

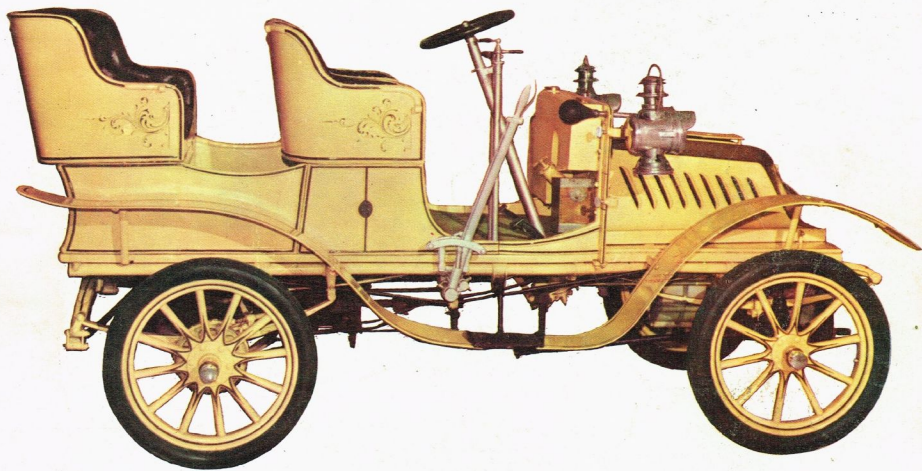
14

Wegman
automundo

\$ 30.-
Uruguay \$ 6.-

automundo

De Dion-Bouton modelo "Populaire" 1903



MINIJUNIORS:



¿SER...

O NO SER?





TATO BORES

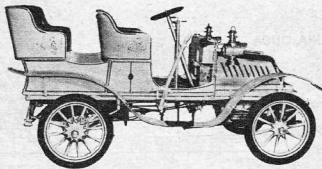
en TATO SIEMPRE en DOMINGO

Libretos CESAR BRUTO



DOMINGOS 21.00*****

11 TELEONCE



ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL DION-BOUTON "POPULAIRE" 1903

Motor monocilíndrico.
Régimen máximo:
1.500 rpm.
Potencia máxima: 6 HP.

Transmisión cardánica.
Caja de dos velocidades, sin
marcha atrás.
Peso total: 340 kg.

automundo



Nº 14 30 de junio de 1965
Año I - EDITORIAL CODEX S. A.

SUMARIO

- 3 Correo del lector
- 4 Novedades de Vignale
- 6 Corona de laureles para 3 modelos deportivos
- 10 32 creaciones americanas
- 12 El BMC 1100, tipo rural
- 13 Habla la Sra. de Krystal
- 14 En la galera de André Citroën un canario se transformó en un patito feo
- 19 Una extraña colaboración
- 20 Estrellas de antaño en el Gran Premio de Mónaco
- 21 Autorretrato de Enzo Ferrari
- 22 Presentaciones Valiant: "Gran Turismo" y "Coronado"
- 26 "Nueva Ola en Mecánica Nacional" levantó la "Gran Ola"
- 31 Gran Premio de Europa y Bélgica
- 34 El Land Rover: desafío a la naturaleza
- 35 Noticias ilustradas
- 36 El estilo de los campeones. Derrape y "Power Slide"
- 38 La bolsa del auto usado
- 40 Rincón de tuercas
- 42 Máquinas para la industria

CORRESPONSALES EXTRANJEROS

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

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

CORREO DEL LECTOR

RECTIFICACIONES

En AUTOMUNDO Nº 10, me contestan puntualizando algunos errores que cometi en la carta que les enviara. En efecto, debido a mi mala costumbre de no releer mis cartas una vez terminadas, se han deslizado algunos errores aparentes. Trataré de concretar. Al referirme a Junior y no a Minijunior pretendí establecer una diferencia de tamaño y potencia, no hacer referencia a categorías internacionales perfectamente determinadas. En lo que respecta al motor, surge de mi carta que en ningún momento me referí a 1.100 cc (que, como es bien sabido, resulta casi imposible encontrar en plaza), que pertenece a una categoría la cual, como bien señalan Uds., está muerta y enterrada por la F.I.A. Específicamente, me refería a motores de 1.000 cc y nuestra idea es utilizar un motor de fabricación corriente (muy barato en costo y mantención) de dos tiempos, siempre que no surja algún ofrecimiento de otra fábrica, para poder utilizar otro motor construido en el país, con una cilindrada algo menor, pero de cuatro tiempos. Cuando dije que "elegimos algo basado en el Lotus 27" se sobrentendió que hablo de formas, medidas, etc., y, precisamente, al mencionar las "modificaciones de chasis" quise decir algo distinto al monoque que dicho coche trae (de lo que estoy seguro que Chapman está tan enterado como yo), empleando un chasis o jaula de caños. En lo que si hubo un "lapsus", aunque no voluntario ni producto de desconocimiento en la materia, fue al referirme a la caja. Debí haber aclarado que nuestro preparador ha dibujado una caja de 5 velocidades para otros fines, pero no para aplicarla en nuestro coche, que utilizará una caja Gordini de cuatro marchas. Este "lapsus" se debe a mi inveterada costumbre (como ya lo mencioné al comienzo) de no releer lo que escribo. Creo oportuno agregar que el auto es preparado, en el taller de Martos y Fortino, por el señor Francisco Martos, que fue el preparador, entre otros, de todos los DKW de Formisano y Gainza Paz y del Mini-Cooper de este último, como así también del Isard 1204 con el que corrí en La Cumbre el domingo pasado, el cual mereció de ustedes un muy amable comentario, que mucho les agradezco.

Les ruego que publiquen esta carta aclaratoria. De cualquier manera, todo esto me ha permitido mantener esta grata correspondencia con Uds., que espero tener oportunidad de continuar en el futuro, ya que es indudablemente constructiva.

• • •

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. a fin de dejar constancia, evitando cualquier malentendido, que en mi carta de ayer no puntualicé claramente que los planos y dibujos, así como la construcción del mencionado Junior, son del preparador señor Francisco

Martos y que la fabricación se hace en el taller del mismo y del señor L. Fortino, de esta capital.

Ruégole muy especialmente la publicación de la anterior y de esta aclaración, por todo lo cual le quedo muy obligado.

Marcelo Raitzin
Villate 479
Olivos (Bs. As.)

EN ABLANDE

... poseo un camión Dodge 1942, cuyo motor ha sido rectificado, y deseo saber cuántos kilómetros debo hacer en calidad de ablande, a qué velocidad debo llevarlo durante ese período y cada cuántos kilómetros debo cambiarle el aceite.

Luis Rinaldi
Azara 2040
Bánfield (Bs. As.)

Mucho depende de cómo ha sido realizado el trabajo de armado de su motor, luego de la rectificación. Hace tiempo que perdió vigencia la teoría de armar los motores demasiado duros. En la actualidad, los mecánicos prestan gran atención a las luces y tolerancias que las fábricas indican. Suponiendo que el suyo haya sido armado con ese criterio, convendría mantener las siguientes precauciones:

- 1) en calidad de ablande, recorrer no menos de 2.000 kilómetros;
- 2) la velocidad de marcha depende mucho de la demultiplicación en el diferencial de su vehículo, así como también, proporcionalmente, del rodado en uso. Suponiendo valores intermedios, le sugerimos una velocidad media entre 50 y 60 km/h, pero haciendo frecuente uso de la caja de cambios en la marcha ciudadana y en ruta, y, espaciados, algunos tramos de 80 km/h, para luego volver a la velocidad cruceo recomendada;
- 3) debe usted realizar un primer cambio de aceite a los 1.000 kilómetros y, simultáneamente, cambiar el elemento filtrante del filtro de aceite. No supere la densidad SAE 30 y utilice lubricante con especificación HD. Luego del primer cambio, recomendamos proceder en la forma habitual.

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.

NOVEDADES DE VIGNALE

La Carrozzeria Vignale, de Grugliasco (Torino), participó en el 35º Salón Internacional de Ginebra con dos novedades absolutas:

CUPE SPORT FIAT 850



La característica principal es su línea estilizada y sencilla. A tal fin se han eliminado de su carrocería todas las irregularidades (goma del parabrisas, faros embudidos y recubiertos de plexiglass) y, por tanto, disminuido su resistencia al desplazamiento. Otro detalle interesante lo constituye la altura del auto: 1,17 m (descargado). La máquina, además, dispone de asientos anatómicos; el del conductor es del tipo "competición". Los cristales de las ventanillas laterales son fijos, pero los ventiletes pueden ser abiertos. Su mecánica es la del modelo en serie del cual deriva.

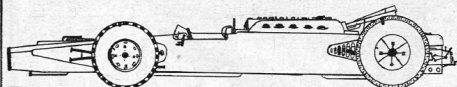
SPIDER (2 PLAZAS + 1) OPEL-KADETT



Modelo encargado por la S.A.I.E. de Turín, de líneas extremadamente simples, con una línea de cintura muy baja. Su altura es de 1,26 m. Posee los característicos faros rectangulares. La capota se oculta totalmente cuando está repliegada. Las características técnicas son las del Kadett cupé, que ofrece prestaciones deportivas con respecto a la berlina normal. El motor de 993 cc desarrolla una potencia de 55 HP, a un régimen de 5.500 rpm (47 HP a 5.200 rpm en el berlina normal).

CORREO

DOCE AÑOS Y UNA DUDA

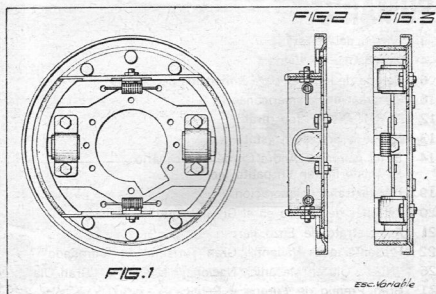


...tengo doce años y una duda: ¿este auto que he dibujado puede ser un monoplaza F-1?

Alberto E. Marrero
Quilmes (Pcia. de Bs. As.)

Como tienes doce años, en tu caso vale el privilegio de poder concretar en el dibujo autos de Fórmula 1, con evasión de sus características. Si quieres que sea Fórmula 1, lo es. Además, queremos felicitarte por tus excelentes dotes de observador; la forma en que has dispuesto el montaje del motor y el grupo caja-diferencial, el diseño de los tensores, la ubicación de los caños de escape, etc., indican con claridad que estás "al día" en cuanto a la concepción de los modernos autos de carrera, aunque en el tuyo se eslabonan ideas de Murits, Colotti, Excalibur y B.R.M. para tu original amalgama de tensores, caja de cambios, trompa, escapes, etc. Sigue dibujando y... ¡a estudiar!

NUEVO MODELO DE FRENOS HIDRAULICOS



Tengo el agrado de remitirte un plano del nuevo modelo de frenos hidráulicos a zapatas, para exponerlo al juicio de los señores lectores, y, a la vez, para que cualquiera de ellos me informe sobre un taller mecánico capaz de fabricar un equipo para la firma D.K.W. Las características de este freno son las siguientes: 1) de funcionamiento radial sin desplazamiento; 2) de manejo suave y liviano; 3) el peso de las frenadas no cae sobre los cilindros; 4) las frenadas son instantáneas, uniformes, potentes; 5) es sencillo y económico.

Argentino Beneventoni
Lavalle (Pcia. de Corrientes)

ESCAPE LIBRE Y VÁLVULAS

...que una línea de colectivos posee una flota de coches Ford 1946-47. En uno de sus coches fue puesto un caño de escape libre, pero después de dos o tres meses "cortaba válvula". Se volvió a insistir y se presentó el mismo problema. Se colocó entonces el silenciador y desapareció el inconveniente. Ahora bien; como los automóviles Ford de TC equipados con escape libre no tienen aquel problema, desearía saber cuáles son las razones de esta diferencia de comportamiento.

Alcides Colombo
Ceres (Pcia. de Santa Fe)

Nada tiene que ver el escape libre con la posibilidad de cortar una válvula. La de escape puede quemarse por una serie de factores, entre los que también interviene el de la longitud del tubo de descarga de gases. El corte de la misma, sobre todo en la zona de unión del platillo y el vástago, además de producirse por fallas atribuibles al material, se origina en las consecuencias de los efectos inerciales, conjugados con el perfil de la leva y la tensión del resorte.

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

FIN DE UNA DISCUSIÓN

¿A qué circuito pertenecen las fotografías publicadas en la portada del N° 11, que tiene como título "Turismo Carretera en el Autódromo"? La misma ha suscitado una discusión entre asiduos lectores de esa afamada revista.

Pedro Alberto Mazzocchi
Darragreira 547
Baradero
(FCNGBM)

Dicha fotografía corresponde al circuito N° 1 del Autódromo Municipal.



¡DESCARBONICESE, SEÑOR!

... poseo un Chevrolet 37 que tiene, aproximadamente, unos 35.000 kilómetros y que me consume un litro de aceite cada 400 kilómetros, corriendo a 60 ó 70 km/h; pero están las válvulas quemadas: voy a sacar la tapa para esmerilarlas. ¿Me consumirá más aceite y nafta que antes si saco todo el carbón al hacer este trabajo?

Luis Rossa
Pte. Roca (Pcia. de Santa Fe)

El consumo de aceite de su automóvil no es del todo normal, pese a sus 35.000 kilómetros. Fíjese si no existe ninguna pérdida. De no encontrarla, haga normal la compresión de los cilindros. El consumo normal de su coche oscila entre "un litro a un litro doscientos cada mil kilómetros". Le aconsejamos que cambie las válvulas quemadas. No tenga usted ningún temor. Elimine todo el carbón que se haya acumulado en la cámara de combustión y zonas próximas. No ha de consumir más nafta ni más aceite. Eliminará puntos de incandescencia y, con ellos, la posibilidad de autotendecido; equilibrará la presión final de combustión en cada cilindro, con lo que obtendrá una marcha más suave y facilitará la hermeticidad de sus válvulas.

¡ESOS ESCAPES... ESOS ESCAPES...!

... soy propietario de un Ford Falcon 65 de Lujo y agradecería me contestaran las siguientes preguntas: velocidades y regímenes máximos de cada marcha, cilindrada, distribución, frenos, carburación, peso total. También quisiera saber si un caño de escape especial, a la vez de desahogar mejor el motor, influirá en la velocidad y potencia.

Adolfo R. Geranio
Capital Federal

Relacionado con el Ford Falcon, anote los siguientes datos. Sobre las velocidades y regímenes máximos de cada marcha no le podemos informar porque aún no hemos realizado el "road-test" del Falcon. Su cilindrada es de 2.781 cc; distribución: válvulas a la cabeza, árbol de levas lateral a cadena; frenos: a tambor (superficie total de frenaje: 737,5 cm²); carburación: un carburador invertido simple; peso total: 1.120 kilogramos. En lo que respecta a los caños de escape, piense usted que los que la fábrica ha diseñado e instalado son el producto de muchas horas de estudio. Claro que están condicionados a la producción masiva, temperamento del usuario medio y reglamentaciones vigentes de la autoridad municipal. Si usted se refiere a "un caño de escape especial", producido por una casa sería, que dispone de los medios de experimentación, la respuesta es esta: obtendrá mejor eliminación de gases quemados y, proporcionalmente, influirá la mejora sobre la potencia y la velocidad. Pero debemos hacerle presente que no es la primera vez que observamos, en un banco de freno dinámico, que algunos escapes especiales caseros quitan potencia y, por consiguiente, velocidad, en vez de otorgársela, a aquellos motores en los que han sido instalados. Bueno... también hemos visto motores "preparados" que andan menos que cuando eran standard... ¿o no?

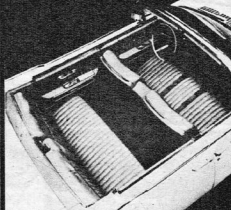
CRESPI Y CASTELLI

Como consecuencia de la nota "Nueva ola en Mecánica Nacional" (AUTOMUNDO, N° 9), hemos recibido numerosas cartas en las que se nos solicita la dirección de los señores Crespi y Castelli.

Lelio Castelli: General Hornos 1479 (Capital Federal)
Tulio Crespi: Oro 1732 (Capital Federal)

FUORI SERIE

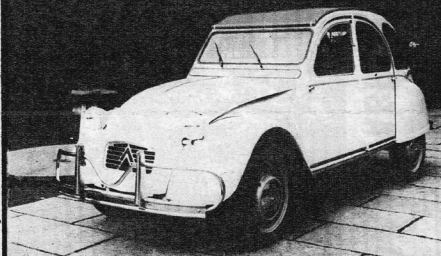
FOR C.V. - T. E. 922-7669



TAPICERIA RAMOS, especializada en la confección de tapizados en serie, bajo diseños y planos para la industria automotriz, ofrece también su experiencia y capacidad industrial para tapizados de ferrocarriles, aviones y embarcaciones marinas, en su local de la calle Belgrano 1735. T. E. 45-2317 - Bs. Aires.



Freno a disco Rousan para Mini-Junior. Se fabrican también equipos especiales para DKW, Fissore, Chevrolet Super, etc., y patillas de fricción para Fiat 1500, MG, Triumph, Jaguar, Mercedes Benz, etc. ROUSAN Ingeniería Automotriz. Luis A. Rousa y Jacobo Sananes, Ingenieros. - Chascomús 4636 - T. E. 67-5673; 69-1518. Buenos Aires.



En nuevos colores, diferentes modelos y tapizados a elección, puede usted adquirir su Citroën 2CV, con financiación especial, en Hijos de ISIDORO ANDRADES Concesionarios Citroën, con local de ventas en Rivadavia 10418, T. E. 64-9330. Taller especializado para atención y ventas de repuestos en Rivadavia 9330-34, T. E. 69-1649/4678. - Bs. Aires.

Para el diseño de la carrocería de su coche sport o competición, AUTOCAR, diseñadores industriales especialistas, resuelven el problema estético del vehículo y construyen su carrocería de metal o fiberglass completa, incluyendo tapizados, pintura, etc. Consultélos. - Tarija 3323, Dto. C. Buenos Aires.



El "Bucket seat" que usted desea para dar el toque sport a su coche, TRIMSHOP S. R. L. lo ofrece en diseños especiales, confeccionados con telas vinílicas de diferentes colores, adaptables a cualquier marca de automóviles. Avda. Las Heras 2182 - T. E. 85-0038 - Bs. Aires.

CUPÉ 2300 S - CABRIOLÉ 1500 - CABRIOLÉ 1600 S

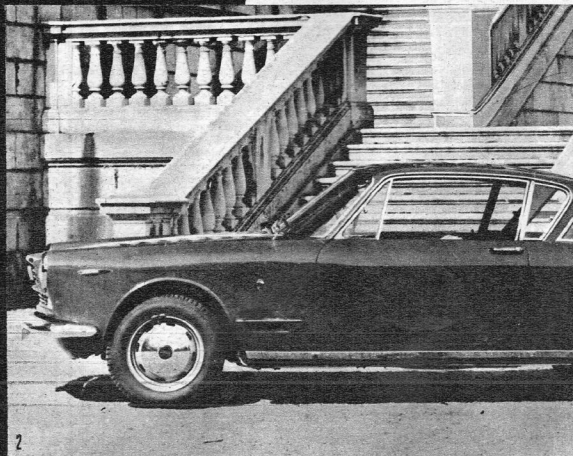


Cabriolé Fiat 1500



Cabriolé Fiat 1600 S

El aspecto exterior del nuevo Fiat 2300 S Cupé (1) no difiere mayormente del modelo anterior (2). Le fue colocada una bagueta cromada que se extiende a lo largo del flanco, a partir de la toma de aire, y se adoptaron tazas de acero inoxidable de nuevo diseño.



CORONA DE LAURELES PARA 3 MODELOS DEPORTIVOS

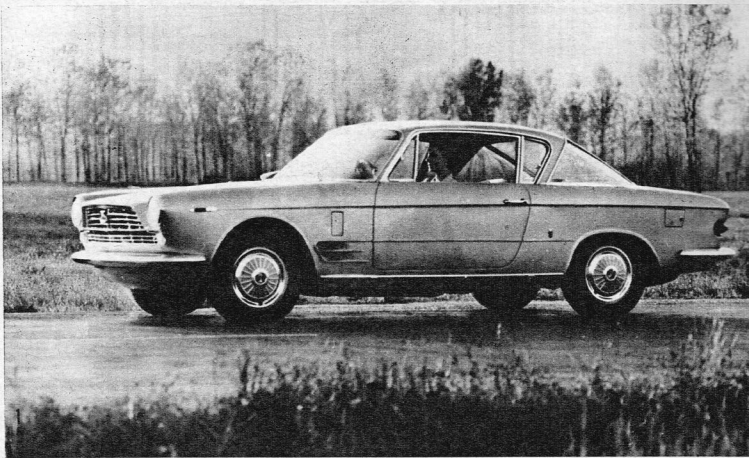
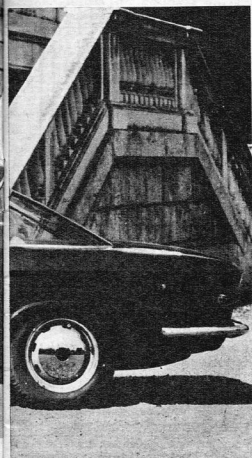
El escudo Fiat, rodeado de la coronita de laureles de los años 20 —cuya reparación había sido una de las numerosas coqueterías de las recientes versiones especiales del Fiat 850—, se aplicará de ahora en adelante en todas las versiones de carácter deportivo del gran constructor turinés. Pero, además de ese maquillaje primaveral, la Fiat se propone realizar mejoras más sustanciales, tanto de orden estético y de comodidad, como de orden técnico.

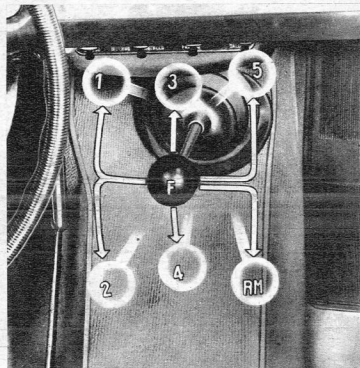
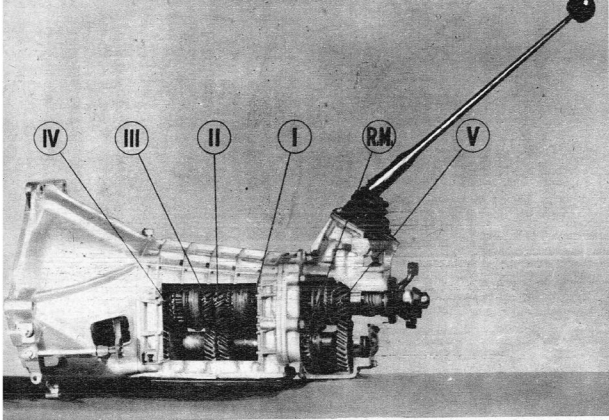
Por ejemplo, la CUPE 2300 S, conservando las formas del modelo anterior, ha realizado sus líneas con una varilla cromada que recorre la parte baja de los costados, a partir de las tomas de aire laterales. Encima de éstas, se ha cortado la carrocería para hacer lugar a dos nuevas tomas de aire que proporcionan aire fresco al interior, de modo que la firma del carrocerio Ghia no se encuentra ya en los guardabarros delanteros sino en los traseros. En el exterior, hay que señalar la aplicación de nuevas manijas en las puertas y nuevas tazas de las ruedas, hechas de acero inoxidable. En el interior, la innovación principal es la de los asientos delanteros, de diseño más envolvente, y la terminación general realizada con un estilo más lujoso. El copiloto dispone ahora de un pa-

samano ubicado sobre el túnel central y, a pedido especial, se colocan también allí los interruptores para el comando eléctrico de los cristales laterales.

Como era de esperar, el CABRIOLE 1500 ha recibido también un motor más potente de 83 HP (SAE), que había hecho ya su aparición en el último Salón de Turín, en la berlina de distancia entre ejes "alargada". Esa racionalización de la producción va también acompañada de la adopción de una nueva caja de velocidades, cuya cárter es idéntico al de la berlina 1500, pero cuyas relaciones, más largas y más cercanas entre sí, se escalan esta vez en cinco marchas hacia adelante, todas sincronizadas (Borg Warner). Como lo indica la tabla que damos a continuación, la cuarta realiza siempre la toma directa, y la quinta está sobremultiplicada, haciendo las veces de una relación de uso corriente, porque para favorecer las aceleraciones en las relaciones intermedias, la transmisión final ha sido reducida de 3,9 a 4,1:1.

El constructor anuncia una velocidad máxima igual a la del modelo anterior (de 160 km/h). En quinta velocidad se puede alcanzar a un régimen de 5.100 rpm, que corresponde, aproximadamente, al de la potencia efectiva máxima disponible. En el interior la cabina ha





En primer término, corte esquemático de la caja de velocidades de los Fiat 1500 y 1600 S, con cinco velocidades sincronizadas y marcha atrás. (Derecha) Ubicación de las distintas marchas en los nuevos modelos Fiat.

CABRIOLET FIAT 1600 S

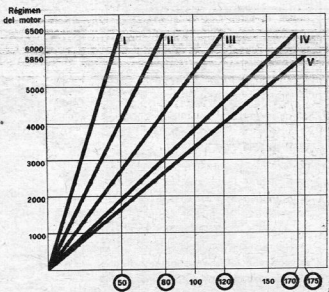


Gráfico régimen-velocidad del Cabriolé Fiat 1600 S.

CABRIOLET FIAT 1500

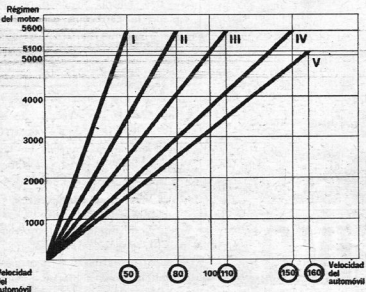


Gráfico régimen-velocidad del Cabriolé Fiat 1500.

El lujoso interior del Fiat 2300 S Coupé ha sido objeto de varias modificaciones, tendientes a aumentar el confort de los pasajeros.



TRES MODELOS

sido retocada en lo que respecta a la disposición de los comandos, y el tablero de instrumentos se ha enriquecido con un pequeño reloj eléctrico. Por razones de comodidad, se ha modificado también la posición del volante, y la columna de dirección está provista ahora de dos juntas cardánicas que han acentuado sensiblemente la inclinación del volante hacia la horizontal.

RELACIONES DE DEMULTIPLICACIÓN DEL CABRIOLÉ 1500 FIAT:

Caja	Nueva versión	Antigua versión
I	3,242:1	3,38:1
II	1,989:1	2,09:1
III	1,410:1	1,38:1
IV	1:1	1:1
V	0,864:1	—
AR	3,34:1	3,38:1
Velocidad a 1.000 rpm:		
en IV	26,5 km/h	27,9 km/h
en V	30,7 km/h	—

Por su parte, el CABRIOLÉ 1600 S con doble árbol de levas en la cabeza, ha heredado las mismas modificaciones que el Cabriolé 1500. Dispone también de una caja de cinco escalonamiento), pero su relación final ha sido acortada de 4,3:1 (14/43) a 4,44:1 (9/40). En Italia, esas modificaciones han producido un aumento de precio que va del 1,7 % (Cabriolé 1600 S) al 4 % aproximadamente (Cabriolé 1500).



Camino a Chile, cerca de Polvaredas, a 3.000 m. de altura.

Usted, su Ford y el camino difícil. Usted —como todos los que viajan en Ford por todas las rutas del país— va tranquilo, sabiendo que la tradicional seguridad Ford funciona en cada elemento de su unidad. Esa seguridad hecha de potencia, fortaleza y precisión. Para Ford, su seguridad está primero.



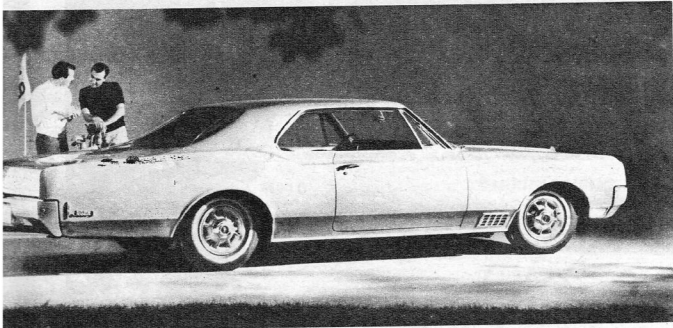
Ford Motor Argentina
SOCIEDAD ANÓNIMA

Más de medio siglo en la Argentina

CENTRO DE CALIDAD PARA PRODUCTOS DE CALIDAD

Miembro de la Asociación de Fábricas de Automotores

32 CREACIONES AMERICANAS



JETSTAR I: es el Oldsmobile deportivo de más bajo precio; los bucket seats y la consola central son equipos de serie.



VISTA-CRUISER, con motor Jetfire V-8, tiene una capacidad de carga de casi 3 metros cúbicos.

LA SERIE Oldsmobile 1965 compuesta por sus "88", el Jetstar I, los Starfires y los "98", viene equipada con el nuevo motor **Super Rocket** de 6.800 centímetros cúbicos de cilindrada, acoplado a una transmisión **Turbo Hydra-Matic**. Unido a ello, las carrocerías de los distintos modelos han sido rediseñadas aumentando su habitabilidad y adoptando las soluciones más modernas del **design industrial**. El nuevo motor **Super Rocket** es de una concepción de avanzada y su potencia, que varía de 310 a 370 HP para los distintos tipos, ha sido aumentada en un 8 por ciento con respecto a los de la serie anterior, mientras que su peso se ha reducido sensiblemente.



ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL SUPER ROCKET

	DYNAMIC 88	DELTA 88	98 SERIES	JETSTAR I	STARFIRE
CILINDRADA	6.800 cc	6.800 cc	6.800 cc	6.800 cc	6.800 cc
DIAMETRO Y CARRERA	105 x 101	105 x 101	105 x 101	105 x 101	105 x 101
CARBURADORES	2	2	4	4	4
POTENCIA (HP)	310	310	360	370	370
RELACION COMPRESION	10,25:1	10,25:1	10,25:1	10,50:1	10,50:1

Opcionalmente, los "88", el Jetstar I y los Starfires pueden ser equipados con una caja de velocidades de cuatro relaciones, todas sincronizadas, con comando manual ubicado en el piso.

Las modificaciones del chasis incluyen la adopción de un nuevo marco para aumentar la rigidez y mejorar la estabilidad, mientras que las suspensiones delantera y trasera fueron reformadas para lograr una mayor suavidad en el andar y una mejor maniobrabilidad.

Incluyendo los modelos de la popular línea Oldsmobile F-85 y las rurales Vista-Cruiser, dicha fábrica ofrece 32 automóviles distintos para este año.



F-85 CUTLASS HOLIDAY COUPÉ, con un motor Cutlass de ocho cilindros en V y cuatro carburadores, desarrolla una potencia de 315 HP.



98 LUXURY SEDAN: es el modelo más elegante de la línea Oldsmobile y, también, el de mayor precio.



DYNAMIC 88 HOLIDAY SEDAN: como todos los modelos de la serie Oldsmobile 1965, éste, también, tiene los vidrios de las ventanillas curvados.



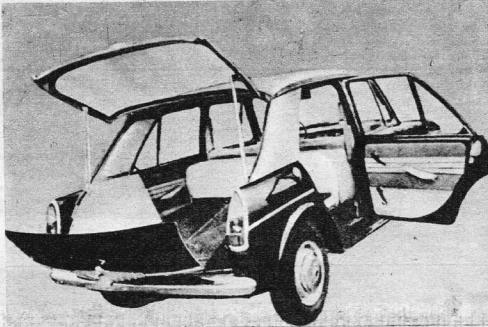
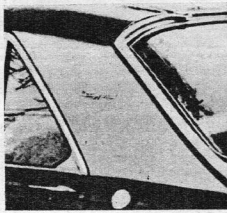
4-4-2: este modelo deportivo lleva este nombre por tener un motor de 400 pulgadas cúbicas, con 4 carburadores y 2 caños de escape.



Levantando la amplia ventanilla posterior y bajando el panel inferior, el BMC "estate car" descubre (después de quitado el asiento posterior) su excepcional capacidad de carga (cerca de 991 dm³).

Exteriormente, el BMC "estate car" se diferencia de la berlina en algunos particulares, entre ellos los montantes posteriores, en aleación ligera, y las manijas.

La conversión de la berlina en auto de usos diversos es sencilla y económica. He aquí cómo se presenta el auto después de la transformación realizada por la Crayford.



EL BMC 1100, TIPO RURAL

LA CRAYFORD Engineering Company realizó una versión rural de los modelos 1100 Austin, MG y Morris, que se vende por los concesionarios de los autos BMC. Al parecer, en Inglaterra, los pedidos de esta versión son tan numerosos, que ha sido necesario revisar los planes de la producción inicial prevista.

Por el módico precio de 79 libras esterlinas, la berlina 1100 se convierte en un modelo como el que ilustramos, con terminación interior especial, paneles posteriores recubiertos de cuero, parrilla delantera modificada con dos barras de acero inoxidable, el vidrio original de la ventanilla posterior encuadrado en un nuevo marco, asientos posteriores volcables y manija del baúl provista de cerradura. La comodidad de los asientos posteriores no se altera por eso.

El propietario puede convertir en 10 segundos la berlina normal de cuatro plazas en una rural, quitando, simplemente, los asientos posteriores. Quedan así 35 pies cúbicos de espacio disponible para la carga, el mayor espacio de que puede disponerse en los

autos ingleses de esas dimensiones. El auto puede ser usado con la cubierta del baúl bajada, y la ventanilla posterior cerrada, o viceversa. La cubierta del baúl se puede regular en cualquier posición, cuando está abierta.

Como hay un vasto espacio, sin alterar la línea del techo o alargar la cola del auto, no se aumentó el peso en la parte posterior y, por eso, no se advierte en la cola una tendencia a desviarse, como ocurre con algunos otros tipos de estate cars. El 1100 se convierte, realmente, en un vehículo para cualquier uso.

La conversión está bien terminada y se han cuidado todos los detalles para que el producto alcance el standard más elevado posible. Los mismos autos se entregan con garantía. La casa Crayford emplea ocho días en realizar el trabajo y, normalmente, hay que esperar unos más para que acepten los encargos.

La misma casa fabricante parece dispuesta a llegar a algún acuerdo para realizar los mismos trabajos en Italia.



Hoy: LA SEÑORA DE KRYSTAL

Es joven y bonita. Casada. Madre de tres pequeños. Le agradan su hogar y las tareas de la casa; pero, más los autos. Su pasión es correr. Lo hace y nos dicen que bien. Le gustan la ruta y la montaña. Si nos lo cuentan, no lo hubiéramos creído.

Era cercana la hora de comer. Estábamos por retirarnos del local de la Asociación Tucumana de Automóviles Standard, cuando escuchamos una voz que decía, con el grácil canto nortño:

—Era una curva de ripio, ¡cómo para recuperarse los dedos!

Nos dimos vuelta y... no lo podíamos creer. Era delgada, de facciones expresivas y ojos claros.

Por supuesto preguntamos. Nos respondieron con tres o cuatro anécdotas de aquellas que despiertan el interés del más aburrido.

Nos lanzamos a la persecución. La señora de Krystal se había dirigido a la Estación Terminal de ómnibus. La rastreamos provistos de armas y bagajes. Se produjo el secuestro.

Luego de llenar muchos ceniceros, aún nos parecía increíble.

El monólogo, más que diálogo, se desarrolló así:

... ¡Pensar que en tanto tiempo no he aprendido nada nuevo! Comencé a correr a mediados de 1962. La culpa la tuvo Reginato. Es un hombre que contagia su entusiasmo, y yo era propensa a la enfermedad.

... ¡Corro porque me gusta!... ¡No!, no he ganado nunca... es decir... una vez. Llegué primera porque se quedaron los demás. ¡Pero que importan los primeros puestos! ¡Nunca pienso en los premios porque

no espero llegar a clasificarme! ¡Pero a veces llego...!

... ¡El que sufre es mi marido, aunque diga que me tiene confianza!

... ¡Más confianza le tuve yo a él cuando me hizo de dirección...

... ¡¿Cómo? ¡No se lo contaron? Fue en la Vuelta del Noreste del año 1964. En la primera etapa, Tucumán-Salta. Veníamos sin ningún problema y bien ubicados cuando de improvisto la montaña se nos cayó encima... Si... me di el "montañazo".

Allí nomás se reventó una cubierta... ¡Qué hermosa cubiertal Nuevecinta. Pero eso no fue nada, también rompimos la dirección...

¡Abandonar yo? ¡Ni pensarlo!... ¡Faltaban 29 km de camino de cornisa... ¡Sabían cómo los hicimos? Mi marido, que me acompaña, se sentó sobre el capot. Enderezaba a puntapiés las ruedas delanteras y yo, dale nomás hasta la próxima curva... así todo el camino. Creí que no llegábamos...

Entramos a parque cerrado justito sobre la hora. En la segunda y tercera etapa me desquité: entramos terceros en ambas... ¡Ustedes creen que soy una mujer muy valiente? Nada de eso. Cuando maneja otro me muero de miedo. Me gusta todo tipo de competencia. He corrido tanto circuito como ruta. El primero es lindo, pero la ruta me gusta más. Corro más tranquila, ¡sabén!, ¡lejos de miradas de parientes y amigos!...

... ¡Claro que soy capaz de largarme a un Gran Premio!... Pero hace falta un poco de ayuda... Para correr en auto hay que disponer de muchos medios o sino... ¡ser careta! Saber pedir.

... ¡Creo que también soy capaz de eso... Aunque las mujeres encuentran poco apo-

yo... La vez pasada fui a la Gomería San Lorenzo; el pobre auto andaba descalzo y había que comprarle zapatos nuevos... ¡Allí encontré ayuda y también algunas bromas!... ¡De las seis cámaras que tenía, ninguna servía para nada!...

... ¡¿Golpes? Ninguno... ¡salvo cuando me compré la montaña!

... En la ciudad ando despacio. Allí no se demuestra lo que se puede hacer, sino en el circuito... Para mí en montaña hay una sola técnica. Entrar despacio y salir fuerte... Claro que algo de mecánica una aprende luego de escuchar tanto... El que prepara el auto es mi marido, con la ayuda de Andrés Reginato... Ellos creen que saben, pero luego de la última preparación... ¡Así fue el tamaño del tarro de tornillos que sobran!

Si, me critican. Algunos abiertamente. Tratado de no hacerles caso ni a unos ni a otros.

Luego de estos años pasados, cuando en la última carrera tuve que desistir de participar por un problema familiar, descubrí que los que más me quieren, me comprenden... Ni qué hablar de mí, esposo, que me acompaña.

¡Mi hijo mayor protestó a grito pelado:

—¿Y ahora qué hago? ¡Me han dejado con la oreja lista para escuchar!...

¡Mi padre se puso serio y dijo:

—¡Con toda la ilusión que me había hecho! Avanzada la noche, nos despedimos. Las fórmulas de rigor nos parecieron fuera de lugar.

—¡Hasta el Gran Premio!

—¡Hasta el Gran Premio!

Y nos fuimos. Nos fuimos deseando que en este Gran Premio sea verdad.

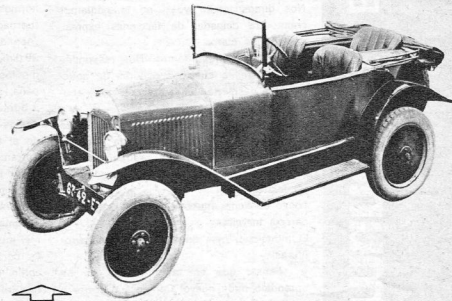
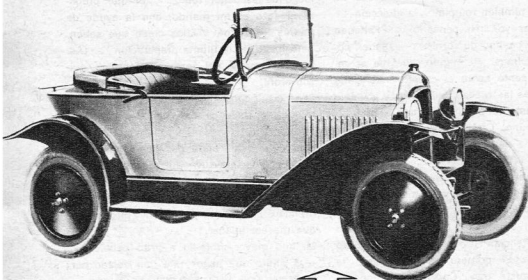
En la galera de André Citroën

UN CANARIO SE TRANSFORMÓ EN UN PATITO FEO

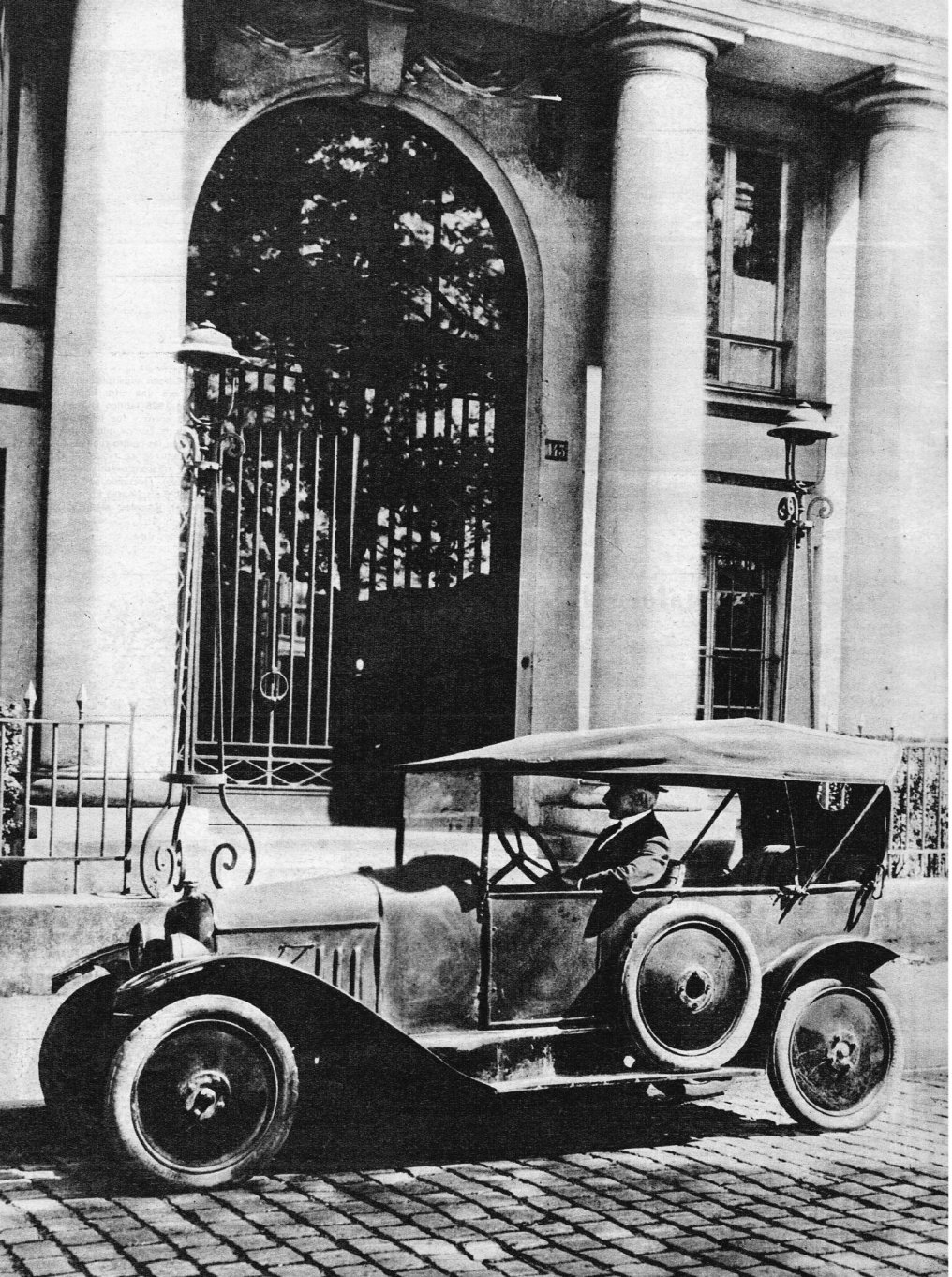
André Citroën había nacido en París el 5 de febrero de 1878 • Hijo de un acaudalado joyero, se licenció en la Escuela de Altos Estudios Técnicos y tuvo el primer contacto con la industria del automóvil cuando, en 1908, colaboró en la organización del ciclo productivo de la firma Mors • Un año más tarde, fabricaba Mors 1.200 vehículos al año, en lugar de 125 como hasta entonces había producido • En 1913, fundó Citroën una fábrica de engranajes • En un principio desempeñó los cargos de director, administrador, recadero y técnico: disponía de ocho obreros y de dos dibujantes • Construyó, después, una clase especial de engranaje, el llamado "engranaje angular", que proporcionaba una extraordinaria suavidad y carencia de ruidos a las ruedas dentadas • Este sistema le proporcionó los medios para desarrollar, durante la primera guerra mundial, su fábrica y para construir en el Quai de Javel, en París, una nueva fábrica que ocupaba las 12 hectáreas de un antiguo terreno dedicado a jardín obrero • Murió en 1934, en misteriosas circunstancias.

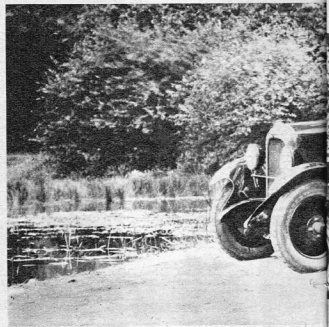
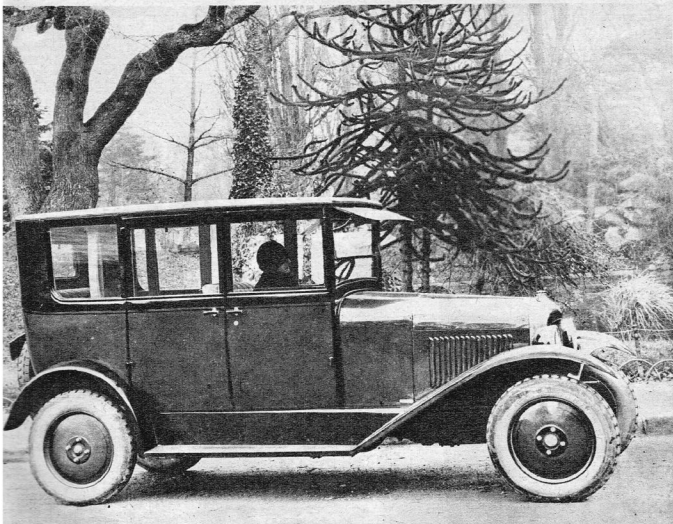
por DIEGO BARACCHINI

EL PRIMER automóvil Citroën cruzó las puertas de la fábrica de Quai de Javel el 4 de junio de 1919: fue el **Torpedo A-10 CV**. Su precio de 7.500 francos (la cuarta parte del que, en 1914, se pagaba por un tipo parecido), lo consagró como "el primer coche popular". Fue también el primer automóvil fabricado en gran serie. En aquel mismo año contaba Louis Renault con 42 años y era el jefe de un gigantesco complejo industrial que había absorbido los últimos metros cuadrados de la antigua ciudad jardín de Billancourt. Sin embargo, en André Citroën le había surgido un peligroso competidor.



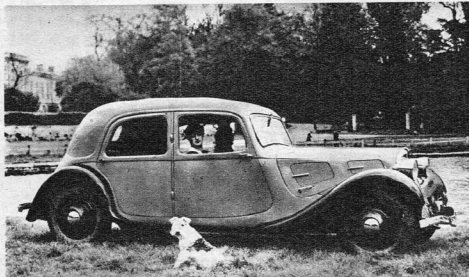
EN 1922 presentó Citroën un biplaza de color amarillo canario: el **5 CV**, izquierdo, que sería seguido al año siguiente de su versión de tres plazas, el **Trofie**, derecha. El industrial parisino, en ese entonces, no confiaba mucho en los éxitos deportivos o en las victorias conseguidas en las carreras. Para atraer la atención del público, fabricó, especialmente, cinco auto-orugas y emprendió con ellos, el 16 de diciembre de 1922, la primera travesía del Sahara, que tuvo feliz término el 7 de enero de 1923. Esta hazaña dio más fama a su nombre, cuanto menos en Francia, que los automóviles de color amarillo canario. Sin embargo, estos vehículos fueron los coches populares de los años veinte, imitados en muchos países. La producción anual alcanzaba a las 10.000 unidades.





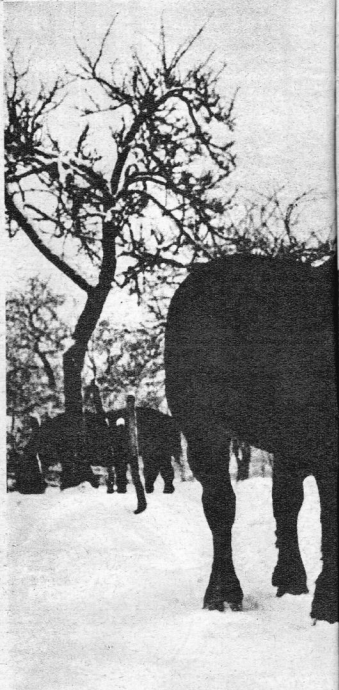
EN 1924, la fábrica Citroën construía, diariamente, 250 unidades, que era una cifra impresionante en aquella época. En 1925 fabricó la primera carrocería completa de acero y fue la primera empresa de automóviles de Europa que equipó a sus vehículos con frenos en las cuatro ruedas. Así salió el B-12 de 9 CV. También se realizó el Cruceiro Negro, primer enlace transcontinental africano (Colomb-Béchar-Tananarive), efectuado por ocho automóviles Citroën. En 1926 disponía la firma de filiales en Slough (Inglaterra), Bruselas, Milán y Colonia.

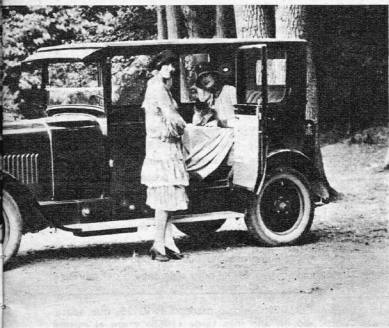
En la galera de André Citroën



EN 1934 la Citroën experimentó un crac financiero, a raíz del cual, el 28 de febrero, se declara en suspensión de pagos. Sin embargo, el 3 de marzo estuvo listo el primer tracción delantera, coche que se construiría durante más de 23 años. Este modelo revolucionó el mundo del automóvil por la audacia de sus concepciones: carrocería monocoque, autoportante; suspensión con barras de torsión; ruedas delanteras independientes; motor de 7, y después de 11 CV, con camisas de cilindros móviles, y bien pronto, dirección a cremallera. Los gastos de fabricación eran, sin embargo, más elevados que los ingresos. Así, cayó la fábrica Citroën en otras manos: la mayoría de las acciones las adquirió la familia Michelin, a quien se deben los primeros neumáticos para automóviles. André Citroën murió en 1934, en misteriosas circunstancias. Cabe, dentro de lo verosímil, la posibilidad de un suicidio.

EN LA Exposición del Automóvil de París, del año 1948, la firma Citroën asombró a todos con un modelo que los caricaturistas del mundo entero acogieron con alborozo. Se lo llamó el patito feo o el automóvil más feo del mundo. El 2 CV contó en un principio con un motor Boxer de dos cilindros, refrigerado por agua y con una cilindrada de 375 centímetros cúbicos. "Fabricadme un automóvil en el que pueda enviarse un cesto lleno de huevos sin que ninguno de éstos se rompa", había ordenado el director general de la Citroën, M. Boulanger. Y los dóciles obreros de la empresa, inspirados en un proyecto de 1936, crearon el 2 CV, con una suspensión basculante dotada de suavidad extraordinaria y equipado con amortiguadores especiales. El patito feo se deslizaba así con la elasticidad de un automóvil grande de lujo.





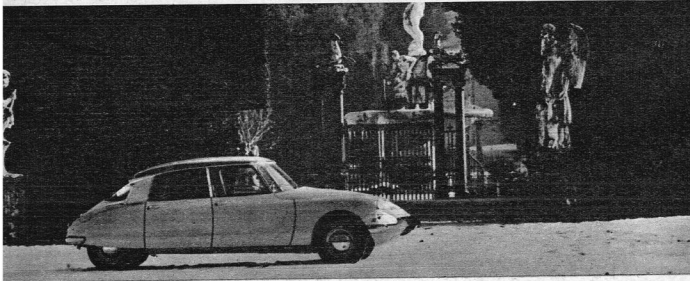
DE 1926 es el modelo B-14, con servofreno en las cuatro ruedas, innovación sensacional para un coche de esta categoría. Además, comienza a fabricar el primer vehículo utilitario Citroën: el B-15, con cabina de conducción interior. En 1927, la empresa cuenta con 31.000 obreros y el balance de fin de año arroja la cifra de 102.000 automóviles fabricados. El C-4, de 10 CV, es de 1928. De este mismo año es, también, el C-6, de 14 CV, primer coche Citroën equipado con un motor de 6 cilindros, culatas especiales, elevando la tasa de compresión a seis, y permitiendo un rendimiento de motor muy elevado para la época.



EN 1930 se organiza el primer enlace automovilístico trasatlántico, llamado el **Cruceiro Amarillo**, realizado por diez auto-orugas, desde abril de 1931 a mayo de 1932. En este último año, la Citroën lanza al mercado el B-A Rosalia y el 15-6 cilindros. Durante años, el petit André, como lo llamaba su madre, con la obstinación de un poseído, venía trabajando en los proyectos de un vehículo que dispusiera de una carrocería ligera, enteramente metálica y que fuera equipado con tracción delantera.



En la galera de André Citroën



EL 2 CV alcanzó tal éxito de ventas que fue necesario levantar en Levallois, en las cercanías de París, una fábrica de montaje exclusiva para este vehículo. En el mes de abril de 1955 concertó la Citroën un convenio con la fábrica de automóviles más antigua de Francia, la Panhard, de Ivry. A partir de entonces se montaron en este lugar las Citroñettes, que es el nombre con que los italianos han bautizado al 2 CV. En la Exposición del Automóvil, celebrada en París en ese año, presentó, de nuevo, Citroën, un vehículo revolucionario: el DS 19. Se trataba del primer coche europeo con suspensión aéreo-hidráulica, que disponía; además, de un motor de 75 CV, tracción delantera y de otras numerosas novedades. Todo ello le valió el calificativo de "el auto más seguro del mundo".

EL MISMO elogio mereció el ID 19, que apareció un año más tarde (1956) y era el mismo modelo DS 19, pero algo simplificado. En este año, también, un DS 19 de los primeros quinientos salidos en cadena, consigue la victoria en su clase del Rally de Montecarlo. La producción anual sobrepasa entonces los 200.000 vehículos. En 1958 se concreta la instalación de una cadena de fabricación en Vigo (España) y en Pnom-Penh (Camboya), y al año siguiente, una cadena de montaje en Johannesburgo (Unión Sudafricana) y en Arica (Chile). En 1960 la producción supera los 300.000 automóviles anuales. Comienza una cadena de fabricación en Argentina (Buenos Aires) y en Yugoslavia (Koper). En Gran Bretaña se inicia sobre un terreno de 200 hectáreas, aproximadamente, la construcción de un importante complejo industrial: Citroën de Rennes la Janais.

EN 1961 apareció un nuevo modelo de Citroën, el AMI 6, que intenta suplir, paulatinamente, al 2 CV. En este mismo año, el DS 19 de Bianchi-Harris queda primero en la clasificación general del Marathon Lieja-Sofía-Lieja (8 coches llegaron a la meta de los 85 que salieron). Trautmann-Ogler, con un DS 19 gana la Vuelta de Córcega. Por segundo año consecutivo, Claudine Bouchet triunfa en el Campeonato de Francia, con su ID 19. Después de haber ganado los principales rallies europeos (el Critérium de la Nieve, y del Hielo, la Copa de los Alpes, el Rally de los Mil Lagos, etc.) Citroën confirma su victoria de 1961 en el Marathon Lieja-Sofía-Lieja, consiguiendo, al año siguiente, la Copa de los Constructores, el Trofeo de las Naciones y la Copa de las Damas. Por tercera vez consecutiva, Bouchet consigue el Campeonato de Francia.

EN 1963 comienza la instalación de las cadenas de montaje de Australia, Madagascar, Filipinas y Portugal. La producción anual sobrepasa los 437.000 vehículos. Citroën domina en todos los rallies y gana la Copa de los Constructores en el Rally de Montecarlo de 1963 (cinco DS 19 entre los diez primeros) y en el Marathon de la Carretera (cuatro DS 19 entre los diez primeros). Claudine Bouchet, por cuarta vez, gana con un DS 19, el Campeonato de Francia. Citroën triunfa en las carreras del Norte, Charbonnières-Stuttgart, Critérium International Alpiño, Rallies de la Nieve de Finlandia, de Invierno de Noruega, de Lorraine, del Mont-Blanc, Vuelta de Córcega, etc. En el Safari de África Oriental 1965, de los 85 automóviles que largan, sólo llegan 17, de los cuales 5 son Citroën. De esta forma, sigue la vida de un hombre que, aunque murió en 1934, rueda aún sobre todos los caminos del mundo con su galera de mago, de que, un día de 1919, hizo salir hacia el verdor de las avenidas parisinas, un canario rugiente.

Una extraña "colaboración"

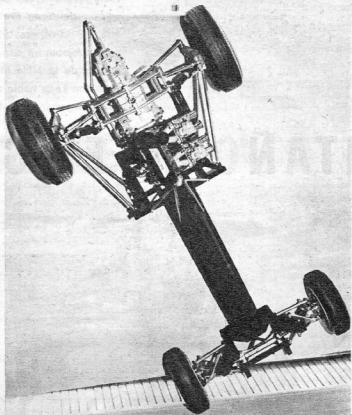
DECIDIDAMENTE, el artesano modenés Alejandro De Tomaso es una de las figuras más relevantes en el campo del diseño de máquinas deportivas. No es ningún secreto que su berlineta Vallenga es una creación excepcional; pero lo que ignorábamos hasta el presente es que también en el plano comercial está destinada a triunfar. En efecto, el De Tomaso Vallenga se ganó el favor del grueso del público el año pasado, cuando su original infraestructura (chasis con elemento tubular central en chapa estampada, en el que se ha fijado un motor Cortina con una potencia de 105 HP en la parte trasera) hizo su reaparición en el Salón de Turín bajo la forma de una atractiva berlineta diseñada y rea-

lizada por el carrocerero Savigliano. Por su línea notablemente bien balanceada y por sus características técnicas de vanguardia, el modelo llamó la atención de los entendidos a punto tal que Fissore decidió encargar la producción en una serie limitada. Hasta el presente una decena de vehículos ya han sido completados y otros cinco se encuentran actualmente en construcción en Savigliano. Para sorpresa nuestra —y suponemos que la de Fissore debe ser mayor aún— nos acabamos de enterar que la berlineta De Tomaso Vallenga entrará en producción en los establecimientos de Ghia. En su plan de "colaboración", hasta ahora inédito en los anales de la "alta costura" italiana, el carrocerero

turinés prevé la fabricación de un número considerable de unidades, lo que significará un evento de importancia para la "familia Vallenga". Lo más interesante de la historia, pero sin duda lo menos gracioso para Fissore, es que la versión turinesa del De Tomaso Vallenga llevará el sello Ghia sin haberse modificado en absoluto la línea del modelo. En Turín se limitan a contestar desvalientemente que "es una cuestión de detalles que aún no se ha tenido en cuenta..."

En síntesis, el Vallenga será producido en gran serie. Su precio no se ha dado a conocer, pero la versión original realizada por Fissore sigue figurando en los catálogos con un precio de tres millones y medio de liras.

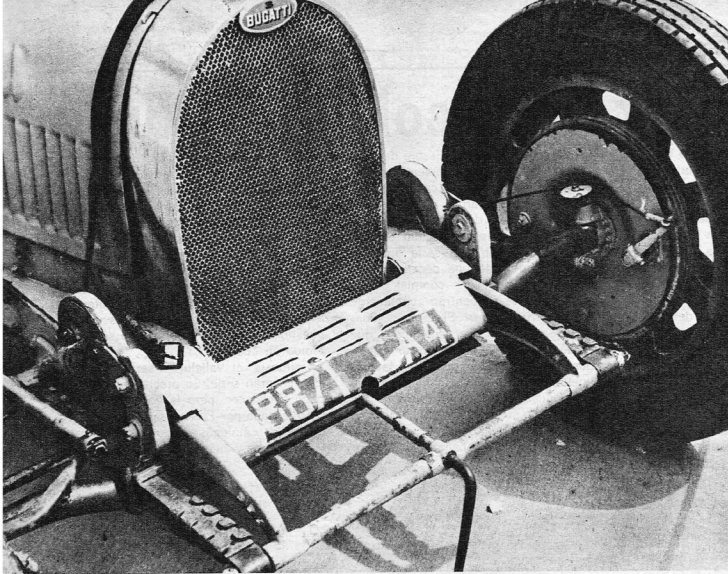
Por
ETIENNE
CORNIL



Este es el famoso chasis del De Tomaso Vallenga, que fue expuesto en el Museo de Arte Moderno de Turín.

La característica y estilizada línea de Fissore llevará ahora el sello Ghia, pese a que no ha sido modificada.





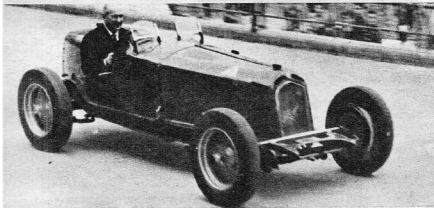
Un tocante y espectacular desfile se realizó antes de la largada del Gran Premio de Mónaco de este año. Gracias a una feliz iniciativa de Louis Chiron, animador de todas las actividades automovilísticas del Principado, la entrada de los bólidos de Fórmula 1 a la pista fue precedida por un desfile de autos de carrera antiguos, conducidos por los pilotos más famosos del período anterior a la segunda guerra mundial.

Encabezaba la marcha de las nueve "vedettes" Louis Chiron, al volante de una Bugatti GP 2.3 litros con compresor, con la que ganó en Mónaco en 1931 y con la que Williams se había adjudicado, dos años antes, el primer "Gran Premio en la ciudad". Detrás de la Bugatti apareció una "vedette" no menos famosa: el Alfa Romeo 2.3 litros, también con ocho cilindros alimentados por un compresor, cuyos días de gloria los vivió junto a Tazio Nuvolari, que ganó con él la cuarta edición del Gran Premio de Mónaco. El Alfa 2.3 litros era conducido por Brivio, que la pilotó en sus dos triunfos consecutivos de la Mille Miglia. Por su parte, Hermann Lang había retomado su puesto en el impresionante Mercedes 5,6 litros

ESTRELLAS DE ANTAÑO EN EL GRAN

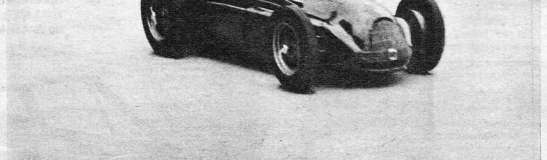
El cinco veces campeón mundial, Juan Manuel Fangio, en la Alfetta 159 con la que se adjudicó el título por primera vez.

Brivio, al volante del Alfa Romeo de 2,65 litros, con el que ganó las Mille Miglia en dos oportunidades.



El precursor del actual estilo Ferrari, 2,7 litros, fue conducido por Piero Taruffi, en ocasión del desfile que precedió al GP de Mónaco.

Un monstruo de la "prehistoria del automóvil": Mercedes 5,6 litros, pilotado por Hermann Lang.



con ocho cilindros sobrealimentados, el más potente monoplaza de competición construido por Mercedes (600 HP), cuya fama se extendió desde los últimos años de la preguerra hasta los comienzos del reinado de la fórmula de 750 kg.

Aunque se trata de modelos más recientes, una revisión de los aparecidos una vez finalizadas las hostilidades dio oportunidad al público de recordar ciertos monoplazas legendarios. Alfa Romeo presentó su famosa "Alfetta" 159, con motor de ocho cilindros en línea, de 1,5 litros, que se prestaba a la alimentación con compresor (doble Roots). La "Alfetta" 159 desarrollaba 430 HP y fue Juan Manuel Fangio en persona quien la condujo en Mónaco, rememorando los tiempos en que fuera consagrado por primera vez campeón mundial de conductores.

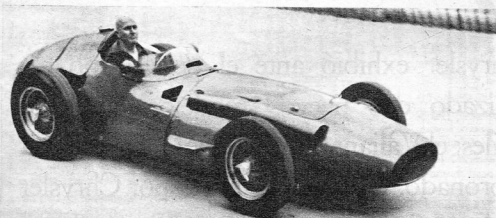
Junto a un Simca Gordini de 2 litros, pilotado por Manzoni, pudimos ver una "barchetta" Ferrari de 2,7 litros, cuya estructura general es considerada el exponente clásico de una técnica que se ha mantenido, durante muchos años, en los modelos de dicha marca: motor V 12 supercuadrado, caja de 5 velocidades, puente rígido suspendido por dos resor-

tes semielípticos y resortes a láminas transversales adelante. El coche fue exhibido por Piero Taruffi, aunque fue en manos del conde Vittorio Marzotto que ganó el Gran Premio de Mónaco en 1952. Para finalizar, el desfile nos reservaba aún la oportunidad de observar el violento contraste de las máquinas de competición de los últimos años: Nino Farina, por una parte, y Stirling Moss, por otra, aparecieron en la pista mostrando el abismo técnico que separaba la masiva Maserati 250 F del liviano Lotus 18. Con su motor delantero (6 cilindros en línea, de 2,5 litros), su gran chasis tubular, su robusto puente de Dion y su voluminoso tanque de combustible en popa, la Maserati 250 F fue el último representante de una escuela superada. Por su parte, el Lotus 18 anunciaba la nueva ola: motor trasero, chasis tubular liviano y suspensiones modernas, con brazos triangulares de grandes dimensiones. Montado sobre neumáticos Dunlop Racing R 6, que no existían aún en su tiempo, el Lotus 18 cerró el desfile como exponente de una revolución que había de llegar a todos los constructores de monoplazas F-1.

ETIENNE CORNIL

PREMIO DE MÓNACO

Último representante de un estilo constructivo superado, la enorme Maserati 250 F, pilotada por Nino Farina, contrasta con los livianos monoplazas actuales.



El "campeón sin corona", Stirling Moss, presentó el ágil Lotus 18, que marcó el comienzo de la ofensiva de los constructores británicos de autos de fórmula.

Autorretrato de ENZO FERRARI

¿Por qué ha elegido esta actividad? ¿Por qué la lleva adelante si le cuesta tan cara? ¿Qué piensa de las víctimas que se producen continuamente en las carreras? ¿Por qué no asiste a ellas? ¿Se cree con derecho al reconocimiento de los demás? En las respuestas a estas preguntas se encierra la gran personalidad de un hombre, cuyo perfil se acuña en las más valiosas monedas del automovilismo deportivo.



"HE ELEGIDO el automovilismo deportivo nada más que por ambición personal. Cada vez que uno de mis autos vence me siento satisfecho y orgulloso y, por tanto, no me creo con derecho a pedir el reconocimiento de los demás. Yo, en cambio, reconozco la gran ayuda que me prestó, y me presta, la Fiat (ver AUTOMUNDO N° 9, pág. 24), la que me ha servido de sostén inestimable y la que trataré de pagar por todos los medios posibles.

"Si bien es cierto que el seguir corriendo me insume centenares de millones el año, también está probado, a través de todos los tiempos, que las victorias deportivas dan, a la producción de serie, el prestigio y la contrapartida comercial que, de otro modo, no tendría.

"He visto caer a algunos de

mis pilotos. Pero el deporte es progreso, y el progreso exige siempre víctimas. Por cada uno que muere en el deporte, se salvan muchas vidas de automovilistas, gracias a las mejoras de seguridad, estabilidad y frenado que garantizan la audacia de aquellos jóvenes.

"No, no voy a las carreras, no me gusta ir a las carreras. No voy porque no me gusta ver sufrir mis autos. Son el fruto de mi trabajo, del de mis ingenieros, del de mis operarios y colaboradores. En las competencias, uno puede perder por inferioridad técnica, por rendimiento reducido y hasta por averías. Pero, de cualquier modo, a los coches se los somete a una verdadera tortura, y para los que los han ideado, proyectado y construido pieza por pieza, aquello constituye un gran sufrimiento. ... No me gusta sufrir."

PRESENTACIONES
VALIANT:

"GRAN TURISMO"



La Chrysler exhibió ante el periodismo especializado dos nuevos modelos de automóviles: el Valiant Gran Turismo y el Valiant Coronado, fabricados ambos por Chrysler Argentina S. A. y Fevre & Basset Ltda. S. A. en su complejo automotriz de San Justo, en la provincia de Buenos Aires • Características técnicas de los dos modelos • Un cronista de AUTOMUNDO relata sus impresiones de manejo.

Y "CORONADO"



Entre los fabricantes de automóviles de lujo de nuestro país se ha establecido una competencia sin cuartel en los últimos meses. Chrysler Argentina y Fevre y Basset, firmas que, como es sabido, producen el Valiant, no habían anunciado aún sus modelos 1965, pero recientemente se reveló la incógnita. En las instalaciones del Golf Club de Palermo fueron presentados a la prensa el Valiant Coronado y el Valiant Gran Turismo. Se trata de dos modelos basados en la mecánica del conocido Valiant III, con características de automóvil de lujo el primero, y de modelo deportivo el segundo.

El Coronado, que sólo se entrega en color negro y con tapizado de cuero gris, reúne todos los detalles de confort que son usuales en los modelos de esta categoría,

tales como levantavidrios eléctrico y cristales polarizados.

El Gran Turismo, por su parte, ha sufrido algunas modificaciones mecánicas con respecto al Valiant III. La adopción de dos carburadores y de un árbol de levas de mayor cruce y alzada, aumentó su potencia a 180 HP a un régimen de 4.800 rpm. Para facilitar la conducción deportiva, la palanca de cambios ha sido ubicada en el piso, entre los dos asientos delanteros, y en una consola existente en el mismo lugar se colocó un cuentarrevoluciones, instrumento muy útil en un auto de elevadas performances como es este. La gama de tonalidades en que fue presentado es

más extensa que en el caso del Coronado, y com-

prende los siguientes colores: blanco, beige, rojo, gris.

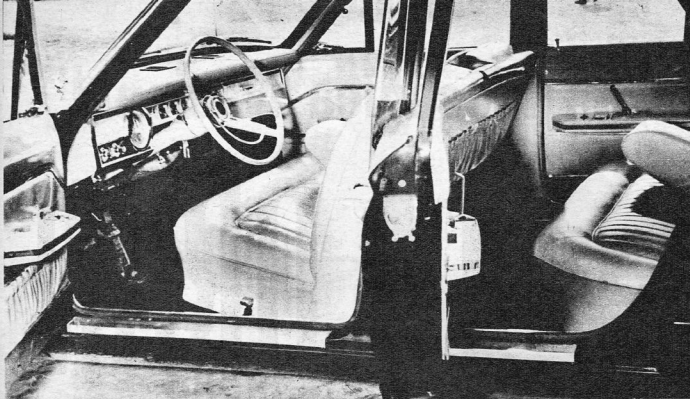
Un detalle que permitirá distinguir fácilmente a estos nuevos modelos es la parte anterior de su techo, que en el Coronado es plateada y en el Gran Turismo se halla recubierta por una tela vinílica.

En síntesis, dos serios competidores acaban de presentarse en el mercado de los coches de lujo de producción nacional.

CORONADO



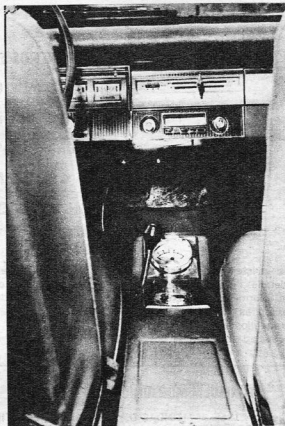
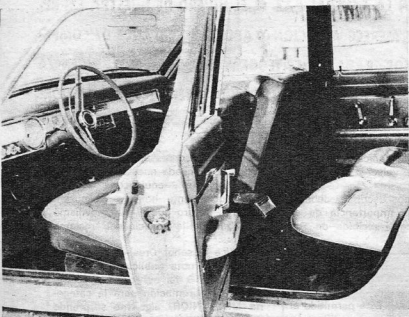
CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS	GRAN TURISMO	CORONADO
ALTURA MÁXIMA	1.372 mm	1.372 mm
ANCHO MÁXIMO	1.773 mm	1.773 mm
LARGO MÁXIMO	4.976 mm	4.976 mm
DISTANCIA ENTRE EJES	2.820 mm	2.820 mm
TROCHA DELANTERA	1.420 mm	1.420 mm
TROCHA TRASERA	1.412 mm	1.412 mm
PESO (VACÍO)	1.325 kg	1.325 kg
MOTOR	Chrysler "Slant-Six" inclinado a 30° (6 cilindros). Potencia: 180 HP a 4.800 rpm. Cilindrada: 3.687 l. Diámetro y carrera: 8,64 x 10,477 cm. Par-motor: 30,426 kgm a 2.400 rpm. Relación de compresión: 8,2:1. Dos carburadores de tiro descendente.	Chrysler "Slant-Six" inclinado a 30° (6 cilindros). Potencia: 137 HP a 4.000 rpm. Cilindrada: 3.687 l. Diámetro y carrera: 8,64 x 10,477 cm. Par-motor: 28,49 kgm a 2.400 rpm. Relación de compresión: 7,3:1. Carburador de tiro descendente.
CAJA DE CAMBIOS	Tres velocidades de avance y una de retroceso. Palanca montada en el piso. Relaciones: 1°, 3,02:1; 2°, 1,76:1; 3°, 1,11. Marcha atrás: 3,95:1. (Segunda y tercera sincronizadas.)	Tres velocidades de avance y una de retroceso. Palanca instalada bajo el volante. Relaciones: 1°, 3,02:1; 2°, 1,76:1; 3°, 1,11. Marcha atrás: 3,95:1. (Segunda y tercera sincronizadas.)
SISTEMA ELÉCTRICO	Batería de 12 volts/48/amp/H. Alternador: 12 volts/40 amp/H. Avance centrífugo: 15° a 2.800 rpm.	Batería de 12 volts/59/amp/H. Alternador: 12 volts/40 amp/H. Avance centrífugo: 15° a 2.800 rpm.
EJE TRASERO	Hipoidal tipo Dana 44 relación 3.31:1. Propulsión Hotchkiss.	Hipoidal tipo Dana 44 relación 3.07:1. Propulsión Hotchkiss.
FRENOS	Hidráulicos autoenergizantes de 25,4 cm (10") diámetro. Servo-freno como equipo de norma.	Hidráulicos autoenergizantes de 25,4 cm, (10") de diámetro. Servo-freno como equipo de norma.
SUSPENSIÓN	Delantera: a barras de torsión y articulaciones esféricas. Trasera: elásticos de hojas asimétricas de 63,5 mm de ancho. Amortiguadores tubulares reforzados.	Delantera: a barras de torsión y articulaciones esféricas. Trasera: elásticos de hojas asimétricas de 63,5 mm de ancho. Amortiguadores tubulares reforzados.
RUEDAS	Cinco de 14" x 5" con llantas de seguridad.	Cinco de 14" x 5" con llantas de seguridad.
NEUMÁTICOS	Cinco cubiertas con cámara medida 6,95 x 14 de bajo perfil. Banda blanca.	Cinco cubiertas con cámara medida 6,95 x 14 de bajo perfil. Banda blanca.
CAPACIDADES	Depósito de combustible: 68 litros Sistema de enfriamiento: 12,7 litros Carter del motor: 3,8 litros.	
DETALLES EXTERIORES	Parte delantera del techo recubierta con tela vinílica. Placas con nombre "GT" en paneles de costado de la carrocería. Tratamiento especial de molduras adaptado a las características del modelo. Pintura: laca acrílica: blanco, beige, rojo y gris. Cubreruedas especiales.	Parte delantera del techo pintada en color plateado metálico. Parte trasera del techo recubierta con tela vinílica. Placa distintiva en paneles de costado de la carrocería. Molduras especiales marcando el tratamiento del techo. Pintura: esmalte acrílico: negro solamente. Cubreruedas especiales.
DETALLES INTERIORES	Asientos delanteros y traseros del tipo butaca individual, con un apoyabrazos rebatible entre los dos asientos posteriores. Boilillos en los respaldos de las butacas delanteras. Tapizado rojo de tela y vinilo. Cinturones de seguridad en las cuatro butacas. Una consola entre los dos asientos delanteros, con tacómetro, compartimiento guantera y dos ceniceros. Guantera en el tablero, encendedor de cigarrillos, aparato de radio con botonera, sistema completo de calefacción, aislación térmica y sonora.	Tapizado en cuero legítimo de color gris, con apoyabrazos centrales rebatibles en los asientos delanteros y traseros. Boilillos de cuero en el respaldo del asiento delantero y en los paneles de las puertas. Levantacristales automáticos en las 4 puertas, operados eléctricamente. Cristales polarizados inastillables para protección contra el calor y los rayos solares. Aparato de radio, calefacción, aislación térmica y sonora. Guantera en el tablero. Luces en el panel de instrumentos, en el baúl y en la guantera.



El interior del Valiant Coronado está totalmente tapizado en cuero gris. A los apoyabrazos centrales rebatibles de ambos asientos se suman otros de un nuevo diseño, ubicados en las puertas, sobre los que se encuentran el cenicero y el botón que acciona el levantavidrios.

El Coronado mantiene fielmente las líneas del Valiant III, pero su techo es cubierto con una tela vinílica en la parte posterior y pintado de color plateado en la parte delantera.

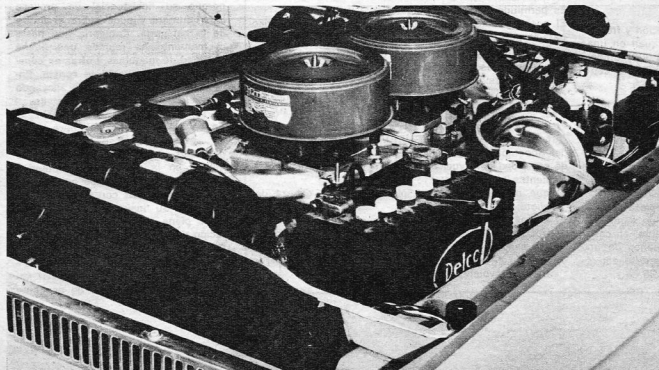
GRAN TURISMO



En el Valiant Gran Turismo se adoptaron asientos tipo butaca tanto adelante como atrás. El tapizado es de tela vinílica color rojo y viene equipado con cinturones de seguridad en los cuatro asientos.

He aquí un aspecto parcial del moderno interior del Valiant Gran Turismo. La caja de velocidades es de accionamiento manual, mediante una palanca ubicada en el piso; además, entre los dos asientos delanteros se observa una consola con un cuentarrevoluciones.

Vista del motor del Valiant Gran Turismo, que ha sido dotado de dos carburadores de tiro descendente. Desarrolla una potencia de 180 HP a 4.800 rpm. El servo-freno es equipo de norma en este nuevo modelo.



NUESTRA IMPRESIÓN DE MANEJO

Accediendo a la invitación de Chrysler Argentina, por cierto de muy buena gana, nos ubicamos al volante del nuevo Valiant GT. Nos hubiera gustado mucho carecer de inhibiciones. Nos salíamos de la vaina por saber si lo de GT es en serio o no. Pero la presencia de señores muy amables que nos observaban con ojo inquisidor, dè-rivó nuestro manejo hacia el campo de la suavidad. Tendremos que esperar, nosotros y ustedes; pronto llegará el Road Test del Valiant GT y entonces prometemos ponerlos a tono.

Las vueltas de ensayo, realizadas en dos automóviles distintos, acusaron una impresión alentadora. La posición de manejo es buena y descansada. La mano derecha cae naturalmente sobre la palanca de cambios, de 3 marchas adelante, que se encuentra ubicada a la izquierda de una consola central, en cuyo extremo se destaca el tacómetro. El embrague es de accionar suave y progresivo. Al aplicar potencia se escuchó un "OH!" de admiración proveniente del ocasional pasajero. Cuando el cuentarrevoluciones llegó a 3.000 rpm el señor del ojo inquisidor se mostró incómodo. Al GT recién le llegaba la alegría. En este "aperitivo", que nos dejó con mucho apetito, logramos destacar "mejor frenaje", proveniente de un servo de acción gradual, mejor suspensión que la del modelo anterior; HP, muchos HP y, sobre todo, ductilidad del motor a bajo número de rpm. Tengan paciencia, esperen algunas semanas; entre ustedes, nosotros y el Valiant GT habrá comunicación.

Por cierto que también probamos el Coronado. Aparece un estado de "civilización" a tono con la evolución de las exigencias del sector selecto del mercado argentino. La terminación interior está a la altura de lo mejor que hemos podido apreciar en autos de similar categoría.

El conductor nos dotó de la momentánea sensación de estar ubicados en aquel nivel económico. Resulta agradable: la sensación y el auto. La diferencia de potencia está allí no más, bien visible Pero no se extraña. La personalidad que emana del Coronado no requiere esas sutilezas. Cuando vamos sentimos la tentación de ordenarle a un señor que estaba de uniforme:

"Federico... ¡a casa!"

"Nueva Ola en Mecánica Nacional"

LA GRAN



TULIO CRESPI NOS ESCRIBE. POR SUPUESTO, LE CONTESTAMOS • EQUIPARANDO REGLAMENTOS • CREEMOS EN LA UNIÓN DE LOS ESFUERZOS • EL PAÍS NO TERMINA EN LA GENERAL PAZ • EL VIVERO DE NUESTRA EXPERIACIÓN "MONOPLAZA" MERECE ATENCIÓN Y APOYO • BALANCE DE COMPETENCIAS • BUSCAMOS, PARA LA CATEGORÍA QUE QUEREMOS, VIGENCIA NACIONAL • SI ENCONTRAMOS LA SIMILITUD INTERNACIONAL, MEJOR.

"Nueva Ola en Mecánica Nacional" levantó, por cierto, LA GRAN OLA. Nuestra redacción es, diariamente, escenario de la invasión de la correspondencia con que nos abrumaron los lectores de AUTOMUNDO. El teléfono

suena insistentemente; se nos solicitan detalles, precios, direcciones; nos llegan informes de otros esfuerzos, en otros lugares del país; clubes del interior (aqueellos que fueron pilares de la actividad "pistera") nos visitan:

nos hablan de Mecánica Nacional, de la posibilidad de volver a ser... de Nueva Ola...

Entre quienes nos escriben, debemos destacar, por la importancia de sus conceptos, la carta recibida de Tulio

Crespi. En la contestación de la misma estará condensada nuestra posición al respecto, que —equivocada o no— es esencialmente honesta en el enfoque de futuro que el automovilismo argentino de la especialidad reclama a gritos.

Nos dice el señor Crespi: "Si bien la nota publicada en AUTOMUNDO N° 9 ha servido de esclarecimiento y promoción para la categoría MINIJUNIOR, algo me sorprende de todo ello. Insiste usted en que deben construirse los coches con una distancia entre ejes de 2.000 mm, para permitir, de esa forma, ubicar motores de 850 cc, con lo que la categoría pasaría a ser Fórmula 2. ¿Por qué esa INSISTENCIA?"

Me extraña que trate de 'destruir' algo que ya está en marcha y con ímpetu. Algo positivamente nuestro y hecho SIN APOYO. Y digo 'destruir' porque su "insistencia" ya provoca incertidumbre y duda sobre el futuro de la categoría. Categoría que hasta el momento ha reunido una buena cantidad de máquinas y otras en construcción, que a usted le consta. Entonces, ¿por qué no seguir apoyando esta clase de esfuerzos que llevan un sello auténticamente nacional...? En cuanto a la "incertidumbre y duda", es algo que se ha apoderado de todos o de casi todos los que militan en la categoría, o pretenden incursionar en ella. Hablo así porque, a diario, converso con quienes están en "esto". Su "insistencia" —pues tengo la plena convicción que la contestación dada a un lector de AUTOMUNDO, en el N° 10, le pertenece— les ha creado ese 'clima'.

"¿POR QUÉ EMPEZAR DE NUEVO? MINIJUNIOR costó tres años de espera y

FORMULA MINIJUNIOR

Reglamento (Comisión Deportiva Automovilística) 1965
Se denomina "Minijunior" a un coche de carrera monoplaza con motor de hasta ochocientos cincuenta (850) centímetros cúbicos, correspondiente a coches fabricados en una serie mínima de un mismo año de mil (1.000) unidades.

CARACTERÍSTICAS

CHASIS. De diseño libre en cuanto al tipo, pero con una medida mínima entre ejes de 1,80 metro. Los chasis serán controlados por una Comisión Técnica, para establecer si reúnen condiciones de seguridad para intervenir en competencias.

SUSPENSIÓN. Tren delantero y trasero, dirección y frenos deben corresponder a modelos que se fabriquen en una serie de un mismo año, mínima de mil (1.000) unidades, con motores de hasta ochocientos cincuenta centímetros cúbicos.

LLANTAS. De cualquier tipo y medida, igual que los neumáticos.

TANQUE DE COMBUSTIBLE. No menor de 20 litros de capacidad.

COMBUSTIBLE. Únicamente el carburante comercial, tal cual es definido por la F.I.A.

CARROCERÍA. La carrocería cubierta y monoplaza deberá tener, encima del asiento del piloto, un arco de seguridad que lo proteja contra el riesgo de aplastamiento, en caso de vuelco del coche. Además, deberá disponer de un dispositivo de protección contra incendio, previsto por el Código Deportivo Internacional en su Art. 125.

MEDIDAS DE SEGURIDAD PERMITIDAS. Está permitido el empleo de dos (2) bombas de frenos u otra modificación que dé más seguridad al frenaje.

MOTOR. Deben corresponder a modelos de coches fabricados en una serie mínima de un mismo año de mil (1.000) unidades de hasta ochocientos cincuenta (850) centímetros cúbicos.

PREPARACIÓN PERMITIDA. Libre, sobre el block o carcasa del motor original. No se permite el uso de compresor, permitiéndose, sin embargo, la modificación necesaria para invertir el grupo caja-motor, a efectos de una mejor distribución de peso. Es permitido el uso de cualquier caja y diferencial. El coche deberá comprender un dispositivo automático para la puesta en marcha.

PESO MÍNIMO. 250 kg en orden de marcha, es decir, con todos los accesorios previstos en este reglamento, pero sin carburante.

(Art. 532) — **COCHES MONOPLAZA.** Todos los coches indicados en las categorías a), b), c), j), k), l), m), n), o), p), q), del Art. 500 serán del tipo monoplaza.

(Art. 533) — **ARCO DE SEGURIDAD.** Todos los vehículos del tipo monoplaza deberán estar provistos de un arco de seguridad para vuelcos, el que deberá responder a las siguientes condiciones:

- a) que no se encuentre a plomo sobre la cabeza del piloto;
- b) que la altura sea, por lo menos, de tres (3) centímetros sobre la cabeza del piloto cuando éste se encuentre sentado frente al volante de dirección;
- c) exceder en ancho las espaldas del conductor sentado frente al volante de dirección.

Levantó... OLA...!

por MIGUEL A. BARRAU



AUTOMUNDO número 9, página 27. Allí incluimos el diálogo sobre "la nueva ola"...

lucha contra quienes NO CREIAN. A veces —y esto nadie lo puede desmentir—, se han corrido pruebas de esta especialidad con apenas tres co-

ches. Entonces, ¿no cree usted que lo hecho hasta el presente ha superado los cálculos más optimistas...? "Su 'pretendida' Fórmula 2 es algo que

hasta el momento —a 2 ó 3 años de su vigencia— no ha CAMINADO. ¿Por qué? ¿Acaso por falta de medios? ¿De promoción? ¿De motores? En una pa-

labra, ¿de APOYO? Categóricamente, creo que NO. Minijunior jamás tuvo apoyo y, sin embargo, con un grupo de AUDACES logramos que la cate-

MECÁNICA NACIONAL FÓRMULA 2

Reglamento (Comisión Deportiva Automovilística) 1965

CHASIS. Fabricado íntegramente en el país, u original de serie para coches de paseo transformado en el país. Distancia entre ejes mínima de 2.000 mm (dos mil milímetros), salvo que la original de fábrica sea menor. Trocha mínima: 1.100 mm. (mil cien milímetros), salvo que la original de fábrica sea menor.

MOTOR. Deberá ser el de un coche de paseo o vehículo utilitario, producido en gran serie por fábricas de automotores radicadas en el país conforme al decreto 3693/59 y posteriores. En el caso de los cuatro cilindros con válvulas laterales, es decir, en el block, la cilindrada original y la que resulte después de la preparación no podrá exceder de 2.600 cc (dos mil seiscientos centímetros cúbicos); en el de los cuatro cilindros con válvulas a la cabeza, accionadas por medio del sistema de varillas y balancines, y de tres cilindros de dos tiempos, la cilindrada original y la que resulte después de la preparación no podrá exceder de 1.700 cc (mil setecientos centímetros cúbicos), y en los de dos cilindros, con un árbol de levas a la cabeza o con válvulas a la cabeza accionadas por varillas y balancines, la cilindrada original y la que resulte de la preparación no podrá exceder de 750 cc (setecientos cincuenta centímetros cúbicos). Quedan prohibidos los motores de más de 750 cc de cilindrada, con uno o más árboles de levas a la cabeza.

PREPARACIÓN. Las tapas de cilindros deberán ser originales de fábrica o similares de construcción

nacional, debiendo, en este último caso, conservar la misma estructura externa. El cigüeñal y las bielas deberán ser originales de fábrica.

La carrera de émbolos deberá ser la original de fábrica. Múltiple de admisión libre, con cualquier cantidad de carburadores.

Está terminantemente prohibido el empleo de carburadores especiales similares a los utilizados en los coches "Grand Prix", Sport, Gran Turismo y Junior, siempre que no sean equipos de serie del motor.

Se prohíbe la alimentación por medio de inyectores de combustible que sustituyan a los carburadores.

Sobrealimentación. Prohibida.

COMBUSTIBLE. Se admite únicamente el empleo de nafta de uso comercial en el país.

ENCENDIDO. El encendido se hará por medio de una o más bobinas y distribuidor. Quedan excluidos el doble encendido y/o el magneto, siempre que no sean equipo original de fábrica del motor.

CARROCERÍA. Las carrocerías deberán ser completamente terminadas y no tendrán elementos provisionarios. Las mismas deberán comprender: capot, trompa, pedale y cola, a fin de presentar una línea homogénea.

Ancho máximo de la carrocería externa: 950 mm (novecientos cincuenta milímetros).

Está terminantemente prohibido el uso de tren delantero, puente trasero, chasis y carrocerías, que hayan pertenecido o pertenezcan a coches especiales de carrera y Sport, de cualquier tipo o categoría.

RUEDAS. Las ruedas deberán ser de acero y sin mazas de tipo "Rudge".

TRASMISIÓN. La transmisión es libre, excepto la caja de velocidades, que deberá corresponder a un vehículo de serie, producido en el país conforme al decreto 3693/59 y posteriores, de radiación de fábricas de automotores.

LÍMITE DE PESO MÍNIMO. Los coches de esta categoría deberán tener un peso mínimo vacío, sin conductor, combustible, lubricantes, ni agua, de acuerdo a la siguiente escala de capacidades cúbicas:

Motores de hasta 2.600 cc (V/L)	500 kilos
Motores de hasta 1.700 cc (V/C)	500 kilos
Motores de hasta 1.100 cc	400 kilos
Motores de hasta 1.000 cc	360 kilos
Motores de hasta 800 cc	300 kilos

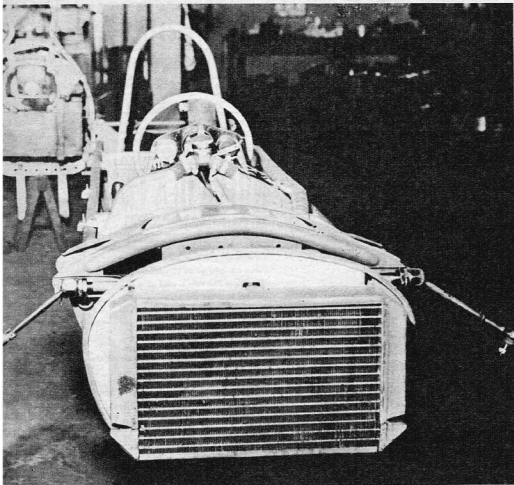
Se admite, en todos los casos, una tolerancia, en menos, de hasta el 3 %.

ARCO DE SEGURIDAD ANTIVUELCO. Todos los vehículos del tipo monoplaza deberán estar provistos de un arco de seguridad para vuelcos, que deberá responder a las siguientes condiciones:

- a) que no se encuentre a plomo sobre la cabeza del piloto;
- b) que la altura sea, por lo menos, de tres (3) centímetros sobre la cabeza del piloto cuando éste se encuentre sentado frente al volante de dirección;
- c) exceder en ancho las espaldas del conductor sentado frente al volante de dirección.

COCHES MONOPLAZA. Los coches deberán ser del tipo monoplaza.

LA GRAN OLA



Los uruguayos, que no son lerdos, esperan que los invitemos a correr. Sus autos: 1.000 cc, 400 kg, un carburador de 36 mm de garganta. En una palabra: Fórmula 3 Internacional.

goria fuera tema del ambiente y algo positivo dentro de la Mecánica Nacional.

"Ya que sostiene que al Minijunior hay que adaptarlo a la Mecánica Nacional Fórmula 2, ¿no le parece que es más fácil tomar 'lápis y papel' y modificar el reglamento? Porque a usted no se le escapará que modificar TODA una categoría no ha de resultar simpático a nadie.

"Me parece magnífico que usted trate de promocionar o impulsar la concreción de la Fórmula 2; pero, cada cosa en su lugar y sin pretender usufructuar lo de algo que está casi cristalizado. DEJE, ENTONCES, AL MINIJUNIOR COMO ESTÁ, NO PROVOQUE CONFUSIÓN. QUE LA FÓRMULA 2 SE INICIE COMO NOSOTROS, DE KILOMETRO CERO.

"Por último, quiero aclararle que lo expresado NO PERSIGUE LA DEFENSA DE MIS INTERESES COMO CONSTRUCTOR DE MINIJUNIORS. Mi idoneidad —y de eso estoy plenamente seguro— me permite no sólo la construcción de Minijunior, sino, también, de máquinas Fórmulas 1 y 2, como así también coches sport y turismo de carretera."

• La respuesta

Vayamos por partes. No insistimos en que "deben construirse los coches con una distancia entre ejes de 2 m, para permitir ubicar motores 850 cc". No somos nosotros. Es el reglamento Coches —Fórmula "Minijunior"— Año 1965, el que, específicamente, denomina "Minijunior" a un coche de ca-

rrera monoplaza, con motor de hasta 850 cc, correspondiente a coches fabricados en una serie más, en un mismo año, de mil unidades. Ello, en lo que respecta al motor. En lo que hace a la distancia entre ejes, el reglamento de la categoría determina "una medida mínima, entre ejes, de 1,80 m", es decir, establece la limitación en medida de los categorías, momento prohibe que el constructor le otorgue aquella que crea más conveniente. Si un genuino constructor de Minijunior ha considerado oportuno dotar a su vehículo de 2.000 mm entre ejes, automáticamente podrá anotarse y competir en dos categorías, tanto en una. Es una ampliación de horizonte, no es una limitación. No es el intento de "destruir algo que ya está en marcha y con ímpetu". Es la sana intención de permitir que los Minijunior participen de la denominación y de las ventajas de que aún hoy disfruta Mecánica Nacional. Tanto en cuanto tomemos en consideración la cantidad de competencias con fecha en el calendario anual, como así también el monto de los premios que las mismas tienen establecidos. Los m\$n. 10.000 otorgados como premio al ganador de la última competencia Minijunior celebrada en el AM nos permiten obviar el comentario...

Volvemos a los motores, ya que en ellos pareciera centralizarse la supuesta "insistencia" y las aún más supuestas "incertidumbres" y "dudas". No hemos hecho cuestión de motores. Hemos destacado que en el Reglamento de Mecánica Nacional Fórmula 2 tienen cabida los motores que se encuentran actualmente en uso en los

CORREO DEL LECTOR

VIENDO su interés hacia esta renovación y, en especial, hacia la categoría Minijunior, me he atrevido a escribirles para darles a conocer un coche de dicha categoría, que hace ya unos cinco meses comencé a construir.

Consta de un motor-caja BMW, con el motor adelante del eje posterior, sobre un chasis monocasco, salvo la sección trasera, que está construida con caño de una pulgada, con costura totalmente triangulada.

El casco principal (monocasco) consta de tres cuerdas tipo cajón, con una separación, entre chapas, de 2,5 cm, salvo la cuerdas anterior, que posee una separación de diez centímetros para la toma del tren delantero, unidas entre sí (las tres cuerdas) por cuatro largueros en U de 50 x 50 mm, hechos con chapa 18. Estos cuatro largueros y las cuerdas poseen unas orejas de 2 cm de ancho para el remachado de la chapa exterior (cha-

pa 22 SW 6) que, en forma de canaleta, sirve de parte externa del vehículo. El asiento de conducción, dentro de la canaleta, está formado por dos apoyos longitudinales (para los muslos y la espalda), y los apoyos transversales son los tanques de combustible de 7 x 10 x 800 .mm, que corren paralelos al eje principal del coché y están sujetos elásticamente al chasis. El volante, de 25 cm, es de aluminio, y la palanca de cambios está situada en la parte superior derecha, como en el BRP de Fórmula 1.

La dirección, una y media vueltas de tope a tope para 60° de movimiento, está basada en un sistema utilizado en el Cheetah de Fórmula 4, construido en Estados Unidos por Red Legrand, y es ampliamente usada para los comandos de los controles en aeronáutica. Consta de un cable que, sujeto en sus extremos a dos balancines, está enrollado sobre el eje de la dirección; estos balan-

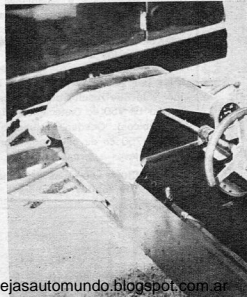
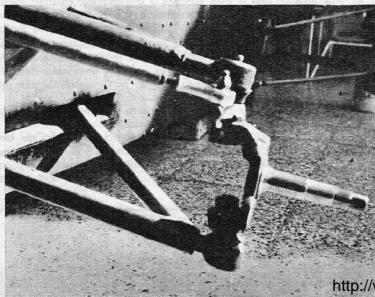
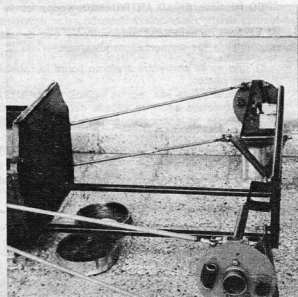
ces, unidos por una barra entre sí, están, a su vez, unidos a los extremos de dirección. Este sistema, un poco inseguro intuitivamente, no lo es en la realidad, y resulta mucho más sencillo, barato y sensible que el tradicional piñón y cremallera.

La barra antivehículo está constituida por caños perfilados de cromomolibdeno (que pertenecían a un viejo avión de entrenamiento) y está a 80 cm del suelo, siendo la parte más elevada del coche.

La suspensión delantera consta de dos pantógrafos, de caños sin costura SAE 1020 de una pulgada, siendo el inferior de base extendida y pivota en el interior de uno de los largueros en forma de U.

Su centro de rolido está a 5 cm, y su centro instantáneo de rotación a 250 cm. El eje delantero está recargado por 126 kg, o sea el 43 % del peso total.

¿MINIJUNIOR O MECÁNICA



Minijuniors y que, además, como elemento positivo, como posibilidad de variación, de experimentación, de incremento de posibilidades y aun de título comparativo con fórmulas internacionales, el Reglamento de Mecánica Nacional Fórmula 2 permite el uso, dentro de límites de peso establecidos, de motores:

- 700 cc, dos cilindros, con un árbol de levas a la cabeza o con válvulas a la cabeza, accionadas por varillas y balancines, autorizándose un aumento de cilindrada de 50 cc llevando la original, luego de la preparación, a un máximo de 750 cc. O sea que entran en fórmula los motores NSU, De Carlo, Isard y Fiat. En una palabra, todos los motores que actualmente impulsan los Minijuniors en condiciones de competir.
- 1.500 cc, cuatro cilindros, cuatro tiempos, válvulas a la cabeza; cilindrada máxima, luego de la preparación: 1.700 cc.
- tres cilindros, dos tiempos; cilindrada máxima después de la preparación: 1.700 cc.
- 2.600 cc para motores cuatro cilindros, válvulas laterales.
- Además, y muy importante, admite motores 4 cilindros, 4 tiempos, sin limitación de cilindrada original, llevados a 1.000 y 1.100 cc (Gordini, Fiat, Abarth, etc.). En síntesis, del motor Jeep para abajo. La elección es criterio personal.

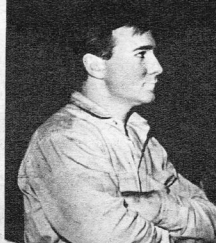
Hubo un señor, de nombre John Cooper, que eligió el camino de la levedad. Otros lo imitaron. Algunos lo

superaron. Los 600 HP del Auto Unión quedaron pálidos frente a los increíbles tiempos de los 400 HP del Alfa Romeo 159. Los de éste parecen logrados por niños de pecho, al compararlos con los conseguidos por los 220 HP de los Fórmula 1, 1.500 cc. No es, a nuestro criterio, cuestión de potencia. Es un problema de equilibrio dinámico del elemento mecánico.

• Elección de motores

La elección de los motores es cuestión de concepto y de facilidad de obtención de los mismos. Con la declinación de la fabricación de motores 700 cc en nuestro país, se abren otras posibilidades, pero sin detrimento de lo ya realizado, de lo existente, de lo que tiene vigencia limitada, pero vigencia. Pero hay más aún. Nuestra "pretendida" Fórmula 2 no es nuestra, ni la pretendemos como consorte. No estamos casados con nadie. La Fórmula es nacional, se originó y tiene vigencia en la Comisión Deportiva Automovilística. Casarse con una Fórmula es la negación del progreso, la anulación de las inquietudes, la autolimitación y, en algunos casos que son historia, una amalgama de egoísmo, comodidad, repantigrarse en los laureles conquistados y creencia, fundada o no, en una relativa capacidad para enfrentar ideas nuevas, criterios distintos, o salir de la norma que se ha hecho fácil.

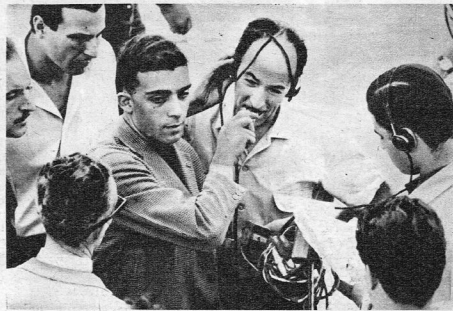
Esta no nuestra y no pretendida Fórmula 2 ha caminado. Mucho y bien. Se la conoce con el nombre de Minijunior. Porque eso es lo que los auda-



Tulio Crespi nos escribe. Nosotros le contestamos.



Guillermo Lagos, uno de los mejores volantes en Minijunior.



Pedro Sancha, al igual que Carlos Oses, Gonzalo Barceló y Lelio Castelli —constructor y piloto— eligieron el camino de MN F. 2.

NACIONAL F2?

Los resortes del tren delantero poseen una constante de 8,75 kg/cm, a una frecuencia de 70 ciclos por minuto, y está equipado con amortiguadores de motocicleta. Las puntas de eje son de Isard 400 modificadas.

La suspensión trasera, de esquema Chapman, está totalmente montada sobre juntas de tipo Heims (de cojinetes a bolas), estando la A invertida y el pantógrafo superior construido como los de la suspensión anterior, mientras que los reactores longitudinales están construidos con tubos con costura de media pulgada. El centro de rolido se encuentra localizado a 7,5 cm, y sobre el eje traser actúan 167 kg, o sea el 57 % restante del peso total. La constante de los resortes es de 8 kg/cm, con 80 ciclos/seg, y los amortiguadores son de Isard 400. Tanto adelante como atrás, el coche posee barra anti-rol. Los frenos son de Isard 400, pero adelante posee cilindros de Dauphine. El chasis com-

pleto, con asiento, tanque de nafta, instrumental, pedelara y dirección, pesa 40 kg.

En seco pesa 218 kg y en orden de largada, 293 kg; su distancia entre ejes es de 2.150 mm y su trocha, de 1.250 mm; las coordenadas del centro de gravedad, respecto del parche del tren delantero, son X = 123, Y = 30; el despeje mínimo es de 10 cm.

La sección maestra es, aproximadamente, de 0,5 m², y con valores puramente teóricos obtengo que, a 56 m/seg (unos 200 km/h), se requerirían unos 42 HP, lo que, con un motor convenientemente preparado y con rodados especiales, podrían ser alcanzados a expensas de un pique pobre a velocidades intermedias. Los neumáticos normales en el coche serían 520 x 12 y, ocasionalmente, 520 x 13 atrás.

Un poco lentamente, pero sin pausa, el coche va siendo terminado; tarde o temprano saldrá de los

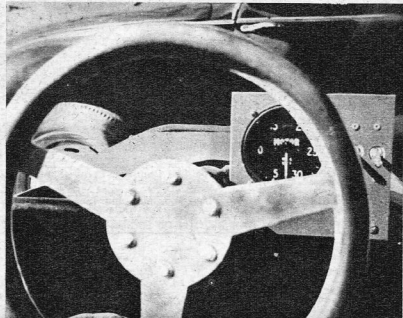
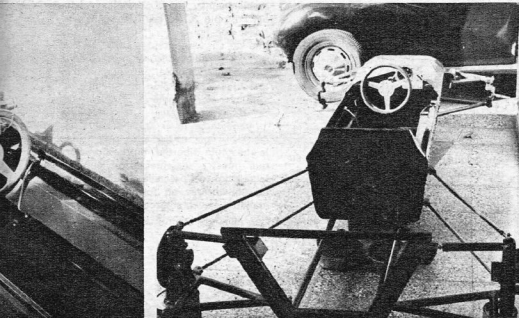
cajones que le sirven de apoyo, quizá no con las características que he descrito, pues ya abandone un chasis de tubo central de una biplaza como el De Tomaso, pero, sean cuales fueren sus características, algún día andaré. En éste tan sólo me falta invertir dinero, mi principal problema es la compra del motor y los cuatro neumáticos; pero, con entusiasmo, ni el dinero es obstáculo.

Los vuelvo a felicitar por su revista.

PD: Las fotos que le adjunto no son lo suficientemente representativas del coche, pues allí le falta colocar elementos como caja-diferencial BMW, masas delanteras y traseras, amortiguadores, barra anti-vuelco, y otros ítems que ya poseo. A la estructura trasera no la he terminado, para poder hacerla cuando posea el motor.

Roberto J. Leonetti

Avda. San Martín 3053, depto. "O",
San Juan



LA GRAN OLA

ces sin apoyo han realizado: bastidores o autoportantes nacionales, suspensiones nacionales, motores nacionales, carrocerías nacionales; en suma, un auto de carrera Mecánica Nacional. Pequeños autos que, en el circuito N° 5 del AM, harían enojocar de vergüenza a muchos exponentes de la vieja escuela de MN, esa de los muchos HP, y que en Rosario mostraron a las claras que, de haber competido simultáneamente con Mecánica Nacional Fórmula 1, los aplausos, seamos generosos, habrían sido, al menos, compartidos por partes iguales. Creemos que la fría letra del reglamento, en cuanto hace únicamente a una diferenciación de 20 cm de distancia entre ejes, que puede existir o no, de acuerdo al criterio del constructor, no nos inhibe de llamar a los Minijunior muy felices expresiones de la Mecánica Nacional Fórmula 2.

• ¿Confusión?

Queda por determinar si le provocado "confusión". Si decirle, con toda claridad, a los interesados: **construyan un auto que pueda competir en ambas categorías, para beneficio de ustedes mismos y del automovilismo argentino, es provocar "confusión", entonces la hay provocado.** A sabiendas. Si creer en la necesidad de que la modalidad constructiva prenda en el interior del país, sin nombres extranjeros, y que sea vivero de futuras posibilidades es "confusión", entonces la hay provocado, también a sabiendas. Si creer en la posibilidad competitiva de muchos sin detrimento de otros, en la practicidad de la fórmula que equilibre cilindradas y pesos mínimos, es "confusión", entonces confieso el pecado que lleva implícito conocimiento y voluntad.

Si creer en la posible vigencia nacional de una categoría que actualmente tiene limitaciones geográficas, se encuentra casi totalmente circunscripta a la Capital Federal y conurbano y aun, mal que nos pese, limitaciones sociales, **por correr en Minijunior es "bien" y en Mecánica Nacional es "grasa";** si la expresión de estas creencias es "confusión", soy pecador, pero no arrepentido. Resumiendo los conceptos. Si, en vez de ejercer la función periodística, estuviera en mis manos la posibilidad organizativa, no vacilaría un instante en promocionar a todo lo largo del país, donde se quiere ver automovilismo, competencias de Mecánica Nacional Fórmula 2, con inclusión de Minijunior.

En lo que se refiere a su idoneidad de constructor de todas las Fórmulas que menciona, lo felicito. Abusando de su gentileza, llegará a la oportunidad en que le solicitaré facilitar a AUTOMUNDO alguna de ellas, a fin de poder presentar a nuestros lectores interesantes impresiones de manejo.

• Balance de competencias

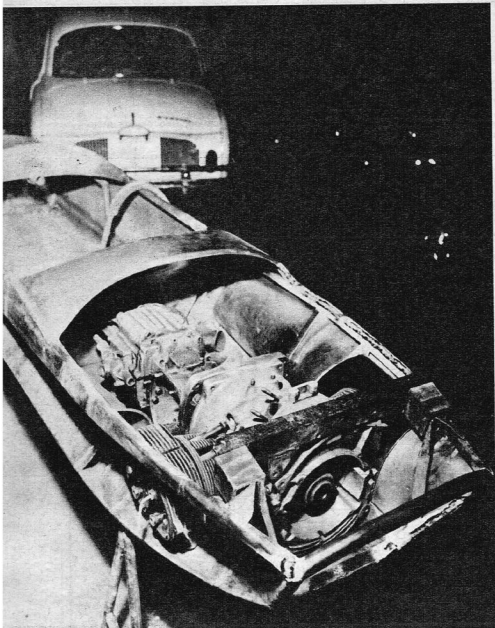
En el calendario deportivo 1965, de acuerdo a detalle, se escalonan 20 fechas para Mecánica Nacional Fórmulas 1 y 2. Entre ellas figuran escasos cuya significación implica algo más que el mero nombre de una pista. Se llaman Sunchales, Esperanza, Rafaela, Salto. Se intercalan con los clásicos de Paraná, Mendoza, Bahía Blanca, Río Cuarto, Concepción, San Pedro, Santa Fe. Los hay que fueron internacionales. También de los otros, de los que surgieron Benedito Campos, Alfredo Pián, Oscar Fuentes, Jesús Aciarado Iglesias. En los que se aclararon los nombres de Fermín Martín, Brusatti, Domingo Buccì, Castulo Hortal, Gaudino, Riganti, Blanco. Donde mostraron su habilidad José Froilán González y Juan Manuel Fangio. Son pedazos de historia del automovilismo argentino. No es la apología del tango. Es una realidad que fue y que puede volver a ser. Porque en esas ciudades, en esas zonas, hay instituciones y hombres que están dispuestos a reintegrarse a la palestra con renovados bríos, a volver a organizar, a poner sobre sus pies nuevamente a nuestra Mecánica Nacional.

Aun desde el punto de vista meramente material, se encuentra la conveniencia. Hacer un Minijunior o un Mecánica Nacional Fórmula 2 es la manera más económica de practicar automovilismo deportivo. Pero no por ello es gratis. El interior del país está dispuesto a poner los premios. Como lo ha hecho siempre. Con generosidad retributiva del esfuerzo, de la inversión practicada.

Es un llamado al que debemos acudir. Siempre y cuando no se prefiera el mérito efímero de ganar 10 vueltas en el Circuito N° 5 del Autódromo, a llegar clasificado en Salto, en Sunchales, en Esperanza o en Rafaela.

• La similitud internacional . . .

... no es una utopía. Hemos dicho similitud. No posibilidad de un enfrentamiento inmediato. Elio, quizá, llegue con el tiempo. Pero por vez primera una Fórmula nacional nos acerca. Es, precisamente, la de Mecánica Nacional Fórmula 2. No por que sean idénticas, que no lo son. Sino porque, en una de sus variantes —1.000 cc con 350 kg—, quizá encontremos el equilibrio que posibilita entrenamiento y una mediata incursión de volantes argentinos en Fórmula 3 internacional. No es ilógico suponer que con 40 kg de handicap a favor —a favor de nacional, y las posibilidades que brinda la absoluta libertad en carburación, que nuestra reglamentación permite, la relación de potencia de masa puede equilibrarse en forma tal que la similitud se establezca. Con ello nos conformamos.



Un nuevo modelo de Tullio Crespi está equipado con unidad motriz BMW. Leo Castelli, a su vez, termina detalles de dos 850 cc. Uno será equipado con motor Fiat-Abarth, el otro con Renault-Gordini.

CALENDARIO 1965 DE CARRERAS DE MECÁNICA NACIONAL F1 Y F2

- 24 DE ENERO: Asociación de Automovilistas. Rosario. Circuito.
- 4 DE ABRIL: Automóvil Club de Mendoza. Mendoza. Circuito.
- 16 DE ABRIL: Bahía Blanca Automóvil Club. Bahía Blanca. Circuito.
- 2 DE MAYO: Marcos Juárez Moto Club. Marcos Juárez. Circuito.
- 23 DE MAYO: Club de Volantes Entrerrianos. Paraná. Circuito.
- 6 DE JUNIO: Automóvil Midget Club Sunchales. Sunchales (Santa Fe). Circuito.
- 20 DE JUNIO: Buenos Aires Moto Club. Buenos Aires. Circuito.
- 11 DE JULIO: Asociación Deportiva de Automotores. Tucumán. Circuito.
- 25 DE JULIO: Concepción Auto Club. Concepción (Tucumán). Circuito.
- 8 DE AGOSTO: Esperanza Moto Club. Esperanza (Santa Fe). Circuito.
- 22 DE AGOSTO: Vicente López Automóvil Club. Buenos Aires. Circuito.
- 5 DE SEPTIEMBRE: Club Atlético de Rafaela. Rafaela (Santa Fe). Autódromo.
- 19 DE SEPTIEMBRE: Automóvil Club Río Cuarto. Río Cuarto (Córdoba). Autódromo.
- 3 DE OCTUBRE: Asociación de Automovilistas. Rosario. Circuito.
- 17 DE OCTUBRE: Automóvil Club Santa Fe. Santa Fe. Circuito.
- 31 DE OCTUBRE: Automóvil Club San Pedro. San Pedro (Buenos Aires). Circuito.
- 14 DE NOVIEMBRE: Asociación Deportiva de Automotores. Tucumán. Fuerza Limitada. Circuito.
- 28 DE NOVIEMBRE: Bahía Blanca Automóvil Club. Bahía Blanca. Circuito.
- 12 DE DICIEMBRE: Club Central Argentino Olímpico. Ceres (Santa Fe). Circuito.
- 26 DE DICIEMBRE: Club Atlético Maggiolo. Maggiolo (Santa Fe). Circuito.

GRAN PREMIO DE EUROPA Y BÉLGICA

Un Lotus - Coventry Climax,
32 vueltas (451,200 kilómetros),
cuarta victoria consecutiva en
Francorchamps, récord de vuelta
(4m 12s 9/10), puntaje para en-
cabezar el torneo mundial de
corredores (18 puntos) y un solo
nombre: JIM CLARK.



Llovia. Sin embargo, JIM CLARK no oía ni veía llover. Todos sus sentidos estaban concentrados en un solo recuerdo: la reciente victoria de Indianápolis. A su alrededor, los rumores crecían en una sola voz: "la pista está peligrosa". El tampoco los oía. Pacientemente, se ajustó el casco, miró a su Lotus-Climax, se metió en él como en un sobretodo y sonrió.



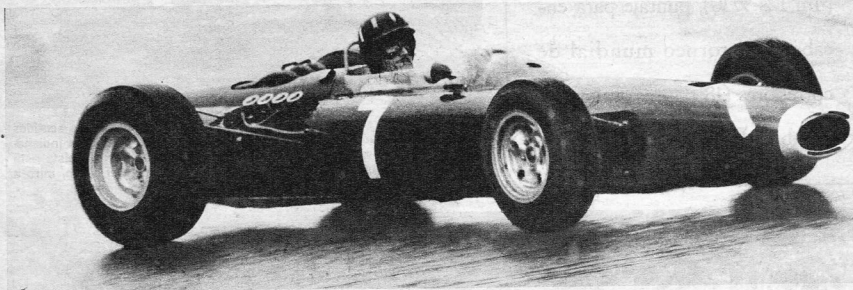
Se colocó en primera línea; a su lado y un poco más atrás corredores de la talla de Jackie Stewart, Graham Hill, John Surtees, Bruce McLaren, Ritchie Ginther, Jack Brabham, Lorenzo Bandini y otros. El Gran Premio de Europa estaba incorporado al de Bélgica. El triunfo significaba para JIM CLARK un total de 18 puntos en la tabla para el campeonato mundial.



JIM CLARK se ubicó al frente en la primera de las 32 vueltas que configuraban la competencia. El circuito de Francorchamps tiene un desarrollo de 14,1 kilómetros, de lo que resulta que el recorrido total del Gran Premio de Bélgica es de 451,200 kilómetros. El viento y la lluvia hacían imposibles los récords por la gran peligrosidad de la pista.

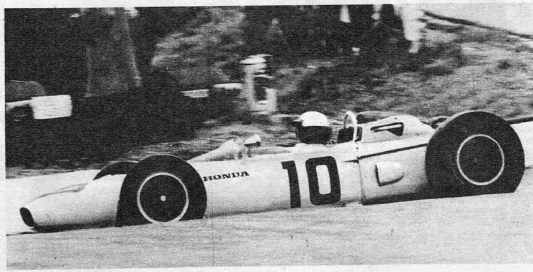


Jackie Stewart (Nº 8), de Gran Bretaña, con su BRM, durante las primeras vueltas no se despegó de Clark, pero más tarde éste encabezó el lote y se alejó; solamente en contados momentos hizo rendir al máximo su Lotus, equipado con motor Coventry-Climax de 8 cilindros. Ya la Ferrari de John Surtees (Nº 1) comenzaba a fallar. La lluvia se hizo más débil.

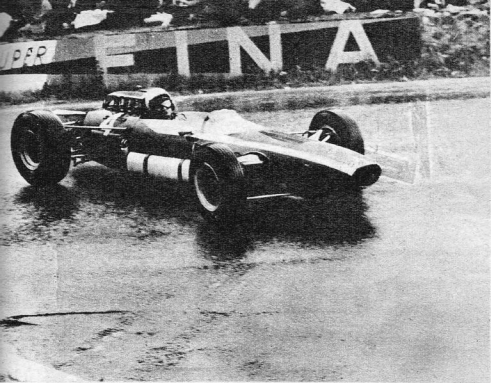


GANADORES DEL GRAN PREMIO DE BÉLGICA DESDE 1925			
ARO	PILOTO	MARCA	PROMEDIO (km/h)
1925	A. Ascari	Alfa Romeo	120,040
1930	L. Chiron	Bugatti	116,080
1931	Williams	Bugatti	130,040
1932	No se corrió		
1933	T. Nuvolari	Maserati	143,666
1934	Dreyfus	Bugatti	139,868
1935	Caracciola	Mercedes	157,570
1936	No se corrió		
1937	R. Hasse	Auto-Unión	167,555
1938	No se corrió		
1939	H. Lang	Mercedes	151,970
1940-1945	No se corrió		
1946	H. Chanboud	Delage	106,180
1947	J. Wimille	Alfa Romeo	153,400
1948	No se corrió		
1949	L. Rosier	Talbot	155,957
1950	J. M. Fangio	Alfa Romeo	177,970
1951	J. Farina	Alfa Romeo	183,986
1952	Ascari	Ferrari	165,961
1953	Ascari	Ferrari	180,796
1954	J. M. Fangio	Maserati	185,172
1955	J. M. Fangio	Mercedes	191,237
1956	P. Collins	Ferrari	190,594
1957	No se corrió		
1958	T. Brooks	Vauxwall	209,090
1959	No se corrió		
1960	J. Brabham	Cooper	215,148
1961	P. Hill	Ferrari	206,235
1962	J. Clark	Lotus	212,265
1963	J. Clark	Lotus	182,760
1964	J. Clark	Lotus	221,841
1965	J. Clark	Lotus	188,500

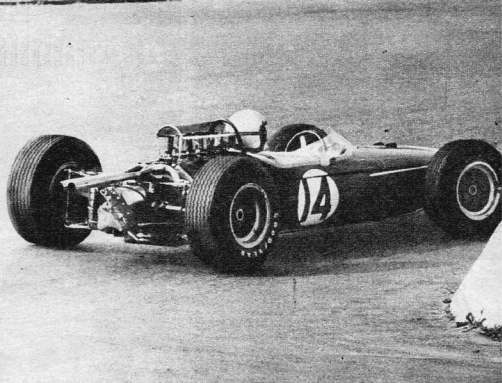
GRAN PREMIO DE EUROPA



En los puestos siguientes se clasificaron: 4º Jack Brabham (a una vuelta detrás); 5º Graham Hill (a una vuelta detrás); 6º Richie Ginther (Nº 10), (a una vuelta detrás); 7º Mike Spence (a una vuelta detrás); 8º Joseph Siffert (a una vuelta detrás); 9º Lorenzo Bandini (a dos vueltas detrás); 10º Dan Gurney (a dos vueltas detrás); 11º Jochen Rindt (a tres vueltas detrás); 12º Lucien Bianchi (a tres vueltas detrás); 13º Ines Ireland (a cinco vueltas detrás) y 14º Richard Attwood (a seis vueltas detrás).

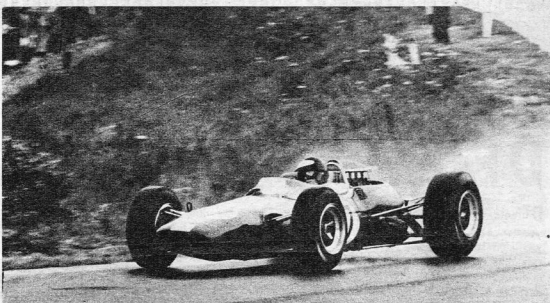


En la vuelta 18ª, Bruce McLaren (Nº 4), de Nueva Zelandia, comenzó a exigir menos de su Cooper-Coventry Climax y se fue despegando de los dos punteros. Desde las primeras vueltas se vio que a McLaren le era muy difícil mantener el control del coche sobre el terreno, sumamente resbaladizo. Casi con el triunfo asegurado, Clark mermó su ritmo de marcha.



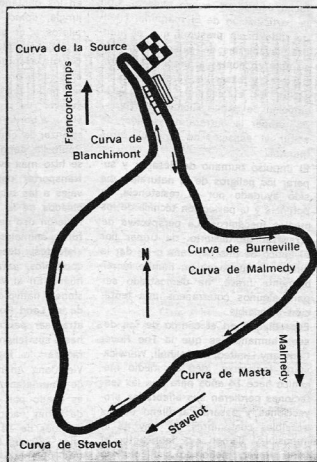
En las últimas vueltas, Jim Clark y Jackie Stewart le habían sacado casi una vuelta a Jack Brabham (Nº 14), que conducía una Brabham-Climax. Los cronómetros lo habían señalado y en este momento lo supo el público: Jim Clark había conseguido señalar el récord de vuelta, con 4m 12s 9/10, a un promedio de 200,711 km/h, en la vuelta 19ª.

Graham Hill (Nº 7), de Gran Bretaña, con su BRM, desde, aproximadamente, la mitad de la competencia, se mantuvo a casi una vuelta de distancia de Jim Clark. John Surtees ya había abandonado por fallas mecánicas. Detrás de Hill, desfigurados por la lluvia y el viento, se alineaban Richie Ginther (Nº 10), con su Honda; Mike Spence, de Gran Bretaña, con Lotus y Joseph Siffert, de Suiza, con Brabham-BRM.



JIM CLARK alcanzó la meta después de 32 vueltas y 2 horas 23 minutos 34 segundos 8/10. Para efectuar la vuelta 29ª, el volante escocés empleó 5m 26s 7/10, lo que revela la comodidad con que alcanzó la meta. Detrás de él entraron Jackie Stewart (2h 24m 19s 6/10) y Bruce McLaren. La media de Jim Clark fue de 188,5 km/h.

Para JIM CLARK el GRAN PREMIO DE EUROPA Y BELGICA 1965 significó: la cuarta victoria consecutiva en la pista de Francorchamps (1962, 1963 y 1964) y la cabeza de la tabla de posiciones para el campeonato mundial de corredores con 18 puntos, seguido luego por Graham Hill con 15 puntos, Jackie Stewart con 11, John Surtees con 9, Bruce McLaren con 8, Lorenzo Bandini con 6, Mike Spence y Jack Brabham con 3, Joseph Siffert y Richie Ginther con 1.





EL LAND ROVER:

DESAFÍO A LA NATURALEZA

Durante miles de años el hombre desafió a la naturaleza. Desde su aparición sobre la Tierra hasta nuestros días, el ser humano ha sentido la imperiosa y trágica necesidad de desafiar a cuanto lo rodea.

En los últimos cincuenta años, esta lucha assume un nuevo aspecto. Con la participación de la máquina, cuando todo hacía presumir que el hombre llevaba las de ganar, él mismo se jugó en contra al ampliar sus ambiciones y basar la verdadera superación en el estrechamiento y la emoción de dar la vuelta a la Tierra, de romper la barrera del sonido, de saltar al espacio, de conocer otros mundos.

El impulso humano de desafiar y superar los peligros de la naturaleza ha sido ayudado por la resistencia, la potencia y la perfección técnica de los medios mecánicos. La perspectiva de atravesar un desierto, de trepar por el flanco de una montaña o de dar la vuelta al mundo en un tiempo increíblemente breve, ha demostrado ser para algunos coterráneos una tentación invencible.

Especulando en el campo de los deseos humanos es que la The Rover Company Limited, de Solihull, Warwickshire, Inglaterra, ideó un medio mecánico hace 14 años para que las tentaciones perdieran sus afiebradas proyecciones y pasaran al plano de las apacibles costumbres. El "rey de lo imposible" llaman sus fabricantes al Land Rover, poderoso vehículo de 2.286 centímetros cúbicos de cilindra-

da. Parecería ser que quien maneja esta especie de jeep buscara, intencionalmente, año tras año, los terrenos más accidentados para tener la satisfacción de atravesarlos. En todos los continentes, el Land Rover se ha abierto camino a través del desierto, en los pantanos, en el corazón de la jungla, como para demostrar a sus pilotos y al público su resistencia y versatilidad. Muchos ejemplos hablan de sus aventuras: W. M. Mair, de la embajada británica de Addis Abeba, no pudo resistir a la tentación de "atacar" al volcán Zuqulca, en Etiopía, y a bordo de su Land Rover logró alcanzar la cima de dicho monte. En Rodhesia, donde en estos últimos años se hizo más evidente la necesidad de transportar parejas de animales salvajes a las reservas de caza, los empleados de la Wainkie Game Reserve hicieron uso del Land Rover para capturar animales, desde leones hasta elefantes; desde rinocerontes hasta cocodrilos, para llevarlos a su nuevo hogar. En el Vietnam Central, un misionero nativo de Birmingham se sirvió de un Land Rover no solamente para atravesar pantanos y selvas y llegar hasta sus feligreses, sino también para facilitar la fuga de adversarios del Viet Cong. Además de ser protagonista de innumerables safaris, este vehículo es usado por el ejército y la policía de varias naciones. En la actualidad, después de 14 años de su aparición, unos 380.000 Land Rover se encuentran operando en 157 territorios de todo el mundo.

Características técnicas

Motor. Anterior, cuatro tiempos, cuatro cilindros verticales en línea; diámetro y carrera: 90,5 x 88,9 mm; cilindrada: 2.286 cc; relación de compresión: 7:1; potencia máxima (SAE): 77 HP a 4.250 rpm; cupla máxima (SAE): 17,1 Kg m a 2.500 rpm; régimen máximo: 4.500 rpm; potencia específica: 33,7 HP por litro; válvulas a la cabeza: 2 por cilindro; un árbol de levas lateral; lubricación: por bomba de engranajes, con filtro en circuito principal; capacidad del circuito: 6,8 litros; alimentación: un carburador Solex invertido monocuerpo; enfriado por agua.

Trasmisión. Ruedas motrices anteriores y posteriores; embrague monodisco seco con comando hidráulico; cambio mecánico con cuatro relaciones hacia adelante y marcha atrás; marchas sincronizadas: tercera y cuarta; relaciones de los cambios: 1º, 3,44 (red. 8,65); 2º, 2,34 (red. 6,90); 3º, 1,58 (red. 3,98); 4º, 1,14 (red. 2,66); marcha atrás: 2,92 (red. 7,35); palanca del cambio y del reductor ubicadas en el piso.

Chasis. Jaula con largueros y travaseras de acero; suspensión delantera: puente rígido, ballesta semielíptica, amortiguadores telescópicos; suspensión trasera: puente rígido, ba-

llista semielíptica y amortiguadores telescópicos.

Dirección. A bolillas recirculantes.

Frenos. A tambor; superficie de frenado: 675,50 centímetros cuadrados.

Instalación eléctrica. Tensión: 12 voltios; batería: 57 A/h; distribuidor Lucas.

Dimensiones y peso. Distancia entre ejes: 2.235 mm; trocha delantera: 1.308 mm; trocha trasera: 1.308 milímetros; largo máximo: 3.620 mm; ancho máximo: 1.620 mm; altura máxima: 1.968 mm; despeje del suelo: 203 mm; peso (vacío): 1.329 kilogramos; diámetro de giro (entre paredes): 11,6 m; neumáticos: 6,00 por 16; capacidad del tanque de agua: 45 litros

Carrocería. Tipo rural, dos puertas laterales y una trasera, 7-8 plazas, asientos delanteros separados.

Prestaciones. Velocidad máxima en cada una de las marchas: 1º, 38,6 kilómetros en la hora; 2º, 56,3 km/h; 3º, 83,7 km/h; 4º, 115,9 km/h; relación peso-potencia: 17,3 kg/HP; carga útil: 640 kilogramos.

Variantes y accesorios optativos. Tome de fuerza anterior o posterior; motor diésel, potencia máxima (SAE): 62 HP a 4.000 rpm; cupla máxima (SAE): 14,2 Kg m a 1.800 rpm; relación de compresión: 23:1; potencia específica: 27,1 HP/l; tapa de cilindros de fundición con precamaras de combustión.

NOTICIAS ILUSTRADAS



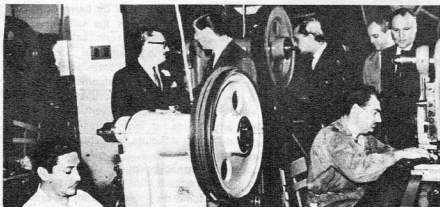
VENTAS MILLONARIAS

Ford Motor Company ha anunciado que, desde el 1° de enero hasta el 22 de mayo de 1965 su división Ford ha vendido más de un millón de unidades, superando así el récord logrado el año anterior. En 1964, la venta de la unidad número 1.000.000 se produjo recién el 18 de junio. La información destaca que la venta del famoso modelo "Mustang" totalizó 218.057 coches en el lapso antes indicado de 1965.



FULVIA CUPE

Recientemente, se ha iniciado la producción de la Fulvia Coupé, el notable modelo de Lancia presentado en la última edición del Salón de Ginebra y que, tanto por sus características mecánicas —cilindrada 1.216 cc, potencia: 80 HP, frenos a disco, velocidad máxima: 160 kilómetros por hora— como por sus detalles estéticos y su precio (1.545.000 liras), ha hecho impacto en el público. La cadena de montaje del establecimiento de Chivasso ha producido ya varias decenas de ejemplares.



VISITA

En Autovox Argentina S.A. se efectuó una conferencia de prensa, con motivo del arribo a nuestro país del señor Giordano Bruno Verdesi, fundador y actual director general de Autovox (Italia). Durante el desarrollo de la misma, los asistentes recorrieron la planta de fabricación. La fotografía muestra el momento en que el señor Ricardo P. Haas, presidente de la empresa argentina, explica algunos aspectos de la producción de televisores y auto-radios, estas últimas en una línea que conforma las necesidades de todos los modelos y marcas de automotores.

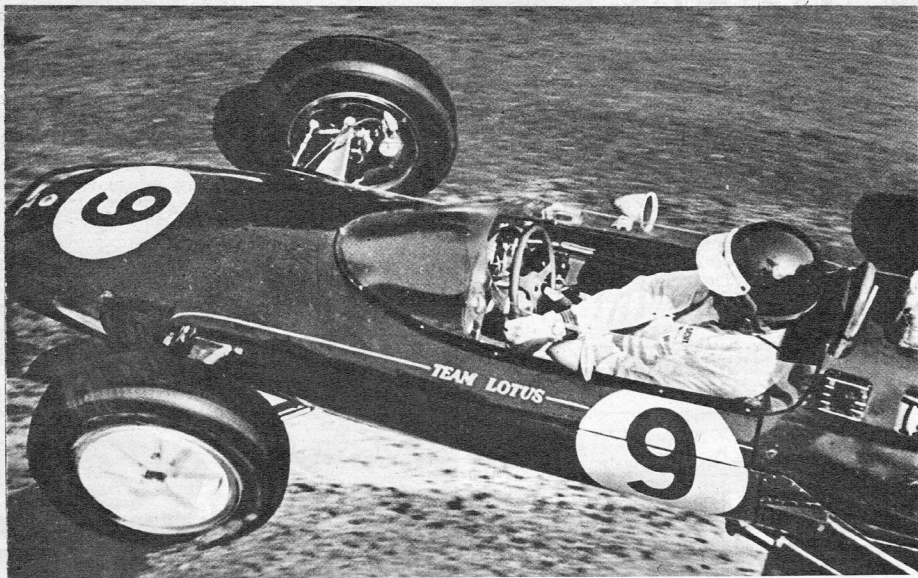


VUELO A VELA

Finalizó, recientemente, la Décima Competencia Internacional de Vuelo a Vela, disputada en un aeródromo de la R.A.F., en South Osnery, Inglaterra. En la Clase Abierta, para veleros sin limitación de envergadura, la tabla de posiciones fue la siguiente: 1° Jan Wroblewski (Polonia, Zafir 3, con 5.295 puntos); 2° Rolf Spanig (Alemania, D-36, con 5.164 puntos); 3° Rolf Kuntz (Alemania, MW HKS-3, con 4.998 puntos). En Clase Standard, los primeros lugares correspondieron a Francois Henry (Francia, Edelweiss, con 4.495 puntos), Markku Ritzi (Suiza, Elfe Standard, con 4.798 puntos), Franciszek Kepka (Polonia, Foka 4, con 4.627 puntos). Argentina, que participa en este evento deportivo desde 1952 y que en el año 1960 tuvo la gran alegría de ver inscripto el nombre de su piloto Rodolfo Hossinger como ganador absoluto, en esta décima competencia alcanzó las siguientes posiciones: Clase Abierta, Rodolfo Hossinger y Rafael Frené se clasificaron en los 12° y 21° lugar, respectivamente. En Clase Standard, Reinaldo Picchio ocupó el puesto 27°.

UNIDAD NÚMERO 75.000

La General Motors Argentina anunció que acaba de salir de su planta el vehículo número 75.000, fabricado en la Argentina desde 1960. Se trata de una pick-up de la tradicional marca Chevrolet, que engrasará la inmensa fila de vehículos nacionales que están contribuyendo a crear la riqueza del país. En el momento que la flamante pick-up fue puesta en marcha, estaban presentes altos funcionarios de la compañía.



EL ESTILO DE LOS CAMPEONES

DERRAPE Y "POWER

HOY EN DÍA, EL ESTILO DE LOS CORREDORES DE CARRERAS DIFIERE, EN MUCHOS ASPECTOS, DEL DE LOS PILOTOS DE AYER ● ACTUALMENTE, SE PUEDE DECIR QUE "EL AUTO HACE AL PILOTO" ● EN OTROS TIEMPOS, LOS ESTILISTAS DEL VOLANTE ERAN LOS QUE, CON SU FANTASÍA, "INVENTABAN" LOS DISTINTOS SISTEMAS DE MANEJO, DETERMINANDO, CON ELLO, LA CREACIÓN DE COCHES CADA VEZ MÁS VELOCES Y SEGUROS ● TAMBIÉN INFLUÍAN SOBRE LOS DIVERSOS MODELOS, EL TRAZADO DE LOS CIRCUITOS Y EL MAYOR O MENOR ATREVIMIENTO CON QUE LOS PILOTOS SE ADAPTABAN A LOS MISMOS ● LAS FORMULAS DE LAS CARRERAS SE HAN TRANSFORMADO, TAMBIÉN, EN VIRTUD DEL ESTILO DE LOS CORREDORES.

En la actualidad, pareciera que los autos de carrera se construyeran a medida para tal o cual piloto. No obstante, el estilo no ha perdido la función que tenía en el pasado; los grandes volantes de hoy son los exponentes de una escuela que no termina nunca, porque el estilo es un atributo personal y, aun con los autos más estudiados y perfectos, los buenos pilotos pueden idear soluciones tan brillantes a los problemas de conducción, como las de los magníficos corredores de ayer.

Consumo de gomas

Para determinar el estilo de los pilotos podemos observar, por ejemplo, los **estados críticos de desgaste** de algunos de los componentes de la

anatomía de sus coches de carrera. Desde las primeras manifestaciones de nuestro siglo, la técnica de manejo ha puesto a prueba el consumo de las gomas. Por tanto, basándose en ello se ha podido perfeccionar la capacidad de rendimiento de los neumáticos. Las enseñanzas más fructíferas provienen de los volantes que han vencido, y vencen, por saber **ahorrar gomas**.

En las carreras de circuitos y de carreteras de hace algunos años, todos los pilotos adoptaban el clásico **derrape** en las curvas, es decir, la inclinación hacia un lado de las ruedas posteriores, que se efectuaba al iniciarse la curva, con la dosificación controlada de la aceleración. La capacidad de deslizamiento del tren posterior dependía de la conformación sinuosa que se efectuaba. En las curvas cerradas, como en las amplias, el **derrape** aumentaba o disminuía de medida,

creando efectos característicos de derivación. Esto no era accesible para todos los pilotos y sólo los buenos conseguían realizarlo casi a la perfección. El repetir magistralmente, del mismo modo, el **derrape** en treinta, cuarenta o cincuenta vueltas, en la misma curva, significaba una ganancia de segundos para los estilistas de clase. Con ellos podían descontar las ventajas obtenidas por sus adversarios, si iban retrasados, u obtener una delantera absoluta, si habían logrado ya un lugar ventajoso.

Podrá parecer paradójico que una desviación, decidida pero controlada, del tren posterior, procurara un consumo de gomas inferior al previsto. En realidad, como el **derrape** es un desplazamiento lateral, gasta la superficie de los neumáticos en sentido transversal y no en la misma sección que en las aceleraciones y/o frenajes.

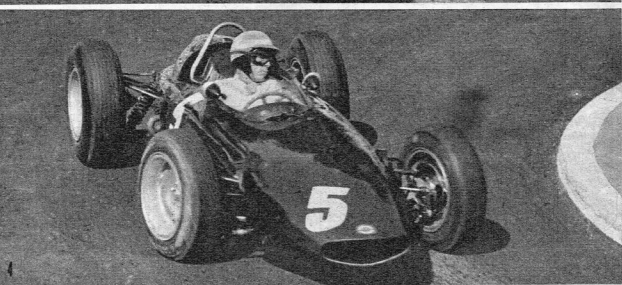
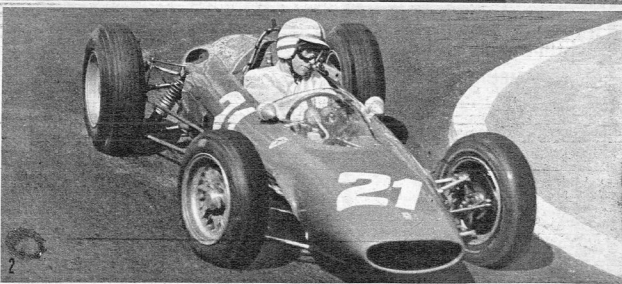
Los estilistas del **derrape** fueron Torti, Nazzaro, Lancia, Jules Goux, Minoia, Nuvoletti, Bordini, Matorassi, Antonio Ascari. Años más tarde, aparecería el actual **power slide**, sistema distinto en la técnica de conducción —aunque no muy diferente en sus resultados—, cuyos maestros insignes fueron Juan Manuel Fangio, Stirling Moss, Peter Collins y Eugenio Castellotti, digno alumno de Alberto Ascari y Gigi Villorei.

Recordemos que, en 1908, el pionomés Trucco venció en la Targa Florio porque supo **ahorrar gomas**, imponiéndose a su adversario Vincenzo Lancia por ese motivo. Felice Nazzaro, todo un maestro en las carreras de circuito, comentaba sin emplearse a fondo, pero en las curvas entraba más fuerte que sus adversarios, usando con gran sensibilidad el sistema de **desvío lateral**... sin gastar demasiado sus neumáticos. En aquellos

Casi-trabados los brazos, Jim Clark inicia la maniobra en la horquilla del c'rcuito de Mónaco. Luego, manteniendo el volante con la mano izquierda, desliza la derecha hacia la posición usual y, haciendo lo propio con aquella, volverá a la clásica posición 10 y 10 (ubicación de las agujas del reloj), la mejor para controlar las reacciones laterales del auto a la salida de curvas y, luego, que producen la brusca aplicación de potencia sobre las ruedas motrices en el momento de máxima aceleración.

Pese a la influencia que los estilos personales puedan tener, la conducción de un auto en el recorrido de una curva, por fuerza, está sujeta a leyes físicas cuyo respeto es ineludible. La serie fotográfica — en la que aparecen conduciendo, de arriba hacia abajo, Tony Maggs, John Surtees, Bruce McLaren, Richie Ghinter y John Schiffer, sorprendidos por la cámara en idéntico lugar de la misma curva— nos demuestra la similitud de sus respectivas técnicas y grado de deslizamiento logrado en el tren trasero. Asimismo, no debemos perder de vista que, tanto en la técnica de "desarraque" como en las aceleraciones y frenajes, existe un factor que va más allá de la mera conservación del neumático. Se trata del aumento del índice de adherencia. El mismo, que queda determinado por la composición de la banda de rodadura, el tipo de piso y el peso del automóvil, no es, como pudiera suponerse, invariable. Fluctúa en razón a las velocidades relativas entre la distancia efectiva recorrida y aquella desarrollada por un punto imaginario, ubicado en la circunferencia del neumático.

Cuando el desarrollo de su trazado circular, es mayor o menor —dentro de márgenes del 1 al 25%— a la distancia lineal efectivamente recorrida por el vehículo, el índice de adherencia va aumentando progresivamente. Superando los márgenes indicados se produce una rápida caída del mismo. Si es en aceleración, habrá pérdida de tracción. En frenaje dará comienzo al bloqueo de las ruedas. En curva, al trompo.



SLIDE"

tiempos, la duración de un neumático de carreras era reducida, pero Nazzaro sabía prolongar su utilidad.

El derrape fue adoptado gradualmente por los mejores especialistas de Indianápolis, como Ray Harroun, Jules Goux, Dario Rosta, Duray, Thomas, Wilcox y, sobre todo, por Tommy Milton. El peralte de las dos famosas curvas de la pista permitía una desviación menos violenta de las ruedas posteriores y una aceleración más larga.

Tazio Nuvolari formó una leyenda con su estilo, que, aunque no fuera perfecto en la forma, le proporcionaba grandes ventajas sobre sus contrincantes. Tenía una admirable sensibilidad, que los demás no poseían, y realizaba una verdadera unión del hombre con la máquina. Por su parte, otro gran maestro, Achille Varzi, pudo, en oportunidades, terminar una carrera con los neumáticos reducidos casi a telas, porque supo adecuar la resistencia de sus gomas a la duración de la misma, dentro de límites de seguridad razonables.

En la actual modalidad de manejo prima el **power slide**, o sea, el deslizamiento controlado del auto en sus cuatro ruedas, durante la curva. Esto no significa que el estilo del piloto, en relación con el consumo de gomas, no tenga ya importancia. Al contrario, es más difícil la ejecución del **power slide** que la del **derrape**, porque la capacidad de consumo aumenta en la curva. Claro que la producción actual de neumáticos da unidades casi perfectas, lo que facilita la labor del piloto. El **estilo en la curva** es siempre el elemento que permite limitar el consumo de las gomas, con los consiguientes beneficios provenientes de menor número de detenciones y mayor duración de la mejor adherencia.

De todo esto se extrae la conclusión de que conviene ser más veloz en las curvas para consumir menos neumáticos. Pero hace falta saber serlo.

¡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	210.000
Super 4 puertas	1948/49	220.000
Super 4 puertas	1950	255.000
Super 4 puertas	1954	340.000
Super 4 puertas	1956	515.000
Super 4 puertas	1958	590.000
Super 4 puertas	1960	900.000
CADILLAC		
4 puertas	1940	115/135.000
4 puertas	1942	145/165.000
4 puertas	1946	170/190.000
Cupé de Ville	1954	500/540.000
Cupé de Ville	1960	960/990.000
CHEVROLET		
Cupé sedan	1940	240.000
4 puertas	1946/47	345.000
4 puertas	1947	420.000
Fleetline	1951	460.000
4 puertas	1956	590/610.000
Bel Air 8 cil. - c. mec.	1956	570.000
Bel Air 8 cil. - c. aut.	1956	660.000
Bel Air 8 cil. - c. mec.	1957	630.000
Bel Air 6 cil. - c. mec.	1958	760.000
Bel Air 8 cil. - c. aut.	1958	730.000
Impala 6 cil. - c. mec.	1958	950.000
Impala 8 cil. - c. aut.	1958	920.000
Impala 6 cil. - c. mec.	1961	1.200.000
Impala 8 cil. - c. aut.	1961	1.150.000
Impala 6 cil. - c. mec.	1962	1.350.000
Impala 8 cil. - c. aut.	1962	1.250.000
CHRYSLER		
4 puertas 6 cil.	1947	245/280.000
8 cil. - 4 puertas	1950	350.000
Imperial 8 cil.	1959	940.000
DE SOTO		
Fluid Drive 4 puertas	1947	250.000
4 puertas (chico)	1947	270.000
4 puertas	1953	320/345.000
Rural 8 cil. - c. aut.	1954	430.000
DODGE		
4 puertas	1947	230/250.000
4 puertas	1951	310/330.000
FORD		
Cupé convertible	1940	190/215.000
2 puertas	1941/42	200/225.000
4 puertas	1941/42	220/245.000
4 puertas	1941/42	300.000
Cupé sedan	1946/47	300/320.000
2 puertas	1946/47	320/340.000
4 puertas	1946/47	400.000
Cupé sedan	1946/47	370/390.000
4 puertas	1953	415/430.000
4 puertas	1954	420/445.000
Galaxie 6 cil. - c. mec.	1960	850.000
4 puertas	1960	800.000
Galaxie 8 cil. - c. aut.	1960	800.000
Galaxie 6 cil. - c. mec.	1961	950.000
4 puertas	1961	950.000
HUDSON		
4 puertas	1946/47	190.000
4 puertas	1948	195/215.000
MERCURY		
4 puertas	1940	230.000
4 puertas	1946/47	310.000
4 puertas	1946/47	330.000
Cupé convertible	1951	360.000
Monterrey 2 puertas	1953	380.000
Monterrey 4 puertas	1956	480.000
Monterrey 4 puertas	1957	510.000
Monterrey 4 puertas	1958	530.000
Montclair 4 puertas	1958	530.000
OLDSMOBILE		
Cupé convertible	1946/47	200/230.000
4 puertas	1948/49	215/240.000
4 puertas	1950/51	270/295.000
4 puertas	1955	340/355.000

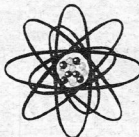
Marcas y modelos	Año	m\$n
4 puertas	1955	420.000
88 4 puertas	1956	490.000
88 cupé sedan	1956	600/635.000
PLYMOUTH		
4 puertas	1954	400.000
4 puertas	1956	435/460.000
4 puertas	1961	530.000
PONTIAC		
4 puertas	1946/47	220/240.000
4 puertas	1948/49	240/260.000
4 puertas - c. mec.	1951	325/350.000
4 puertas	1951	355.000
STUDEBAKER		
4 puertas	1946/47	180/200.000
4 puertas	1948	220.000

AUTOMÓVILES DE PRODUCCIÓN ARGENTINA

AUTOAR	Año	m\$n
Sedan	1956/57	160.000
Sedan	1960	210.000
Rural	1960	205/220.000
BERGANTIN		
4 cil. - 4 puertas	1960	335/350.000
4 cil. - 4 puertas	1961	345/360.000
6 cil. - 4 puertas	1962	385/405.000
CITROEN		
2 CV	1960	245/265.000
2 CV	1960	275/295.000
2 CV	1962	325/340.000
2 CV	1963	340/365.000
2 CV	1964	425/445.000
CHEVROLET		
400	1962	740/760.000
400	1963	820/840.000
400	1964	930/950.000
DE CARLO		
600	1960	175/215.000
700	1960	200/230.000
700	1961	225/250.000
Cupé BMW	1961	300/330.000
700	1962	310/340.000
700	1963	325/350.000
DI TELLA		
1500 4 puertas	1960	490/510.000
1500 4 puertas	1961	545/560.000
1500 4 puertas	1962	570/595.000
1500 4 puertas	1963	620/640.000
1500 4 puertas	1964	675/695.000
Magnetta	1964	870.000
Rural Traveller	1964	805.000
DKW		
Cupé sedan	1956	300/310.000
4 puertas	1958	365/390.000
Sedan 1000 4 puertas	1960	445/480.000
Sedan 1000 4 puertas	1961	470/505.000
Sedan 1000 4 puertas	1962	515/540.000
Rural 1000	1962	600.000
Sedan 1000	1963	625.000
Sedan 1000	1964	670.000
Fisston sport	1964	835.000
ESTANCIERA		
IKA	1957	225/250.000
IKA	1958	255/280.000
IKA	1959	300/320.000
IKA	1960	320/340.000
IKA	1961	350/370.000
IKA	1962	400/420.000
IKA	1963	475/485.000
IKA	1964	550/575.000
FIAT		
600 2 puertas	1960	240/265.000
1100 4 puertas	1960	400/435.000
750 2 puertas	1961	330/320.000
1100 4 puertas	1961	434/460.000
750 2 puertas	1962	325/350.000

AUTO USADO

Marcas y modelos	Año	m\$n	Marcas y modelos	Año	m\$n
1100 4 puertas	1962	490/510.000	VALIANT		
750 2 puertas	1963	390/420.000	I	1962	795/810.000
1100 4 puertas	1963	515/540.000	II	1963	845/875.000
1500 Gran clase 4 puert.	1963	675/720.000	III	1964	910/940.000
750 2 puertas	1964	430/460.000			
1500 Gran Clase	1964	740/760.000			
Rural Familiar	1964	800.000			
FORD			AUTOMÓVILES EUROPEOS		
Falcon 6 cil. -4 puert.	1962	730/760.000	BORGWARD		
Falcon 6 cil. -4 puert.	1963	770/795.000	Isabella	1956	340/370.000
Graciela 6 cil. -4 puert.	1964	830.000	Isabella	1957	380/400.000
GRACIELA			Isabella	1958	425/450.000
2 puertas	1957	135/150.000	Isabella	1960	515.000
2 puertas	1958/59	145/180.000			
2 puertas	1962	325/340.000	CITROËN		
HANSA			11 ligero	1946/47	200/230.000
1100 2 puertas	1960/61	230/270.000	2 CV	1958	250.000
1100 Rural 2 puertas	1961	300/330.000			
HEINKEL			FIAT		
Microcupé	1958/59	100/105.000	1100 4 puertas	1958	310/330.000
Microcupé	1960/61	115/130.000	600 2 puertas	1958	215/240.000
ISARD			HILLMAN		
300	1958/59	110/140.000	4 puertas	1947	115/130.000
400 2 puertas	1960/61	140/170.000	4 puertas	1950	180.000
700 2 puertas	1960/61	275/295.000	4 puertas	1955	255/270.000
700 2 puertas	1962	320/335.000	Rural	1956	270.000
700 Rural	1962	335/350.000			
700 2 puertas	1963	360/375.000	MERCEDES BENZ		
JEEP			Rural diésel	1953	340/370.000
IKA	1957	150/190.000	4 puertas naftero	1953	280/300.000
IKA	1958/59	210/225.000	220 diésel 4 puertas	1953	300/340.000
IKA	1960/61	260/290.000	300 4 puertas	1953	360/385.000
IKA	1962	300/330.000	220 S 4 puertas	1959	800/840.000
KAISER			220 S 4 puertas	1961	995.000
Carabela	1958	335/360.000	220 S 4 puertas	1962	1.255.000
Carabela	1959	360/380.000	220 S 4 puertas	1963	1.575.000
Carabela	1960	390/415.000	220 S 4 puertas	1964	1.950.000
Carabela	1961	425/440.000	OPEL		
Rambler C. Custom	1962	580/600.000	Rekord 2 puertas	1956/57	325.000
Rambler C. Country	1962	620/640.000	Rural	1956/57	340.000
Rambler Ambass.	1962	665/675.000	Rural	1958	430.000
Rambler C. Custom	1963	730/750.000	Rekord 2 puertas	1959	470.000
Rambler C. Country	1963	775.000	Rural	1959	510.000
Rambler Ambass.	1963	800/830.000	Rekord 2 puertas	1960	490/515.000
Rambler C. Custom	1964	825.000	Kapitan 4 puertas	1961	510.000
Rambler C. Country	1964	840.000	Rekord 2 puertas	1961	600.000
Rambler Ambass.	1964	1.000.000	Rural	1961	650.000
NSU			Rekord 4 puertas	1961	630.000
Prinz 24 HP	1958	160/190.000	SIMCA		
Prinz 34 HP	1960	210/240.000	4 puertas	1955	230/260.000
Prinz 34 HP	1961	245/260.000	Rural	1955	250.000
Prinz 34 HP	1962	260/290.000	Rural	1956	270.000
Prinz 24 HP	1963	315.000	4 puertas	1958	310/340.000
PEUGEOT			TAUNUS		
403	1956/57	430/460.000	15 M 2 puertas	1956/57	330.000
403	1958/59	485/520.000	17 M 4 puertas	1958/59	480.000
403	1960	570.000	17 M rural	1958/59	600.000
403	1961	615.000	17 M 2 puertas	1958/59	460.000
403	1962	630/650.000	17 M 2 puertas	1960	500.000
404	1962	690/710.000	17 M 2 puertas	1961	560/580.000
403	1963	725/750.000	17 M 4 puertas	1961	580/610.000
404	1963	800/830.000	17 M rural	1961	620.000
404 Rural	1963	920.000	17 M 4 puertas	1962	660/680.000
403	1964	780/800.000	17 M rural	1962	710/730.000
404 Rural	1964	840/870.000			
404 Rural	1964	960.000	VAUXHALL		
RENAULT			Velox 4 puertas	1951	260/280.000
Dauphine 4 puertas	1960	265/280.000	Cresta 4 cil. - 4 puertas	1958	310.000
Dauphine 4 puertas	1961	300/315.000	Victor 4 cil. - 4 puertas	1958	350.000
Dauphine 4 puertas	1962	330/350.000	VOLKSWAGEN		
Gordini 4 puertas	1962	380/410.000	Export 2 puertas	1960	515/530.000
Dauphine 4 puertas	1963	360/385.000	Export 2 puertas	1961	530/550.000
Gordini 4 puertas	1963	445/465.000	Export 2 puertas	1962	585/610.000
Dauphine 4 puertas	1964	460.000	1500 2 puertas	1962	660.000
Gordini 4 puertas	1964	515.000			
Gordini 4 puertas	1964	435.000			



EN TODAS LAS TÉCNICAS tecnirama

... AVANZA TAMBIÉN!

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

¡CÓMPRELA! ¡APARECE LOS VIERNES!

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

**• REPUESTOS • VENTAS
SERVICE • ACCESORIOS**

**ENFUNDA
CON
CALIDAD**



Nueva super funda funcional en colores coordinados y bajo precio juego con los tonos de moda del Clubes.

Se adapta sin afectar el Tapizado original por su elástica estructura, desmontable, fácil y rápidamente. Dócil al aplicación en el respaldo. Cierre elástico. Lavable.

UNICOS MODELOS: Negro, Verde metalizado con negro, y cañete metalizado con negro.

SE COLOCA EN EL ACTO, PARA QUE SE "SIENTA" COMODO

**Tapizados
Avenida**

Av. Mitre 88/94 - Tel. 740 7446 y 3342 - Villa Martelli
Pcia. Buenos Aires

EN CAPITAL:
Benutti 2813 - Tel. 82-0375

**PERSONALICE
SU AUTOMOVIL**

COLOCADO EN LAS PUERTAS O TABLEROS LOS NUEVOS MONEDERAS "JUIZO" AUTOPAYESIVOS, EN LETRAS ORO

NUEVOS LAVABLES



PUEDEN ADQUIRIRLOS EN LAS ESTACIONES DE SERVICIO CASAS DE REPUESTOS Y ACEBROS PARA AUTOMOVILES

NORCA
IMPORTADORES S.R.L.
RINCÓN 244 85. AS. TE. 47-4909

**PESCA-
AL ROMBO!**

Una idea en 4 ruedas para el feliz automovilista

Se imaginó Ud. tanta comodidad y seguridad cuando sale en sus excursiones de pesca, con todos los implementos y aseo amigos, ¡verifíquelo!




Sólo el RENAULT 4 L puede darle tanto y tan facilidades.

¡Ojalá sus amigos se apresuren a "pescar" este gran coche con grandes facilidades en:

WATSONs.A.
LA CASA DEL RENAULT
VENTAS-SERVICIO-REPUESTOS
MONTEVIDEO 625 - E. 40-3522
Tel. 28-4998/5011/5021

**LA CASA DE LAS
BUJIAS**

CHAMPION AUTO-LITE



HASTINGS K-L-G

BOSCH LODGE

A. C.

WALTER GOICOECHEA
MONTEVIDEO 625 - E. 40-3522

REPUESTOS



GRACIELA INSTITEC
RECAMBIO EN EL ACTO
DECIGÜERALES

CASA AMBROSINO
J.O. AMBROSINO Y R. RUIZ
VARETE 3281 85. AS. 17-6783

**CIÑASE
SEGURIDAD**



**viaje con cinturons
pamm**
de seguridad
pamm S.R.L.

VENTAS: AV. CORDOBA 1513 - Tel. 41-7448
Buenos Aires

FABRICA: LAVALLEJA 99 - Tel. 34388
Córdoba.

**NUEVA
SUPER
FUNDA**



con bolsillos aplicados en el respaldo

COLORES: Negro - Verde metalizado con rojo y celeste metalizado con negro.

COLOCADOS EN EL ACTO
Tapizados
avenida

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

CINTIPLOM IGIENIA ITALIANA

MASILLA PLASTICA PARA METALES



SECA EN 20 m

SOLICITA EN PINTURERIAS Y FERRETERIAS

**CAPULCÁN 1284 - Tel. 27-7514
SAN JUSTO - Pcia. de Bs. Aires**

**SERVICIO ESPECIALIZADO
SEGURIDAD Y GARANTIA**

REPUESTOS LEGÍTIMOS

NICOLAS FALOTICO

UGARTECHE 3052 - Tel. 70-3818

en anillos elásticos de seguridad



VIGIA

es garantía de seguridad y calidad

fabricados estrictamente de acuerdo a normas DIN, por una potente industria Argentina

METALURGICA 343
S. de C.A.
Adm. y Ventas:
Av. R. Sáenz Peña 825 7º piso de 702
Fábrica Chile 141 - BAHÍAS PLACAS, Bs. As.

RINCÓN DE

Recientemente, la firma Transportes Automotores Chevalier S.A. celebró sus treinta años de actividad ininterrompida. Desde aquella mañana del 5 de junio de 1935, en la que un ómnibus conducido por Andrés Núñez y E. Berdoaco salió de la precaria estación de Pueyrredón 145 rumbo a Rosario, la evolución experimentada por la empresa la ha convertido en una de las más grandes organizaciones privadas de nuestro país dedicadas al transporte de pasajeros. La sociedad original, formada por el ingeniero Enrique Rusconi y el señor Wilfred Chevalier Bouteil, comenzó explotando, junto con 30 socios, doce unidades de 24 asientos cada una. En la actualidad, dicha empresa está integrada por los propietarios de ómnibus en carácter de socios y cuenta con 226 unidades, la más antigua de las cuales tiene apenas tres años.

A pesar de haberse retirado de las competencias de TC, el popular "Aguilucho" no ha perdido sus reflejos. Solamente así se explica que haya logrado salvar su vida en el espectacular accidente que sufriera hace unos días, al volante de un Falcon del equipo de carreras Ford, cuando encontró repentinamente obstruida la ruta, mientras circulaba a casi 200 km/h, en las proximidades de Cañuelas. Felizmente, las únicas consecuencias fueron unas horas de angustia para los familiares y amigos —hasta que recibieron el tranquilizador diagnóstico de los médicos— y los serios desperfectos sufridos por el auto.

Las exportaciones de la American Motors Corporation alcanzaron cifras récord en los primeros seis meses del corriente año fiscal. Las ventas en el exterior alcanzaron las 37.584

unidades, frente a las 35.732 vendidas en el período correspondiente del año pasado, que constituían el récord anterior. La cifra exportada en estos seis meses es inferior sólo en 6.000 a las registradas en los doce meses del año fiscal anterior.

La British Motors Corporation espera colocar unos 400.000 automóviles en el mercado estadounidense, en el curso del presente año. El año pasado, la empresa inglesa ocupó el segundo lugar entre los proveedores de vehículos extranjeros en los Estados Unidos. Los modelos más solicitados fueron el MG —que es fabricado en nuestro país, bajo licencia, con el nombre Magnette— y el Austin-Healey.

En el primer trimestre de 1965, la Ford Motor Company, en su red de fábricas que se extiende por todo el mundo, utilizó los servicios de 358.564 personas. Los sueldos y jornales pagados en esos tres primeros meses de 1965 totalizaron 622.043.000 dólares, importe que superó en 93.339.000 a lo pagado al año anterior durante el mismo lapso.

Recientemente, Simca Automóviles recibió, en París, a 333 de sus concesionarios en los Estados Unidos. El 1000 es el único modelo exportado a dicho país. De las 6.786 unidades exportadas en 1963, se pasó, en 1964, a 14.218, lo que representa un incremento del 109,5%. A juzgar por las cifras alcanzadas en el curso del primer trimestre del corriente año (3.264 contra 2.574 en el mismo período del año pasado), el total de Simca vendidos en los Estados Unidos, en 1965, superará todas las marcas anteriores lograda por dicha fábrica francesa.

CARRERAS DE LA SEMANA

- PRUEBAS NACIONALES**
- 4 de julio - Auto Moto Club Carlos Paz - Villa Carlos Paz, Córdoba - Carrera (TM)
 - 4 de julio - Asociación Cordobesa de Volantes - Córdoba - Circuito (TC)
 - TC = Turismo de Carretera Fórmula "B"
 - TM = Turismo Mejorado
 - MM = Mecánica Nacional Fórmulas 1 y 2

- PRUEBAS INTERNACIONALES**
- Pruebas de velocidad**
- 3-4 de julio - CMM - Francia - 12 Horas de Reims (GT III, PT)
 - 4 de julio - Francia - Gran Premio de Reims (2, 3)
 - 4 de julio - USA - Firecracker 400 (T)
 - 4 de julio - CMM - Italia - Carrera de la costa de Bolzano-Méridola (GT, S, 3, T, CMM I)
- Pruebas de regularidad**
- 2-4 de julio - Alemania - Rally del Vaino
 - 2-4 de julio - CER - Chocostovaquia - Rally del Moldava

- | | |
|---|---|
| CMC = Campeonato del Mundo de Conducidos (Fórmula) | C = Automóviles de Carrera |
| FT = Fórmula de Carrera de Tasmania (hasta 2.500 cc) | FT = Fórmula de Carrera de Tasmania (hasta 2.500 cc) |
| CMM = Campeonato del Mundo de Marcas (Automóviles de Gran Turismo 2) | 1 = Fórmula 1 |
| | 2 = Fórmula 2 |
| TP = Trofeos Internacionales de Prototipos | 3 = Fórmula 3 |
| CEM = Campeonato de Europa de Montaña | 5 = Automóviles Sport |
| FT = Prototipos | GT = Automóviles de Gran Turismo: |
| CER = Campeonato de Europa de Rallys | 1 (hasta 1.300 cc) |
| | II (hasta 2.000 cc) |
| CEAT = Challenge Europeo de Autos de Turismo | III (más de 2.000 cc) |
| | T = Automóviles de Turismo |

TUERCAS

Noticiero confidencial

COMISIÓN DEPOSITIVA DE CONCESIONARIOS



Los concesionarios Ford de nuestro país han constituido la Comisión de Automovilismo Deportivo, cuya mesa directiva quedó integrada de la siguiente manera:

Presidente: Luis Castro (San Miguel Motor S.A.C.I.F., Bella Vista, Bs. As.).
Vicepresidente: Juan C. Castellazzi (Castellazzi Hnos., S.A., Junin Bs. As.).
Secretario: Iván Serra Lima (h.) (Serra Lima S.A., Capital Federal).
Prosecretario: Juan Villar (Quintana S.A., Capital Federal).
Tesorer: César M. Speroni (San Miguel Motor, S.A.C.I.F., B. Vista, Bs. As.).
Protesorer: Jorge A. Ferrero Murphy (Del Sur Motor S.A., Quilmes, Bs. As.).
Vocales: Julián T. Balardi (Giordano y Balardi S.R.L., Villa Mercedes, San Luis); Raúl I. Copetti (F. Copetti e Hijos, S.A., Jesús María, Córdoba); J. D. Girolani (San Nicolás Automotores S.A., Gral. Pico, La Pampa); Narciso C. Marchini (Pico Motor Automotores S.A., Gral. Pico, La Pampa); Antonio Martini (Ardón, S.A., Necochea, Bs. As.); José Muñoz (Davidson y Muñoz, Río Gallegos, Sta. Cruz); Gregorio Pacheco (Tandilco S.A., Tandil, Bs. As.); Juan C. Pampiglioni (Armando y Pampiglioni, Santa Fe); Francisco Seijas (Valentin Alsina, S.A., V. Alsina, Bs. As.).
Representante de Ford Motor Argentina: José D. Riez (Derechos Públicos).

Esta nueva comisión ha informado que premiará a los pilotos que compitan con vehículos de marca Ford o Ford Falcon, de acuerdo con su posición al término del campeonato oficial.

Se premiará del 1° al 8° puesto en la siguiente forma:

Al 1°	\$ 600.000
Al 2°	400.000
Al 3°	300.000
Al 4° y 5°	200.000 c/u.
Al 6°, 7° y 8°	100.000 c/u.

Se premiará, asimismo, a los corredores que no pertenezcan al equipo oficial, siempre y cuando entren en la clasificación. Estos premios se instituyen para quienes compitan con Ford Falcon, por carrera y por el término de 30 días.

Se premiará del 1° al 3° en la siguiente forma:

Al 1°	\$ 100.000
Al 2°	60.000
Al 3°	40.000

A los pilotos que compitan equipados con motor F-100 se les premiará en la siguiente forma:

Al 1°	\$ 60.000
Al 2°	40.000
Al 3°	20.000

También se informó que el señor Juan Carlos Santamarina fue designado gerente de dicha comisión.

Néstor Salerno, campeón argentino de Sport Fuerza Libre, que está probando suerte en Europa, recibe semanalmente los recortes de los diarios argentinos que informan o comentan las actuaciones de River Plate. Fue un encargo que dejó a su señora madre y ésta lo cumple estrictamente.

Las autoridades de la ciudad de Winterthur, centro industrial de noventa mil habitantes del Cantón de Zurich, han adoptado una medida sin precedentes: a partir del próximo 1° de octubre, los automovilistas que no dispongan de garaje deberán abonar a la comuna diez francos mensuales, para poder estacionar su auto en las calles. Como es lógico, los turistas están exentos de este revolucionario impuesto, que sólo afectará a quienes dejan sus vehículos estacionados frente a su casa durante la noche.

En una muestra de automóviles organizada por el Greenfield Village Museum fue presentado el Ford Mustang III, del que se producirán unas pocas unidades en lo que resta del año. El modelo, muy similar al Mustang actual, se diferencia de éste por la adopción de una carrocería de plástico, montada sobre un chasis con distancia entre ejes mayor que en el modelo anterior. El Mustang III tiene un motor de 8 cilindros en V que desarrolla una potencia de 300 HP y le permite alcanzar los 240 km/h.

El pasado 10 de junio fue otorgado el "Premio Nazionale Mercurio d'Oro" a la Lancia & C. S. p. A. Fabrica Automobili Torino. Esta distinción es concedida anualmente a la industria italiana que más se ha destacado en el campo comercial.

• REPUESTOS • VENTAS • SERVICE • ACCESORIOS

SI CAMBIA AXOS... ¡QUE SEAN!



TALLER MECANICO ESPECIALIZADO en



José GARBARINO
SERVICE INTEGRAL
Av. de los INCAS 5361
Tel. 81-4482 - Cap.

SERVICE ESPECIALIZADO



• MECÁNICA INTEGRAL
• ACCESORIOS LEGÍTIMOS
También para modelos 1951 a 4 V.
SALTA 1160
T. E. 23-8913 - BUENOS AIRES



INDIANAPOLIS

• Una bomba eléctrica para nafta o gasoil...
• Una licitación italiana que la respalda...
• Una firma responsable que la distribuye...
RONCHETTI, RAZZETTI y Cia. S.A.
Viamonte 1574 - Buenos Aires

SOLDADURA EN FRIO



EN BLOQUES Y TAPAS DE CILINDROS
POCHOLO RODRIGUEZ
JUAN F. SEBOLÍ 3952 - 72-2963

DOMINGO PERRI & CIA. S. R. L.

REPARACION DE CIGUENALES RECTIFICACION DE CILINDROS



FABRICA DE REPUESTOS AUTO UNION D. E. U. • INSTITEC • GRACIELA
ARAYAU 1354 (ALT. CORDOBA 1900)
T. E. 772-9058 - BUENOS AIRES



SEGURIDAD EN SERVICE REPUESTOS LEGÍTIMOS

AMPLIA FINANCIACION
BILINGHURST 57 - 88-2048/1758

BUYES DE BRONCE



"BROAL"

CALIBRADO PERFECTO BRUNIDO AL ESPEJO
DISTRIBUIDOR
imel Y CIA. S. R. L.
Warnes 725 - Tel. 55-1376
Tucumán 1888
Tel. 42-1142/5138
DOS DIRECCIONES DE MARCA



haga que su automóvil sea más COMODO Y DISTINTO

instalando en el día una FUNDA ANATOMICA MARCAR

MARGAR

CANGALLO 3021

TALLERES SPORT



SERVICE AUTORIZADO REPUESTOS Y ACCESORIOS LEGÍTIMOS

APROBADOS POR J. A. S. A., S. A. HONDAYAS 9152 - 97-0011 - B. Aires
Tel. J. A. Junin 1500
ENVÍOS AL INTERIOR

HANSA 1100

línea completa de REPUESTOS ORIGINALES DE FABRICA
SERVICE NOEL GIRELLI
BILLINGHURST 2259
82-3543

3 TECNICOS A MANO EXACTOS Y SEGUROS EN CUALQUIER MOMENTO



Práctico y ECONOMICO estuche con:
• Compresómetro
• Vacuómetro
• Lámpara de "Puesta a punto"
Nuestro compresómetro tipo pistola, con alargos y cono de repuesto. Envíos al interior.
Fabricantes:

CASADELLA LTDA.
Monroe 2701 - Tel. 73-3193
DISTRIBUIDORES
MOTO CITY Diagonal 73 esq. 42
LA PLATA
GARCIA VESA Hnos.
Rivadavia 2801 - Tel. 22361
M. DEL PLATA
AYLES S. R. L. San Martin 413
MENDOZA
ALMAFFER S. A.
General Paz 931 - Tel. 801
RIO CUARTO CONDOBA

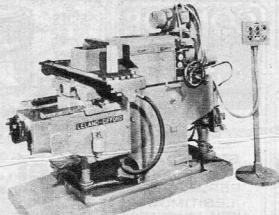
oscar cabalen



S.R.L.
CAPITAL \$ 30.000.000.- m/n.

El "Oscar" en venta de automóviles
Av. Santa Fe 2565 - Capital - Tel. 82-8386 - 84-1990 - 80-5040

MÁQUINAS PARA LA INDUSTRIA



TALADRO REVÓLVER

DISEÑADO para trabajar con materiales ferrosos y no ferrosos, este nuevo taladro revólver es fabricado por la Leland-Gifford Company, de Worcester, Massachusetts.

Puede perforar orificios de hasta 5/8 de pulgada de diámetro y 7 pulgadas de profundidad. Su sistema de alimentación hidráulica ofrece las ventajas de un régimen uniforme de producción y la posibilidad de variarlo fácilmente según las necesidades. La mecha es accionada por un motor de 1 1/2 HP, y dispone de velocidades de hasta 10.000 rpm.

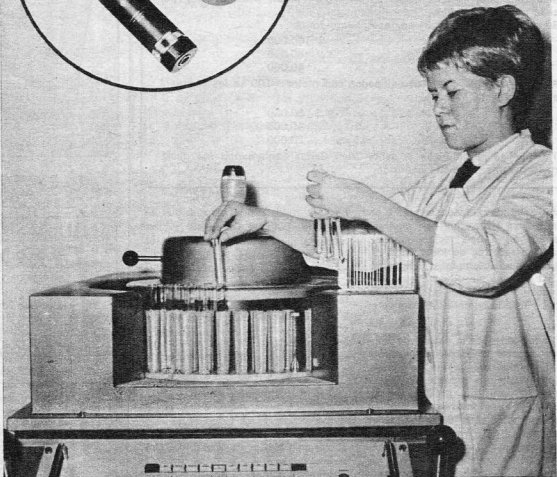
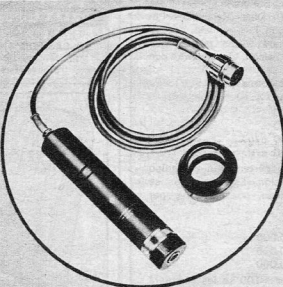
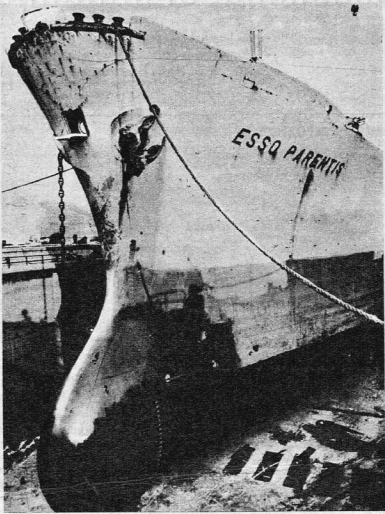
SONDA DE CÁMARA REFLECTORA

PARA la medición de radiaciones nucleares, la Telefonken presentó recientemente en la Feria de Hannover la sonda "MS SMS 1101". Esta sonda permite llevar a cabo mediciones de actividad de isótopos que emitan partículas beta de poca energía, bajo una cubierta a prueba de penetración de luz. El preparado, por ejemplo C_{14} , es disuelto para ello en un centelleador líquido. La sonda comprende una cámara reflectora, un fotomultiplicador y un amplificador de potencia transistorizado, de dos etapas. La bureta con el preparado disuelto en un centelleador se introduce para la medición en la cámara reflectora de forma cónica, fácilmente intercambiable, revestida interiormente con una capa blanca, de reflejo difuso. En el círculo superior de la ilustración puede verse dicha sonda, y en la parte inferior se ve su utilización, junto con el cambiador automático de muestras MS AP 1007, fabricado también por la Telefonken.

"NARICES" ARTIFICIALES PARA AUMENTAR LA VELOCIDAD DE LOS BARCOS

DENTRO de su "Programa de Investigación Marina", la Esso Tankschiff Reederei, filial alemana del grupo Esso, ha estado investigando en los últimos años el diseño de los cascos para reducir la resistencia al avance creada por la perturbación provocada en el agua por el barco al desplazarse. Sus estudios han llevado a la adopción de unos gigantescoos bulbos de 90 toneladas, que fueron colocados en la proa de dos de sus navíos, el "Esso-parentis" y el "Esso-Aisace".

Según los informes dados a conocer por dicha empresa, la velocidad media aumentó en más de 0,6 nudos, manteniéndose el consumo a igual nivel. En el curso del presente año, varios cargueros más de la Esso serán equipados con "narices" prefabricadas.



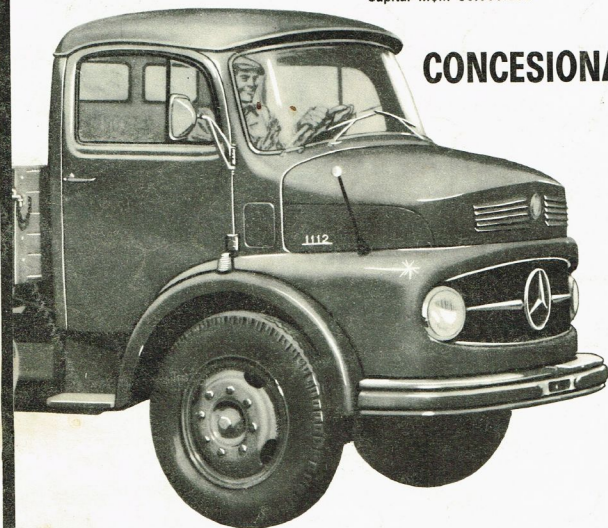
AUTOMUNDO, Publicación semanal ilustrada. Publicada por Editorial Codex S. A., Bolívar 578, Buenos Aires. Director: Nicolás J. Gibelli. © Copyright by Pizzanelli S. A., Montevideo, para todas las ediciones en castellano 1965. Copyright by Editorial Codex S. A., Buenos Aires, Argentina, para la República Argentina, año 1965. Reg. de la Propiedad Intelectual N° 847.707. Distribuidores: ARGENTINA, Distribuidora Universal S.-R. L., Herrera 513, Buenos Aires. URUGUAY, Dist. Paysando S. A., Avda. Ingeniero Luis P. Ponce 1432, Montevideo. CHILE, Publichile S. A., Manuel Rodríguez 856, Santiago.

Deposito
Argentina
N° 274
S. 274
y G. (B)

Tarifa Reducida
N° 7.719
Francos a Pagar
Costa N° 443

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