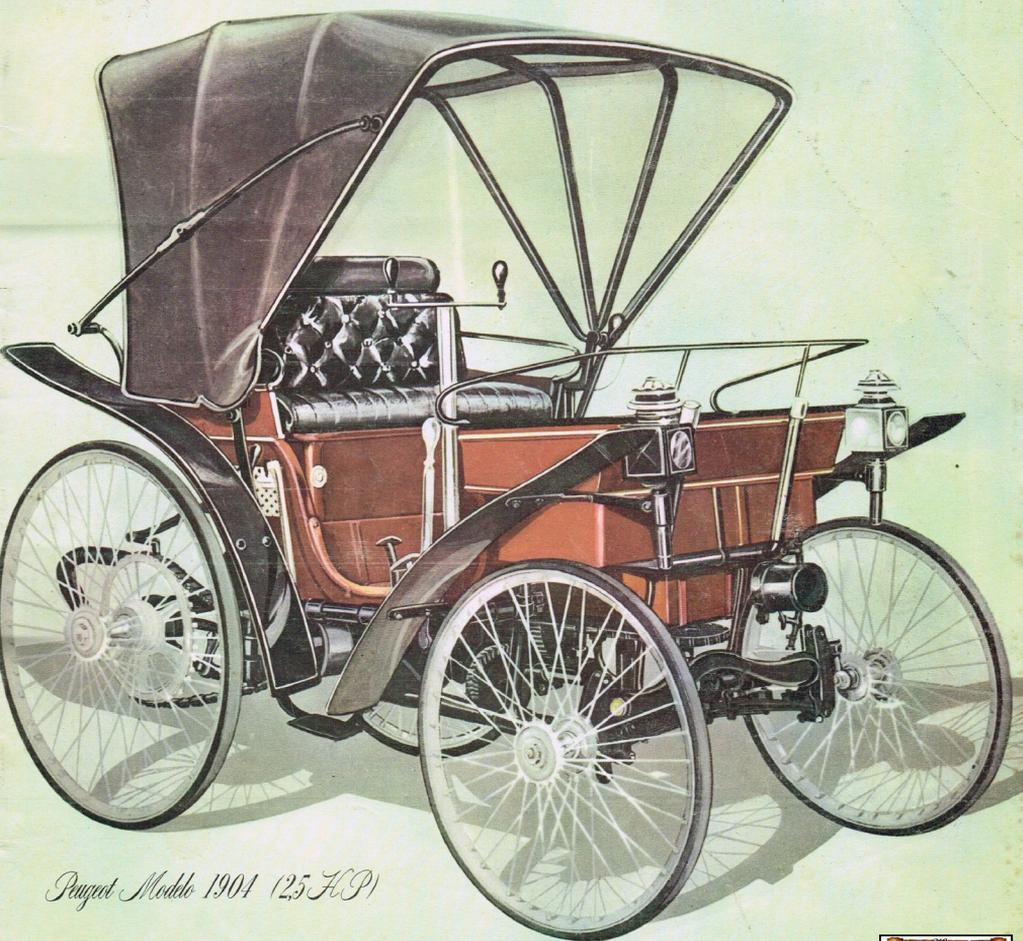


15 automundo

\$ 30.-
Uruguay \$ 6.-



Peugeot Modelo 1904 (2,5 HP)



150 AÑOS EN LA VIDA DE UN REY



AVANZA
CON EL
PAIS

Una cordial tarjeta de presentación...
de alguien que no la necesita. Y no la
necesita porque exactamente este mes de
julio —su mes aniversario— cumple 41
años de permanente amistad con la fami-
lia argentina. No la necesita porque su
voz, proyectada a lo ancho y lo largo del
pais, ya ha ganado un lugar en todos los
hogares...

RADIO BELGRANO



NUESTRA PORTADA

CARACTERÍSTICAS
TECNICAS DEL
PEUGEOT 1894
(2 1/2 HP)

Motor Daimler de dos cilindros
en V, con 15° de abertura.
Diámetro y carrera:
80 mm x 120 mm.
Cilindrada: 1206 cc.

Potencia máxima: 2 1/2 HP
a 400 rpm.
Caja de tres
velocidades hacia
adelante y marcha atrás.

automundo



Nº 15 7 de julio de 1965
Año I - EDITORIAL CODEx S. A.

SUMARIO

- 3 Correo del lector
- 4 Ayer y hoy
- 5 Trenes suspendidos
- 6 La dinastía Peugeot
- 13 132 modelos para superar su propio récord
- 14 Frenos ventilados "4 S"
- 15 Gimeno ganó la VI Vuelta de Córdoba.
- 16 Habla Pedro Sancha
- 18 Preparándose para el futuro
- 20 Los automóviles de 1980
- 21 El mito Ford
- 24 Fangio visto por un europeo
- 26 Quién dijo miedo...!
- 28 Máquinas para la industria
- 29 El GRAN Mercedes
- 32 El agua dijo no
- 34 Noticias ilustradas
- 36 Maserati y sus modelos deportivos
- 38 La bolsa del auto usado
- 40 Coches japoneses en Europa y América
- 40 Nueva sede del C. A. R.
- 40 Rincón de tuercas
- 42 El seguro "PF Sigma"

CORRESPONSALES EXTRANJEROS

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

CUESTIONARIO

... primero, para felicitarlos por la obra que vienen dirigiendo tan magistralmente; segundo, para que me digan cómo puedo adquirir el Nº 5 de AUTOMUNDO, porque soy un ferviente lector de la revista; tercero, porque quiero saber: el equivalente en kilómetros y metros, qué es Fórmula 1, 2 y 3; qué es el octanaje de la nafta; qué es Gran Turismo, y qué diferencias hay entre estos coches y los de pista.

Roberto Luis Martínez
Rigos 167 - 1er. Piso
Capital Federal

- 1) Gracias;
- 2) debe dirigirse a Distribuidora Universal, Herrera 513, Capital (de 11 a 19 horas);
- 3) si nos dice el equivalente "de qué" en kilómetros y en metros, le contestaremos gustosos;
- 4) "Fórmula 1" es aquella bajo la cual se realiza el Campeonato Mundial de Conductores: su limitación de cilindrada es de 1.500 cc. "Fórmula 2" es una de las derivaciones de la extinta Fórmula Junior: limita la cilindrada a 1.000 cc. Por último, "Fórmula 3", la más modesta de todas, limita la cilindrada a 1.000 cc, pero exige un motor derivado de uno de serie, con árbol de levas lateral, un único carburador con no más de 35 mm de garganta, y establece el peso mínimo en 400 kilogramos;
- 5) el octanaje de la nafta mide la capacidad de ésta a la detonación.

La necesidad de usar mayor o menor número octánico depende, entre otras cosas, del índice de compresión del motor y de la mayor o menor área del pistón;

6) Gran Turismo es una de las categorías establecidas por la Federación Internacional del Automóvil (F.I.A.), entidad rectora del automovilismo mundial. Agrupa los au-

tomóviles, fabricados en serie, cuyas características de performance prevalecen sobre las de capacidad, comodidad, etc. La diferencia entre éstos y los coches de pista es similar: a la de la agít fiebre que nunca logramos cazar; y la de nuestro mimado y rechoncho perdedor. Entre otras diferencias, el auto de pista puede usarse, únicamente, en la pista; el GT, en cualquier lado. No existirá a su vez especificación de número de unidades para competir en pista: con que se haya construido "una", basta. El GT es un automóvil con capacidad para 2 personas; eventualmente, cuatro (2 + 2), cuya finalidad es dotar a sus felices propietarios de un medio de transporte rápido, seguro, de características de manejo, esencialmente, deportivas. El auto de fórmula (pista) no es que tenga capacidad para una persona; más exactamente, "una persona" es como un auto de pista como si fuera un sobre todo.

Nota: Nuestro perro perdedor se llamaba Felipe. Ahora lo rebautizamos AUTOMUNDO. Le gustan los dulces.

JUEGUESE UNA CENA...

en el Nº 9 de AUTOMUNDO he leído en el Correo del Lector (página 5), el aviso que publicaron sobre el Rugby "1930". Desearía saber si su precio es el que allí figura (2.980 pesos moneda nacional). Me parece increíble y esto me ha valido discutir con muchos amigos.

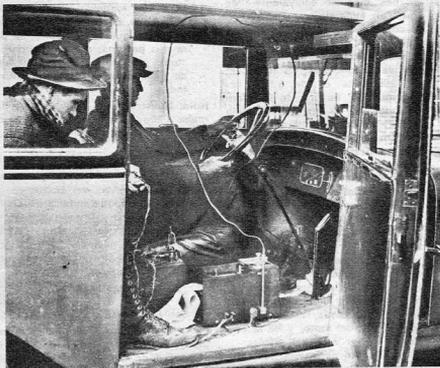
Gregorio Yacura
Calle 378, Nº 4983

San Fco. Solano (Pcia. de Bs. As.)
Puede usted discutir tranquilo. También puede jugarse una cena con la seguridad de que quienes pierdan la apuesta pagarán por ella más de lo que "costaba el Rugby en 1930". Actualmente, esos modelos no tienen precio.

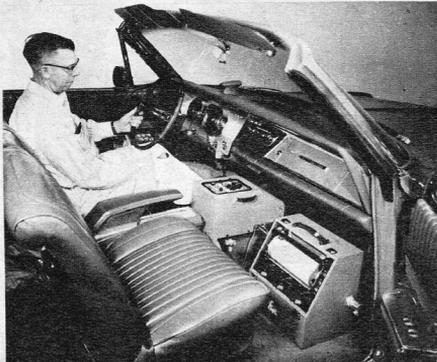


AYER Y HOY

En apenas cincuenta años, lapso insignificante en la historia de nuestra civilización, el automóvil se ha transformado de un artefacto ruidoso e inestable en un confortable y seguro medio de transporte. Cada adelanto técnico logrado, debe ser experimentado exhaustivamente antes de incorporarse a la producción de serie y los técnicos especializados se han visto obligados a desarrollar aparatos de medición cada vez más precisos y complejos. Las ilustraciones que acompañan esta nota, pertenecientes al archivo fotográfico del departamento experimental de una gran fábrica estadounidense, permiten comparar dos épocas entre las que existe un verdadero abismo técnico, a pesar de estar separadas por unos pocos lustros.



Instrumentos primitivos utilizados por técnicos de la "época de oro" del automóvil para medir la presión sobre el pedal del freno y la deceleración del vehículo.



Este moderno equipo tiene un "pie mecánico" que acciona el pedal del freno con una determinada presión. El instrumento de la derecha sirve para registrar la curva de deceleración, ahorrando así horas de trabajo a los técnicos.

CORREO



VELOCIDAD MINIMA, 4 WEBER Y 4 L

1) ¿Cuál es la mínima velocidad del Tornado-Jet? 2) Tengo un Renault 4L, ¿se puede sacar el caño de escape por delante, ya que el silenciador se encuentra en esa parte? 3) ¿Se pueden poner 4 carburadores WEBER al 4L, ya que pienso intervenir en carreras? 4) Dos de mis amigos quieren ser mis acompañantes. ¿Se puede? 5) Mi coche de 17 años pregunta: ¿cómo se hace para sacar "arando" un coche?

Carlos Bélle
Patricios 65

Bahía Blanca (Pcia. de Bs. As.)

A la primera. La velocidad mínima de un Tornado-Jet se obtiene cuando está parado.

A la segunda. Nadie ha de impedirle andar con paraguas en un día de sol. . . Claro que usted se va a atajar el efecto de los rayos ultravioletas. Lo mismo pasa con el tubo de descarga. Su función es "descargar" gases quemados, calientes, a la atmósfera. De por sí, la densidad del aire presenta una resistencia que dichos gases deben vencer. Aumentar esa resistencia mediante el choque de gases mientras el vehículo avanza, además de ser poco práctico, es raro. ¿no? A la tercera. Como poder, se puede. No lo creemos económico ni práctico. Además, no va a poder competir en ninguna categoría de las existentes en la actualidad.

A la cuarta. Para nuestra basta un botón. Un solo acompañante es todo cuanto exige y permite el reglamento de Turismo Mejorado.

A la quinta. Dígame a su chico que no lo haga. Va a exigir esfuerzos desmedidos al embrague y a la transmisión, y gastar neumáticos inútilmente. Si insiste y usted se lo permite. . . que levante las rpm del motor hasta alcanzar la línea del máximo torque (estimativamente, a la mitad de la escala de rpm), que suelte el pedal del embrague en forma decidida y, simultáneamente, que oprima el pedal del acelerador a fondo. A cada chillido de las gomas, que piense en los pesos que a usted le costó el 4L. Si no lo convence, escribanos nuevamente y le explicaremos cómo se pierde tiempo "arando", y dónde y cómo se encuentra el punto máximo de adherencia.

NAZZARO Y SUS 193 KM/H

. . . solicitarles quieran tener a bien enviarme la siguiente aclaración: en el N° 11 de AUTOMUNDO, en la parte superior de la página 17, aparece la fotografía de Felice Nazzaro al volante del "SB 4", con la siguiente leyenda: "Superando, en el final, los 193 kilómetros por hora", lo que considero se trata de un error de imprenta.

Juan François
Av. Colón 1288
Carhué (Pcia. de Bs. As.)

No se trata de un error de imprenta. Los archivos de la Fiat y las revistas especializadas de la época consignan que Felice Nazzaro, al volante del "SB 4", salió victorioso en el encuentro Napier-Fiat del 8 de junio de 1908, en Brooklands, cumpliendo las 10 vueltas a una media de 152,155 kilómetros por hora, superando, en el tramo final, los 193 kilómetros por hora.

LAS PUERTAS DEL FORD

. . . quisiéramos saber si son ciertos los comentarios que se hacen sobre la fábrica Ford, que —dicen— coloca sus automóviles en el mercado con el defecto de que se les abren las puertas cuando marchan a 120 kilómetros por hora. Les agradeceríamos también, nos enviarían una fotografía de Cupeiro.

Rodolfo Camocardi y Juan Olivieri
San Martín 1073
Baradero (Pcia. de Bs. As.)

Es la primera noticia que tenemos sobre esos comentarios. Ford Motor Argentina es una empresa seria y, por tanto, antes de sacar una unidad a la venta se la somete a muy rigurosas pruebas, no sólo de control, sino también de laboratorio experimental. En estas pruebas, tanto las puertas como los distintos componentes del vehículo son sometidos a sollicitaciones que superan ampliamente aquellas que recibirá en el uso normal. Por otra parte, sentimos comunicarle que no es costumbre de AUTOMUNDO enviar fotografías; las que ustedes solicitan, sin embargo, han aparecido publicadas en la portada del N° 10 y en la página 35 del N° 11. También el coche de Cupeiro apareció en la página 22 del N° 11.

CRITICA

. . . para agradecerle, como lector, tan brillante publicación, encarada con criterio claro y conciso, y, como aficionado, por la sensatez en la distribución del material que la compone, sin elucubraciones literarias que la técnica no acepta y sin el falso humorismo que ridiculiza a otras publicaciones de igual carácter. Pero (podríamos construir un mundo sin peros?) quisiéramos referirle, con ánimo de crítica, de constructiva crítica, a tres corresponsales del N° 10 de esa revista:

1) se publica una carta del señor Marcelo Raitzin (mayor y mejor aprobación) e, inmediatamente, sigue la publicación de las manifestaciones artísticas del niño Manuel A. Ricca, porque, honestamente, como lo expresa sin mayor abundamiento de vinculaciones con el reglamentación de nuestra folklórica expresión, el TC no pasa de ser sino una manifestación escolar "dibujo libre"; 2) me refiero, ahora, a la carta (encuadrada y con una "foto") firmada por el secretario de la Comisión

PRÓXIMOS TC



...de acuerdo a lo publicado en el N° 10 de la revista AUTOMUNDO, que tan dignamente dirige, aparecieron dos dibujos de automóviles prototipos de TC concebidos para un futuro próximo.

Como considero esta publicación de suma importancia, desearía que publicaran un diseño mío sobre la nueva fórmula que rige para TC. El proyecto se basa en una carrocería, motor y monocasco pertenecientes al "Valiant" I o II. Yo no considero esto para un futuro muy lejano, sino que puede ser cosa de pocos días, o semanas. Más aún, teniendo en cuenta que, actualmente, coches modernos, tales como el Ford Falcon, Chevy II, Valiant-Guerrero y el del malogrado J. De Tomasi, están interviniendo en diversas competencias.

En el diseño que realicé, y en el ante-proyecto, está casi todo previsto, pero mi escasa edad me impide concretar la empresa. Algunas modificaciones consisten en:

a) guardafangos delanteros y traseros cóncavos, para disminuir la resistencia del aire que se embolsa en los mismos. Estudio bajo túnel de aire y cálculos de fricción y resistencia de materiales;

b) bajar el nivel de la carrocería con respecto a los ejes, según el anexo correspondiente;

c) anulación de las puertas traseras (puede ser cupé);

d) para lograr reforzar la carrocería autoportante, se puede equipar con un chasis tubular liviano.

Este anteproyecto no es el único que hice, sino que poseo, en mi carpeta de diseños, un prototipo minijunior (en Europa, Fórmula III y Vee), para aplicar motores Gordini con modificación 1093).

Rolando R. Caporosso
Brown 1235
Rosario (Santa Fe)

Deportiva Automovilística. Si lo que esta dice es cierto, he sufrido una profunda desilusión por varias razones:

a) porque creía que el reportaje al señor Perkins incluía respuestas espontáneas y personales del actor (parece que la C.D.A. dicta las aclaraciones a las expresiones que no le agradan);

b) porque, junto a la carta del señor Díaz, el señor Perkins no dice nada, ni aún en defensa de la integridad de sus expresiones;

c) porque entiendo, como aficionado al deporte automotor y a través de todo lo que me "dijo" el periodismo especializado, que las palabras del señor Perkins no son sino la expresión de una tremenda necesidad de nuestro automovilismo en más de uno de sus aspectos.

No sé si estamos de acuerdo, señor Director, pero mi afán, como hombre que ama el automovilismo, es el de criticar para que nuestro país, en esa faz, alcance un lugar digno; para que los hombres que sacrifican trabajo, integridad física y dinero en brindarnos, a mi, espectáculo, y a usted, noticias, se lancen a la lucha en paridad de condiciones, sin desvirtuar

calidades nobles de un deporte honesto e hidalgo.

Luis Eduardo Haro
Calle 85, N° 583
Necochea (Bs. As.)

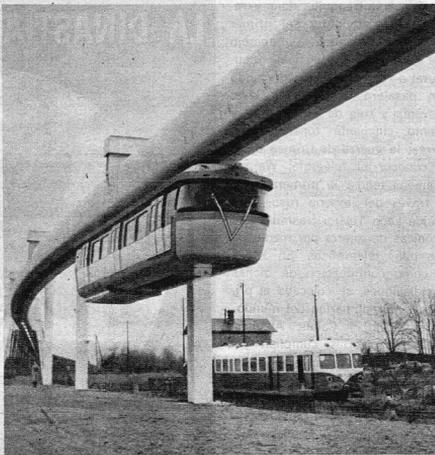
PISTAS CLÁSICAS

... con el fin de solicitarles tengan a bien indicarme, por medio de AUTOMUNDO, los esquemas de las pistas clásicas (Le Mans, Indianápolis, etc.), con los datos aclaratorios correspondientes. El motivo del presente pedido es que, como entusiasta aficionado, quisiera confeccionar las distintas pistas internacionales más importantes, a fin de poder utilizarlas para los modelos motorizados que poseo.

Jorge J. Fiori
Gascón 179
Capital Federal

Los esquemas de las pistas clásicas que usted solicita han aparecido en: AUTOMUNDO N° 7 ("Le Mans se prepara", pág. 9); N° 8 ("100 Vueltas a Monza", pág. 17); N° 9 ("Indianápolis se prepara", pág. 6); N° 10 ("Gran Premio de Mónaco", pág. 32). A medida que se desarrollen las distintas competencias deportivas internacionales, AUTOMUNDO, juntamente con los detalles de la carrera, irá publicando los esquemas de otras pistas y circuitos famosos.

TRENES SUSPENDIDOS



ESTA NO es la transcripción de una de las leyendas que, habitualmente, se leen en las pizarras de las estaciones locales, sino la denominación del nuevo sistema de trenes que, después de muchos años de estudios y controversias, unirá Charenton con Créteil.

Este nuevo medio de transporte de los parisienses será silencioso, gracias a que sus neumáticos rodarán sobre un riel hueco. Por otra parte, facilitará el tránsito, ya que los pilotes que sustentan el riel, situados a 30 metros uno de otro, tienen una sección de solamente 80 por 80 centímetros.



Decídase por

AUTOVOX

AUTORADIOS
TELEVISORES

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

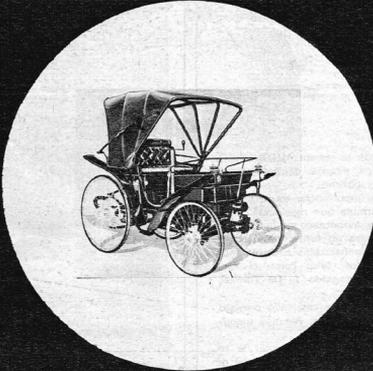
Fabrica y Garantiza:
AUTOVOX ARGENTINA S. A. C. I.
Espallata 2430 - T. E. 91-9251/58

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



LA DINASTÍA PEUGEOT

A mediados del siglo pasado, el genio de la invención andaba suelto: la intranquilizadora y resoplante maquinaria del primer vapor, llevando todavía el aparejo de velas, iniciaba su viaje inaugural a Nueva York, conduciendo un pasajero de primera clase, noventa y tres de **entrepunte** y ciento cincuenta toneladas de carga; la guerra de Crimea daba a conocer el telégrafo; Werner Siemens tendía la primera línea a través del imperio ruso, y el conde León Tolstoi transmitía sus crónicas de guerra por medio de los hilos telegráficos. En 1859, y como continuación de dichas instalaciones, se colocaba el primer cable submarino del mundo, entre Dover y Calais. Algunas líneas ferroviarias cumplían ya su vigésimoquinto aniversario. La máquina a vapor alcanzaba el punto culminante de su desarrollo. De manera lenta, pero incontestable, la industrialización que revolucionaba las formas de vida se extendió por todas partes. Alcanzó también a Francia, donde Napoleón III, después de dos audaces intentonas, conseguía el poder y se convertía en emperador de los franceses. Un año más tarde, al sur del lago de Garda, 160.000 aliados galos y piemonteses se lanzaron sobre 140.000 austriacos: la batalla de Solferino liberaba el norte de Italia del dominio austriaco. El comerciante ginebrino Henri Dunant llegó circunstancialmente al lugar



DEL PRINCIPADO DEL ACERO AL REY DE LOS AUTOMOVILES

del combate y, horrorizado por el abandono de 30.000 heridos, fundó la Cruz Roja. Giuseppe Garibaldi, el héroe de la independencia italiana, iniciaba su marcha triunfal formando, de la dividida Italia, una auténtica unidad nacional. Sin dejarse impresionar por la turbulencia de la época, Jean-Pierre y Jean Frédéric Peugeot continuaron trabajando afanosamente en su fundición de acero de Moulin de Sous-Cratet, para dar origen al complejo industrial de nuestros días. Ambos eran hijos de Jean-Jacques (1699-1741), activo industrial del país de Montbéliard, condado independiente que se encontraba bajo la soberanía de los príncipes de Wurtemberg y que recién en 1795 pasó a pertenecer a Francia. A causa de su situación geográfica, este territorio conoció una larga serie de invasiones, sitios, batallas y pillajes, que impidieron su desarrollo hasta fines del siglo XVII, en que tiempos más tranquilos permitieron hacer y prosperar a la industria. Las condiciones naturales lo favorecían: contenía yacimientos de excelente mineral de hierro y los bosques de Jura proveían de abundante madera, único combustible utilizado entonces para el tratamiento del mineral. Por otra parte, el Doubs y sus afluentes procuraban fuerza motriz poco costosa. Pero estas condiciones favorables no son suficientes para explicar



por DIEGO BARACCHINI

la formación de un gran conglomerado de fábricas, que emplea, actualmente, a decenas de miles de obreros y cuyos variados productos —de los cuales los más célebres son las maquinarias, las bicicletas y los automóviles— son exportadas al resto del mundo. Ha sido necesario, también, el esfuerzo de seis generaciones de industriales, que, de padres a hijos, trabajaron con dedicación, construyendo, cada uno de ellos, nuevos talleres, modernizando las fábricas y creando o adoptando nuevos procesos de fabricación. Una breve historia de la firma Peugeot permite rastrear este esfuerzo a lo largo de los últimos ciento cincuenta años.

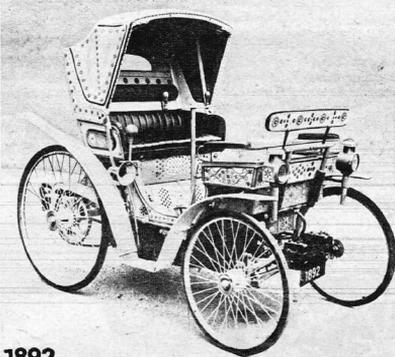
Triciclos y bicicletas

Si bien el primer Peugeot a que hace referencia la historia es Jean-Jacques, son sus dos hijos, Jean-Pierre y Jean-Frédéric, los que dieron origen a las industrias actuales. En efecto, en 1810, los dos hermanos se asociaron para crear una fundición de acero en Moulin de Sous-Cratet. La industria metalúrgica que existía en la región desde hacía mucho tiempo no había pasado jamás del estado artesanal y los procedimientos utilizados eran aún muy rudimentarios.

Jean-Pierre Peugeot vislumbró el inmenso porvenir que se abría para su fundición si lograba realizar el laminado en frío del acero.



1892
Victoria con capota.



1892
Vis-a-vis con capota.

La máquina a vapor acababa de ser inventada, el potencial industrial del siglo XIX recién comenzaba y, por tanto, las aplicaciones del acero laminado se habrían de multiplicar. Los ensayos de Jean-Pierre, realizados con dos trenes de laminación, dieron resultados satisfactorios y el éxito fue inmediato: la pequeña fábrica de laminados, que no contaba al principio más que con diez obreros, resultó rápidamente insuficiente.

Los dos hermanos, ayudados por sus siete hijos, crearon sucesivamente, en 1833, la fábrica de **Terre-Blanche**, en el valle del Hérinoncourt; en 1843, la de **Valentigney**, seguida de una nueva planta en **Pont-de-Roide**. Esta fue la época en que las fabricaciones Peugeot se multiplicaron: acero laminado, hojas de sierra, herramientas manuales, máquinas agrícolas, molinos de café, productos todos que gozaron de tal reputación que se vendieron en todo el mundo.

Hacia 1855, la moda de la crinolina aportó una nueva actividad inesperada: la fabricación de balenas de acero. En 1857, una nueva fábrica es creada en **Beautilieu**, cerca de Valentigney.

Entre los descendientes de los hermanos Jean-Pierre y Jean-Frédéric, Eugene y Armand se destacaron por su espíritu de empresa: Armand Peugeot (1848-1915) construyó, desde 1857, varios modelos de triciclos y bici-



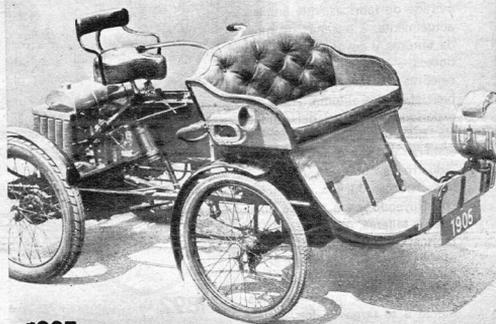
1892
Vis-a-vis con dosel.



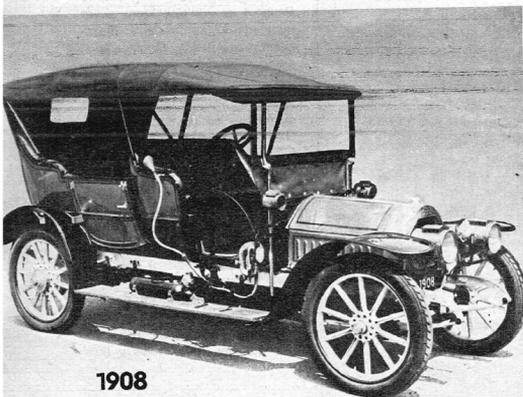
1894
Break con docel.



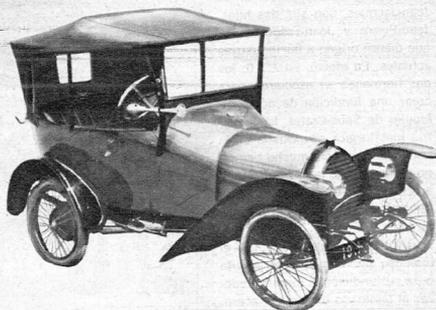
1895
Vis-a-vis con dosel.



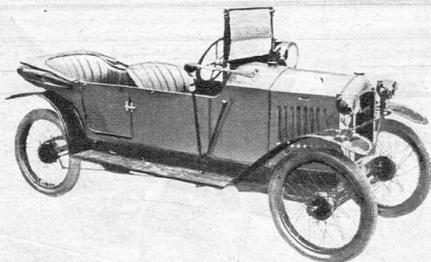
1905
Cuatriciclo 2 plazas.



1908
Torpedo, tipo 116.

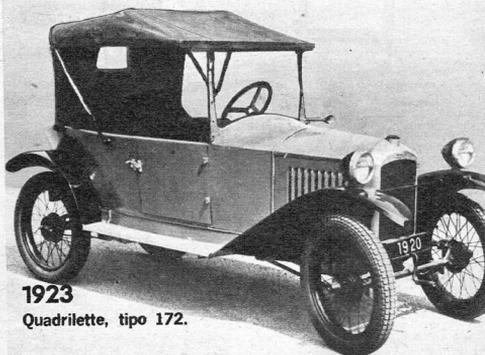


1913
Bébé, tipo BP 1.

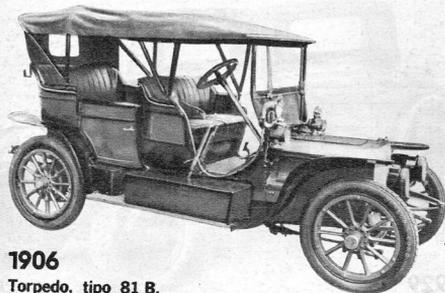


1921
Quadrilette, tipo 161.

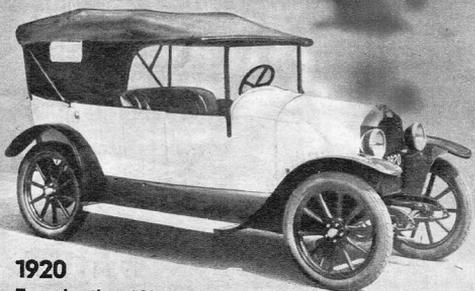
8



1923
Quadrilette, tipo 172.



1906
Torpedo, tipo 81 B.



1920
Torpedo, tipo 163.



1924
Cabriolet 5 CV con capota, tipo 172 B C.

DEL PRINCIPADO DEL ACERO AL REY DE LOS AUTOMOVILES

cletas y no dudó, al año siguiente, en instalar, en Beaulieu, una de las primeras fábricas más importantes de velocípedos.

A la muerte de sus dos hermanos, Armand, de acuerdo con el signo de la época, se lanza a la locomoción mecánica y comienza a realizar un cuatriciclo a vapor. El 17 de febrero de 1890, el primer vehículo estuvo listo para la venta.

Motor a petróleo

Pero Armand Peugeot comprendió bien pronto que el vapor no era la solución de futuro y, abandonando esta fuente de energía, construyó, en 1890, uno de los primeros vehículos automóviles con motor a petróleo, de dos cilindros en V, con una potencia efectiva de 8 HP.

Este antepasado del automóvil estaba ya equipado con una caja de cuatro relaciones y alcanzaba una velocidad, sorprendente para esa época, de 25 km/h. Este vehículo, cuyas ruedas no estaban guarnecidas más que por bandas de goma, siguió de punta a punta la célebre carrera de bicicletas París - Brest - París, en 1891, a la velocidad media de 13,5 km/h, a pesar de numerosos inconvenientes.

El resultado fue considerado muy alentador y la construcción de cuatriciclos a motor se continuó en Beaulieu con 29 autos en 1892 (Victoria con capota: 4 plazas; motor de dos cilindros verticales; 18 HP a 600 rpm; 1.282 cc de cilindrada; velocidad máxima: 30 km/h; consumo: 16 litros cada 100 kilómetros. Vis-a-vis con capota: motor de dos cilindros en V; 15 HP; 1.018 cc de cilindrada. Vis-a-vis con dosel: motor de dos cilindros; 1.645 cc de cilindrada); 34 unidades en 1893; 40 en 1894 (Break con dosel: 5 plazas; motor de dos cilindros en V; 12 HP; 1.645 cc de cilindrada; velocidad máxima: 30 km/h); 72 en 1895 (Vis-a-vis con dosel: 4 plazas; motor de dos cilindros ho-

zontales; 8 HP; 1.056 cc de cilindrada; consumo: 18 litros cada 100 kilómetros) y 92 en 1896.

A partir de 1895, un motor a explosión de cuatro tiempos, patentado en 1894 por el ingeniero J. Michaux, equipó los automóviles Peugeot. También aparecieron los neumáticos, que permitieron, a la vez, mayor comodidad y velocidad. Fue así como los Peugeot llegaron a obtener numerosos triunfos en las carreras de París-Bordeaux-París, París-Niza, París-Marsella, etc.

Nuevas fábricas

Resultando insuficientes las instalaciones de Beaulieu para asegurar la producción automovilística, Armand Peugeot instaló, en 1897, dos nuevas fábricas, una en Audincourt, sobre el Doubs, y la otra en Fives-Lille.

La producción se elevó, de 500 unidades anuales en 1898, a 2.300 en 1908 (1905 - Cuatriciclo a plazas: motor 1 cilindro; 7 HP; 510 cc de cilindrada; caja de dos relaciones; velocidad máxima: 30 km/h. 1906 - Torpedo tipo 81 B: motor de cuatro cilindros; 12 HP; 2.208 cc; caja de 4 velocidades. 1908 - Torpedo tipo 116: motor de cuatro cilindros; 16 HP; 2.211 cc; caja de cuatro relaciones y marcha atrás).

A la muerte de Eugene Peugeot, sus tres hijos, Pierre, Robert y Jules, y su tío Armand crearon la Société Anonyme des Automobiles et Cycles Peugeot, dirigida por Robert y que agrupaba las fábricas de Audincourt, Beaulieu y de Lille, delegando la fabricación de los demás productos a la Société Les Fils de Peugeot Frères, cuya dirección estaba en manos de los hermanos Pierre y Jules Peugeot.

El desarrollo de aquella sociedad fue, desde entonces, ininterrumpido. En 1912 se crearon las nuevas fábricas de Sochaux (que comprendía una planta de mecánica general, una fundición mo-

DEL PRINCIPADO DEL ACERO AL REY DE LOS AUTOMOVILES

derna y un taller de tapizado, completada por dos plantas de carrozado), de **Mandeure**, cerca de Beaulieu, y la otra en **Clichy**. Durante estos años, Peugeot se dedicó a la fabricación de pequeños autos económicos (1913 - **Bebé tipo BP 1**: motor cuatro cilindros; 6 HP; caja de 2 ó 3 relaciones y marcha atrás; velocidad máxima: 60 km/h; consumo: 6 litros cada 100 kilómetros) y de coches de carrera: los **4 litros y medio** y los **7 litros** eran prototipos de moderna concepción, que utilizaban un poderoso y avanzado motor con doble árbol de levas a la cabeza. En 1913 Jules Goux ganó las 500 Millas de Indianápolis al volante de un Peugeot 7 litros; más tarde, esta performance se repitió dos veces: Dario Resta, en 1916, y Howdy Wilcox, en 1919.

Durante la primera guerra mundial, las fábricas produjeron camiones, motores de aviación y obuses. Después de la contienda se impuso una vasta reorganización. Nuevos modelos salieron al mercado. 1920 - **Torpedo tipo 163**: motor **monoblock** cuatro cilindros; 10 HP; caja de 4 relaciones y marcha atrás; velocidad máxima: 60 km/h. 1921 - **Quadrilette tipo 161**: motor **monoblock** cuatro cilindros; 8 HP; caja de 3 velocidades y marcha atrás. 1923 - **Quadrilette tipo 172**: motor **monoblock** cuatro cilindros; caja de 3 relaciones y marcha atrás. 1924 - **Cabriolet 5 HP con capota**: motor **monoblock** cuatro cilindros; caja de 3 relaciones y marcha atrás.

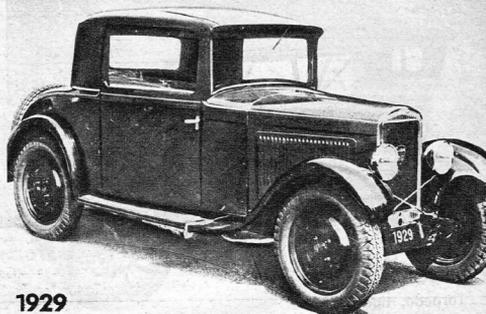
En 1926, el grupo de fábricas de Sochaux fue ampliado y modernizado; una nueva gran planta de carrozado se agregó a las ya existentes. Confiada la fabricación de bicicletas y motocicletas a las usinas de Beaulieu, el conglomerado de Sochaux se convirtió en un grupo homogéneo, en el que se realizaban todas las fases de la construcción de un automóvil, desde el tratamiento de las materias primas hasta las pruebas

más minuciosas de sus prestaciones.

En 1929 apareció el **Coupé 201-2 plazas, tipo E 1** (motor cuatro cilindros, 6 HP, 1.122 cc, caja de 3 relaciones y marcha atrás); en 1931, la **Berline 201 C, tipo N 2 L** (motor cuatro cilindros con válvulas laterales, 6 HP, 1.122 cc); en 1932, el **Tipo 301 C** (motor cuatro cilindros, 1.467 cc; este coche recorrió en el autódromo de Miramas, 2.650,017 kilómetros en 24 horas, a 110,417 kilómetros de media horaria, obteniendo el récord internacional de las 24 horas Clase F); en 1934-1935, el **Berline 401 D, tipo A 8 S** (motor de cuatro cilindros, 10 HP, 1.720 cc); en 1934-1936, la **Limousine 301 D, tipo A 6 L** (motor cuatro cilindros, 8 HP, 1.465 cc); en 1936-1938, la **Berline 302, tipo N 3, 5 plazas** (motor cuatro cilindros, 10 HP, 1.758 cc); en 1938, la **Limousine 402 B, 4/5 plazas, tipo N 5** (motor cuatro cilindros, 12 HP, 2.142 cc); en 1938-1949, la **Berline 202, tipo N 2, techo corredizo, 4 plazas** (motor cuatro cilindros, 6 HP, 1.133 cc).

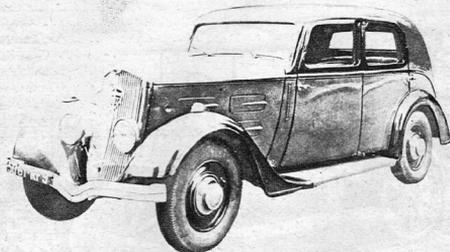
Evolución de la producción

La producción global de las fábricas de Sochaux era de, aproximadamente, 50.000 vehículos anuales, en 1939. La última guerra interrumpió la fabricación; terribles bombardeos destruyeron las tres cuartas partes de los talleres, los stocks y las maquinarias. Después de la liberación, sólo quedaban del poderoso complejo industrial de Sochaux, ruinas y desaliento. Gracias a un acto de fe de la dirección y del personal, que reconstruyeron rápidamente las partes esenciales de los talleres, se pudo reanudar en 1945 con una producción de casi 3.000 unidades. Recién en 1949, la fabricación alcanzó un nivel comparable al de preguerra, con 44 mil vehículos (1948-1960 - **Berline Grand Luxe 203**: motor "supercuadrado" cuatro cilindros, 49



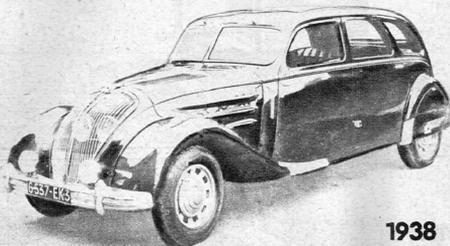
1929

Coupé d'affaire 201, 2 plazas, tipo E 1.



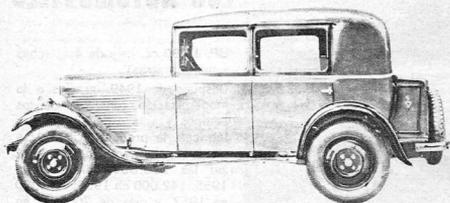
1934 - 1935

Berline 401 D, tipo A 8 S.

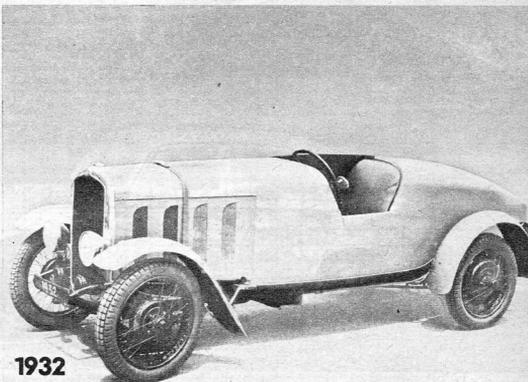


1938

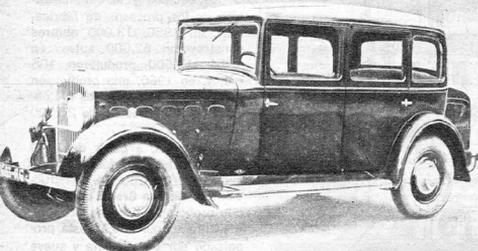
Limousine 402 B, 4/5 plazas, tipo N 5.



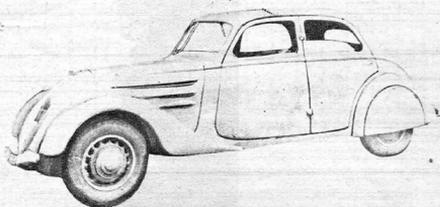
1931
Berline 201 C, tipo N 2 L.



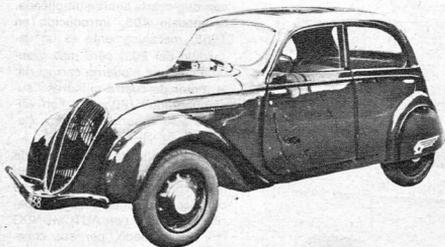
1932
Tipo 301 C.



1934 - 1936
Limousine 301 D, tipo A 6 L.



1936 - 1938
Berline 302, tipo N 3, 5 plazas.



1938 - 1949
Berline 202, tipo N 2, techo corredizo, 4 plazas.



1948 - 1960
Berline Grand Luxe 203.

DEL PRINCIPADO DEL ACERO AL REY DE LOS AUTOMOVILES

HP. 1.290 cc, caja de 4 marchas y marcha atrás).

Después de 1949, gracias a la modernización constante de los equipos y a la expansión de las fábricas, la producción anual se elevó, regularmente, hasta alcanzar las 125.000 unidades en 1955; 142.000 en 1956; 166.000 en 1957, y más de 200.000 en 1959. En 1960 se llegó a los 218.500 vehículos; en 1961, a los 237.000, y en los años subsiguientes se superaron las 250 mil unidades.

Paralelamente, la comparación del efectivo de mano de obra y la producción muestra los progresos obtenidos por la modernización de los equipos y la automatización de los procesos de fabricación: en 1950, 13.000 obreros construyeron 62.000 autos; en 1954, 13.500 produjeron 105 mil, y, en 1960, una producción de casi 220.000 unidades fue obtenida con un efectivo de 20.500 obreros.

Como dijimos, a partir de 1949 la actividad de las fábricas Peugeot se concentró en la construcción del **Berline Grand Luxe 203**, que probó ser un coche extremadamente sólido. El 203 está propulsado por un eficiente y suave motor, equipado con una tapa de cilindros con cámaras de combustión hemisféricas; las válvulas son accionadas por un único árbol; usa camisas húmedas; la línea de transmisión incluye una caja de velocidades de cuatro relaciones, con una cuarta sobremultiplicada. El modelo **403**, introducido en 1955, mecánicamente es un desarrollo del 203, pero más grande y con una moderna carrocería: el motor de cuatro cilindros "supercuadrado" (80 x 73), con válvulas a la cabeza inclinadas, desarrolla 58 HP (1.290 cc).

En 1960 salió de las fábricas de Sochaux el modelo **404**, con un motor de cuatro cilindros (1.618 cc). Recientemente, acaba de aparecer el "204" (ver AUTOMUNDO N° 12), llamado, por sus constructores, "el auto ideal": cinco años de investigaciones, docenas de prototipos y 150 años de experiencia, a lo largo de tres millones de kilómetros recorridos en pruebas experimentales.



1955

Berline Grand Luxe 403.



1960

Berline Grand Tourisme 404.

1965

Berline Grand Luxe 204.



132 MODELOS PARA SUPERAR SU PROPIO RÉCORD

EN 1965, la línea de automóviles Plymouth, Dodge, Chrysler e Imperial ofrecen la mayor variedad de modelos en la historia de la Chrysler Corporation. El aumento a 132 modelos, comparados con 116 del año anterior, es la continuación de un programa comenzado tres años atrás, para ampliar la variedad de selección del cliente. Los automóviles de 1965 ofrecen 90 estilos de carrocería para nueve distintas líneas de coches, comparados con 79 estilos de carrocería para siete líneas en los modelos 1964. La línea de camiones Dodge también fue ampliada. Un modelo de cabina inclinable y una línea de camiones compactos—incluyendo repartidores cerrados, autobuses y modelos pick-up—, fueron introducidos el año pasado.

En la memoria y balance de 1964, Chrysler Corporation, de Detroit, destaca que han establecido nuevos récords en producción y ventas, con un total de 1.807.258 automóviles y camiones —de los cuales

1.363.827 fueron fabricados en los Estados Unidos y 443.431 fuera de ese país—, contra 1.158.190 y 360.396, respectivamente, de 1963. El monto en dólares sumó 4.287.348.113, o sea, 22 por ciento más sobre los 3.505.274.513 dólares de 1963. En total, las ventas a los usuarios de 130 naciones por la organización Chrysler, sumadas a los 300.813 vehículos de las empresas asociadas, superan los dos millones de unidades en el mundo libre, durante el año pasado, lo que equivale al 11 por ciento más sobre las cifras de 1963.

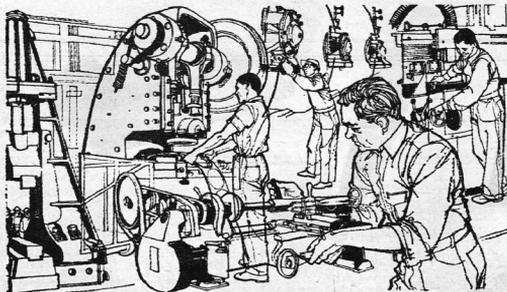
También fue marcado un récord en las operaciones fuera de los Estados Unidos, con 506.410 vehículos. Estos aumentos se registraron, en distinta escala, en Canadá, Australia, Argentina, Venezuela y Sudáfrica. Lo mismo sucedió con las firmas asociadas Rootes, de Gran Bretaña, y Auto-Mex, de México. En todas las plantas Chrysler, instaladas en numerosos países, el personal alcanzó a 142.410 personas, frente a las 120.447, de 1963.

PRODUCTOS DE CHRYSLER CORPORATION Y COMPAÑÍAS ASOCIADAS

Los productos automotrices de Chrysler Corporation y sus compañías asociadas se venden en más de 130 países en el mundo entero. La siguiente es una tabla de los productos automotrices por países, de acuerdo al orden de importancia de su fabricación.

	ARGENTINA	BRASIL	CHILE	COLOMBIA	CUBA	ECUADOR	EL SALVADOR	ESTADOS UNIDOS	FRANCIA	GERMANY	HONDURAS	MEXICO	PARAGUAY	PERU	PUERTO RICO	REPUBLICA DOMINICANA	URUGUAY	VENEZUELA	
AUTOMOVILES																			
Imperial	•																		
Chrysler	•																		
Plymouth	•																		
Valiant	•	•																	
Barreccuda	•																		
Dodge	•																		
Dart	•																		
Simca 1000																			
Simca 1300																			
Simca 1500																			
Simca Vedette																			
Hillman																			
Sunbeam																			
Singer																			
Humber																			
CAMIONES																			
Dodge	•	•	•																
Fargo																			
De Soto																			
Kew																			
Farmobil																			
Commer																			
Karrier																			
Barreiros																			
Unic																			

EL ESFUERZO INDUSTRIAL ES IMPULSADO CON MAS ENERGIA!



SEÑOR INDUSTRIAL:

Los planes de expansión y las importantes realizaciones llevadas a cabo por SEGBA, en materia de centrales y redes de transmisión y distribución, permitieron levantar las restricciones al uso de la energía eléctrica. Actualmente se puede trabajar a cualquier hora y todos los días.

Consúltenos sobre condiciones generales y tarifarias.

Edificio Volta, Avda. Pte. R. S. Peña 812.
T. E. 45-0151

UNA EMPRESA DE LOS ARGENTINOS
EN PERMANENTE EXPANSION



SERVICIOS ELECTRICOS DEL GRAN BUENOS AIRES S.A.

FRENOS VENTILADOS "4S"

por ETIENNE CORNIL

En estos últimos años, los problemas relativos al frenado se han beneficiado, indudablemente, con soluciones alentadoras. Con la aparición de los frenos a disco en particular, se dio un gran paso adelante en el dominio de los fenómenos caloríficos que se presentan, con una agudeza muchas veces indeseable, sobre todo en la montaña y cuando se marcha a grandes velocidades. A pesar de esto, son aún muchos los constructores que creen, si no en la superioridad, por lo menos en la posibilidad de una evolución ulterior del freno a tambor; la misma casa Rolls-Royce, por ejemplo, equipó todavía sus autos con frenos clásicos a tambor, pero con mordazas sin comprimir.

Por esa razón, hemos tenido ocasión de entrar en conocimiento con un nuevo tipo de freno a tambor, que ha sido estudiado y perfeccionado por la casa Varioform, de Niza. Es nuevo tipo de freno fue registrado con el nombre de frenos ventilados "4 S", pero, más que un freno nuevo, es, en realidad, un freno a tambor convencional, con las guarniciones fijadas en sus mordazas de un modo aún inédito.

En efecto, aunque, por lo general, las guarniciones se remachan en las mordazas bajo la forma de lengüetas de un solo cuerpo, los frenos patentados por la casa Varioform se presentan, por el contrario, en sectores autónomos diferentes, separados el uno del otro por una garganta transversal, que hace las veces de conducto de ventilación. En realidad, no obstante, esas gargantas de ventilación están definidas por unas barretas en T, cuya función principal es la de asegurar la fijación de los distintos elementos del patín sobre su mordaza.

Las barretas están hechas en latón y su altura no sobrepasa la de los remaches empleados en las guarniciones clásicas. Remachando, incluso, la mis-

ma mordaza, aseguran la fijación de los diferentes patines, que están delimitados, de una barreta a la otra, por una separación ad-hoc. Aparte de sus varillas de fijación, los sectores de la guarnición del freno no tienen ninguna otra forma de unión con la mordaza; según el constructor, esto les proporciona una cierta elasticidad, que contribuiría a un alcance más eficaz del conjunto de la guarnición sobre el tambor. Al menos, ese fenómeno no debería notarse más que en las mordazas comprimidas.

• Ventilación interior

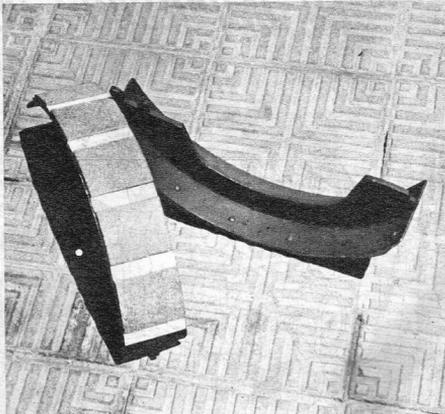
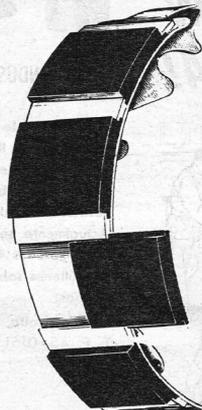
Por otra parte, la ventaja más notable de los frenos ventilados "4 S" reside, al parecer, en la ventilación interior del tambor (y, por tanto, también de las guarniciones); esto no se había podido lograr nunca

hasta ahora, pues, por efecto de la depresión provocada por la rotación del tambor, se crea en el interior, una cierta corriente de aire, que circula a la fuerza por las gargantas determinadas por las varillas de fijación y que contribuye, de ese modo, a la disipación más activa de las calorías en la atmósfera. Por esa misma razón, la "película de calor" en la superficie en contacto con el tambor (película rota ya por la separación mecánica de los patines) se encuentra de nuevo disminuida, y proporciona una resistencia, notablemente aumentada en el *fading*. Según un informe de la UTAC (Unión Técnica del Automóvil, la Motocicleta y la Bicicleta), en efecto, dada la igualdad de presión de mando, la eficacia de los frenos ventilados "4 S" es superior a la de los frenos convencionales, en especial cuando las condiciones de frenado son más severas, o sea, térmicamente menos favorables. Con un auto de producción corriente, provisto de frenos a tambor del tipo Symplex en las cuatro ruedas, pero, equipado, sucesivamente, con mordazas de serie y con mordazas ventiladas "4 S", la UTAC ha registrado una mejora de la distancia de frenado del 35,5 por ciento, con una presión de 45 barras, todas las veces que la velocidad inicial se elevaba

a 100 km/h y que los frenos habían sido precalentados durante un período de 15 ciclos de frenado sucesivos. Por el contrario, en frío, las ventajas del sistema "4 S" son mucho menos aparentes, aunque está claro que, en estos casos, el interés es también menor.

Los frenos ventilados "4 S", que tienen una eficacia superior a pesar de una superficie de fricción menos amplia (pero que ofrecen mayor seguridad, estabilidad, flexibilidad y ventilación), también poseen la ventaja de disponer de canales de evacuación de los polvos abrasivos y hasta del agua; según su constructor, la duración de las guarniciones y los tambores aumenta considerablemente.

Como no posee instalaciones propias en Niza, la casa Varioform produce, actualmente, sus mordazas ventiladas con la colaboración de los Establecimientos Satge, de Albi. Como no hay que modificar la estructura del conjunto de un freno a tambor, o de sus mordazas de origen, los frenos ventilados "4 S" pueden aplicarse sobre cualquier auto, con un simple cambio. El contravalor de este cambio no se ha determinado aún definitivamente, pero, según los dirigentes de los Establecimientos Satge, sería mínimo en una adopción de primera montura.



En los frenos ventilados "4S", las guarniciones se presentan en sectores autónomos diferentes, separados el uno del otro por una garganta transversal, que hace las veces de conducto de ventilación. (Derecha) La ventaja más notable de los frenos ventilados "4S" reside en la ventilación interior del tambor, que no se había podido lograr nunca hasta ahora.

SEXTA VUELTA DE CÓRDOBA

GIMENO GANÓ LA CARRERA... LOS GORDINI NUESTRO ASOMBRO...!

LA CIUDAD DE CÓRDOBA PUDO TENER MEJOR ESPECTACULO • ANALIZANDO LOS PREAMBULOS • SE CORREN LAS SERIES • ¡CUIDADO...! ¡ACEITE EN LA PISTA...! • MOSCARDONES Y MOSQUITOS • CON LOS OJOS LLENOS DE ASOMBRO • NUESTRA IMPRESIÓN • DONDE MANDA CAPITAN...

LA TARDE se presentaba nublada y fría. Todos los que concurriríamos a presenciar la competencia cordobesa, en el nuevo circuito cercano al Parque Sarmiento, llevábamos el calor de nuestro propio entusiasmo. Sería un gusto grande ver a ese lote de pilotos que manejan, conduciendo autos que *realmente andan*, en un escenario de las características del elegido acertadamente por la Asociación Cordobesa de Volantes. El desarrollo del circuito casi conformaba a los más exigentes. Salvo la carencia de alguna curva realmente veloz, de esas en que se empeñan, a la par, los factores que determinan la adherencia de un auto y la habilidad del volante para buscar y obtener el momento de equilibrio, el trazado presentaba alternativas de sumo interés.

La dificultad que un *curvoneo* a la derecha, sobre cuyo final, *aquí está la picardía*, debe iniciarse un brusco frenaje a fin de abordar otra rotonda, que se recorre en la mitad de su extensión, entrando así en la segunda zona de mixtos.

Esta se inicia con una curva veloz, con algún desnivel que descolocaba y aun hacía despegar del piso a algunos de los competidores. Una pequeña recta de unión y luego el retorno, tremendamente cerrado, para el que, aun los más audaces, debían literalmente parar. Superado el mismo, se toma un amplio curvón a la derecha, en bajada, empalmándose de inmediato la recta principal.

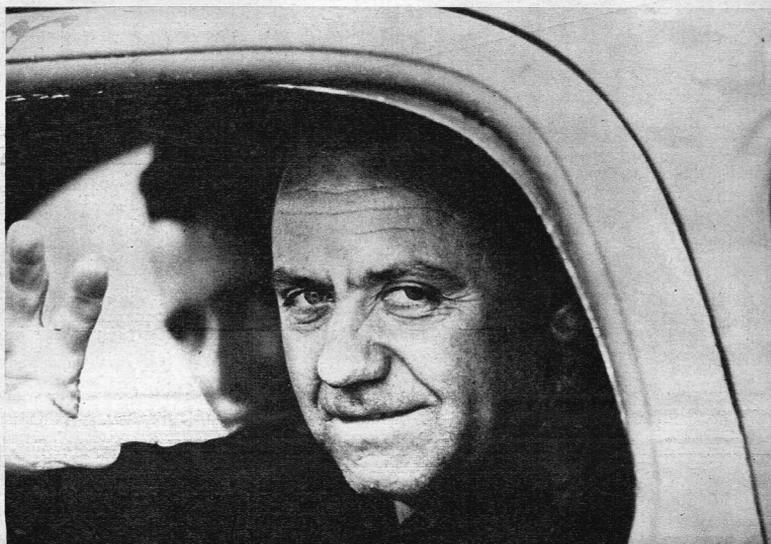
(pasa a la pág. 27)



Hacia tiempo que la estaba buscando. Se encontraron en Córdoba. Hugo Gimeno puede repetir. La Vuelta de Cuyo está cercana.

El circuito...

... no es excesivamente largo, ni tampoco reducido. Quizá equilibrado, más en función del espectáculo buscado que a las características de los autos que *nominalmente* competirían en el mismo. De su recta principal, donde se encontraban ubicados los puestos de abastecimiento se desemboca en una rotonda, bastante cerrada, la que debe ser recorrida en sus tres cuartas partes para luego, superada una pequeña recta torcer bruscamente a la izquierda en ángulo de 90°, recorrer un semicírculo amplio, en bajada, y empalmar la recta opuesta a la principal mediante una curva peligrosa, violenta y mal protegida por fardos de pasto adelantados una decena de metros del lugar de máximo peligro. El desarrollo de este tramo no presenta otra



MR
GI
LOS CO
LA CIUDAD DE GOND
PASTORAL * AVA
IS * SE CONHE
ANTE LA RETA

No nos gustan los reportajes anunciados. Creemos que, de prepararse el reportaje para el mismo —cosa que hace aunque sea subconscientemente—, le quita espontaneidad a todo el enfoque.

Cuando supimos que Pedro Sancha, el miércoles pasado, visitaría el taller de Lelio Castelli, donde se encuentra en proceso de terminación su flamante Mecánica Nacional Fórmula 2, levantamos armas y bagajes y partimos hacia la calle General Hornos. Allí se encontraba el **veterano nuevaolero**. Esta particular ubicación de Sancha tiene su explicación. Pero mejor que la dé él mismo...

—¿Yo en la nueva ola? Bueno, si lo quieren, se puede decir así... Me gusta estar al día. Sobre todo en automovilismo. Es que todo cambia, es **progreso**, y al avance no se le puede dar la espalda. Aun dejando esto de lado, existen distintas modalidades en las que es posible competir y... ¿a quién no le gusta estar en todas? ¡A mí sí!

—¿Si recordaré la época del Mercury...! No la podría olvidar aunque quisiera... Muchos me decían... "¿Pero Sancha, va a correr con ese monstruo?" Y yo... ¡dale que va...! Era un lindo auto. Después sucedió todo lo contrario. Cuando comencé con el Fiat chiquito, ¿se acuerdan? Entonces otro grupo me decía... "¿Pero cómo...? ¿vas a correr esa ratita...?"

La ratita es hoy un auto capaz de marcar 1' 15" 2/5, en el circuito N° 5 del Autódromo Municipal, de pegarse a la cola de un Alfa Giulia, tal como lo hizo en San Pedro, y de ser observado con respeto por el direc-

Hoy: PEDRO SANCHA

A Pedro Sancha, uno de los veteranos de TM, se lo indica como integrante de la nueva ola. Más de 250 carreras lo tuvieron como inscripto. No le tiene miedo a nuevas fórmulas, ni a distintas modalidades. Es partidario de Turismo Nacional. Le gusta en ruta, en circuito y en el taller. Ahora incursionará en monoplasas. El que recuerde toda la actuación de "Perico" Sancha lo conoce sólo a medias... ¡Le falta conocer al menos, la otra mitad...!

taiser de competición de Industrias Kaiser Argentina...

—Claro que, cuando comencé con él, las cosas se pusieron difíciles. Yo nunca había salido de la ruta y llevaba, además, muchas carreras con el Mercury. Tuve que ir al AM y empezar de nuevo. En serio... ¡aprender a manejar de nuevo...! Como que poco menos tomé lecciones... ¡Preguntaba a todo el mundo!

—Sancha... ¿proyectos para el Gran Premio...?

—¡Correrlo...! Seguramente será con el Chevrolet. La verdad es que el auto anda muy bien y aguenta, ¡hasta los golpes...! ¡Ustedes lo saben...! Volqué en la Vuelta del Noroeste y a la semana en La Cumbre. Con 5 días de diferencia. El coche: nada. Un poco de chapa abollada, que se endereza. Eso es lo que hicimos al volcar. Enderezarlo, porque estaba "patasparriba" y... ¡en carrera de nuevo...!

—Cuando está corriendo el GP y, por ejemplo, lo pasa una Mercedes, ¿cómo piensa usted, entonces, de su auto?

—Lo mismo que antes. Nada tiene que ver mi coche con una Mercedes... Eso es algo que alguna gente no entiende... Yo no corro contra el equipo Mercedes Benz. No sería lógico que pretendiera hacerlo en las actuales condiciones... Para disputarle la punta a un auto que, de catálogo, vale ocho mil dólares, hace falta un auto que tenga también título comparativo de costo. Con lo que vale una 300 SE, antes del proceso de preparado, se pueden comprar 4 autos como el mío en el mercado internacional.

—¿Hacia dónde inclina su preferencia...? ¿Turismo Mejorado o Turismo Nacional?

—Para mí, debemos evolucionar hacia Turismo Nacional. Reconozco todas las ventajas que tiene el mantenernos vinculados a una categoría que tiene título comparativo con otros países, como es TM, "Anexo J.". Pero si el mantenerlo nos provoca asfixia local, si durante todo el año conservamos, a costa de esfuerzos reales, prendida la llamita del TM, no es muy justo que cuando llega la fiesta grande, nosotros, los dueños de casa, seamos los convidados de piedra. A raíz de este tipo de cosas es que hay que destacar la buena iniciativa de premiar aparte la categoría "Coches de Producción Nacional" como se ha venido haciendo últimamente. Quizá el problema se curaría de raíz con la vigencia de Turismo Nacional, categoría que hasta podría transformarse, gradualmente, en una especie de hermana menor de Turismo Carretera.

—Sancha, cuéntenos cosas sobre lo que estamos viendo aquí. Un monoplasa. ¿Cómo se ha resuelto a esta nueva incursión?

—No es tan complicado como pudiera parecer. La simple y pura verdad es que vi en el Autódromo estos autos y me enamoré de ellos como un chico de colegio. Creo que, si bien el automovilismo es caro, esencialmente caro y sin solución de abaratamiento, esta fórmula es la manera más económica de hacer automovilismo en serio. En lo que hace a un punto de vista estrictamente personal, es un desafío más. Es una modalidad nueva, una cosa que nunca he hecho. Me tentó... y aquí me ven, ¡embarcado...!

—¿Y la familia...?

—Curada de espantos. Ese es otro aspecto al que es fundamen-

tal hallar solución para poder hacer las cosas bien. No se puede largar una carrera con el recuerdo de caras largas...

—¿El futuro...?

—Automóvilísticamente hablando, muy simple. Correr. Me mantendré, por el momento, en TM, en las dos categorías para las que tengo auto. Además, ¿se dan cuenta qué satisfacción tremenda sería ganarle al equipo IKA, aunque sea una vez? Al mismo tiempo, practicaré con el Mecánica Nacional. Lo tendré con dos motores: con uno de ellos iré a todas las carreras Minijunior en calendario. Con el otro, a las de Mecánica Nacional.

—¿Qué motores, Sancha?

—Derivación Fiat. A esta altura no sé si con Fiat-Abarth, Abarth-Fiat, Fiat-Sancha o ¡Sancha Panza...! Pero les aseguro que son unos motorcitos extraordinarios. Irrrompibles...

—¿La preparación?

—En casa.

—¿Cuál es el hombre que más admira?

—Mi padre.

—¿Y de los volantes?

—De los actuales, Dan Gurney. Creo que es el único, lo ha demostrado, capaz de bajarse de una Fórmula 1, subir a un Stock Car, por ejemplo, un Galaxie 500, luego a un Ford Cobra, de allí a un Fórmula Junior, luego a una Ferrari GTO y finalizar con un Novi tracción delantero. Y andar en todos bien.

—A su criterio... ¿La mejor carrera de ruta abierta?

—El Gran Premio.

—¿El mejor circuito?

—El Autódromo.

—¿A qué dedica su tiempo?

—Al trabajo.

—¿Tiene algún hobby?

—Vamos... ¿es cachada...?



PREPARÁNDOSE PARA EL FUTURO



HASTA EL CUPE "1500" DE PININFARINA SE PONE AL DÍA

Al lado de los cabriólets Fiat "1500" y "1600 S", de cuyas modificaciones hemos hablado ya (AUTO-MUNDO, N.º 14, págs. 6 y 7), se encuentra también en producción una versión modernizada del "cupé 1500" de Pininfarina. Como ya se sabe, las variaciones se reducen, esencialmente, a un nuevo cambio de cinco velocidades sincronizadas, que permite aprovechar mejor los 83 CV de 5.400 rev/minuto, que desarrollan los cuatro cilindros de 1.481 cc. La velocidad máxima es de más de 160 Km/hora, límite que puede considerarse satisfactorio.

La posición del conductor ha sido mejorada también gracias a una inclinación menor del volante, cuyo parte superior está hecha de tres partes unidas por juntas cardánicas. Se ha modernizado, además, el grupo de las palancas de mando y dirección, el revestimiento del volante, la posición del conmutador del encendido y del paralogos-blocavolante. El precio ha sufrido un aumento inevitable: es de 1.625.000 liras.

TAMBIÉN EL "500" TENDRÁ SU CUPE

La Moretti de Turin va a producir una elegante versión cupé del pequeño Fiat "500 D" (en la fotografía), que, como se trata de su versión más moderna, incorpora por lo tanto las modificaciones de sus órganos mecánicos de que ya hemos hablado. La línea de la carrocería, muy equilibrada y aerodinámica, tiene la cola trunca, unida a la parte superior por medio de una ventanilla posterior de dimensiones notables: la visibilidad por delante se asegura con un parabrisas panorámico, muy inclinado, para favorecer la penetración. Las dos grandes puertas disponen de cristales que pueden bajarse, y las luces posteriores laterales se abren a compás. El Fiat-Moretti "cupé 500" se pondrá a la venta al precio de 745.000 liras.

AUMENTA LA CILINDRADA DEL "STELLINA"

La Autobianchi ha efectuado también modificaciones mecánicas y funcionales en el spider "Stellina", que como todos saben posee los órganos mecánicos y el chasis portante del Fiat "600 D", sobre los cuales se ha construido una carrocería de fibra de vidrio reforzada.

Antes que nada, la cilindrada se ha llevado de los 767 cc (como la del "600 D") a los 792, mediante el aumento del diámetro, que ha pasado de los 62 a los 63 milímetros; la relación de compresión se ha aumentado también, pasando de los 7,5:1 a los 8,8:1, lo que permite obtener una potencia de 34 CV-SAE.

Por lo tanto, las prestaciones de pique y velocidad máxima se han mejorado, como se demostró con la máxima velocidad de punta que se obtiene con la "Stellina 800", que ya no es de 115, sino, más bien, de 125 Km/h. Sobre la tapa del baúl el nombre "Stellina 800" indica el aumento de cilindrada experimentado; hay que hacer notar también el agregado de un cajoncito portabojetos sobre el túnel central (provisto de una cerradura con llave), y también la aplicación de un puño de madera perfilada para la palanca de cambio, y una palanca del freno de mano, cromada.



No hay tregua en la producción automovilística: todas las industrias, grandes o pequeñas, preparan sus armas para enfrentar a la competencia. AUTOMUNDO presenta en esta nota una amplia información sobre modificaciones de automóviles europeos.

LOS PROTOTIPOS DE LA MERCEDES

(A) El prototipo Mercedes de cilindrada media (inferior al "dos litros") que sustituirá al actual modelo "190", va a ser equipado con un motor de seis cilindros en V, con árbol de levas a la cabeza, siguiendo la tradición de la casa Mercedes, o sea, con los fines de obtener un motor muy compacto y que ocupe poco espacio. (B) Otro prototipo de la Mercedes: se trata de la nueva edición del "220" (en la fotografía) que, además de presentar una carrocería nueva y amplias superficies de cristal, estará dotado de un motor de seis cilindros de "dos litros y medio"; lo que, casi seguramente, hará que el nuevo auto se denomine tipo "250". La alimentación lo mismo puede ser por carburadores que a inyección. El prototipo, naturalmente, ha sido carrozado de un modo adecuado, como se ve en las fotos: lo que no resulta natural son las aletas posteriores y la cubierta del radiador.



A



B

RENAULT "R 10"

La dinámica casa de Billancourt, que recientemente ha llamado la atención de los automovilistas con su original modelo "16", que incorpora bastantes soluciones de vanguardia, se dispone a lanzar en el otoño europeo, época de los salones, un modelo nuevo. Se trata del "R 10", que podrá reemplazar por segunda vez al "R 8 Mayor" (en la fotografía). No obstante, el "R 8" normal seguirá produciéndose en forma regular, porque entre los autos de "un litro" de cilindrada es uno de los más apreciados en los mercados europeos. En cuanto a los mercados del extranjero (si, como parece, el auto será presentado en el Salón de París), no se hablará de ellos hasta 1966. Por otra parte, éste es el comportamiento habitual de la casa francesa. El "R 10" dispondrá de las mismas características mecánicas que el actual "Mayor", pero la plataforma de base se alargará cerca de una docena de centímetros, y la carrocería, además de presentar un interior más espacioso longitudinalmente, para mayor comodidad de los pasajeros de atrás, se caracterizará por sus modificaciones estéticas y funcionales en el frente y en la cola. En particular, el frente se parecerá mucho, por lo visto, al del "16", tan bien logrado, con sus faros rectangulares. Además, se incrementará, ulteriormente, la capacidad del lugar para equipajes, colocado en la parte delantera.



PRESAGIOS Y PREMONICIONES PARA LOS AUTOMÓVILES DE 1980

Las opiniones de los expertos en construcciones automovilísticas son bastante coincidentes en lo que respecta al futuro próximo del automóvil: no esperan revoluciones o evoluciones rápidas, pero sí son optimistas en lo que se refiere a la difusión del motor rotativo antes que la turbina, o al empleo de la pila de combustible, aunque solamente sea en los vehículos destinados al transporte urbano. En este último aspecto, M. Bogan, de la Chrysler, y Bernard Salé, del Instituto Francés del Petróleo, demuestran mayor entusiasmo que los demás, basándose en los recientes resultados alcanzados con pilas de metanol. Pero, por ahora, la potencia erogada, el espacio, el peso y el costo de esta fuente de energía, la hacen prohibiva.

por GIOVANNI CAESTRINI



El Chrysler a turbina llegó a Buenos Aires y fue probado por periodistas especializados en el Autódromo Municipal. Los expertos afirman que el empleo del motor rotativo se difundirá antes que el de turbina.

Los autos de los años ochenta seguirán siendo movidos por motores de cuatro tiempos con carburador, es decir serán alimentados a nafta. El dos tiempos que, desde el final de la guerra, ha sido objeto de la atención especial de los técnicos alemanes, en su versión más sencilla (sin válvulas), consume excesivamente, y en la versión más perfeccionada pierde, como afirma Picard, las ventajas de su sencillez. El director técnico de la Renault se muestra bastante pesimista con respecto a los motores de ciclo diésel, sobre todo por su relación potencia/peso (bastante baja), por sus ruidos y por otros inconvenientes derivados del uso. Por el contrario, el cuatro tiempos, como todos constatamos a diario, es un motor económico de construcción y de consumo, que puede perfeccionarse, sobre todo mejorando los carburantes, que permitirán un incremento ulterior de las relaciones de compresión, ya muy elevadas en los motores de los autos modernos. En los últimos treinta años, el consumo del cuatro tiempos ha pasado de 250-260 gramos por caballo/hora en 1930, a 220 en 1960, con algunos ejemplos de motores muy nuevos, de 4 cilindros monocarburador, en los cuales el consumo es de 200 gramos por caballo/hora. Con los carburantes que tienen 100 octanos se puede esperar conseguir, en un lapso relativamente breve, un consumo de 190 gramos por caballo/hora. Luego, con el empleo de aleaciones ligeras de aluminio en la construcción de nuestros motores es posible reducir su peso, aproximadamente, en un 20 por ciento. En cuanto a los motores de pila rotatorio, por cuyo perfeccionamiento se interesan varias casas constructoras (sobre todo por las ventajas que presentan; ya sea por el equilibrio funcional, que es el mejor, por el empleo más racional de los materiales o por su sencillez), se prevé que podrán alcanzar una cierta difusión en los próximos años. (La NSU tiene ya en construcción un pequeño auto modelo

deportivo, con motor del tipo Wankel.) Según Bogan, ese tipo de motor sería conveniente para alta potencia no superior a los 40-50 caballos, mientras que para potencias superiores o iguales a los 100 caballos piensa que el motor de turbina acabará por imponerse como el más conveniente para ese tipo de autos. Opina también que todavía es muy pronto para llegar a las conclusiones, más bien pesimistas, de Picard, quien no parecía tener mucha fe en la turbina, fabricada, como ya se sabe, en la Chrysler y en la Rover, sobre todo por sus inconvenientes en la "ripresa", el consumo y el precio de costo, actualizado muy elevado por su compleja construcción.

La Chrysler, en particular, introdujo en estos últimos años perfeccionamientos notables en sus motores de turbina, pero son perfeccionamientos obtenidos a costa del peso y del costo. El interés y los medios que emplean algunos constructores americanos en el desarrollo y perfeccionamiento de la turbina está en cierto modo justificado por las preocupaciones que produce (especialmente en zonas de su país) el problema del envenenamiento del aire.

Son ellas las que les han sugerido a ciertos técnicos el retorno a los automóviles eléctricos, o sea movidos por acumuladores eléctricos. Pero, a pesar de los progresos realizados (en especial en el peso), el acumulador más ligero que se emplea industrialmente en la actualidad, o sea el que tiene elemento de cinc-plata, pesa cerca de 20 veces más que los motores normales de nafta y proporciona prestaciones netamente inferiores en velocidad máxima y autonomía. Por tanto, en el estado actual de cosas, y teniendo en cuenta las inversiones colosales realizadas en la industria del automóvil, no hay que esperar en los próximos veinte años técnicas nuevas en el campo de la propulsión automóvil, aparte de las ya expuestas.

• Transmisiones y chasis

En cuanto a los posibles progresos de las transmisiones y el chasis, se cree posible el desarrollo de sistemas hidromecánicos o de motores hidráulicos y variadores continuos de velocidad (por ejemplo, del tipo a correa adoptado por la DAF holandesa) para vehículos de potencia limitada.

Quizá resulte interesante dejar las dos ruedas motrices por las cuatro, y, probablemente, con el advenimiento de la próxima Fórmula 1, veremos que se aplica ese sistema para poder disponer de la adherencia de las cuatro ruedas, sobre todo por las ventajas que proporcionará en las frenadas y las aceleraciones. Pero es probable que las cuatro ruedas motrices queden limitadas a los vehículos destinados a transitar fuera de las carreteras. En efecto, esa aplicación es más complicada, más pesada y costosa que la de las dos ruedas motrices, y hasta ahora, no ha dado resultados demasiado excepcionales, como se constató en el Bugatti tipo 53 de 4.900 cc, en el Miller Indianapolis de 1.500 cc, en el Cistalia y, recientemente, en el Ferguson.

• Visión estadounidense

Según las declaraciones de H. W. Johnson, de la Ford, el auto de 1980, visto por los estadounidenses, será un vehículo muy amplio, cómodo, un "cruceiro de las carreteras", y de las autopistas, un verdadero "salón sobre ruedas", con todas las aplicaciones e instalaciones que pueden satisfacer al viajero. Y como el sistema de las grandes autopistas se está desarrollando con rapidez, especialmente en Estados Unidos, la Ford piensa que "la tendencia será la de construir autos cada vez más veloces", adaptados a la red moderna de autopistas, "tan perfectas que parecerán alfombras de terciopelo".

Los aumentos de velocidad llevarán, automáticamente, a un estudio más preciso de la parte aerodinámica y a la aplicación de volantes automáticos compensatorios, especialmente para obviar los golpes de viento. Estos volantes tendrán por misión no solamente el mantener de un modo automático al auto en la trayectoria debida, sino eliminar también toda fatiga en el conductor.

Los técnicos estadounidenses se ocupan por particular insistencia de mejorar los sistemas de acondicionamiento del aire, adoptando entre otras cosas pequeñas centrales eléctricas que servirán para la aereación y para todo el complejo de los mandos mecánicos.

Pero, como no todas las carreteras serán "alfombras de terciopelo", se piensa también en la realización de suspensiones regulables, adaptables a las condiciones del fondo de la carretera, en función de la velocidad de la marcha, y también, en diferenciales del tipo de "libertad controlada", trabajando, sobre todo, con los materiales elásticos.

En cuanto a las carrocerías, Picard piensa que evolucionarán más de acuerdo con la moda que con la técnica, prevaleciendo el empleo de las planchas actuales y no de las de material plástico. Por el contrario, Ellis, de la Dow Smith, ha manifestado su convicción de que los progresos realizados hasta ahora influirán en la difusión del material plástico en las carrocerías del futuro próximo.

Y por fin, Ford, y con él probablemente todos los constructores estadounidenses, tendrán a adoptar para las carrocerías de serie "el hombre estándar", no ya de 1,70 metro de altura, sino de 1,80, dando que la estatura humana tiende a aumentar, según las previsiones de los expertos. Es una información que deben tener en cuenta los carroceros italianos, que parecen tener tendencias exactamente opuestas.

EL MITO FORD

El Ford GT 40 Mk II de 7 litros de cilindrada hizo gala de su extraordinaria potencia durante las tres primeras horas de carrera en la última edición de las "24 Horas de Le Mans", pero no resistió el tremendo esfuerzo que exige la prueba.

El cupé Cobra, versión "Daytona", está equipado con un motor Ford de ocho cilindros en V, con una cilindrada de 4.700 cc, ubicado en forma tradicional en la parte delantera.



Se nos han dado cifras asombrosas de la participación de Ford en las carreras. Cientos de millones gastados con toda tranquilidad, organizaciones formidables, una especie de aplanadora gigantesca capaz de llevarse todo por delante...

En realidad, las cosas son bastante distintas. Hemos hablado largamente con Carroll Shelby, el máximo exponente, en la actualidad, de la actividad deportiva de la Ford, y no nos costó trabajo descubrir cuál era la realidad.

La Ford es un complejo gigantesco y tentacular. Algunos de esos tentáculos, coordinados con otros, se ocupan de las competiciones deportivas, de cuyo valor no dudan ya los dirigentes de la casa.

Pero vayamos por orden. A la Ford le interesan, sobre todo, las carreras de "Stock Cars-Late Model" a la americana (y por tanto un tentáculo se ocupa de esa clase de carreras). Después, Indianápolis, y por esa razón le interesa el desarrollo de los motores de 8 cilindros en V, con doble árbol, que triunfaron en las "500 Millas" de este año (aunque tengan que encargar la construcción "fuera de casa"). Luego, vienen las competiciones de "Dragsters" (o sea las carreras de aceleración en el "cuarto de milla") y, por fin, las carreras para Prototipos o Gran Turismo.

Aun en este último sector existe un dualismo organizador entre Shelby y la sección inglesa confiada a la dirección de John Wyer y, por tanto, no se

puede decir que la Ford y la Cobra participen en las carreras más notables con una organización digna de su fama. Shelby cuenta con pocos medios a su disposición. En Monza corrió con autos gastados, con poquitas mejoras, y le costó reunir los precisos puntos. Los motores montados tanto en el Ford GT como en el Cobra, eran idénticos, o sea de 4.700 cc. Directamente derivados del Fairline. No tienen nada que ver, como se ha comentado, con los motores de Indianápolis. No eran motores de "un millón de dólares", sino motores de serie, con bloques normales, tapas de cilindro modificadas, árbol de levas central, carburadores Weber, y que se podían comprar por 1.000 dólares cada uno!

La Ford y el automovilismo deportivo. Conclusiones de una larga charla con Carroll Shelby.

La organización de los Ford y los Cobra en Europa no es hoy superior a la de un buen equipo privado. No queremos disminuir, por cierto, los éxitos de la Ferrari. Queremos, solamente, afirmar que, por ahora, se trata de un auténtico "mito Ford" con muchas promesas y posibilidades de grandes cosas, si los diversos tentáculos de la hidra norteamericana, en vez de agitarse de un modo independiente se mueven en forma coordinada.

En Monza, Carroll Shelby llevó a la pista dos Cobra con el solo fin de conectar los puntos necesarios para el Campeonato Mundial de Marcas de la clase de más de 2.000 cc. Los únicos adversarios eran los viejos Ferrari "GTO" y los Jaguar. Hizo correr sus dos poderosas "berlinas Daytona" en tiempos superiores a los 3'20", cuando podrían fácilmente haberlo hecho en 25" menos, sin preocuparse de ser "humillado" por el Porsche, el Iso-Griffo (que son "prototipos", sin embargo, ¡"primos" del Cobra!) y del mismo milagroso "Giulia TZ 2" de Alfa Romeo. Shelby consiguió así sus fines.

En cuanto a los dos GT, demostraron en esa ocasión una magnífica resistencia. Es cierto que a uno se le rompió la dirección, pero el daño debe atribuirse más bien a los conocidos defectos de la pista de alta velocidad que a deficiencias propias del auto. El otro coche completo sin problemas el total de la distancia. Los Ford GT no intentaron luchar con los potentes prototipos Ferrari y corrieron simplemente sin emplearse a fondo. Durante mucho tiempo estuvieron en tercero y cuarto lugar. Ciertos arranques veloces de McLaren y, sobre todo, del magnífico Maglioli (cuando forzó el tren de marcha para volver a tomar contacto y luego adelantarse al auto del colega) han demostrado la potencialidad de la máquina.

En la reciente prueba de Le Mans (ver AUTOMUNDO N° 13, págs. 12) Ford mantuvo la vanguardia durante las primeras horas, pero luego fue vencido ampliamente por la Ferrari. Es sabido que la firma estadounidense debe superar todavía algunos problemas, y sus técnicos —con la nueva experiencia de las 24 horas— trabajan con el mayor empeño. Por eso, es probable que muy pronto el "mito Ford" comience a convertirse en una realidad.

SEXTA VUELTA DE CÓRDOBA

(viene de la pág. 15)

Analizamos la lista de inscriptos...

... y saboreamos por anticipado lo que suponíamos sería un plato fuerte. La sola posibilidad de que se enfrentaran en una final, en un circuito de las características del que hemos descrito, Pablo Gulle, Jorge Cupeiro, Nasif Estéfano, Carlos Loëffel, Rubén Roux, Hugo Gimeno, Carmelo Galbato, Remo Gamalero y Vicente Sergio, ponía los ingredientes.

Otras inscripciones ponían...

... la expectación. Al menos ella prevalecía en el decir de muchos. Aun con tonos de cierto desprecio, en el comentar de otros.

En cierto sentido era como un enfrentamiento entre Goliath y David. Entre los 4.000 cc de los TC y los 1.800 cc de los Volvo de Nasif Estéfano y Federico Urruti, los 1.100 cc del Morris Cooper de Gainza Paz y del Isard 1204 de Juan Pomodoro y los insolentes 850 cc de los Renault Gordini 1093 de Gastón Perkins y Eduardo Copello.

Se corren las series...

... y se da la lógica, en el grupo de los TC. En la primera Gulle y Roux lucharon abiertamente desde el comienzo, mientras tras ardua arremetida violentamente (¿de qué otra forma podría haberlo?) Carlos Loëffel. La presencia de aceite en la pista provocó algunas situaciones de riesgo para Carmelo Galbato y Gastón Perkins, los que supieron, pudieron o tuvieron la suerte de terminar infortunadas evoluciones sin perjuicio para las respectivas integridades físicas de sus máquinas. En la segunda de las pruebas preliminares la palabra la dijo Jorge Cupeiro. Gimeno y Diminguez hicieron lo suyo, mientras Remo Gamalero luchaba a brazo partido por extraer segundos, en base a arriesgar donde podía suplir la carencia de HP de su planta motriz.

A esta altura ya se podían observar y definir los distintos estilos de manejo que diferencian sensibilidades distintas. No todos lo hacen bien, pero noblesse oblige. Debemos por cierto decir que el nivel de conducción en la categoría está experimentando paulatinas mejoras que lo llevan a una eficiencia pondera-

ble. Salvo, y esto es ingrata obligación del periodismo y no espíritu negativo, la presencia de quienes no debieron estar habilitados para competir por ostensibles deficiencias mecánicas en sus autos, en especial, en los sistemas de frenos. (¡Ah...! mentada Comisión Técnica, ¡cómo te haces desear...!)

Hablando de los autos...

... debemos hacer hincapié en las condiciones evidenciadas por el TC de Rubén Roux. Tanto en su aspecto externo como en el renglón potencia, en la terminación interior como en sus cualidades de tenida, es un cabal exponente de artesanía mecánica aplicada a nuestra categoría mayor.

... no podemos silenciar la impresión de vetusta eficiencia que recibimos de las otroras celebradas empanadas. Aun de la de Pablo Gulle, porque, pese a todo lo que he dicho, que fue mucho, y a lo que no pudo hacer —por claudicación de la bomba recuperadora de aceite— la impresión recibida fue de notorio esfuerzo a lo largo de su accionar en el circuito.

... no queremos silenciar la actitud de un auto, le otorgamos a la máquina la cualidad subjetiva, que reiteradamente dedicó su esfuerzo a vedar el libre accionar de otro competidor. Al volante de ese auto, que lo corrigió. Es de mal deportista comportarse así. Aunque los banderilleros lo vean y no sepan qué hacer, ya que nadie los proveyó de la bandera azul ni les indicó su uso, no deje que su auto se repita en sus malas inclinaciones vuelta tras vuelta... Algún día puede observarlo un oficial deportivo y quizá no piense, como nosotros, que la culpa es de la máquina. Quizá pretenda echar-sela a Ud. Y eso es feo... ¿sabe?

Hablando de banderilleros...

... los hubo a rolete. Pero volvemos a lo apuntado. De poco sirven con sólo la bandera amarilla en la mano. Sobre todo cuando se dedican a hacerla flamear sin ton ni son provocando gratuitos sustos a los competidores quienes buscaban el inminente e inexistente inmediato peñigro.

Lo que sí hubo fue aceite en la pista. Lo lamentable es que la bandera que así lo indica —amarilla con franjas rojas— se encontraba muy ordenada e im-pávida en la línea de sentencia.

Su oportuno uso hubiera ahorrado más de un susto y algunas abolladuras en la chapa.

Moscardones y mosquitos...

... se dieron cita en la final. Por los usos, se alinearón Gulle, Roux, Gimeno, Dominguez, Peduzzi, Montero y Galbato. Por los otros, lo hicieron Copello, Perkins, Gainza Paz, Estéfano, Pomodoro y Urruti. Los primeros sumaban, conjuntamente, 28 litros de cilindrada. 7,5 litros, los segundos. Al finalizar la competencia, moscardones y mosquitos habían conquistado igual número de inscriptos en la clasificación final.

Pero vayamos por partes. Quien tuvo la oportunidad de observar el desarrollo de las primeras vueltas de la carrera, no lo olvidará fácilmente. El orden de la primera pasada fue Gulle, Roux y A-S-O-M-B-R-O-S-O... Copello, al volante de un Renault Gordini 1093, 850 cc. Como si ello fuera poco, escalonando posiciones arremetía Gastón Perkins, con un auto similar, con el que, en definitiva, conquistó el cuarto puesto, a 17 segundos 2 décimas de Peduzzi, quien se pasó la carrera tratando de darle alcance a Dominguez. ¡Y casi lo consigue...!

Los volantes pueden ser excepcionales. Los autos también. Pero, en automovilismo, los milagros no existen. Entonces...

¿Qué pasó en Córdoba?

... que los autos más exigidos en su rendimiento claudicaron con mayor facilidad frente al esfuerzo.

... que ese esfuerzo se evidenció, principalmente, en los frenos.

... que, guste a pocos o disguste a muchos, los ocasionales representantes del TM, —los llamamos así para diferenciarlos y no para crear comparaciones entre categorías—, frenaban más tarde, penetrando profundamente en la zona de frenaje común a los TC y en última instancia doblaban mejor.

No queremos decir que doblaran utilizando un radio de curva más académico, queremos decir que doblaban más ligero...!

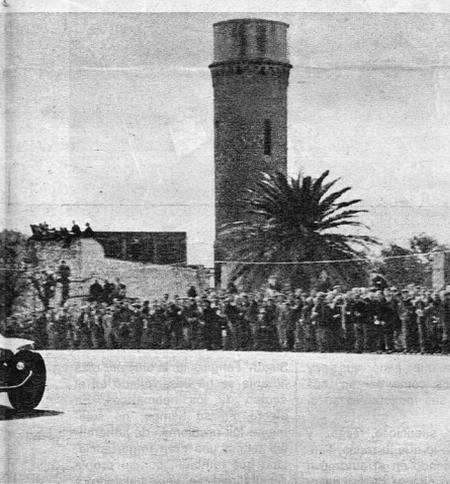
También debemos decir, apuntando los cañones por la otra borda, que con la excepción de los Gordini mencionados de los que uno pagó con su vida el atrevimiento, ninguno de los

(pasa a la pág. 25)



"El drama del aceite". Si no llegó a escasear, nos hubiera costado mucho más el posible para evitar "el sembrar pasto".





CAMPEONATO DE TC

	Puntos
Emiliozzi	66
Cupello	45
De Alzaga	29
Fainelli	24
Loiffel	21
Casá	15,50
Clani	15
Gimeno	15
Chabert	13
Cordonnier	10
Di Palma	10
Viale del Carril	10
Geary	7
Bertolotto	6,50
Manzano	6
Marinovich	4,50
J. M. Borda	4
Dominguez	4
Rodriguez	3
T. Borden	3
Tarducci	3
Rios	2,50
Jara	2
Sergio	2
Galbeto	2,50
Aloc	1
Facchini	1
Faustino	1
Peduzzi	1
Perkins	0,50

Ricardo Dominguez ha sido objeto de varios comentarios desde estas columnas. En Córdoba su actuación no fue descolante, pero sí buena... ¿Quién proveyó esos HP que faltan?

CLASIFICACION FINAL

1°	9	Hugo Gimeno (De Soto-Valliant)	39° 38" 8/10
2°	11	Ricardo Dominguez (Chevrolet)	39° 59" 7/10
3°	27	Félix Peduzzi (Chevrolet), 40°	
4°	26	Gastón Perkins (Renault 1093)	40° 17" 2/10
5°	8	Nasif Estéfano (Volvo), 40° 31" 5/10	
6°	30	N. Galiza Paz (Morris Cooper)	41° 14" 2/10
7°	13	Julio Montero (Ford), 41° 48" 5/10	
8°	21	Juan Pomodoro (Isard 1264), 40° 53" 6/10	(19 vueltas)
9°	12	Federico Urruti (Volvo), 41° 27" 1/10	(19 vueltas)
10°	3	Carmelo Galbato (Ford), 41° 26" 7/10	(18 vueltas)

Promedio del ganador: 95,840 km/h. Récord de vueltas: H. Gimeno (en la segunda vuelta), 1° 52" 6/10, a un promedio de 105,506 km/h.



Rubén Roux presentó uno de los autos más racionales que militan en la categoría. Muy bien conducido, era serio candidato. Las pastillas de frenos dijeron "¡no va más...!" y R. R. ofició de espectador.



Dos concepciones de TC diametralmente opuestas: Pablo Gulle y Félix Peduzzi salen del retorno. Los dos "trabajaron" mucho en el volante... y bien.

FANGIO VISTO POR UN EUROPEO



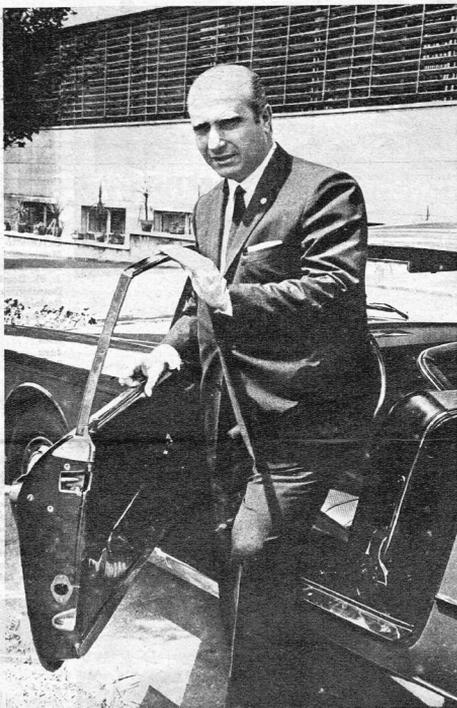
Observador silencioso, sagaz y profundo de lo que lo rodea, **JUAN MANUEL FANGIO** sigue siendo en Europa sinónimo de insuperable. En la fotografía, el volante argentino conversa con el corresponsal de AUTOMUNDO en Italia y autor de la nota, Etienne Cornil.

ITAL como ocurría con las carreras de cuadrillas en la antigüedad, las competencias automovilísticas hacen de los campeones las figuras más queridas de las grandes masas. No cabe duda de que aún entre los más jóvenes, los grandes volantes de una época, en la que el deporte automovilístico se practicaba a "puro pulmón", gozan de una popularidad comparable con la de los grandes campeones actuales, que disponen de los notables resultados del adelanto de la técnica. Entre estos grandes del volante, **JUAN MANUEL FANGIO** es, sin lugar a dudas, el que despierta un entusiasmo mayor. Su nombre sigue siendo sinónimo de insuperable, y aún en nuestros días, el mito tejido en torno suyo asombra tanto a chicos como a grandes.

Nos pareció que no hubiese pasado el tiempo entre aquella ocasión de hace casi ocho años, en que conquistó por quinta vez el título de campeón del mundo de conductores, y el momento en

que, durante el desfile de autos antiguos de competición que precedió al último Gran Premio de Mónaco, lo vimos al volante de su Alfetta 159.

Todos los años, **JUAN MANUEL FANGIO** viene desde la Argentina a visitarnos, y aún para aquellos que conocen al "cinco veces campeón del mundo" desde hace mucho tiempo, el reencuentro es siempre excitante. En efecto, a pesar de su renombre universal, Fangio se mantiene siempre igual. De un carácter a la vez amable y vigoroso, que es bien reflejado por su fisonomía, ha conservado esa naturaleza simple y sagaz del muchacho mecánico de hace veinte años, que habría de convertirse en el campeón celebrado en los cinco continentes. Animado por una filosofía ascética, el gran hombre de negocios sudamericano que es el Fangio de hoy, tiene aún por costumbre parar en los modestos hoteles en que lo hacía al comienzo de su carrera. Al anoecer, después de guardar su Mercedes 600 en el garage,



el ex-joven que ganó sus primeros pesos como sereno, nos regala con sus inagotables anécdotas.

Observador silencioso, sagaz y profundo de lo que lo rodea, Fangio sigue viendo en el automóvil la más apasionante de las aventuras. Todos los problemas mecánicos le atraen a tal punto que jamás duda en detener su auto al costado del camino para prestar ayuda a un automovilista en dificultades, y cuando reaprende su marcha se siente insatisfecho si no ha tenido ocasión de ensuciar sus manos con grasa. En las autorrutas, el maestro Fangio conduce a 180 kilómetros por hora con la placidez del más común de los mortales. Es cierto que nuestro amigo no cesa jamás de maravillarse del progreso que ha hecho del manejo del automóvil algo tan sencillo, y los domingos concurre asiduamente a las carreras, fascinado por el abismo técnico que separa los automóviles de carrera actuales de los que él conducía hace apenas unos pocos años.

Según Fangio, la evolución más notable se ha desarrollado en el campo de los neumáticos. En efecto, en su tiempo, no solamente los problemas de adherencia tenían una gran importancia, sino que también, por su propia sensibilidad se veía obligado a limitar las performances en las aceleraciones y en las curvas para no comprometer una carrera por el sobrecalentamiento de los neumáticos. En la actualidad, estos problemas son desconocidos para los pilotos y sus autos se conducen como juguetes guiados por rieles. Desde el punto de vista de la espectacularidad —y sin duda se recordará la demostración inigualada de Fangio en "derrapes" controlados sobre las cuatro ruedas—, el campeón argentino lamenta que la tenida de los bólicos de carrera haya logrado un refinamiento tal, y también aprueba como una buena medida el haber doblado las cilindradas para la nueva Fórmula 1 que estará en vigencia el año próximo.

Etienne Cornil

SEXTA VUELTA DE CÓRDOBA

(viene de las págs. 22-23)

otros exponentes del TM demostró cualidades de preparación y afinación de motor dignas de mención.

En eso, los TC pasaron a la cabeza por varios cuerpos...

Tantos como los que utilizó Hugo Gimeno para distanciarse de Ricardo Domínguez. Que fueron muchos.

Lástima grande... Anda tan bien Gimeno, que es casi injusto que haya ganado sin la presencia de quienes hubieran dado mayor relevancia a su triunfo.

¿Y el episodio Cupeiro...?

Que el Comisario Deportivo le arrebató la bandera de largada a quien estaba encargado de hacerlo... Que dio la partida de improviso... Que algunos corredores fueron tomados de sorpresa... Que a Cupeiro, que aún estaba en boxes, lo autorizó a salir un oficial deportivo... Que si... Que no... ¡La rechifla que se armó! Hubo de las otras palabras, de las gruesas, de las que el *Secre* de Redacción tacha.

Cupeiro salió a quemar etapas, Bellavigna dijo *nonnes* con señas terminantes y el Chevitú paró antes de que se concretara el episodio de la bandera negra.

¿Qué pasó con Cupeiro? Se los digo en términos náuticos...

Que donde manda *Capitán*...; no manda *marinero*! Lo que después de todo sienta el principio de la disciplina y del cumplimiento de los reglamentos. Lo que no deja de ser una buena costumbre. ¿O no?

Derrape



Una vez dijimos: "Eduardo Copello es harina de otro costal". Lo reiteramos. Lo que es más, si no lo hubiéramos visto, no lo creeríamos. Luego del intento, el final. Con fuego, humo, bombas... y susto. Pero lo hecho, hecho está. Aunque haya quedado en intento...



Bueno... Bueno... Cuando Carmelo Galbato "andaba entero" no se podía despegar de Gastón Perkins. Pensar que andaba algo largo de multiplicación. ¿Qué hubiera pasado de estar justo? Sr. Steven, "please", mire que después, desde estas páginas, tenemos que explicarlo...!

El "rajoncito", conducido por Guillermo Gainza Paz, huye desparovido. Per seguidor y perseguido no se dieron descanso a lo largo de toda la serie. El Morris Cooper es tan chiquito que los cordobeses le decían: "Salite del camino que te van a pisar..." Después lo aplaudieron.

QUIÉN DIJO MIEDO...!





La trepada de montaña también se edita en la Argentina

Existe un Club, que se llama Asociación Tucumana de Automóviles Standard. Aunque de Standard no tenga nada. Hace muchas cosas, entre otras organiza carreras. ¡A copiarse!, amigos de APAT. Lo hace en circuitos, en rutas y también en total similitud con "MODALIDAD EE. UU.", carreras de DRAG sobre ¼ de milla. Pero en una se pasaran. TREPADA DE MONTAÑA. Tiene lugar, cada 60 días, en el cerro San Javier. Además, hay un campeonato de la especialidad. ¿Lo sabían? Viajemos a Tucumán...



Nos lo contó ALFREDO RODOLFO ESPEJO, prosecretario de la Comisión Directiva de la A.T.A.S. Comenzaron con 15 socios y ya suman 250. Cuando necesitaron un local, ubicaron el de una carnicería. Tal como se lee. Con ganchara y mostrador. Alquilado el miércoles se habilitó el domingo. Todos pusieron el hombro: el Dr. Rolf Focke, Fermoelli, Stefanutti, Andrés, Reginato, Eugenio Quata. Era necesario un local donde reunir la nueva Comisión Directiva y todas las dificultades se allanaron. Aún con ventaja, ya que un cómodo pasaje interior comunica con un café que es la mesa oficial. Reuniones formales, en el local. Las otras, frente a la mesa amiga. Así, al menos, definen el club. Como el de la gente amiga que quiere hacer algo en el noroeste argentino y, en vez de pensarlo, lo ha puesto en práctica.

Así nació el Rally de las Sierras de Tucumán. Que no es juego de niños. Comienza por una trepada al cerro San Javier, a velocidad libre. Prosigue con el descenso opuesto a lo largo de Villa Nougés y San Pablo a promedio impuesto, para repetir la trepada al San Javier con velocidad pura, y regresar al llano por el camino de Ciudad Universitaria, Raco y Tapia, a promedio impuesto. Se cierra el circuito, en tramo de velocidad pura a través de la ruta 9 hasta acceso Tafi Viejo y de allí al punto de largada.

Nosotros también trepamos al cerro San Javier. Para probarlo. Las notas gráficas ilustran con claridad cuáles son las exigencias al medio mecánico y al volante. Sobre todo a este último. Es un hermoso tramo de 12,400 km en el que se trepan 1.250 mts. 12 minutos 24 segundos

es el tiempo récord y lo mantiene bajo su dominio José Gettas. ¿Qué tal, amigos del TM? Ahora que llegan las vacaciones de julio, no se animan a una tiradita al San Javier? Ya tienen la meta a alcanzar: 12' 24".

¿Y DEL RESTO COMO ANDAMOS?

... Pareciera que bien. Además de las competiciones de trepada de montaña y de las picadas, oficializadas y con apoyo comercial otorgado por Baterías Mendor, llevan realizadas con éxito dos ediciones de la Vuelta del Noroeste.

... nos dicen que tienen mucho que aprender... que pretenden internacionalizar la carrera... que la dotarán de un mínimo de TRES MILLONES DE PESOS EN PREMIOS... que si no hay contacto con el exterior no se aprende...

Los locales sí que van aprendiendo. Sus nombres comienzan a tomar popularidad: Parra, Gettas, Reginato, Tannuré, Carretero, Bauque, Focke...

Este último, un señor profesor de la Universidad, corre con el seudónimo de "Cachivache". En la Facultad, un gran letrado ubicado en el atrio central, días antes de la Vuelta del Noroeste, rezaba:

... SE NECESITAN AUXILIOS PARA CACHIVACHE...

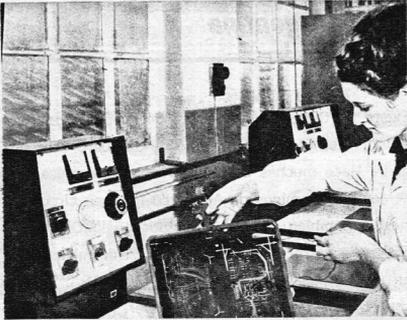
Los hubo. ¿Cómo terminaba aquello de... "si tuvieras tanta fe como un gramo de mostaza..."?

Les reitero. Es un buen lugar para las vacaciones.

Una última. Cuidado en la trepada al San Javier. Sobre todo en "el rulo". Es barroso.

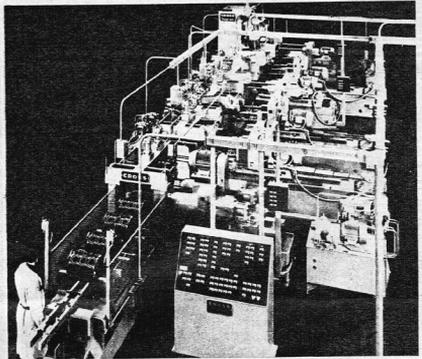


MÁQUINAS PARA LA INDUSTRIA



CIRCUITOS IMPRESOS DE ORO

EN LA ilustración vemos un sector de las instalaciones Parker-Sel-Rex que se utiliza para el dorado de circuitos impresos en la planta dieléctrica de Delle. Esta instalación fue realizada con los equipos transformables Módulo X, particularmente adaptables a los procesos de revestimiento electroquímico de metales preciosos. Los circuitos impresos, que se encuentran fijados sobre un soporte, son sumergidos en un baño especial. Este baño produce un depósito brillante de oro, de gran dureza y ductilidad, que presenta además una excelente resistencia a la corrosión y a la oxidación.

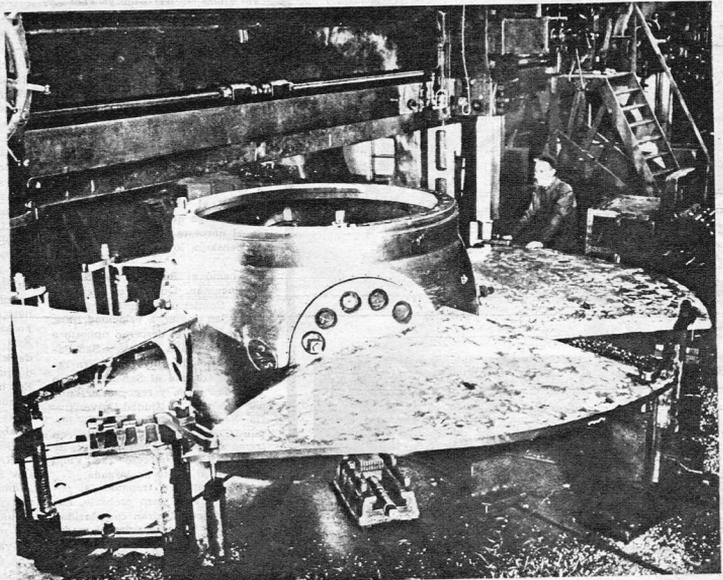


MODERNA MÁQUINA TRANSFER

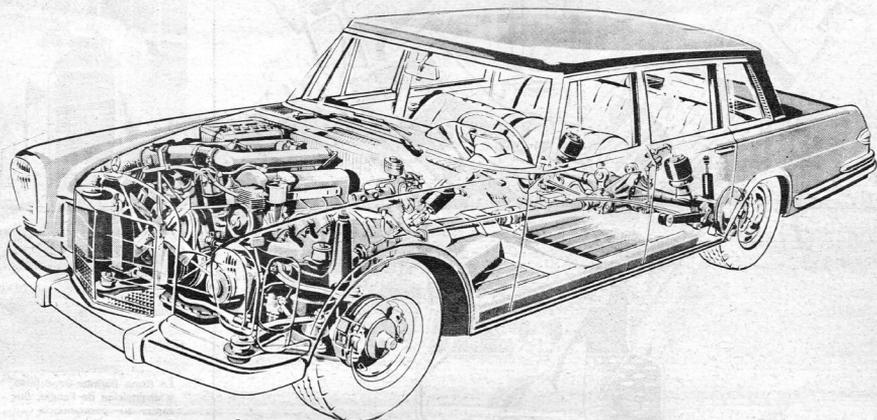
ESTA nueva máquina CROSS Transmatic de 16 estaciones, realiza automáticamente las operaciones de perforación y terminación de los orificios para los árboles de levas y el cigüeñal en los blocks de los motores. El régimen de trabajo es de 100 unidades por hora. Blocks de motores V-4 y V-6 pueden ser maquinados alternativamente. En cada una de las etapas pueden ser tratados dos blocks simultáneamente.

PARA UTILIZAR LAS ENERGÍAS DE NEPTUNO

EN LA ilustración se puede ver el gigantesco cubo de una rueda de acero inoxidable que será utilizado en la usina marítima de la Rance, en Francia. Las paletas son de bronce "inoxidable". Los estudios realizados por los franceses en materia de explotación de la energía de las mareas con fines comerciales, abrirán un terreno hasta ahora casi virgen en lo que a fuentes económicas y naturales de energía se refiere.



EL "GRAN MERCEDES"



La Sociedad Daimler-Benz ha presentado un automóvil de clase internacional que fue objeto de muchos comentarios tanto en Alemania como en el extranjero: el "Gran Mercedes" modelo 600.

Mercedes-Benz renueva así su tradición de automóviles de gran prestigio por un vehículo lujosamente equipado y de una seguridad total, que se cuenta dentro de ese pequeño grupo de automóviles de gran prestigio que hace sensación en todo el mundo.

Las representaciones oficiales del gobierno, en la vida económica y cultural, exigen una minuciosidad extraordinaria en la construcción de un vehículo de este tipo. El "Gran Mercedes" cumple con este requisito. El nuevo motor de 8 cilindros en V, de 6,3 litros y 300 HP (SAE), desarrolla una potencia adecuada al tamaño del coche, y ha sido construido de acuerdo con las características de los motores Mercedes-Benz, ensayados ya en miles de unidades: alimentación a inyección y árbol de levas a la cabeza.

La suspensión neumática del 300 SE ha sido aún mejorada en el 600. El nivel del vehículo, como así también la dureza de los amortiguadores, pueden ser modificados por medio de una simple maniobra de acuerdo con el estado de las rutas.

El "Gran Mercedes" está equipado con servo-freno de doble circuito, con frenos a disco en las cuatro ruedas.

Un detalle novedoso lo constituye el freno de mano, que libera el coche en el momento de ponerse en movimiento.

A fin de aumentar el confort de marcha y de facilitar la conducción, este modelo ha sido especialmente equipado con una serie de dispositivos, entre los que se encuentran una instalación servo-hidráulica central, accionada por un compresor a aceite, que cumple con las siguientes funciones:

- a) movimiento vasculante automático de los dos asientos delanteros, en el sentido horizontal, vertical, y del respaldo;
- b) movimiento vasculante del asiento trasero, que provoca igualmente la inclinación de los respaldos;
- c) accionamiento automático de los cuatro vidrios laterales, controlado por botones;
- d) cierre silencioso y suave de las puertas;
- e) accionamiento automático de la tapa del baúl;
- f) accionamiento automático del techo corredizo (por encargo);
- g) accionamiento controlado desde el tablero del tabique de aislamiento acústico, que se encuentra entre los asientos delanteros y traseros.

El confort de los pasajeros, elemento primordial, está asegurado por un sistema de ventilación y una instalación suplementaria de calefacción y de aire acondicionado, regulada elec-

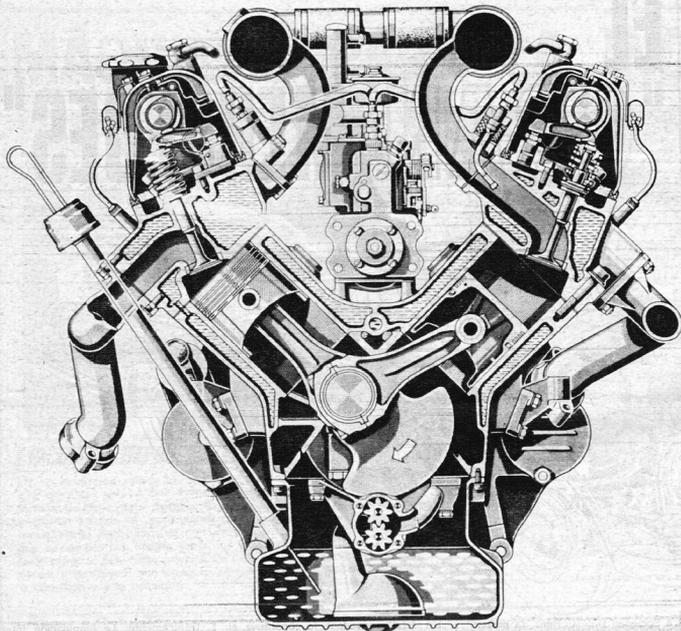
trónicamente. La iluminación interior dispone de trece posiciones diferentes. Un sistema de cierre central controla las cuatro puertas, la tapa del baúl y la del tanque de nafta.

El "Gran Mercedes" se presenta en dos versiones diferentes: una Berlina con 3.200 milímetros de distancia entre ejes y con dos asientos, lo que le da una capacidad para seis pasajeros (largo del vehículo: 5.540 mm) y una Berlina Pullman de tres asientos y 3.900 mm de distancia entre ejes, con una capacidad para ocho personas (largo: 6.240 mm).

El "Gran Mercedes" reúne todos los adelantos técnicos que corresponden a un automóvil de esta categoría:

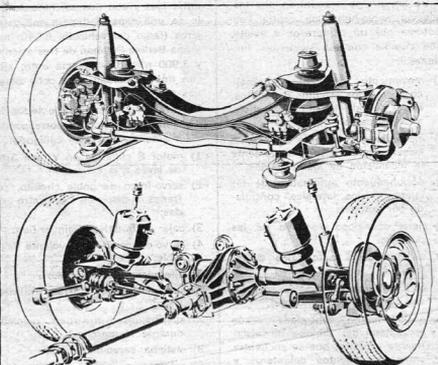
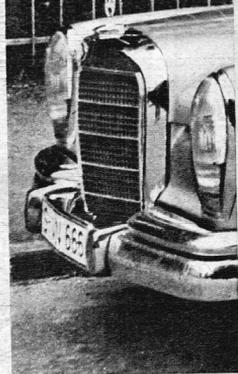
- 1) motor 8 cilindros en V, con árbol de levas a la cabeza;
- 2) servo-freno de doble circuito, con frenos a disco en las cuatro ruedas;
- 3) caja automática Daimler-Benz;
- 4) servo-dirección, con volante regulable;
- 5) diferencial autobloqueante;
- 6) suspensión neumática Daimler-Benz;
- 7) suspensión hidráulica regulable durante la marcha;
- 8) sistema servo-hidráulico;
- 9) calefacción, aire acondicionado y ventilación, controlados electrónicamente.

El "Gran Mercedes", con su línea elegante, ocupa un lugar importante dentro del reducido número de automóviles de gran clase.



Motor de 6,3 litros, 8 cilindros en V, con árbol de levas a la cabeza por cada línea de cilindros, inyección de combustible en los tubos de admisión y dos dinamos de corriente trifásica.

La firma Daimler-Benz puso a disposición de Fangio, durante su permanencia en Europa, un Gran Mercedes 600. A su regreso nuestro compatriota relatará para los lectores de AUTOMUNDO sus impresiones de manejo.



(Arriba) Elementos de suspensión de las ruedas delanteras, trenes de disco con dos mordazas de freno cada uno y suspensión neumática. (Abajo) Suspensión de las ruedas traseras con eje oscilante de articulación única, bielas de empuje con palancas compensadoras del momento de frenado, suspensión neumática y frenos a disco.

EL GRAN MERCEDES

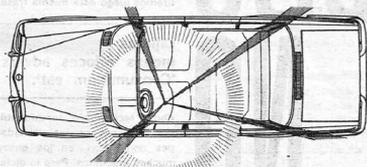
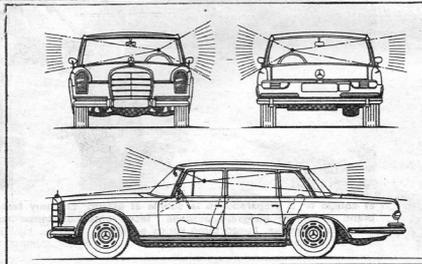
ESPECIFICACIONES TECNICAS

MOTOR:

V8 a inyección intermitente de combustible; N° de cilindros: 8; disposición de las válvulas: a la cabeza, un árbol de levas a la cabeza por cada fila de cilindros; cilindrada: 6.329 cc; potencia: 300 HP (SAE) a 4.100 rpm; régimen máximo: 4.800 rpm; diámetro y carrera: 103 x 95 mm; relación de compresión: 9:1; combustible: nafta especial o mezcla de nafta y bencina; cupla máxima: 60 kgm (SAE) a 3.000 rpm; bomba de inyección: Bosch de pistones con dispositivo de corrección automático para el arranque en frío (que tiene en cuenta la posición del acelerador, el régimen del motor, la presión barométrica y la temperatura del agua en el circuito de refrigeración); inyectores: Bosch; orden de encendido: 1-5-4-8-6-3-7-2; reglaje del punto de encendido: automático con regulador centrífugo y por depresión; bancada del cigüeñal: 5; filtro de aceite: en el circuito principal y en el secundario; refrigeración del aceite: por medio de un intercambiador de calor aceite-agua; capacidad de aceite del cárter: máximo: 6, mínimo: 4 litros; refrigeración: circulación de agua por bomba, termostato con conducto "by-pass", ventilador con accionamiento hidráulico y comando termostático; alimentación de combustible: bomba eléctrica ubicada en la parte trasera del auto; equipo eléctrico: 12 voltios; capacidad de la batería: 88 amp/h; dinamo: 2 de corriente trifásica.

TRANSMISION:

Caja de velocidades: automática Daimler-Benz, con embrague hidráulico y dos trenes planetarios; palanca selectora en el volante; relaciones de demultiplicación: 1°, 3,98 : 1, 2° 2,52 : 1, 3° 1,58 : 1, 4° 1 : 1, marcha atrás 4,15 : 1;



La buena visibilidad está asegurada por la gran superficie de vidrios del "Gran Mercedes" 600. El esquema señala, partiendo de la ubicación promedio del sistema visual del conductor, los ángulos de visibilidad.

porcentaje de trepada: 1° 80 % (*), 2° 42 %, 3° 23 %, 4° 13,5 %; velocidad máxima: 1° 50 km/h, 2° 80 km/h, 3° 130 km/h, 4° 205 km/h; demultiplicación del puente trasero: 3,23:1; diferencial: autoblocante; régimen del motor a 100 kilómetros por hora: 2.480 rpm.

CHASIS:

Marcos: plataforma portante soldada a la carrocería, carrocería semiportante; suspensión delantera: independiente en las cuatro ruedas con brazos transversales de pivotes cruzados; arriba: brazos transversales trapezoidales en triángulo, abajo: brazos transversales con apoyo en la parte delantera; dos resortes neumáticos (de reglaje automático y manual), resortes adicionales de caucho, amortiguadores hidráulicos telescópicos (regulables durante la marcha), estabilizador a barra de torsión, brazos transversales y block motor-caja de velocidad montado sobre un marco que se encuentra suspendido sobre los largueros delanteros por medio de elementos de caucho; puente trasero: eje oscilante con articulación única y punto de pivote "bajado", dos resortes neumáticos y dos resortes adicionales de goma, amortiguadores hidráulicos regulables durante la marcha, estabilizador a barra de torsión, compensador de la cupla de frenado, diferencial autoblocante; sistema de frenos: freno hidráulico de dos circuitos con servo-freno neumático, frenos a disco adelante y atrás (los delanteros con dos mordazas), freno de estacionamiento mecánico comandado por un pedal que se libera manualmente o en forma automática al arrancar; dirección: servo-dirección Daimler-Benz con regreso automático y amortiguador de dirección, volante regulable axialmente; lubricación del chasis: del tipo "for-ever"; dimensiones de los neumáticos: 9,00 x 15, super sport.

(*) Valor teórico.

DIMENSIONES:	Limousine	Pullman
Distancia entre ejes	3.200 mm	3.900 mm
Trocha delantera	1.587 mm	1.587 mm
Trocha trasera	1.575 mm	1.575 mm
Despeje del suelo	200 mm	200 mm
Longitud total	5.540 mm	6.240 mm
Ancho total	1.950 mm	1.950 mm
Altura total	1.510 mm + 50	1.510 mm + 50
Radio de giro	6,2 m	7,3 m
Capacidad del tanque de combustible	112 litros	112 litros
PESO:		
En seco (sin rueda de auxilio ni herramientas)	2.290 kg	2.480 kg
En orden de marcha	2.440 kg	2.630 kg
Total admisible	2.990 kg	3.280 kg
Carga admisible sobre el eje delantero	1.390 kg	1.570 kg
Carga admisible sobre el eje trasero	1.600 kg	1.710 kg
PERFORMANCES:		
Velocidad máxima	205 km/h	205 km/h
Relación peso/potencia	8,13 kg/HP (SAE)	8,76 kg/HP (SAE)
Consumo en litros/100 km (a ¾ velocidad máxima)	17,8	17,8
Consumo medio	16-24	16-24

AUTOMUNDO EN COLÓN

EL AGUA DIJO NO

Paradoja en TC ● Después de San Francisco, los 47 inscriptos de Colón parecían mentira ● La ausencia de unos pocos reeditaba idéntico planteo: Cupeiro-Paireti o, para no quedar mal con nadie, Paireti-Cupeiro ● Se abrieron las compuertas y el agua caía a la Parrala ● Mientras tanto... "manden ayuda que estamos encajados" ● Nosotros no ● AUTOMUNDO, como los boy-scouts, estuvo "siempre listo" ● Hasta para ayudar, si no hubiera prevalecido la cordura ● Nosotros dijimos... AMEN.

La actual situación por la que atraviesa nuestro TC hace posible la paradoja. De San Francisco, con 12

inscriptos, a Colón, con 47, nada había cambiado. Aunque parezca mentira.

La ausencia de aquellos, muy pocos, capaces de abrir la boca en presencia del Chevy, replantaba los acontecimientos. Esta vez con posible ventaja para Paireti, calculada sobre las posibilidades del trazado y el temperamento de los conductores.

El arrefrecho, con el N° 1, tenía que ser pasado por Cupeiro antes de la bajada a la tierra. El margen: 17,450 km. De no hacerlo así, la lógica, basada en lo ya visto, nos permitía suponer que Paireti forzaría la marcha con el fin de establecer distancia en el terreno que hasta el presente domina: la tierra. Las proporciones de una y otro (tierra: 78,200 km, asfalto 54,850 km) prometían, de no existir claudicaciones mecánicas, ey duelo al sol.

Por desgracia, llegaron las lluvias. Estas, que hubieran podido poner cierto elemento nivelador entre el andar previsto del favorito y el enemigo y el del resto del lote, hicieron las cosas como los organizadores de la Primera Vuelta de Colón: con todo.

Pero volvamos atrás...

... para analizar, aunque sea parcialmente, esta tajante división que realizamos entre los pilotos del 7 y el 4 bandadas y sus galantes aunque menos veloces adversarios. Lo cortés no quita lo valiente. Repetiremos luego esta misma frase.

Dijimos menos veloces adversarios. 'Consumatum est'.

Ahora recibiremos innumerables cartas refiriéndonos las velocidades topes registradas, en los ensayos, de muchos inscriptos. Pero lo dicho, dicho está. Y el origen de lo dicho se encuentra en la carrera que no se ve. La que no se corre los domingos, sino los días de trabajo. La que tiene por meta no una cosa, sino dos: rpm y resistencia mecánica.

Son éstas dos amigas que no van comúnmente de la mano. Cuando la primera prevalece, la otra se trasforma en incógnita. Cuando la segunda es cierta, las vueltas se hacen desear tanto como... bueno, como el auto de Renzi o el de Formisano. La verdad es que para que la carrera que no se corrió pudiera haber sido formalmente carrera y no un dúo más o menos avasallador, se hubiera requerido la fortificante presencia de los Tres Mosqueteros: Emiliozzi, Loeffel y Ciani.

Antes que nadie proteste: a Bordeu lo ubicamos como D'Artagnan.

Pero por cierto que hubiéramos visto LA GRAN CARRERA...

... en el segundo pelotón de vanguardia. La cosa prometía y mucho. En



El agua dijo NO. El barro era el elemento que prevalecía en la mayor parte del circuito. Los caminos, algo abovedados, parecían tener imanes a lo largo de las zanjas.



El equipo N° 2 preparado en la subida al asfalto. Era muy temprano y nuestro fotógrafo buscaba "foco" antes de tomar su ubicación definitiva. Luego tomó varios ponches.



Los automóviles de carrera requieren una serie de características que los tipifican como tales. Los escenarios, en los cuales se desarrollan las competencias, también. Al que ilustramos le sobran dos elementos: agua y barro. Estos, en 1965, debían estar aludidos de los autos de carrera. Lo otro se llama "cross-country".



AUTOMUNDO se movilizó. Previniendo que el entusiasmo prevaleciera sobre la cordura, nuestro equipo N° 3 lo constituía un soberbio tractor. Su ocasional conductor y efficacísimo colaborador "barrero" fue Gastón Perkins. Las cuartas previstas como necesarias, no lo fueron.

la noche del sábado hacíamos pronósticos. Pero el Circulo Italiano propone y la Naturaleza dispone. Aunque en rigor de verdad muchos de los inscriptos también quisieron disponer. Y se produjo lo de la Parrala. Que sí. Que no. Que me gusta con barro. Que el TC anda en cualquier lado. Que es una locura. Que... "¡andá a correr al autodromó!" Que... "¡tenés vocación de buzo?" Que va y que viene, se hicieron las 9. Que es como decir la hora señalada para dar comienzo a la prueba. Las emisoras radiales dijeron su verdad. Que no tiene por qué ser la verdad. Como tampoco tiene por qué serlo la nuestra. Es sólo cuestión de criterio.

Se hizo el panegirico del TC. Aquello de... "por eso es Turismo Carretera, porque corre en todos lados. No hay que dejarse asustar por dos gotas locas, etc." El proceso fue algo contagioso. Aun para los corredores. Aunque de dejarnos llevar por aquello de que piensa mal y acertará, también se nos ocurre que es muy cómodo tomar la posición simpática, la postura aplaudible, manifestar: PARA ISO SOMOS DE TURISMO CARRETERA, nosotros QUEREMOS CORRER, y dejar para otros la posición antipática, la decisión de determinar la normalidad o anormalidad funcional del escenario.

Mientras tanto, las pantaneras brillaban por su ausencia. De haber estado presentes y de haberse largado la carrera, hubiéramos asistido al otro espectáculo: desbando en el asfalto... Pero eso hubiera sido harina de otro costal.

En el nuestro, los dirigentes de la prueba se largaron a recorrer el circuito. Simultáneamente nos llegaba información de que las entidades que tenían a su cargo el cierre de la ruta en determinados tramos de tierra, se resistían a hacerlo, pidiendo confirmación expresa de las autoridades de la competencia.

Estas, metafóricamente unas y en el barro las otras, estaban encajadas.

AUTOMUNDO y los boy-scouts...

... están siempre listos. Claro que tuvimos un poco de suerte. Eábamos despiertos cuando comenzó el aguacero. Eran las 2.10 de la madrugada. Llovía como si en el cielo no supieran hacer otra cosa. Se nos prendió la lamparita y salimos a campar amigos. Con ellos obtuvimos un tractor, cuartas y cadenas para los autos. AUTOMUNDO hubiera estado listo. Aun para ayudar las muy frecuentes incursiones a las zanjas... ¡que las hubiera habido...! Anotadores en mano, cámaras en ristre y transistores atentos, seguimos el curso de las deliberaciones extraoficiales.

Los tres equipos de AUTOMUNDO, como los boy-scouts, estaban listos. Prevaleció la cordura. Gracias.



Mustios y llovidos. Derrape y la bandera amarilla fueron un símbolo. La segunda no cumplió su función. El cronista creyó que tenía algo que decir. Lo dijo.



El equipo N° 3 listo para entrar en acción en una curva del tramo de asfalto. Fue uno de los pocos momentos en que el agua nos dio un respiro. Luego fue lo imprevisible, en esta tarde diluviana: los sapos y las culebras cayeron de punta.



Derrape caminaba por el circuito. Había un pozo. Menos mal que sabedor.

ILUSTRADAS



UNA ESPALDA CONOCIDA

CASI ningún corredor puede dejar de reconocer la espalda del mameluco blanco: en muchas oportunidades los ojos de los grandes volantes del mundo han estado fijos en ella. Si, se trata de la espalda del campeón JIM CLARK, mientras da la vuelta de honor en el Crystal Palace de Londres con el constructor Colin Chapman, luego de su triunfo en las 500 Millas de Indianapolis.

UN SERVICIO PARA USTED

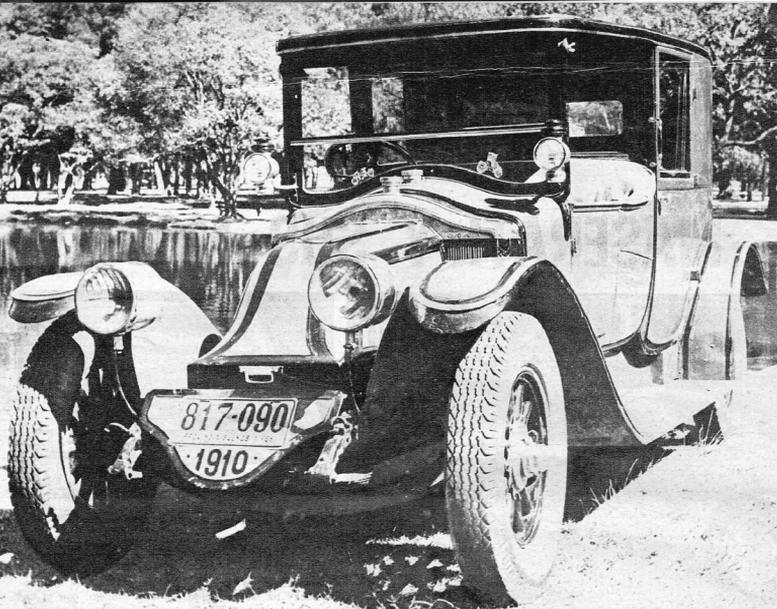
"FORD considera que la venta de un artículo no cierra la relación con el cliente, sino que, por el contrario, recién la inicia." Aunque Ford siempre ha mantenido ese concepto, ahora, para aumentar y facilitar las vinculaciones, en beneficio tanto del cliente como de la compañía, ha inaugurado un programa especial, patrocinado por la presidencia de la empresa, que desea que cualquier duda del cliente sea planteada al concesionario. Se espera que esta actividad, que ya se ha iniciado bajo el lema "Clientes Leales", y que será desarrollada por el Departamento de Servicio de Ford y por los concesionarios de Servicio de Ford y por los concesionarios que atienden su marca, prestará gran utilidad a los adquirentes de automotores, facilitándoles cualquier información o gestión.

PLAQUETA INTERNACIONAL

MIENTRAS Juan Manuel Fangio se encuentra en Europa, a donde se dirigió para cumplir una serie de compromisos entre los que se encontraba el Congreso Internacional de la Alianza de Vicky (Francia), recuerda con agrado el gesto del Touring Club Argentino, entidad que antes de su partida le entregó la PLAQUETA INTERNACIONAL de manos de su presidente, Federico Fernández Fita.

NOTICIAS





REPORTAJE AL PASADO

"Sí, yo lo vi venir: Renault había comprado los derechos de fabricación de un motor de 24 HP y con él había construido un nuevo automóvil que en la carrera París-Viena no sólo venció en su categoría, sino que pudo codearse con los demás coches y, hasta en cierta forma, con los vehículos de 70 HP. El nombre de mi constructor, a partir de entonces, se había afianzado en forma definitiva: le llovieron los pedidos y hubieron de ampliarse las instalaciones. En los cinco primeros años, había vendido Louis Renault 3.000 automóviles, pero en 1910, cuando me construyó a mí, aquella cifra se elevó a 6.800 en un solo año. Otros hermanos nacieron en el mismo período, sin embargo, yo fui el más pedido, quizá por mis cuatro plazas, los cuatro cilindros de mi motor, o quizá, por mi gran velocidad: 50 kilómetros por hora. A Argentina llegué un poco después y pasé a pertenecer a la familia Parodi, de Avellaneda. Desde hace dos años, me tiene como si fuera una reliquia. ALBERTO PEREIRA, un muchacho de Betelsh: me cuida mucho pero me saca a pasear poco; a alguna que otra audición de televisión, por la avenida Santa Fe los días de la primavera o cuando las banderas flaman en los mástiles, en algún día patrio. "No gasto mucho y me siento joven, joven como mi dueño..."



VEHÍCULO PARA CAZADORES

EN LA Exposición Internacional del Plástico de Olympia se expuso un vehículo antiblo, fabricado en fibra de vidrio, especialmente diseñado para cazar peltos y para transitar en lagos pantanosos o de exuberante vegetación. Fue concebido en Canadá, y constituye una de las grandes atracciones de esta muestra.



MASERATI Y SUS MODELOS



OSCA 1050 S CUPÉ

CARROCERÍA: el problema de la "seguridad en los choques" ha sido resuelto, en este modelo, con la carrocería especial **Shock Proof** (a prueba de choque), monolítica, con largueros metálicos soldados a la estructura superior de fibra de vidrio y plástico

CHASIS: Fiat 850 cc

MOTOR: OSCA 1.050 cc

SUSPENSIÓN: anterior y posterior a ruedas independientes

FRENOS: hidráulicos delanteros a disco y traseros a tambor

VELOCIDAD: 162 km/h

DIMENSIONES: largo, 3,630 m; ancho, 1,390 m; alto, 1,010 m

EL MOTOR DE LOS 1050 S

El motor de los modelos OSCA 1.050 S es de cuatro cilindros, cuatro tiempos; cilindrada, 1.057 cc; relación de compresión, 1,9; carburador Weber de doble cuerpo; potencia, 63 HP a 5.800 rpm

OSCA 1050 S SPIDER

CARROCERÍA: "Superieggera Touring", particularmente estudiada y munida de una capota de tela

CHASIS: Fiat 850 cc

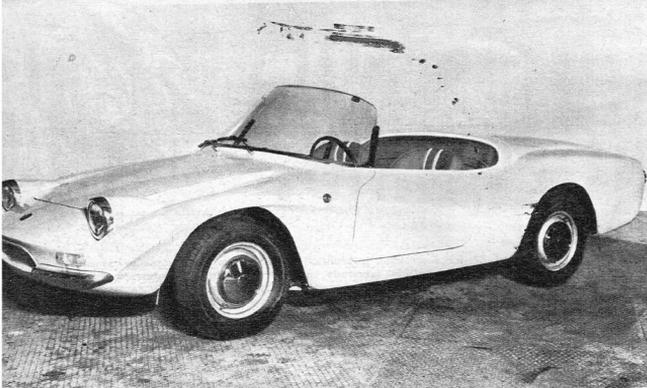
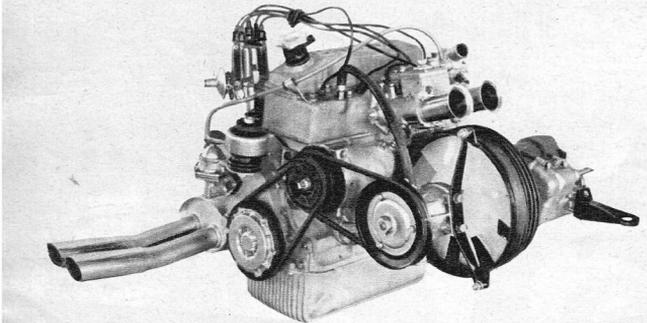
MOTOR: OSCA 1.050 cc

SUSPENSIÓN DELANTERA: a ruedas independientes

FRENOS: hidráulicos delanteros a disco y traseros a tambor

VELOCIDAD: 162 km/h

DIMENSIONES: largo, 3,880 m; ancho, 1,450 m; alto, 1,040 m



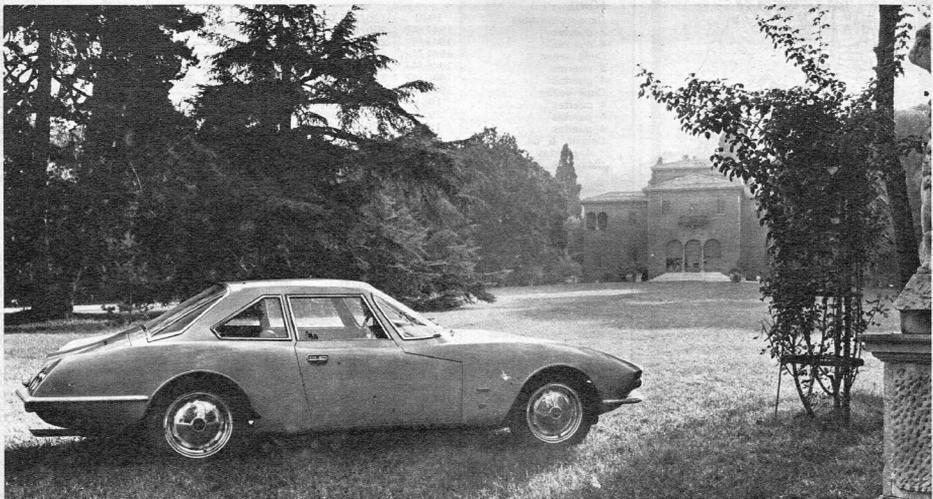
DEPORTIVOS

OSCA 1600 PR2

MOTOR: 4 cilindros en línea
DIAMETRO POR CARRERA: 80 x 78 mm
CILINDRADA TOTAL: 1.568,28 cc
CARBURADORES: dos, Weber de doble cuerpo
POTENCIA MÁXIMA (DIN): 105 HP a 6.000 rpm
CAJA DE VELOCIDADES: 4 relaciones hacia adelante y
marcha atrás (opcionalmente, con overdrive)
DISTANCIA ENTRE EJES: 2.250 mm
RADIO DE GIRO: 5 m
LARGO MÁXIMO: 4.050 mm
ANCHO MÁXIMO: 1.575 mm
ALTURA MÁXIMA (vacío): 1.280 mm
SUSPENSIÓN DELANTERA: a ruedas independientes
FRENOS: a disco en todas las ruedas
PESO EN ORDEN DE MARCHA (peso Kerb): 940 kg
NEUMÁTICOS: 155 x 15
VELOCIDAD MÁXIMA: 190 km/h

OSCA 1600 GT

MOTOR: 4 cilindros en línea
DIAMETRO Y CARRERA: 80 x 78 mm
CILINDRADA TOTAL: 1.568,28 cc
CARBURADORES: dos, Weber de doble cuerpo
POTENCIA MÁXIMA (DIN): 140 HP a 7.200 rpm
CAJA DE VELOCIDADES: 4 relaciones hacia adelante y
marcha atrás
DISTANCIA ENTRE EJES: 2.250 mm
RADIO DE GIRO: 5 m
LARGO MÁXIMO: 3.900 mm
ANCHO MÁXIMO: 1.500 mm
ALTURA MÁXIMA: 1.280 mm
SUSPENSIÓN DELANTERA Y POSTERIOR: a ruedas independientes
FRENOS: a disco en las cuatro ruedas
PESO EN ORDEN DE MARCHA: 800 kg
NEUMÁTICOS: 155 x 15
VELOCIDAD MÁXIMA: 220 km/h



¡AUTÉNTICA FORMACIÓN INTEGRAL...!

CIENCIA - ARTE - TÉCNICA

ENCICLOPEDIA ESTUDIANTIL SUPERIOR

¡FACIL! ¡AMENA! ¡COMPLETA!

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

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

Todos los jueves en todo el país. \$45

¡Y ES DE CODEX!



LA BOLSA DEL

AUTOMÓVILES ESTADOUNIDENSES

Marcas y modelos	Año	m\$n
BUICK		
Super 4 puertas	1946/47	210.000
Super 4	1948/49	220.000
Super 4 puertas	1950	255.000
Super 4 puertas	1954	345.000
Super 4 puertas	1956	520.000
Super 4 puertas	1958	590.000
Super 4 puertas	1960	910.000
CADILLAC		
4 puertas	1940	115/140.000
4 puertas	1942	145/165.000
4 puertas	1946	170/190.000
Cupé de Ville	1954	510/550.000
Cupé de Ville	1960	960/990.000
CHEVROLET		
Cupé sedan	1940	245.000
4 puertas	1946/47	345.000
4 puertas	1947	420.000
4 puertas	1951	465.000
Bel Air 6 cil. c. mec.	1956	590/610.000
Bel Air 8 cil. c. aut.	1956	575.000
Bel Air 6 cil. c. mec.	1957	675.000
Bel Air 8 cil. c. aut.	1957	630.000
Bel Air 6 cil. c. mec.	1958	765.000
Bel Air 8 cil. c. aut.	1958	740.000
Impala 6 cil. c. mec.	1958	955.000
Impala 8 cil. c. aut.	1958	925.000
Impala 6 cil. c. mec.	1961	1.200.000
Impala 8 cil. c. aut.	1961	1.150.000
Impala 6 cil. c. mec.	1962	1.355.000
Impala 8 cil. c. aut.	1962	1.250.000
CHRYSLER		
4 puertas 6 cil.	1947	250/280.000
8 cil. - 4 puertas	1950	355.000
Imperial 8 cil.	1959	950.000
DE SOTO		
Fluid Drive 4 puertas	1947	250.000
4 puertas (chico)	1947	275.000
4 puertas	1953	320/350.000
Rural 8 cil. c. aut.	1954	435.000
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
Cupé sedan	1941/42	300.000
2 puertas	1946/47	300/325.000
4 puertas	1946/47	320/340.000
Cupé sedan	1946/47	400.000
4 puertas	1951	375/390.000
4 puertas	1953	415/435.000
4 puertas	1954	420/445.000
Galaxie 6 cil. c. mec.		
4 puertas	1960	850.000
Galaxie 8 cil. c. aut.		
4 puertas	1960	800.000
Galaxie 6 cil. c. mec.		
4 puertas	1961	960.000
HUDSON		
4 puertas	1946/47	190.000
4 puertas	1948	195/215.000
MERCURY		
4 puertas	1940	230.000
4 puertas	1946/47	315.000
Cupé convertible	1946/47	330.000
Monterrey 2 puertas	1951	365.000
Monterrey 4 puertas	1953	380.000
Monterrey 4 puertas	1956	485.000
Monterrey 4 puertas	1957	520.000
Monclair 4 puertas	1958	535.000
OLDSMOBILE		
Cupé convertible	1946/47	200/230.000
4 puertas	1948/49	215/245.000
4 puertas	1950/51	270/295.000
Cupé sedan	1955	340/355.000

Marcas y modelos	Año	m\$n
4 puertas	1955	420.000
88 4 puertas	1956	490.000
88 cupé sedan	1956	600/640.000
PLYMOUTH		
4 puertas	1954	400.000
4 puertas	1956	440/460.000
4 puertas	1961	535.000
PONTIAC		
4 puertas	1946/47	220/240.000
4 puertas	1948/49	240/260.000
4 puertas - c. aut.	1951	325/350.000
4 puertas - c. mec.	1951	360.000
STUDEBAKER		
4 puertas	1946/47	180/200.000
4 puertas	1948	225.000

AUTOMÓVILES DE PRODUCCIÓN ARGENTINA

Modelo	Año	m\$n
AUTOAR		
Sedan	1956/57	165.000
Sedan	1960	210.000
Rural	1960	205/225.000
BERGANTIN		
4 cil. - 4 puertas	1960	335/350.000
4 cil. - 4 puertas	1961	345/370.000
6 cil. - 4 puertas	1962	385/410.000
CITROEN		
2 CV	1960	245/265.000
2 CV	1961	275/300.000
2 CV	1962	328/350.000
2 CV	1963	345/365.000
2 CV	1964	425/450.000
CHEVROLET		
400	1962	740/760.000
400	1963	825/840.000
400	1964	930/955.000
DE CARLO		
600	1960	175/215.000
700	1960	200/230.000
700	1961	230/250.000
700	1961	305/335.000
Cupé BMW	1962	310/340.000
700	1963	330/350.000
DI TELLA		
1500 4 puertas	1960	490/515.000
1500 4 puertas	1961	545/560.000
1500 4 puertas	1962	570/595.000
1500 4 puertas	1963	620/645.000
1500 4 puertas	1964	675/700.000
Magnette	1964	875.000
Rural Traveller	1964	810.000
DKW		
Cupé sedan	1956	300/310.000
4 puertas	1958	370/390.000
Sedan 1000 4 puertas	1960	450/480.000
Sedan 1000 4 puertas	1961	475/510.000
Sedan 1000 4 puertas	1962	520/540.000
Rural 1000	1962	600.000
Sedan 1000	1963	630.000
Sedan 1000	1964	670.000
Fisorse sport	1964	840.000
ESTANCIERA		
IKA	1957	225/250.000
IKA	1958	255/280.000
IKA	1959	300/325.000
IKA	1960	320/345.000
IKA	1961	350/370.000
IKA	1962	400/425.000
IKA	1963	475/495.000
IKA	1964	550/580.000
FIAT		
600 2 puertas	1960	245/265.000
1100 4 puertas	1960	400/435.000
750 2 puertas	1961	300/320.000
1100 4 puertas	1961	435/460.000
750 2 puertas	1962	325/355.000

AUTO USADO

Marcas y modelos	Año	m\$n
1100 4 puertas	1962	490/510.000
750 2 puertas	1963	395/420.000
1100 4 puertas	1963	520/540.000
1500 Gran clase 4 puert	1963	680/720.000
750 2 puertas	1964	430/460.000
1500 Gran Clase	1964	740/760.000
Rural Familiar	1964	800.000

FORD		
Falcon 6 cil. - 4 puert.	1962	730/760.000
Falcon 6 cil. - 4 puert.	1963	775/800.000
Falcon 6 cil. - 4 puert.	1964	835.000

GRACIELA		
2 puertas	1957	135/150.000
2 puertas	1958/59	150/260.000
2 puertas	1962	325/340.000

HANSA		
1100 2 puertas	1960/61	235/270.000
1100 rural 2 puertas	1961	305/330.000

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

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

JEEP		
IKA	1957	160/190.000
IKA	1958/59	210/230.000
IKA	1960/61	260/290.000
IKA	1962	300/335.000

KAISER		
Carabela	1958	335/360.000
Carabela	1959	360/380.000
Carabela	1960	390/420.000
Carabela	1961	425/440.000
Rambler C. Custom	1962	580/600.000
Rambler C. Country	1962	620/640.000
Rambler Ambass.	1962	665/680.000
Rambler C. Custom	1963	730/755.000
Rambler C. Country	1963	780.000
Rambler Ambass.	1963	800/835.000
Rambler C. Custom	1964	825.000
Rambler C. Country	1964	840.000
Rambler Ambass.	1964	1.000.000

NSU		
Prinz 24 HP	1958	160/190.000
Prinz 34 HP	1960	210/245.000
Prinz 34 HP	1961	245/260.000
Prinz 34 HP	1962	260/295.000
Prinz 34 HP	1963	315.000

PEUGEOT		
403	1956/57	435/460.000
403	1958/59	485/520.000
403	1960	575.000
403	1961	615.000
403	1962	630/650.000
404	1962	690/710.000
403	1963	725/750.000
404	1963	800/830.000
404 Rural	1963	925.000
403	1964	780/800.000
404	1964	840/900.000
404 Rural	1964	960.000

RENAULT		
Dauphine 4 puertas	1960	270/285.000
Dauphine 4 puertas	1961	300/320.000
Dauphine 4 puertas	1962	330/350.000
Gordini 4 puertas	1962	385/410.000
Dauphine 4 puertas	1963	360/390.000
Gordini 4 puertas	1963	445/470.000
Dauphine 4 puertas	1964	460.000
Gordini 4 puertas	1964	520.000
4 L	1964	435.000

Marcas y modelos	Año	m\$n
VALIANT		
I	1962	795/810.000
II	1963	850/875.000
III	1964	910/940.000

AUTOMÓVILES EUROPEOS

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

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

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

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

MERCEDES BENZ		
Rural diésel	1953	340/370.000
4 puertas naftero	1953	285/300.000
220 diésel 4 puertas	1953	300/345.000
300 4 puertas	1953	360/385.000
220 S 4 puertas	1959	800/845.000
220 S 4 puertas	1961	1.300.000
220 S 4 puertas	1962	1.700.000
220 S 4 puertas	1963	2.000.000
220 S 4 puertas	1964	2.200.000

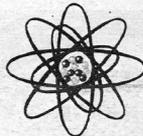
OPEL		
Rekord 2 puertas	1956/57	325.000
Rural	1956/57	340.000
Rural	1958	435.000
Rekord 2 puertas	1959	470.000
Rural	1959	515.000
Rekord 2 puertas	1960	490/515.000
Kapitan 4 puertas	1961	510.000
Rekord 2 puertas	1961	600.000
Rural	1961	650.000
Rekord 4 puertas	1961	630.000

SIMCA		
4 puertas	1955	230/260.000
Rural	1955	255.000
Rural	1956	270.000
4 puertas	1958	310/340.000

TAUNUS		
15 M 2 puertas	1956/57	335.000
17 M 4 puertas	1958/59	480.000
17 M rural	1958/59	500.000
17 M 2 puertas	1958/59	460.000
17 M 2 puertas	1960	510.000
17 M 2 puertas	1961	560/580.000
17 M 4 puertas	1961	580/615.000
17 M rural	1961	625.000
17 M 4 puertas	1962	660/685.000
17 M rural	1962	710/735.000

VAUXHALL		
Velox 4 puertas	1951	260/280.000
Cresta 4 cil. - 4 puertas	1958	315.000
Victor 4 cil. - 4 puertas	1958	355.000

VOLKSWAGEN		
Export 2 puertas	1960	515/530.000
Export 2 puertas	1961	530/555.000
Export 2 puertas	1962	535/615.000
1500 2 puertas	1962	665.000



EN TODAS LAS TÉCNICAS

tecnirama

... AVANZA TAMBIÉN!

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

¡COMPRELA! ¡APARECE LOS VIERNES!

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

COCHES JAPONESES EN EUROPA Y AMÉRICA



El cupé Hino "Contessa", diseñado por Michelotti, fue muy favorablemente recibido por los jóvenes amantes de los modelos deportivos, en el Salón de Nueva York.

LA INDUSTRIA automovilística japonesa, cuya producción alcanzó un alto nivel de expansión en el mercado interno, está intensificando sus esfuerzos para imponerse en los distintos mercados del mundo. De acuerdo con esta política, en todos los Salones europeos y americanos, es ya usual encontrar un pabellón reservado a los modelos japoneses. Uno de los concurrentes más asiduos a los Salones, es la Hino Motors Ltd. de Tokio, que estuvo presente en el último Salón de Ginebra con el "Contessa" cupé y berlina 1300, cuyo diseño, como es sabido, pertenece al estilista turinés Michelotti. También en ocasión del reciente Salón del Automóvil celebrado en el Coiseo de Nueva York, estos modelos llamaron la atención del público, especialmente entre los jóvenes, que se interesaron particularmente por el cupé, dado su carácter deportivo.

NUEVA SEDE DEL C. A. R.



El Club Argentino de Regularidad ha logrado concretar un viejo anhelo: la casa propia. Está situada en la calle Alberti N° 338, Capital Federal (teléfono: 48-3864) y fue adquirida con la colaboración de los asociados. Allí continuarán atendiendo a los socios y amigos con el horario de 19 a 21.

RINCÓN DE

Herbert Müller, al volante de un Porsche 904 puesto a disposición de la escudería Filipinetti por la fábrica alemana, se adjudicó el primer puesto en la competencia de Mont-Ventoux, primera prueba del año por el Campeonato Europeo de Montaña. Con una media de 112,046 km/h, estableció el mejor tiempo de la categoría y logró un nuevo récord para dicha máquina. En la categoría Sport y Prototipos, el pequeño monstruo de Abarth, el OT 2000, logró el primer puesto con una media de 114,944 km/h, seguido por el prototipo Porsche de 6 cilindros, otro Abarth OT 2000 y una Ferrari 250 LM.

La fábrica NSU acaba de lanzar al mercado una nueva versión de su Prinz 1000, bajo el nombre de Prinz 1000 S. Contrariamente a lo que haría suponer su nombre, no se trata de una extrapolación deportiva del Prinz 1000, cuyo temperamento "sport" es ya muy marcado. Las modificaciones se han limitado a la carrocería y a la terminación interior y a la adopción de un novedoso equipo, que reduce sensiblemente el nivel del ruido en el interior de la cabina. Su precio se ha fijado en 68.900 francos, es decir, 3.000 francos más que el Prinz 1000.

Rambler ocupa el primer lugar en las ventas de autos de alto precio en Australia. Para alcanzar esta posición, ha tenido que conquistar el 14,7 % del mercado de automóviles de dicho país, en el curso del primer trimestre de 1965, porcentaje que supera ampliamente el 9,4 % logrado en el mismo periodo del año pasado. Sus competidores, en la categoría de automóviles de alto precio, son: Pontiac, Dodge, Jaguar, Ford, Chevrolet, Mercedes-Benz, Humber Snipe, Vaux-

hall Velox, Ford Zephir y Studebaker. El precio de los autos americanos en Australia es alrededor de 1.000 dólares mayor que en el país de origen.

Según datos suministrados por la Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFA), en el curso del mes de mayo del corriente año se produjeron en nuestro país 15.400 autos, de los cuales 11.437 fueron motores, de los cuales 4.963 restantes, vehículos comerciales. En los primeros cinco meses del año se han fabricado 73.782 unidades, lo que representa un incremento del 45,3 % con respecto a la cifra correspondiente al mismo periodo de 1964.

La comercialización del Renault R 16 ha comenzado en Francia en los primeros días de junio, tal como había sido anunciado en enero, en ocasión de su presentación. El periodo de ensayo en "pre-serie" finalizó después de cinco meses, durante los cuales la fábrica contó numerosos R 16 a conductores no profesionales a fin de descubrir los defectos de diseño y de construcción. Los técnicos de la firma francesa parecen estar satisfechos de los resultados obtenidos.

En la Carrera Internacional de Automóviles Sport disputada el pasado 15 de mayo en Silverstone, Bruce McLaren, pilotando una máquina de 4 litros y medio de cilindrada de su propio diseño, superando los tiempos logrados por los monoplazas de Fórmula 1 en la carrera de esta categoría, se disputó el mismo día. Su promedio fue de 181,73 km/h, es decir 3,07 km/h mayor que el logrado por los autos de GP. El record de vuelta fue de 184,05 km/h en 1 mi-

CARRERAS DE LA SEMANA

PRUEBAS NACIONALES

- 9 de julio - Automóvil Club Mendoza - Mendoza - Carretera (TC)
- 11 de julio - Asociación Deportiva Automotores - Tucumán - Circuito (MN)

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

PRUEBAS INTERNACIONALES

Pruebas de velocidad

- 10 de julio - CMC - Gran Bretaña - Gran Premio de Gran Bretaña (1)
- 11 de julio - Francia - Carrera de Rouen les Essarts (2, 3)
- 11 de julio - Italia - CEM - Carrera de la costa de Trento-Bondone (S, PT, GT, T)

Pruebas de regularidad

- 10-11 de julio - España - Rally del Año Santo
- 10-13 de julio - Gran Bretaña - Rally de Rhodesia
- 11-12 de julio - Alemania - Rally Renania - Westfalia

CMC = Campeonato del Mundo de Conductores (Fórmula 1)

CMM = Campeonato del Mundo de Marcas (automóviles de Gran Turismo)

TP = Trofeos Internacionales de Prototipos

CEM = Campeonato de Europa de Montaña

CER = Campeonato de Europa de Rallys

CEAT = Challenge Europeo de Autos de Turismo

C = Automóviles de Carrera

FT = Fórmula de Carrera de Tasmania (hasta 2.500 cc)

1 = Fórmula 1

2 = Fórmula 2

3 = Fórmula 3

S = Automóviles Sport

PT = Prototipos

GT = Automóviles de Gran Turismo:

I (hasta 1.900 cc)

II (hasta 2.200 cc)

III (hasta 2.900 cc)

T = Automóviles de Turismo

TUERCCAS

Noticiero confidencial

nuto 31,6 segundos, registro 1,4 segundos menor que el obtenido por el campeón del mundo John Surtees con su Ferrari de Fórmula 1. El McLaren-Eva que condujo Bruce McLaren fue construido por Elva Cars Ltd., la División de Carreras del Grupo Lambretta-Trojan, según un diseño del mencionado piloto.

Una intensa campaña contra los accidentes de tránsito ha sido organizada en Francia. Como parte del programa se había previsto el "Día sin Accidentes" durante el cual se habrían de premiar a los conductores y a los peatones que demostraran una conducta ejemplar. Sin embargo, el objetivo no fue logrado totalmente, ya que se registraron 24 muertos y 225 heridos en accidentes de tránsito, cifra usual en los días festivos.

"Las barreras de seguridad que separan las dos manos de los caminos aumentan el número de accidentes, pero protegen la vida de los automovilistas". Con este título, una revista estadounidense ha publicado los resultados de un estudio completado a lo largo de cinco años, sobre la eficacia de dichas barreras de seguridad. El programa fue organizado por el Departamento de Tránsito de California y demuestra que, si bien la tasa de accidentes por millón de vehículo-milla aumentó en un 32 %, el número de accidentes mortales se redujo en un 26 % y las pocas muertes registradas por choques contra la barrera, fueron de automovilistas que no tenían cinturón de seguridad.

Un interesante experimento en materia de señalización se realizó en París: las bandes que delimitan algunas de las sendas de peatones fueron reemplazadas por gruesas láminas de vidrio, bajo las cuales se instalaron luces de neón que se iluminan con el mismo color que el semáforo. La innovación fue acogida favorablemente y es posible que se adopte esta

solución en los cruces más importantes de la capital francesa.

El Instituto Italiano de Cultura de Tokio acaba de filmar una película documental sobre la "Autostrada del Sole". El éxito obtenido por el film en Japón fue extraordinario, lo que constituye una prueba más del alto nivel alcanzado por Italia en el sector de la construcción de caminos.

La Bayerische Motorenwerke AG (BMW) espera facturar en el curso del corriente año 505 millones de marcos, con un aumento del 16 %, con respecto a los 433 millones de 1964.

La Sociedad Automovilística DAF, que produce el conocido utilitario del mismo nombre, construirá un nuevo modelo de media cilindrada, pero hasta el presente no ha adelantado dato alguno sobre su creación. Actualmente su producción diaria alcanza a 300 automóviles y de 20 a 25 camiones. La firma, que cuenta con un capital de 350 millones de florines, espera poder aumentar pronto su capital.

Un edificio con una superficie cubierta de 30 mil metros cuadrados se está construyendo en Madrid para celebrar el Primer Salón Internacional del Automóvil de España. Además de los pabellones destinados a la exhibición de sus modelos, los expositores dispondrán de 20.000 metros cuadrados de parque, una sala de proyecciones para 1.200 personas, confiterías, restaurantes y una pista para pruebas de un kilómetro de longitud.

La apertura del túnel del Gran San Bernardo permitió en los siete meses que tiene de existencia, el pasaje de 300.000 vehículos. Esta cifra es prueba de la intensidad de la circulación que existe entre ambos lados de los Alpes, que asciende a unas 900.000 personas por año.



Luis Castro, presidente de la Comisión de Automovilismo Deportivo de Concesionarios Ford, entrega al piloto Adolfo Sogoló un cheque por el importe de 60.000 pesos, premio que le correspondió por ser el mejor clasificado con un motor F 100 en la última carrera de TC en el Autódromo Municipal (en la clasificación general ocupó el 9° lugar). A la derecha del grabado se halla César M. Speroni, tesoro de esa comisión, y a la derecha Juan Carlos Pampiglioni, vocal. Esta flamante entidad se halla trabajando con mucho entusiasmo: ya adquirió un Ford Falcon equipado con motor Cid 187 de 3.064 cc y 116 HP a 4.000 rpm, el que será preparado para intervenir en próximas competencias. El piloto aún no fue designado.

• REPUESTOS • VENTAS SERVICE • ACCESORIOS

BUJES DE BRONCE

"BROAL"

CALIBRADO PERFECTO
BRUNIDO AL ESPEJO

DISTRIBUIDOR
imel y CIA. S. R. L.

WARREN 725 - TEL. 55-1736
TUCUMÁN 1680
TEL. 40-1042/5139
DOS DIRECCIONES DE MARCA

SERVICE ESPECIALIZADO

MECANICA INTEGRAL
ACCESORIOS LEGITIMOS

También para modelos 1951 a C.V.
SALTA 1160
T. E. 22-3913 - BUENOS AIRES

DOMINGO PERRI & CIA.
S. R. L.

REPARACION DE CIGUENAS
RECTIFICACION DE CILINDROS

FABRICA DE REPUESTOS AUTO UNION
D. K. W. • INSTITUTE • GRACIELA
ARENAL 135A JUAN CORDOBA 5900
I. S. 77-908 - BUENOS AIRES

TALLERES SPORT

SERVICE AUTORIZADO
REPUESTOS Y ACCESORIOS LEGITIMOS

APROXIMADO POS. I. S. S. A. S. - N.
MONTECAL 352 - 77-0148 - B. A.
TEL. 2. B. JUNE 1300
ENVIOE AL INTERIOR



NUEVA SUPER FUNDA

con bolsillos aplicados en el respaldo.
COLORES:
Negro - Verde metalizado con negro y Celeste metalizado con negro.
COLOCACIONES EN EL ACTO

TAPIZADOS AVENDA

Av. Mitre 58/54 - Tel. 160-1665 y 5342 - Villa Martelli - Pcia. BS Aires
EN CAPITAL: Berutti 2813 - Tel. 82-0375

SOLDADURA EN FRIO

EN BLOQUES Y TAPAS DE CILINDROS

POCHOLO RODRIGUEZ
JUAN F. SEBUI 3952 + 72-2863

SI CAMBA ARD... ¡QUE SEAN

HANSA 1100

línea completa de

REPUESTOS

ORIGINALES DE FABRICA

SERVICE NOEL GIRELLI
BILLINGHURST 2250
82-3543

INDIANAPOLIS

- Una bomba eléctrica para maleta o pasillo...
- Una licencia italiana que la respalda...
- Una firma responsable que la distribuye...

MONICETTI, ROZZETTI & CIA. S.A.
Viamonte 1574 - Buenos Aires

haga que su automóvil sea más COMODO Y DISTINTO

instalando en el día una FUNDA ANATOMICA MARCAR

MARCAR CANGALLO 3021

PERNOS DE PISTON

CINCINNATI

CALIBRADO PERFECTO
BRUNIDO AL ESPEJO

DISTRIBUIDOR
imel y CIA. S. R. L.

TUCUMÁN 1680 - T. E. 40-1042
WARREN 725 - T. E. 55-1736
DOS DIRECCIONES DE MARCA

oscar cabalen

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

El "Oscar" en venta de automóviles
Av. Santa Fe 2565 - Capital - Tel. 82-6386 - 84-1990 - 80-5040

EL SEGURO "PF SIGMA"

EN LA Exposición Internacional del Transporte y de la Comunicación que se inauguró recientemente en Múnaco de Baviera, el carrocerero Pininfarina presentó, en el pabellón dedicado a la seguridad del tránsito su modelo "PF Sigma". (Ver AUTOMUNDO N° 5) El estudio de su carrocería involucra particulares soluciones técnicas en el campo de la seguridad del automóvil y está realizado con el fin de aportar una importante solución a aquel primordial problema.

Se utilizaron para ello patentes de Pininfarina, de la Casa Automovilística y del Instituto Científico, como así también la colaboración de técnicos y periodistas de la revista "Quattroruote".

El proyecto tiene bases y fundamentos, principalmente, técnicos, más que estéticos. Elijamos algunas características:

Para prevenir los accidentes: visibilidad total sin ningún reflejo; ventilación y climatización racio-



nales; asientos regulables y adaptables anatómicamente; puertas corredizas; aislamiento sonoro.

Para reducir el choque: estructura anterior y posterior de resistencia diferenciada.

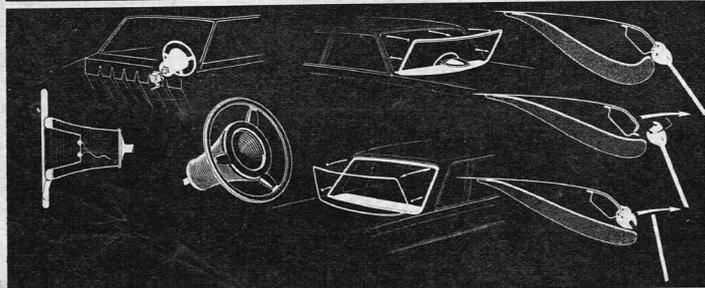
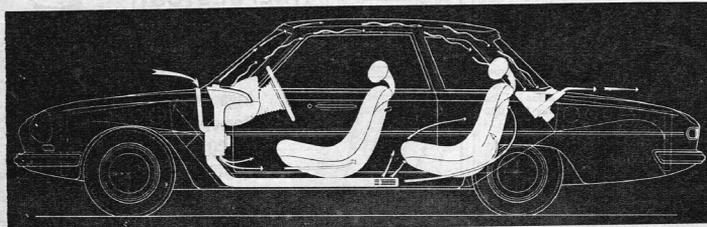
Para proteger el habitáculo: estructura central muy resistente;

parantes de la cabina y cofre del motor fuertemente inclinados y resistentes.

Para proteger al piloto y a los pasajeros: palanca y mandos embutidos; acolchamiento de la parte interna; parabrisas y luneta posterior eyectables; volante anti-

choque, deformable; parasoles antiencandiamientos.

Para disminuir el peligro de los accidentes: superficie externa redondeada y sin ninguna protuberancia; paragolpes con gran superficie frontal, parcialmente recubiertos en goma.



Corte del PF Sigma en el que se puede apreciar los conductos de circulación del aire (las flechas onduladas indican bajas velocidades y las rectas altas velocidades de circulación).

(Izquierda) El volante tipo "cáliz" del PF Sigma ha sido diseñado especialmente para ofrecer la mínima resistencia en caso de impacto. (Derecha) El parabrisas y la luneta trasera son ambos eyectables. En la ilustración puede verse el sistema de fijación de estos elementos.

AUTOMUNDO. Publicación semanal ilustrada. Publicada por Editorial Codex S. A., Bolívar 578, Buenos Aires. Director: Nicolás J. Gibelli. © Copyright by Piccadilly S. A., Montevideo, para todas las ediciones en castellano 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. Paysandu S. A., Avda. Ingeniero Luis P. Ponce 1432, Montevideo. CHILE, Publichite S. A., Manuel Rodríguez 866, Santiago.

Correos C. P. 5500 7-20-3141	Tarifa Reducida 89 7219
	Fransu a Pagar Cuenta N° 443



JUEVES
22 hs.

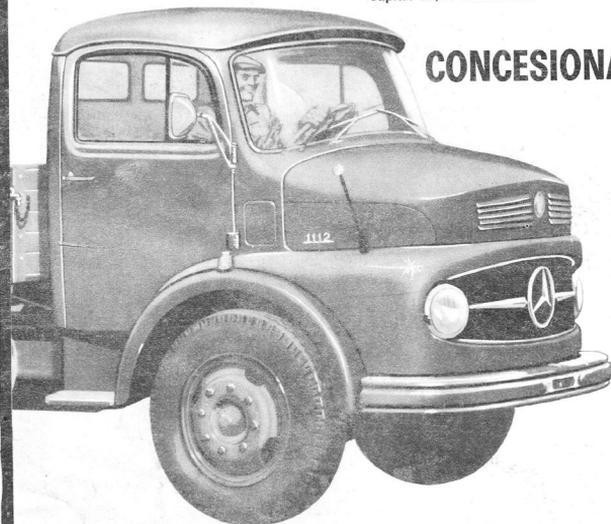
**cita
con
la
muerte**

canal
Siete
su canal
personal

Verdaderas citas con la muerte son las aventuras que John Drake, agente especial de la NATO -personificado por PATRICK McGOOHAM-, vive semana a semana, en nuevos y apasionantes episodios de una hora de duración.

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