gallegos, donde concurren especialmente invitadas todas las primeras figuras del automovilismo chileno, lo que significó para esos gentiles organizadores un costo de algo así como de medio millón de pesos, que es gasto en atenciones que bien podría entrar en la consideración de todo un récord argentino. Un drenaje tan grande no afectó sin embargo a sus finanzas porque la belleza del espectáculo justificó el ingreso de 1.300.000 pesos, con lo que se cubrieron premios y gentilezas.

RIO GRANDE

El ciclo internacional, cruzó el estrecho de Magallanes para continuar en Tierra del Fuego, con dos carreras que ya son de tradición. Río Grande hizo la suya, que es pionera en esa zona patagónica y que se mantiene como la más austral del mundo. Esta, que fue su octava realización consecutiva, no tuvo el brillo de las anteriores porque faltó como entonces la exuberancia de motores y potencias que le habían dado, en ese aspecto, un brillo millonario. Nuevas disposiciones aduaneras con depósitos anticipados del ciento por ciento, para recién gestionar introducciones, agregado a las infinitas penurias para lograr los dólares —aun teniendo los nacionales— para el pago de las unidades de exportación hacen que, actualmente, Río Grande no

Especial para AUTOMUNDO

tenga de puerto franco otra cosa que el recuerdo. La carrera contó este año, con el aporte financiero de YPF, que se hizo presente con una interesante cantidad de dinero para sufragar gastos organizativos. Además autorizó la gira de dos de sus más representativos técnicos en combustibles, los señores Osvaldo Peter y Julián Pérez, para que dictasen conferencias y asesoraran sobre los múltiples y complejos temas de sus especialidades, lo que en la isla fue toda una novedad de incalculables beneficios. La competencia, que como siempre se realizó en circuito trazado dentro de la ciudad, acordándole características de un pequeño Montecarlo, finalizó con la victoria de Raúl Chifflet al comando de una Mercedes 220 S. El ganador, médico veterinario correntino, que defiende su leyenda de "El sueño del yacaré propio", inscribió por cuarta vez su nombre en el historial de los triunfadores de esta carrera.

EL PORVENIR

Cerró el ciclo magallánico la preparada carrera anual de puerto "El Porvenir", pequeña población chilena de destacada belleza geográfica sobre la curiosa bahía en la costa del estrecho. Allí también se corrió sobre sinuoso trazado dentro de la ciudad y ganador fue Marcos Laucic con aquel Thunderbird que comentábamos en párrafos anteriores y por el que se había pagado cifras astronómicas. El héroe de la jornada fue sin embargo José Muñiz, representante de Río Gallegos, a quien conocimos aquí en Buenos Aires cuando actuaba en TC hace de ello algo más de quince años. Muñiz se presentó con un Mercury de potencia ignota, pero, presumiblemente capaz de competir en ese aspecto con un remolcador. Antes de

LA CARRERA MÁS AUSTRAL DEL MUNDO

por ALBERTO SALOTTO

cubrir el primer circuito se quedó sin embrague. Trabajó en la calle misma, para reparar el mal que recién pudo subsanar a la hora larga, cuando el puntero tenía cubierto más de las tres cuartas partes del recorrido. El retorno de Muñiz en carrera fue tan espectacular como que en su pasada inicial llevó a 3'4" el récord de vuelta que tenía Lucie en 3'16". En esa marcha asaltante cubrió algunos de los pocos circuitos que faltaban para el fin de la competencia, hasta que, en plena recta, encontró el paso obstruido por el andar de un rezagado por lo que, para evitar un daño mayor, realizó una maniobra en diagonal que lo detuvo allá lejos, en medio de un campo, con el único daño de la amargura de no recibir el halago de finalizar con bandera a cuadros.

Así cerró el ciclo magallánico 1965, que se presenta con nubes de tormenta para el año venidero. Esas son tierras australes en las que la diversión comienza luego de la esquila y preparación de los laneros para resistir la cruceza de su invierno. Es entonces, cuando se disfruta de un bienestar financiero asociado a la relativa tranquilidad del cumplimiento de las tareas mayores. Hasta hoy, se había actuado en esa euforia que era también despreocupación técnica, que habilitaba a que cada cual actuase con lo que tenía. Lamentaríamos que ocurriese lo contrario si así lo determina el consejo de esas cuatro ciudades tan sureñas que han de reunirse próximamente para establecer conveniencia de fórmulas, cilindradas y potencias que, entendemos, le quitaría todo el sabor característico que hasta ahora tuvieron sus carreras. Allí, en esas proximidades polares donde todo es majestuoso, los motores tienen que rugir acusando potencias acorde a sus tempestades para poder mantener prestigio y tradición.



En cuatro oportunidades, el doctor Raúl Chifflet fue vencedor de la carrera más austral del mundo. En la foto lo vemos acompañado por su copiloto y propietario de la Mercedes 220S, doctor José Salomón, y por Silvestre Vera Vesa, preparador de esa máquina.



Marcos Laucic al comando de su Ranchera equipada con motor Thunderbird de 5.112 cc que lo comprara a su compatriota Bartolomé Ortiz Sanz en la subasta suma de 400.000 pesos. Aquí lo vemos en una de las pocas rectas de Puerto Porvenir, donde resultara vencedor (Fotografías de Zorjan).

¡AUTÉNTICA FORMACIÓN INTEGRAL...!

CIENCIA - ARTE - TÉCNICA

ENCICLOPEDIA ESTUDIANTIL SUPERIOR

¡FÁCIL! ¡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!



LA BOLSA DEL

AUTOMÓVILES ESTADOUNIDENSES

Marcas y modelos	Año	m\$N
BUICK		
Super 4 puertas	1946/47	190.000
Super 4 puertas	1948/49	195.000
Super 4 puertas	1950	240.000
Super 4 puertas	1954	260.000
Super 4 puertas	1956	510.000
Super 4 puertas	1958	560.000
Super 4 puertas	1960	880.000
CADILLAC		
4 puertas	1940	115/130.000
4 puertas	1942	145/160.000
4 puertas	1946	170/190.000
Cupé de Ville	1954	500/540.000
Cupé de Ville	1960	960/980.000
CHEVROLET		
Cupé sedan	1940	220/240.000
4 puertas	1946/47	340/360.000
Fleetline	1947	400.000
4 puertas	1951	455.000
Bel Air 6 cil. - c. mec.	1956	570.000
Bel Air 6 cil. - c. aut.	1956	535.000
Bel Air 6 cil. - c. mec.	1957	600/630.000
Bel Air 6 cil. - c. aut.	1957	550.000
Bel Air 6 cil. - c. mec.	1958	775.000
Bel Air 8 cil. - c. aut.	1958	730.000
Impala 6 cil. - c. mec.	1958	1.000.000
Impala 6 cil. - c. aut.	1958	980.000
Impala 8 cil. - c. mec.	1961	1.150.000
Impala 8 cil. - c. aut.	1961	1.050.000
Impala 6 cil. - c. mec.	1962	1.170.000
Impala 6 cil. - c. aut.	1962	1.125.000
CHRYSLER		
4 puertas 6 cil.	1947	240/280.000
8 cil. - 4 puertas	1950	390.000
Imperial 8 cil.	1954	930.000
DE SOTO		
Fluid Drive 4 puertas	1947	235.000
4 puertas (chico)	1947	245.000
4 puertas	1953	320/340.000
Rural 8 cil. - c. aut.	1954	450.000
DODGE		
4 puertas	1947	230/250.000
4 puertas	1951	290/310.000
FORD		
Cupé convertible	1940	190/215.000
2 puertas	1941/42	200/225.000
4 puertas	1941/42	220/250.000
Cupé sedan	1941/42	300.000
2 puertas	1946/47	280/300.000
4 puertas	1946/47	305/325.000
Cupé sedan	1946/47	380.000
4 puertas	1951	370/390.000
4 puertas	1953	410/430.000
4 puertas	1954	420/445.000
Galaxie 6 cil. - c. mec.		
4 puertas	1960	800.000
Galaxie 8 cil. - c. aut.		
4 puertas	1960	780.000
Galaxie 6 cil. - c. mec.		
4 puertas	1961	865.000
HUDSON		
4 puertas	1946/47	170/180.000
4 puertas	1948	195/210.000
MERCURY		
4 puertas	1940	185/200.000
4 puertas	1946/47	270/290.000
Cupé convertible	1946/47	165/180.000
Monterrey 2 puertas	1951	320.000
Monterrey 4 puertas	1953	335.000
Monterrey 4 puertas	1956	400/425.000
Monterrey 4 puertas	1957	445.000
Montclair 4 puertas	1958	440/470.000
OLDSMOBILE		
Cupé convertible	1946/47	200/230.000
4 puertas	1948/49	210/240.000
4 puertas	1950/51	270/290.000
Cupé sedan	1955	340/355.000

Marcas y modelos	Año	m\$N
4 puertas	1955	450/470.000
88 4 puertas	1956	485/510.000
88 cupé sedan	1956	600/630.000
PLYMOUTH		
4 puertas	1954	400.000
4 puertas	1956	430/460.000
4 puertas	1961	555.000
PONTIAC		
4 puertas	1946/47	200/225.000
4 puertas	1948/49	240/260.000
4 puertas - c. aut.	1951	325/345.000
4 puertas - c. mec.	1951	350.000
STUDEBAKER		
4 puertas	1946/47	135/150.000
4 puertas	1948	195.000

AUTOMÓVILES DE PRODUCCIÓN ARGENTINA

AUTOAR		
Sedan	1956/57	120.000
Sedan	1960	175.000
Rural	1960	160/170.000
BERGANTIN		
4 cil. - 4 puertas	1960	335/350.000
4 cil. - 4 puertas	1961	345/365.000
6 cil. - 4 puertas	1962	385/400.000
CITROËN		
2 CV	1960	245/265.000
2 CV	1961	275/295.000
2 CV	1962	320/340.000
2 CV	1963	340/365.000
2 CV	1964	425/440.000
CHEVROLET		
400	1962	740/760.000
400	1963	840/860.000
400	1964	970/990.000
DE CARLO		
600	1960	175/215.000
700	1960	200/230.000
700	1961	225/245.000
Cupé BMW	1961	290/315.000
700	1962	310/335.000
700	1963	325/350.000
DI TELLA		
1500 4 puertas	1960	490/510.000
1500 4 puertas	1961	540/560.000
1500 4 puertas	1962	570/590.000
1500 4 puertas	1963	620/640.000
1500 4 puertas	1964	675/690.000
Magnette	1964	870.000
Rural Traveller	1964	800.000
DKW		
Cupé sedan	1956	280/295.000
4 puertas	1958	355/380.000
Sedan 1000 4 puertas	1960	440/480.000
Sedan 1000 4 puertas	1961	470/500.000
Sedan 1000 4 puertas	1962	510/540.000
Rural 1000	1962	620.000
Sedan 1000	1963	620.000
Sedan 1000	1964	670.000
Fissore sport	1964	830.000
ESTANCIERA		
1957	1957	225/250.000
1958	1958	250/280.000
1959	1959	295/320.000
1960	1960	320/340.000
1961	1961	340/360.000
1962	1962	380/400.000
1963	1963	425/450.000
1964	1964	550/570.000
FIAT		
600 2 puertas	1960	235/265.000
1100 4 puertas	1960	400/435.000
1100 4 puertas	1961	300/315.000
1100 4 puertas	1961	435/460.000
750 2 puertas	1962	325/345.000

AUTO USAO

Marcas y modelos	Año	m\$
1100 4 puertas	1962	490/510.000
750 2 puertas	1963	390/415.000
1100 4 puertas	1963	510/540.000
1500 Gran clase 4 puert.	1963	670/720.000
750 2 puertas	1964	430/455.000
1500 Gran Clase	1964	735/760.000
Rural Familiar	1964	800.000

FORD		
Falcon 6 cil. - 4 puert.	1962	730/760.000
Falcon 6 cil. - 4 puert.	1963	770/790.000
Falcon 6 cil. - 4 puert.	1964	830.000

GRACIELA		
2 puertas	1957	120/140.000
2 puertas	1958/59	145/165.000
2 puertas	1962	320/340.000

HANSA		
1100 2 puertas	1960/61	195/230.000
1100 rural 2 puertas	1961	230/270.000

HEINKEL		
Microcupé	1958/59	100/105.000
Microcupé	1960/61	110/130.000

ISARD		
300	1958/59	100/120.000
400 2 puertas	1960/61	130/155.000
700 2 puertas	1960/61	275/290.000
700 2 puertas	1962	320/335.000
700 Rural	1962	330/350.000
700 2 puertas	1963	360/375.000

JEEP		
IKA	1957	155/170.000
IKA	1958/59	175/195.000
IKA	1960/61	220/240.000
IKA	1962	260/280.000

KAISER		
Carabela	1958	330/360.000
Carabela	1959	360/380.000
Carabela	1960	390/410.000
Carabela	1961	425/440.000
Rambler C. Custom	1962	580/595.000
Rambler C. Country	1962	620/640.000
Rambler Ambass.	1962	660/675.000
Rambler C. Custom	1963	730/750.000
Rambler C. Country	1963	770.000
Rambler Ambass.	1963	800/830.000
Rambler C. Custom	1964	820.000
Rambler C. Country	1964	840.000
Rambler Ambass.	1964	995.000

NSU		
Prinz 24 HP	1958	130/150.000
Prinz 34 HP	1960	200/220.000
Prinz 34 HP	1961	245/260.000
Prinz 34 HP	1962	250/275.000
Prinz 34 HP	1963	310.000

PEUGEOT		
403	1956/57	430/460.000
403	1958/59	480/520.000
403	1960	590.000
403	1961	615.000
403	1962	650/670.000
404	1962	710/730.000
403	1963	740/770.000
404	1963	825/850.000
404 Rural	1963	940.000
403	1964	800/825.000
404	1964	860/880.000
404 Rural	1964	970.000

RENAULT		
Dauphine 4 puertas	1960	260/280.000
Dauphine 4 puertas	1961	300/315.000
Dauphine 4 puertas	1962	325/350.000
Gordini 4 puertas	1962	380/410.000
Dauphine 4 puertas	1963	360/380.000
Gordini 4 puertas	1963	445/465.000
Dauphine 4 puertas	1964	455.000
Gordini 4 puertas	1964	515.000
4 L	1964	430.000

Marcas y modelos	Año	m\$
VALIANT		
I	1962	790/810.000
II	1963	840/875.000
III	1964	900/925.000

AUTOMÓVILES EUROPEOS

BORGWARD		
Isabella	1956	330/350.000
Isabella	1957	350/375.000
Isabella	1958	425/445.000
Isabella	1960	510.000

CITROEN		
11 ligero	1946/47	190/210.000
2 CV	1958	255.000

FIAT		
1100 4 puertas	1958	290/310.000
600 2 puertas	1958	215/235.000

HILLMAN		
4 puertas	1947	110/130.000
4 puertas	1950	150.000
4 puertas	1956	250/270.000
Rural	1956	235.000

MERCEDES BENZ		
Rural diésel	1953	290/320.000
4 puertas naftero	1953	235/255.000
220 diésel 4 puertas	1953	260/275.000
300 4 puertas	1953	360/390.000
220 S 4 puertas	1958	750/775.000
220 S 4 puertas	1961	995.000
220 S 4 puertas	1962	1.250.000
220 S 4 puertas	1963	1.580.000
220 S 4 puertas	1964	1.950.000

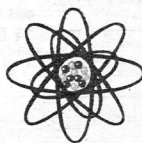
OPEL		
Rekord 2 puertas	1956/57	325.000
Rural	1956/57	290.000
Rural	1958	380.000
Rekord 2 puertas	1959	370.000
Rural	1959	410.000
Rekord 2 puertas	1960	490/515.000
Kapitan 4 puertas	1961	510.000
Rekord 2 puertas	1961	550/570.000
Rural	1961	500.000
Rekord 4 puertas	1961	525.000

SIMCA		
4 puertas	1955	200/220.000
Rural	1955	185.000
Rural	1956	195.000
4 puertas	1958	270/295.000

TAUNUS		
15 M 2 puertas	1956/57	275.000
17 M 4 puertas	1958/59	440.000
17 M rural	1958/59	405.000
17 M 2 puertas	1958/59	410.000
17 M 2 puertas	1960	500.000
17 M 2 puertas	1961	500/520.000
17 M 4 puertas	1961	520/545.000
17 M rural	1961	540.000
17 M 4 puertas	1962	625/645.000
17 M rural	1962	705/730.000

VAUXHALL		
Velox 4 puertas	1951	200/215.000
Cresta 4 cil. - 4 puertas	1958	215.000
Victor 4 cil. - 4 puertas	1958	310.000

VOLKSWAGEN		
Export 2 puertas	1960	510/530.000
Export 2 puertas	1961	530/550.000
Export 2 puertas	1962	585/610.000
1500 2 puertas	1962	640.000



EN TODAS LAS TÉCNICAS

tecnirama

... AVANZA TAMBIÉN!

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

¡COMPRELA! ¡APARECE LOS VIERNES!

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

TUERCAS

Noticiero confidencial



Un trabajo agotador venció la resistencia de este guardián del orden, que fuera comisionado por sus superiores para impedir el acceso del público a la ruta en la que se disputaba la prueba de Turismo Carretera, en Pergamino. Es indudable que sólo una conciencia tranquila, como es lógico esperar de un representante de la ley, le pudo permitir conciliar el sueño a escasos metros del puente por el que pasaban los rugientes bólidos a más de 200 km/h.

próximo 5 de setiembre sobre un total de 522.600 km. El trazado, de tipo mixto, constituye un recorrido de 174.200 km divididos en 114.800 km de pavimento y 59.400 km de tierra, incluyendo 14 curvas e indeterminado número de "lomos de burro" y alcantarillas. Como bien dijo un activo creador de la categoría:

—"Buena idea. En la unión de los cúbeos encontraremos la solución a la jerarquización" y simultáneamente a la limitación del número de competencias de Turismo de Carretera."

Un nuevo producto inglés, que será introducido en nuestro país por ABETEK Imp. Exp. S.C.A., eliminará el problema del empañamiento de los cristales del parabrisas de los autos. El antiempañante se presenta bajo la forma de una película incolora y perfectamente transparente, que se pega sobre la superficie interna del cristal como si fuera una calcomanía. Su efectividad está respaldada por varias importantes líneas aéreas internacionales, como la BOAC y la Irish International Airlines, que la han adoptado para sus unidades.

FANGIO NUEVAMENTE EN EUROPA

VIAJA a Europa y, especialmente, hacia Montecarlo, donde es aguardado por su amigo Luis Chiron, quien en forma reiterada lo invitó a presenciar el Gran Premio de Mónaco. Nuestro compatriota sigue siendo gran figura en el Viejo Continente, y los organizadores del Gran Premio de Mónaco han previsto, como atracción preliminar de la carrera, un desfile de pilotos retirados, el que deberá ser encabezado por Fangio.

A propósito de este desfile, sabemos que se suscitó un problema: cada corredor deberá desfilar con la marca de automóvil que obtuviera su mejor performance, y ¿cuál le asignarían a Fangio?

Como solución salomónica se decidió hacer desfilar en primer lugar, y solo, a Fangio pilotando una Alfetta. Después, con todos los demás pilotos, el quintuple campeón del mundo volverá a desfilar pilotando un Mercedes Benz. Junto con Fangio, viajará a Euro-

pa Tuky Casá, "para ver qué puede pasar", y en Milán lo espera Néstor Salerno, quien muy probablemente intervendrá en el Gran Premio Vigorelli, organizado por la Scuderia Madunina de Milano; Marcelo Giambertone, por intermedio de Fangio, le ofreció a Salerno un coche de Fórmula 3.

Además, el famoso balcarceño —según nos ha declarado— presenciara varias pruebas de Fórmula 3 y algunas por el campeonato mundial de conductores. Estudiará también las posibilidades de promover nuevamente una temporada internacional en la Argentina, "siempre y cuando para los argentinos que intervengan se consigan coches nuevos, y con la misma performance de los extranjeros".

Por intermedio de un enviado especial, AUTOMUNDO mantendrá informados a los lectores sobre la marcha de estas tratativas en Europa.

REPUESTOS ACCESORIOS SERVICE VENTAS

POR AVISOS EN ESTA SECCION 83-1486 y 84-0103

SOLDADURA EN FRIJO

EN BUCKS Y TAPAS DE CILINDROS

POCHOLO RODRIGUEZ

9000 P. 9000 3000 • 72-0003

TALLER MECANICO ESPECIALIZADO en

600-750-1100-1500-2100

José GARBARINO

SERVICE INTEGRAL

Av. de las TICAS 3000

Tel. 81-6462 • Cas.

SERVICE ESPECIALIZADO

MECANICA INTEGRAL

REPUESTOS Y ACCESORIOS LEGITIMOS

También para modelos 1951 a C.N.

SALTA 1160

T. E. 22-8913 • BUENOS AIRES

INDIANAPOLIS

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

BONICETTI, BAZZETTI y Cia. S.A.

Av. 15/4 • Buenos Aires

SI CAMBIA AROS... ¡QUE SEAN BURD 2nd

DOMINGO PERRE & CIA.

REPARACION DE CIGUEÑALES RECTIFICACION DE CILINDROS

GEEO

FABRICA DE REPUESTOS AUTO UNION

2. R. 10 11111111 N. 51 CALLETA

ARTALD 1354 (AIT. CORDOBA 3900)

I. E. 770-900 • BUENOS AIRES

REPUESTOS LEGITIMOS PEVEOT

OSCAR S. E. DEL PRADO

ENVIOS AL INTERIOR

CABILDO 4122

T.E. 781-5738 781-5846

Buenos Aires

CONFOR

Ford

Falcon

PERNOS DE PISTON CINCINNATI

CALIBRADO PERFECTO

BRUNDO AL ESPERO

DISTRIBUIDOR

imel y CIA. S.R.L.

Warner 725 • Tel. 55-1726

Tucumán

Tel. 46-102/1318

DOS DIRECCIONES DE MARCA

CIÑASE SEGURIDAD

viaje con cinturones

Pamm

de seguridad

Pamm S.R.L.

VENTAS: AV. CORDOBA 1513 • Tel. 41-7448

Buenos Aires

FABRICA: LAVALLEJA 598 • Tel. 34388

Córdoba.

3 TECNICOS A MANO

EXACTOS Y SEGUROS EN CUALQUIER MOMENTO

Plástico y ECONO-IMPED ensanche con:

- Controlado
- Vacuado
- Líquido de "Punta a punta"

Mayor conveniencia tipo pistola, con alargue y codo de revoque. Envíos al interior.

Fabricación:

CASADELLA LTDA.

Morón 270 • Tel. 741-3101

TALLERES SPORT

GEEO

SERVICE AUTORIZADO

REPUESTOS Y ACCESORIOS LEGITIMOS

AV. 15/4 • 2. R. 10 • N. 51

HONOLULU 207 • 77-0146 • N. 51

147 • 1. R. 10 • J. 1001

ENVIOS AL INTERIOR

HANSA 1100

línea completa de

REPUESTOS

ORIGINALS DE FABRICA

SERVICE NOEL GIRELLI

BILLINGHURST 2259

82-3543

DISTRIBUIDORES

MOTO CITY Diagonal 72 esq. 42 LA PLATA

GARCIA VEGA Hnos. Rivasavia 2811 • Tel. 22361 N. DEL PLATA •

ATLAS S.R.L. • Mar. 419 419 MENDOZA

ALMAFERRI S.A. General 270 • Tel. 781 801 RIO CUARTO CORDOBA

T.E.M.A.

TALLER DE MANTENIMIENTO OPEL Y TAUNUS

Mecánica en General

Chapa y Pintura

Parral 1474 Tel. 58-1880 Buenos Aires

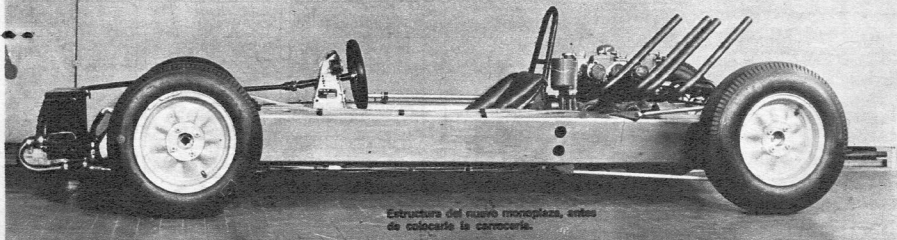
ESPECIALIDAD EN SUSPENSIÓN Y PUESTA A PUNTO

con instrumentos especiales

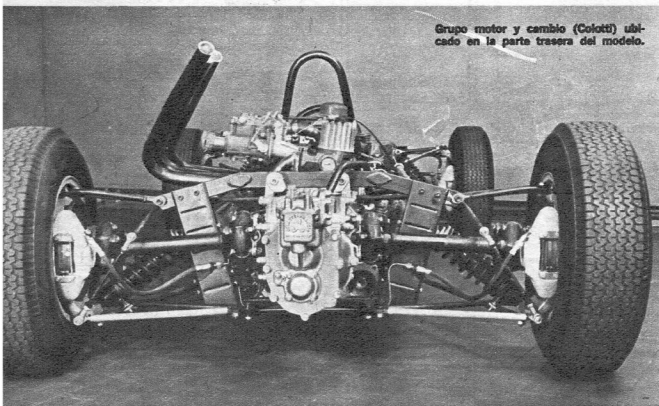
CATALOGOS EN CASTELLANO

VENTA DE REPUESTOS IMPORTADOS

UN F3 DE AVANZADA



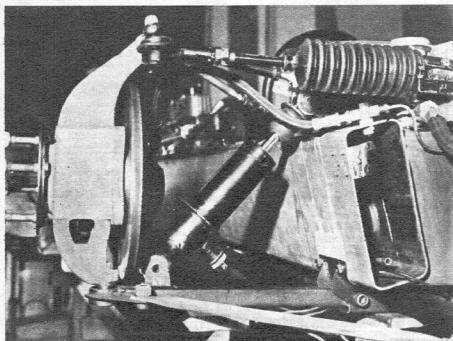
Estructura del nuevo monoplaza, antes de colocarle la carrocería.



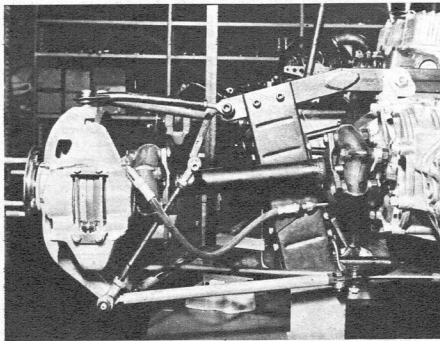
Grupo motor y cambio (Cololotti) ubicado en la parte trasera del modelo.

EL CONOCIDO constructor italiano Angelo 'Benzoni, quien visitó nuestro país en el curso de la última Temporada Internacional, acaba de presentar en Italia el B.W.A., un nuevo monoplaza de Fórmula 3, que puede ser modificado para intervenir en las competencias de Fórmula 2. En su construcción solamente se han utilizado elementos de fabricación italiana. Las ilustraciones que acompañan esta nota, permiten apreciar la limpieza del diseño, en el que se han adoptado las soluciones más modernas de la técnica constructiva actual.

El triunfo obtenido por esta máquina en su presentación en las pistas, el domingo 9 de mayo, en Barcelona, confirma la excelencia de su concepción. Piloteada por el volante italiano "Geki" Russo, se impuso fácilmente en el "Trofeo Juan Jover" de Fórmula 3. Según versiones no confirmadas, algunos corredores de nuestro medio se hallan en tratativas para comprar este modelo.



Detalle de la suspensión delantera.



Detalle de la suspensión trasera.

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 ediciones en castellano 1968. Copyright by Editorial Codex S. A., Buenos Aires, Argentina, para la República Argentina, año 1965. Reg. de la Propiedad Intelectual N° 547.707. Distribuidores: ARGENTINA, Distribuidora Universal S. R. L., Herrera 515, Buenos Aires. URUGUAY, Dist. Paysandú S. A., Avda. Ingeniero Luis P. Ponce 1432, Montevideo. CHILE, Publichile S. A., Manuel Rodríguez 866, Santiago.

Caracas	Terán
Buenos Aires	Bolívia
Montevideo	N° 7.719
P. O. Box	
7-40 (3)	
	Francia a Pagar
	Cuenta N° 443

HISTORIAS DE JOVENES



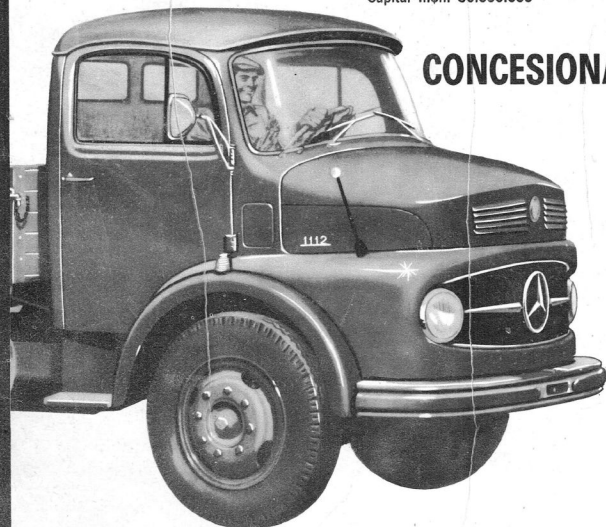
Todos los días el mundo aprende una línea del mensaje de los jóvenes.

Cuando los jóvenes terminen de asumir la responsabilidad de su mensaje, sabrán que sus historias particulares suman la historia de este mundo de todos los días.

canal siete. su canal personal, los martes a las 22 horas, ofrece una línea más de este mensaje.

JUAN MANUEL FANGIO y Cía. S. R. L.

Capital m\$n. 30.000.000



CONCESIONARIA OFICIAL DE:



**MERCEDES BENZ
ARGENTINA S.A.**

**CHASIS PARA:
CAMIONES
COLECTIVOS
OMNIBUS**

INDUSTRIA AUTOMOTRIZ SANTA FE S.A.

AUTOMÓVILES

Y RURAL UNIVERSAL D. K. W.



D.I.N.F.I.A.:

AUTOMOTORES "RASTROJERO"

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

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

**SECCIONES:
GOMERÍA
ACCESORIOS
AUTO - RADIO**

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

BUENOS AIRES