19 automundo®

$ 30.-
Uruguay $ 8.50.-

PRIMICIA EXCLUSIVA:
PROBAMOS LA SERENISSIMA

Museo automundo

PANORAMA DE LA MAÑANA EN RADIO BELGRANO

DIARIO ORAL MATUTINO
El más completo panorama informativo de Latinoamérica desde las 5.45.

MUSIKASHOW
Hugo Guerrero Marthineitz conduce desde las 8.05 este brillante programa musical.

SU HORÓSCOPO CON CARIÑO
Los astros y su destino con el profesor Mario Pugliese Cariño, a partir de las 9.45.

BUENOS DÍAS, DOÑA LEONOR
Programa cómico-musical con la primera actriz Leonor Rinaldi sobre libros de Jorge Rey. Siempre a las 9.40.

MÚSICA CONTINENTAL
A las 10.10, viaje musical a través del continente con Fernández Volpe.

EL SUPER DINÁMICO
Grabaciones internacionales con la simpática conducción de Juan Carlos Thorry, a las 11.05.

RADIOTEATRO
Con la compañía radioteatral Sergio Malbrán - Iris Laines a partir de las 11.35.

AQUEL BUENOS AIRES
A las 12.25, Viñetas Porteñas en la voz del primer actor Santiago Gómez Cou.

http://viejasautomundo.blogspot.com.ar

automundo

Nº 19 4 de agosto de 1965
Año I - EDITORIAL CODEX S. A.

SUMARIO

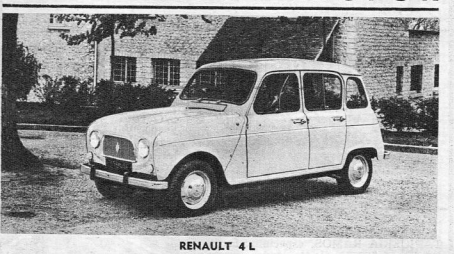
3 Correo del lector
6 AUTOMUNDO al volante de la Serenissima 358/V
8 Nace el R 10
9 AUTOMUNDO y el Tornado Jet
17 Los carroceros más famosos definen al auto moderno (3ª nota)
22 Cupeiro pasó al frente
26 Vincenzo Lancia: el contador que quería vivir (2ª nota)
33 AUTOMUNDO informa: Argentina, América, Europa . . .
34 Notas de un viaje a Italia: habla Salerno
36 "Coupes de Terlaemen": una muestra de lo que será el Campeonato de Europa
38 La bolsa del auto usado
39 Acuerdo del A.C.A.
39 Búsqueda del tesoro
40 "Fuori serie" estadounidense
40 Rincón de tuercas
42 Crucigrama tuerca Nº 4
42 Póliza de seguro del automotor (2ª nota)

CORRESPONSALES EXTRANJEROS

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

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

CORREO DEL LECTOR



RENAULT 4 L

SERVICIO DE ESPIONAJE

¿Cuándo iniciará IKA la producción del R 8? ¿Cuál es aproximadamente la velocidad máxima del Renault 4 L? ¿Se le puede colocar una caja de cuatro velocidades? Si es posible, ¿cuál conviene y qué precio tiene aproximadamente?

Miguel E. Amuchástegui
Capital Federal

No hemos observado ningún indicio que nos permita afirmar que el R 8 será fabricado por Industrias Kaiser Argentina. La velocidad máxima del 4 L se estima entre 105 y 108 km/h. Nada impide, salvo determinados aspectos económicos, incorporar una caja de velocidades de cuatro marchas al Renault 4 L. La más conveniente sería aquélla que equipa al motor de la misma marca en su versión Gordini. En lo que respecta a su costo, le recomendamos que consulte a un concesionario IKA.

FRENOS A DISCO

He visto en varios números de AUTOMUNDO un aviso de la firma ROUSAN, en FUORI SERIE, ofreciendo sus equipos de frenos a disco. Creo que mi duda puede ser la de muchos de vuestros lectores y, por esa razón, estimo que sería interesante que los fabricantes de dichos frenos o el señor Miguel Ángel Barrau, que ya ha publicado varios artículos técnicos en AUTOMUNDO, explicaran si son realmente superiores a los convencionales (lo que parece obvio por el uso que de ellos se hace en modelos deportivos) y si resultan útiles en un automóvil "de paseo" ¿Es aconsejable utilizar este sistema en vez de montar un servofreno?

Claudio Marcelo Vugalter
Gaspar Campos 1587, Vicente López (Buenos Aires)

Dentro de los planes de AUTOMUNDO y prosiguiendo con el tema esbozado en la nota "Como Dios manda. . . con las ruedas en el suelo", **pronto le tocará el turno al sistema de frenos. Le adelantamos que será tratado en forma extensa y que una parte muy importante del temario será dedicada a los frenos a disco. No queremos dejar pasar por alto un enfoque de su carta que puede ocasionar confusiones. Nos referimos específicamente a la frase: ". . . resultan útiles en un automóvil de paseo. ¿Es aconsejable utilizar este aditamento en vez de montar un servofreno?" Conviene tener presente que la palabra aditamento corresponde más al servofreno que al sistema de frenos a disco. El primero, el servofreno, es un mecanismo que se agrega a un sistema de frenos, cualquiera que él sea.** Su función no es el aumento de la capacidad frenante, sino la disminución de la fuerza que debe ser ejercida en el pedal para lograr idéntica desaceleración. **En otras palabras, la capacidad frenante del sistema convencional de frenos a tambor, aumenta únicamente en función al incremento del** área de contacto **entre cintas y campana. Ésta, a su vez, está limitada por razones prácticas y técnicas, constituyendo un "compromiso" por el momento eficiente. Un poco de paciencia y . . . volveremos sobre el tema.**

COLORES

Quisiera saber cuál es —si es que existe uno— el distintivo o insignia y el color de competición de la Renault y/o Gordini.

Juan C. Baratchart
Juan Bautista Alberdi 78
Caseros (Buenos Aires)

La insignia de competición de la fábrica Renault es la misma que adorna a todos los productos de su marca. En lo que respecta a los colores, debemos tener presente que el color de competición nacional francés es el azul Francia. **Los particulares usan aquel color que por su gusto personal consideren oportuno. En lo que concierne a Gordini, conviene recordar que bajo esa denominación se han agrupado, durante dos décadas, los productos debidos a la habilidad del** ingeniero Amadeo Gordini, **los que, normalmente, han sido derivaciones de motores y/o vehículos de serie. En las competencias internacionales han sido pintados del clásico color azul. En nuestro pas, el equipo oficial IKA-Gordini utiliza el color blanco. Desconocemos sus razones, fuera del ya mencionado gusto personal.**

REPETIMOS. . .

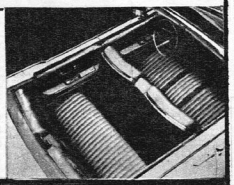
. . . ante las numerosas cartas recibidas, donde se nos solicita el envío de números atrasados, comunicamos a los interesados que, para adquirir esos ejemplares, deben dirigirse personalmente a Distribuidora Universal, Herrera 513, Buenos Aires, en el horario de 11 a 19. También informamos a nuestros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

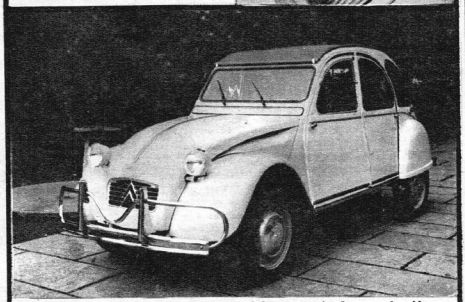
FUORI SERIE

Por Comunicación Visual — *T. E. 922-7869*

DYNA ROTOR, 1ª casa argentina para el automovilismo argentino. Rivadavia 12100, T. E. 653-4595. Ciudadela (4 cuadras Gral. Paz). Equipos especiales p/Gordini 1093, Falcon, F-100, Valiant. Material anti-encandilante. Buscahuellas import. de competic. Instrumental compl. Butacas. Tableros especiales. Múltiples.

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





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

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

CORREO

FIAT 1500 BERLINA

¿ME PASO DE VUELTAS?

Desearía que me aclararan una duda que tenemos varias personas. Probando un automóvil Fiat 1500 Gran Clase modelo 1965, obtuvimos los siguientes regimenes para las velocidades máximas en cada una de las marchas: en 1ª, 6.300 rpm; en 2ª, 6.300 rpm.; en 3ª, 6.300 rpm., y en 4ª, 5.800 rpm.

Cabe acotar que estas cifras fueron registradas con dos cuenta-revoluciones: uno electrónico, marca COMIND, de fabricación nacional y otro mecánico, totalmente importado, italiano, con un acople especial para Fiat 1500, obteniendo siempre los mismos resultados.

El auto no tiene ningún toque especial, pero ha sido objeto de periódicas revisaciones y afinaciones desde que salió de la agencia. ¿Cómo se explican estos valores si el régimen máximo indicado por la fábrica es de 5.200 y 5.400 rpm, respectivamente?

Como segunda pregunta, quisiera saber si es exacto que cada 500 rpm del motor, corresponde un incremento de velocidad de 13,820 km/h (lo hemos averiguado sacando las distintas relaciones de rpm, diámetro de cubiertas, relación de transmisión, etcétera).

Héctor Giagante
9 de Julio 376
Bahía Blanca (Bs. As.)

Cuando la fábrica indica un determinado régimen de rotación de un motor, lo hace ubicando, en correlación a ese régimen, dos factores: el máximo par motor y la máxima potencia. Para el caso del Fiat 500 Berlina, las cifras son: 12,3 kgm (SAE) a 3.200 rpm y 83 HP (SAE) a 5.400 rpm. Por cierto que éste no es el límite de rotación del motor, sino el régimen de rpm al cual entrega su máxima potencia.

Consecuentemente, no debe extrañar a usted, que el motor de su Fiat 1500 supere con mucha amplitud las 5.400 rpm en 1ª, 2ª y 3ª, ya que, en esos casos, la relación final de desmultiplicación es muy elevada, decreciendo hasta alcanzar, en directa, 4,1:1 (10/41), donde corresponden 25,9 km/h cada 1.000 rpm. En el caso del automóvil probado por usted, 5.800 rpm en directa equivalen a una velocidad de 150,060 km/h, perfectamente alcanzable con un motor suelto, ligero, bien asentado y puesto a punto, ya que la misma fábrica la determina en 150 km/h. Nuestra experiencia al respecto, obtenida en autos no de fábrica, pero sin otra preparación que una cuidadosa puesta a punto, ubicó las velocidades máximas entre las 5.750 y las 5.900 rpm, o sea 147,925 km/h a 152,810 km/h.

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.

UNA CAJA EN ÓRBITA

Tengo un Peugeot 404. Me han asegurado que la caja de velocidades está construida con materiales de alta calidad y resistencia y que, dado que es sincronizada, puedo colocar la marcha atrás andando a 100 km/h sin ningún problema. Me gustaría que me contestaran lo siguiente:

1º) ¿Cuál es la técnica a seguir?

2º) ¿Se detendrá el auto inmediatamente?

3º) ¿Hay peligro de entrar en trompo?

En otro orden de cosas, quisiera saber cuál es el régimen máximo al que puedo llevar mi auto, en cuarta, dado que no tengo cuenta-revoluciones, ¿cómo puedo hacer la prueba?

Jorge C. Bergara
Las Heras 3807 - Capital Federal

NI SE LE OCURRA. Antes de entrar en tema, grábese bien la frase: Ni se le ocurra.

Si bien la caja de cambios de su Peugeot 404 es sincronizada, no lo es la marcha atrás. Aunque lo fuera, aunque en su construcción se hubieran empleado los materiales de más alta calidad y resistencia posibles, el intento resultaría en un nuevo satélite artificial: porciones de su Peugeot 404.

Una vieja anécdota, atribuida a Oscar Gálvez, nos cuenta que colocaba la marcha atrás de su TC a 100 km/h. La técnica empleada, de la que no damos fe, era la siguiente: marchando en directa a la velocidad indicada, aplicaba los frenos de forma tal que se bloquearan las ruedas motrices. Con éstas inmovilizadas, aunque el auto estuviera avanzando, existía la posibilidad de colocar la marcha atrás. Ahora bien, si colocada la marcha atrás, se suelta el pedal del embrague, lo más probable es que se rompa el eslabón más débil de la trasmisión, cualquiera que él sea.

En lo que respecta al máximo de revoluciones a que puede llevar su Peugeot 404 en directa —aunque usted no tenga cuenta-revoluciones— no se haga problema. Si su motor no está preparado muy bien y muy rabioso, no alcanzará nunca un régimen de revoluciones que pueda poner en peligro su integridad.

http://viejasautomundo.blogspot.com.ar

DUDAS...

Quisiéramos saber qué hay de cierto en los rumores que circulan sobre la preparación de un motor Tornado Jet por parte de Carlos Alberto Paireti. De ser así ¿lo pondría sobre su tradicional TC o lo dejaría montado sobre el chasis original Rambler? ¿El Reglamento permite la adaptación de un motor Rambler a una carrocería y chasis Chevrolet? Una última pregunta: ¿Luis Di Palma pondrá el motor F-100 en su ya conocido TC o lo hará en una carrocería nueva?

Roberto Pellegrino y Ángel Luis Lo Valvo
Emilio Mitre 116
Capital Federal

De acuerdo a las últimas conversaciones que hemos mantenido con Carlos Alberto Paireti, nada más lejano a su intención, por el momento, que incursionar con el OHC-230 Tornado Jet. Lo contrario podemos decir de Rubén Roux, que ya se encuentra trabajando en la preparación del mismo. Reglamentariamente no existiría ninguna dificultad en colocar un motor Rambler Tornado Jet sobre un chasis Chevrolet, ya que específicamente, el Reglamento autoriza tales cambios siempre y cuando la cilindrada del motor que se use no supere en más de un 20 % la cilindrada del motor original con que venía equipado el chasis de serie.

De acuerdo a lo manifestado por Luis Di Palma, el motor F-100 que se encuentra preparando Tito Conti, se instalará en el coche TC que habitualmente corre el joven volante de Arrecifes. Para más adelante y mediando la ayuda económica de Bulones Bultrafil, se encarará la construcción de un auto nuevo.

DESDE ISRAEL

Silvio Juan Gryc
Rejov Arari 9 - Dirá 12
Nevé Yeoshua - Ramat-Gan
Israel

Con mucho agrado tuve oportunidad de adquirir seis números de la extraordinaria revista que Uds. dirigen, antes de partir de la ciudad de Buenos Aires. Los primeros números me demostraron que AUTOMUNDO es una revista completa en todo sentido, tanto desde el punto de vista técnico como deportivo.

Estaba decidido a suscribirme a ella antes de iniciar mi viaje, pero los trámites necesarios para salir del país no me lo permitieron, lo que lamenté mucho. Dado que ahora dispongo de un poco de tiempo libre, he decidido ponerme en comunicación con Uds., para solicitarles me informen si es posible recibir vuestra revista en Israel y, de ser así, los precios de las suscripciones.

Silvio Juan Gryc
Rejov Arari 9 - Dirá 12
Ramat - Gan; Nevé Yeoshua - Israel

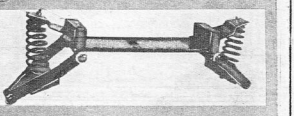
Para responder a su carta, y compensar de algún modo su molestia, le enviamos como obsequio este número de AUTOMUNDO. Pero en cuanto a la suscripción, nos es imposible complacerlo, porque no aceptamos suscripciones. Nos permitimos sugerirle que, para recibir periódicamente AUTOMUNDO en su domicilio actual, recurra a algún familiar o amigo, quien puede adquirirlo en la Argentina y enviárselo.

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

• REPUESTOS • VENTAS
SERVICE • ACCESORIOS

ahora sí!...
TREN DELANTERO
SUSPENSION
INDEPENDIENTE BKZ
PARA EL FIAT 600-D y 600-E

Probado en Europa y utilizado por C. Abarth para equipar sus coches de alta velocidad por la extraordinaria estabilidad y seguridad que proporciona al vehículo.



Luego de 7 meses de continuas pruebas en nuestros caminos, podemos entregar con plena garantía, el revolucionario tren delantero y suspensión independiente BKZ.

PRINCIPALES VENTAJAS: STOCK PERMANENTE
ECONOMICO: Evita los gastos por roturas de hojas y/o elásticos. PRACTICO: Fácil colocación. Reemplaza al elástico sobre los mismos montajes de fábrica. SEGURO: De mayor agarre en las curvas. SILENCIOSO: Evita el descuadre de puertas y carrocerías, porque siendo el elástico original, de poco recorrido, lo transforma en un sistema duro para nuestros caminos. COMODO: "DE ANDARE FACCILE". Flotante por sus horquillas oscilantes.

STOCK PERMANENTE DE REPUESTOS FIAT
ACCESORIOS LEGITIMOS
VENTAS POR MAYOR Y MENOR
Envíos al interior
No cerramos al mediodía

FIATODO
SARMIENTO 3899 esq. SALGUERO - T. 87-1852
LA ESQUINA FIAT DE BUENOS AIRES

DOMINGO PERRI & CIA. S.R.L.
REPARACION DE CIGUEÑALES
RECTIFICACION DE CILINDROS
FABRICA DE REPUESTOS AUTO UNION D.K.W. • INSTITEC • GRACIELA
ARENALES 1354 (ALT. CORDOBA 5900)
T. E. 772-9930 - BUENOS AIRES

REPUESTOS LEGITIMOS PEUGEOT
OSCAR S. E. DEL PRADO
ENVIOS AL INTERIOR
CABILDO 4112
T.E. 701-5798 701-5846
Buenos Aires

SI CAMBIA AROS... ¡QUE SEAN!
BURD 2en1

RULEMANES
Para todo tipo de uso automotor
Retenes de Grasa
"RODAMIENTOS B-B"
RIVADAVIA 17718 - T. E. 629-9487
MORON
MERLO: Suipacha 444

HANSA 1100
línea completa de
REPUESTOS
ORIGINALES DE FABRICA
SERVICE NOEL GIRELLI
BILLINGHURST 2259
82-3543

INDIANAPOLIS
•Una bomba eléctrica para nafta o gasoil...
•Una licencia italiana que la respalda...
•Una firma responsable que la distribuye...
RONCHETTI, RUZZETTI y Cía. S.A.
Viamonte 1574 - Buenos Aires

CV
CV que tiene la NUEVA SUPER FUNDA FUNCIONAL...
...SU CITROËN 2 CV
con bolsillos aplicados en el respaldo. COLORES: Negro, Verde metalizado con negro y Celeste metalizado con negro COLOCACIONES EN EL ACTO
Tapizados Avenida
Av. Mitre 88/94 - Tel. 740-7446 y 3342 Villa Martelli Pcia. Bs. Aires
EN CAPITAL: Berutti 2813
Tel. 82-0375

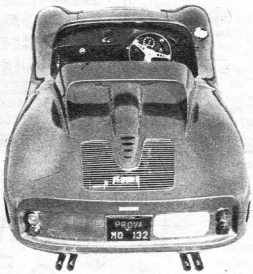
REPUESTOS EN GENERAL
LAMPARAS
REPARACION DE ENGRANAJES
ENCENDIDO
REPAUT
SGO DEL ESTERO 1662 - T. 23-4974

POR AVISOS EN ESTA SECCION 93-1480 y 84-0103

Nuestro corresponsal, Etienne Cornil, en momentos de realizar la prueba de manejo del Serenissima 358/V, gracias a la gentileza de su constructor, el conde Giovanni Volpi di Misurata.

automundo
AL VOLANTE DE LA SERENISSIMA 358/V

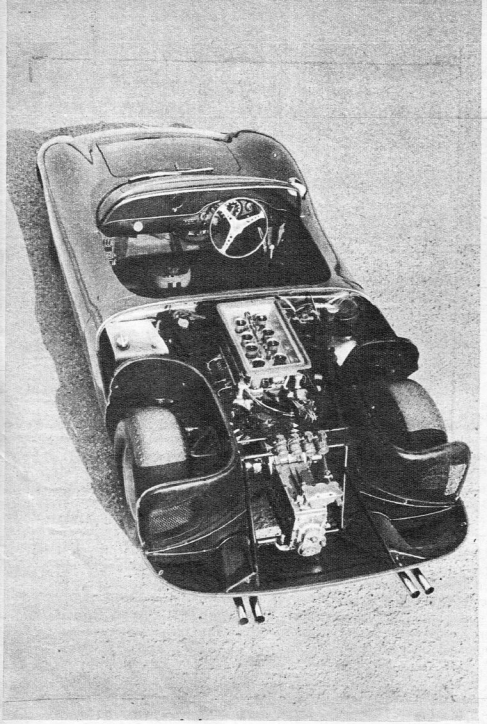
Con el propósito de volver a conquistar los innumerables triunfos de hace algunos años en las pruebas clásicas del calendario deportivo, la "Scuderia Serenissima Repubblica di Venezia" reaparece en el campo automovilístico con un coche totalmente nuevo y de su propia construcción: el spider 358/V. Como primicia absoluta y con exclusividad para AUTOMUNDO, el fundador de la escudería, conde Giovanni Volpi, ofreció a nuestro corresponsal, Etienne Cornil, su reciente versión de la Serenissima para que recabara sus impresiones de manejo.

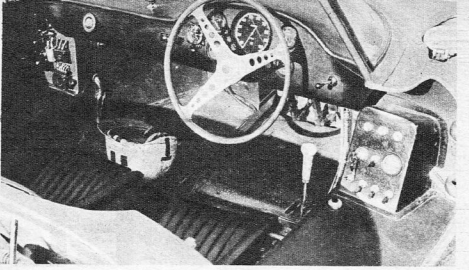


Como se recordará (AUTOMUNDO Nº 3, página 31), la "Scuderia Serenissima Repubblica di Venezia" fue fundada por el conde Giovanni Volpi di Misurata, joven aristócrata de vieja estirpe veneciana, quien, en 1962, bajo el impulso de su entusiasmo, se asoció con varios industriales para registrar su propia marca: la "ATS Serenissima". En el curso de su corta existencia, la nueva marca italiana fue conocida bajo la denominación de "ATS". Al haberse apartado la sociedad de las normas que inspiraron a su animador, Volpi no tardó en retirarse de aquella, llevándose el prestigio que la opinión pública había acordado merecidamente a la Serenissima.

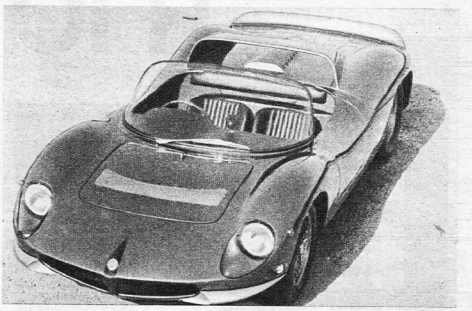
A principios de este año se empezó a hablar otra vez del conde Volpi y de sus creaciones. Dos celebridades del mundo automovilístico, a la cabeza de la "Sasamotors", pequeña sociedad de Módena, eran los encargados de la construcción de la nueva "Berlinette Serenissima": el ingeniero Massimino, a cargo de los estudios propiamente dichos del coche, y el ingeniero Amaretti, encargado de las fases experimentales y de la puesta a punto. Para el coche de Volpi se eligió, entonces, un motor de 8 cilindros en V, de tres litros de cilindrada, con un diámetro de 85 milímetros y una carrera de 66 milímetros. La nueva versión berlineta de competición había sido anunciada en las principales pruebas de fondo de la temporada, pero su debut en las carreras tuvo

http://viejasautomundo.blogspot.com.ar





El habitáculo del nuevo Serenessima es de un tipo híbrido, en el que las incomodidades propias de un prototipo, se combinan con detalles de terminación típicos de un modelo de Gran Turismo.



Dos láminas de acero hacen las veces de paragolpes delanteros, lo que hace suponer que el conde di Misurata tiene intenciones de fabricar una versión "calle", aunque sea en número reducido.

El motor del nuevo Serenissima 358/V ha sido objeto de varias modificaciones y ocupa la ya clásica posición en modelos de este tipo, por delante del eje de las ruedas traseras.

que ser diferido para completar el ciclo de puesta a punto. El chasis fue objeto de modificaciones y presentando siempre una masiva estructura tubular, su distancia entre ejes se redujo de 250 a 240 centímetros, al mismo tiempro que el diámetro de sus elementos de fuerza, pasaron, respectivamente, de 70 a 65 milímetros y de 50 a 45 milímetros. En cuanto a las suspensiones, éstas han conservado su concepción clásica, con brazos triangulares superpuestos. Los brazos superiores de la suspensión delantera actúan sobre resortes helicoidales situados en el interior del chasis. Para el motor, por el contrario, el ingeniero Massimino ha estudiado una nueva versión con un diámetro de cilindros 6,5 milímetros mayor, pasando su cilindrada de 2.996 centímetros cúbicos a 3.472, con un diámetro de 91,5 milímetros y una carrera de 66. Este nuevo motor, que ha recibido la denominación de 358/V, está alimentado por carburadores más grandes, con gargantas de 46 milímetros, y desarrolla una potencia de alrededor de 340 HP a 8.000 rpm.

Sobre la base de estas modificaciones, la casa "Sasamotors" ha realizado un segundo ejemplar del nuevo Serenissima. El automóvil fue carrozado esta vez, en versión spider, por el carrocero Fantuzzi, de Módena. Gracias a la amabilidad del conde Volpi, tuvimos oportunidad de realizar una prueba de manejo de este auto, que goza de un prestigio único en su categoría. En efecto, aunque el Serenissima 358/V ha sido realizado en el estilo característico de los prototipos de competición, el coche fue ejecutado con una prolijidad notable, a tal punto que nos preguntamos si el conde Volpi no tendrá intenciones de construir una versión destinada a un uso, si no corriente, por lo menos adaptable a los caminos de tránsito. El auto que tuvimos ocasión de probar ha sido, visiblemente, preparado en este sentido: el habitáculo, al que es bastante difícil entrar a causa de los voluminosos tanques de combustible laterales, contaba con unos asientos de diseño impecable, con un tapizado mucho más lujoso que el que normalmente se utiliza en autos de competición. En la parte frontal se habían colocado dos láminas que cumplían funciones de paragolpes y la carrocería había sido objeto de una cuidadosa aislación acústica. El ruido de los escapes era atenuado por dos grandes trombones.

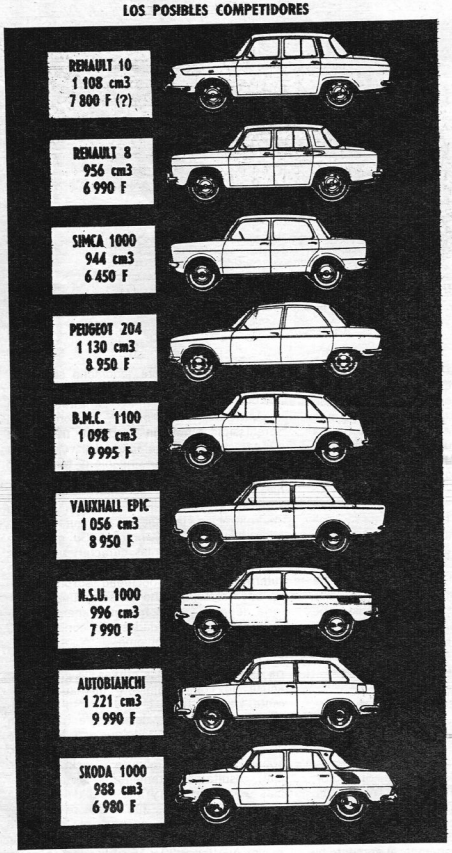
Prueba de manejo

Fue así que tuvimos oportunidad de conocer más íntimamente el Serenissima. Su motor, en particular, es una auténtica revelación, y su atractivo principal parece residir en un plano de utilización excepcionalmente amplio, que va de las 3.000 a las 8.500 rpm. En el automóvil que probamos, el aumento de régimen más allá de las 6.000 rpm era un tanto lento, pero este fenómeno se debía, fundamentalmente, a las tomas de aire demasiado estrechas en los carburadores. A la maravillosa repartición de su potencia, el Serenissima suma un grupo de trasmisión de características notables. La voluminosa caja diseñada por el ingeniero Massimino pudo ser equipada, a pedido, con un sincronizador Porsche en las cuatro velocidades superiores, pero aun sin ningún tipo de sincronización la caja es de un accionamiento muy suave y preciso. Su grado de evolución es una de las características más marcadas del modelo, y su comportamiento rutero es de una docilidad sorprendente. En línea recta, el auto conserva una trayectoria definida y, aún frenando enérgicamente a grandes velocidades, su conducta no presenta ningún problema.

En los virajes, la inclinación de la carrocería es mínima y en las curvas de gran radio acusa un comportamiento apenas sobrevirante, que se traduce en un desplazamiento más pronunciado de la parte trasera en las curvas cerradas. Dado que este fenómeno es progresivo (el automóvil está montado sobre neumáticos Goodyear Stock Car Special), resulta perfectamente controlable, gracias a la precisión y liviandad de la dirección, pero pensamos que puede ser completamente eliminado cuando el automóvil disponga de neumáticos traseros de sección mayor que los 8,20 x 15 utilizados en nuestra prueba.

NACE EL R 10

LOS POSIBLES COMPETIDORES



En este recuadro hemos agrupado, reproducidos en escala, algunos de los "rivales" europeos del Renault 10. Sus cilindradas respectivas van de 950 cc a 1.200 cc.

A principios de julio, la Régie Renault cerró las puertas de su planta de Flins. Esta medida, que anuncia anualmente la iniciación de los trabajos de preparación de la línea de montaje para los modelos del año siguiente, tuvo lugar mucho antes que otros años.

A pesar de la reserva que se ha mantenido al respecto, la información trascendió: un nuevo modelo remplazará al R 8 Major.

La noticia fue recibida con asombro en los círculos especializados europeos: ¿por qué cortar la producción del Major en el preciso momento en que se estaba afirmando definitivamente en el mercado?

A poco de analizar el problema, las razones resultan obvias. Luego de un éxito inicial, basado fundamentalmente en la novedad, el R 8 encontró muchas dificultades para ganar una clientela estable, debido a sus lógicos "defectos juveniles". Los directivos de la Régie Renault, si bien dispusieron que los técnicos se abocaran de inmediato a la solución de estos problemas, resolvieron iniciar los estudios de un nuevo modelo, para protegerse de cualquier "enfermedad incurable" de su reciente creación. Así nació la idea del **R 10.**

La modificación de una línea de montaje para introducir reformas de importancia en un modelo es un proceso que lleva alrededor de tres años, pero preparar la producción en gran serie de un modelo enteramente nuevo lleva de cinco a siete años, inversiones fabulosas y . . . una vez que está todo listo, no se puede volver atrás.

Probablemente, ninguno de los integrantes de la Renault haya recibido con entusiasmo la aparición del nuevo modelo, pero el R 10 estaba maduro y debía nacer, so pena de perder sumas cuantiosas.

Montado sobre la ya histórica plataforma del Dauphine, que fue heredada por el Floride-Caravelle y el R 8, llama la atención que no se haya previsto un alargamiento de la distancia entre ejes, que se hubiera traducido en una mayor habitalidad. Es así que la cabina propiamente dicha, desde el parabrisas a la luneta trasera, se mantuvo idéntica a la del Major R 8, pero la trompa se alargó 12 cm en un estilo que nos recuerda vagamente al Dauphine, y el compartimiento trasero del motor fue prolongado 7 cm, de acuerdo al gusto actual, facilitando, al mismo tiempo, el aceso a las partes mecánicas. Resulta también incomprensible que, en un modelo que pretende entrar en la categoría de auto de lujo de pequeña cilindrada, se hayan conservado las incómodas y antiestéticas ventanillas traseras deslizantes que presenta el Dauphine y el Renault 8.

Mecánicamente, se mantuvo fiel a su antecesor, y son completamente infundados los rumores que circulaban sobre la adopción de frenos a tambor en las ruedas traseras. Sería totalmente injustificable abandonar los frenos a disco en las cuatro ruedas, que es una de las características más notables del R 8.

Con un precio básico de 7.800 francos, saldrá a la venta en condiciones óptimas para competir con la última creación de la Peugeot: el "204". Si bien se trata de dos modelos de concepción radicalmente diferente, sus prestaciones similares y la fama de los dos constructores han de polarizar la atención del público interesado en modelos de esta categoría.

http://viejasautomundo.blogspot.com.ar

ROAD TEST
automundo
Y EL
TORNADO JET

http://viejasartesmundo.blogspot.com.ar/

AUTOMUNDO Y EL TORNADO JET

CREEMOS QUE, AL IGUAL QUE LOS HOMBRES, LOS AUTOS TIENEN UNA PERSONALIDAD. UBICARLA EN SENTIDO DE APLICACIÓN; DEFINIRLA EN TAL FORMA QUE, EN EL MOMENTO DE ELEGIR, EL POTENCIAL COMPRADOR CONOZCA ESA AFINIDAD; DESPERTAR EN SU CONCIENCIA LA NECESIDAD DE ARMONIZAR AMBOS TEMPERAMENTOS, ES PARTE DE NUESTRA LABOR. LA OTRA ES DECIR, CON CLARIDAD, QUÉ SE PUEDE ESPERAR DE ESE AUTOMÓVIL. EN AMBOS CASOS, CON HONESTIDAD.

por
MIGUEL ÁNGEL BARRAU

Preámbulo

—Mucho gusto, **Mr. Tornado Jet . . .**

Lo miramos con cierta aprehensión. Él, por el momento, no nos dijo nada.

Entre el "tester" y el vehículo había cierta frialdad. Debemos confesarnos. Por **educación automovilística,** pese al natural respeto que lo **humano** tiene por lo **masivo,** nuestra posición en relación a los automóviles típicamente estadounidenses fue, por largo tiempo, al menos dubitativa. Los años pasados en EE. UU. agregaron un elemento de juicio más. A nuestros ojos, hechos al mercado argentino, nos resultó difícil entender cómo esa industria era capaz de entregar **tanto automóvil** por **tan poco dinero.** Lo dicho no agregaba nada a aquellos atributos que **nuestra personalidad** estimaba como primordiales para la acumulación de bondades en un auto.

La generosa disposición del deportista argentino Juan Carlos "Tito" Quevedo nos permitió un estrecho contacto con autoridades de la División Investigación de una importante fábrica estadounidense y, además, seis semanas de intenso trabajo en común con Jim Rathmann, en la sección de su establecimiento —Jim Rathmann Enterprises—, dedicada a la preparación de automóviles de carrera en la categoría "Late-Model".

Con estos bagajes de impresiones previas, avalados por un **perenne enamoramiento** hacia todo lo que tenga cuatro ruedas, nos dispusimos a apreciar, aquilatar y, en última instancia, juzgar al **Rambler Classic Custom, Tornado Jet.**

Creímos saber de sus puntos flacos. Sin mala intención, pero con curiosidad, y aun con cierta alegría nerviosa, originada en el pensamiento: "¡Ahora sabré si eres bueno . . .!", nos dispusimos al trabajo.

Hemos creído que este preámbulo era necesario. Sobre todo para quienes, conociéndonos, están al tanto de nuestra quizá deficiente **educación automovilística.**

A las conclusiones, entonces, su justa medida.

Un examen general

El más grande de los productos de la industria nacional, el Rambler Tornado Jet, desde el exterior nos pareció eso: **grande.** Lo observamos cuidadosamente.

El nuevo tratamiento de la parrilla le da cierta agresividad, pero el conjunto es sobrio.

No existe excesivo uso de cromo, con la sola excepción del de los masivos pero útiles paragolpes, donde se ubican, además, las luces de posición en los delanteros y las correspondientes a la marcha atrás en los traseros.

Las leyendas "Rambler", ubicadas en la parte delantera central del capot y en el medio de la tapa del baúl, se complementan con la definición del modelo, mediante dos aplicaciones metálicas, en letra cursiva, que lo definen como "Classic". La influencia de los modernos carroceros no ha estado ausente del diseño del nuevo Rambler. Líneas rectas se conjugan con trazos de unión semicurvos, otorgando al conjunto visual cierta impresión de ligereza, que contrasta con aquella de pesadez, que definía los exponentes originales de la línea.

Los neumáticos, que a primera vista parecieran de excesivo tamaño (7,75 x 15) —a juzgar por las actuales tendencias—, tienen su razón de ser, muy justificada, tal como lo veremos más adelante.

Las puertas son sumamente amplias, facilitando el acceso y salida del vehículo, tanto en la parte delantera como trasera. Las correspondientes ventanillas laterales, junto con el parabrisas y la luneta trasera, otorgan amplia visibilidad direccional y lateral, encontrándose el **punto ciego** del conductor suficientemente atrás del ángulo normal de observación, como para que su inevitable molestia se vea reducida a proporciones mínimas.

El habitáculo

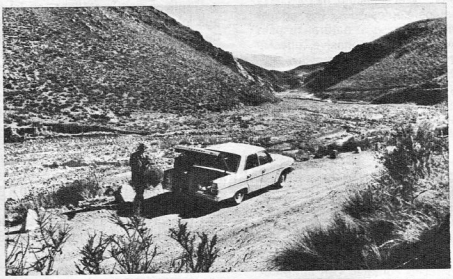
Lo observamos en detalle. Es amplio. Sumamente amplio. No es sólo impresión. La natural prueba de ubicar tres pasajeros en el asiento delantero lo verifica sin perjuicio para la comodidad de aquéllos, inclusive la del conductor.

Lo dicho, naturalmente, vale también para el asiento trasero; ello convierte al Rambler en un cómodo 6 plazas, aun tratándose de viajes, siempre que los mismos no sean excesivamente largos. Si los ocasionales pasajeros son 4, el uso del apoyabrazos trasero y la comodidad adicional que significan los asientos delanteros individuales y reclinables convierten al Rambler en una especie de **living-room sobre ruedas.**

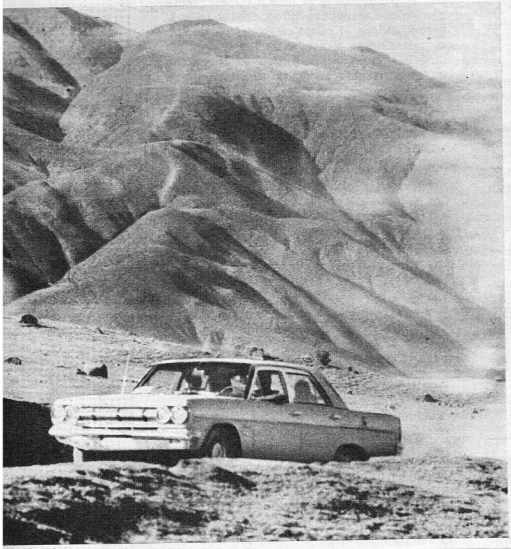
Ubicados en el asiento del conductor, observamos. El instrumental, compuesto de velocímetro-odómetro, temperatura de agua y medidor de nafta, se complementa con las habituales luces testigos de presión de aceite e indicador de carga del alternador, adicionándose las de luces de giro y el indicador de luz alta de faros.

El conjunto mantiene similitud con modelos anteriores. Es funcional y de clara lectura.

La pedalera, colgante, es robusta y amplio el espacio que queda libre para la ubica-



(Arriba) La cuesta del Portezuelo está llena de encanto. También de sustos para quien, con una sobredosis de confianza, tenga "en menos" a la montaña. Las cualidades que determinan "potencia a bajo régimen" mostraron todo su valor en estos tramos de camino de cornisa. (Abajo) Entre Tafí del Valle y Amaichá, el Abra del Infiernillo. Trepada prolongada, de curvas relativamente amplias, el Tornado Jet logró superarla sin que el esfuerzo se tradujera en algo más que un notable incremento de consumo. Bueno . . ., después de todo, cuando usted trepa una montaña también se cansa . . ., ¿o no?



Comienza la trepada de lo que fue el "cuco" de nuestro Gran Premio Turismo Mejorado: Mina Capillitas. Con toda intención, llevamos el Tornado Jet por esa ruta. Quisimos ver el auto de mayor tamaño que produce nuestra industria en las más abruptas trepadas, en caminos que vuelven sobre sí mismos, en bruscos descensos, que constituyen una virtual trampa para los frenos. En el texto, los resultados.

No todos los vados que cortaron nuestro camino fueron atravesados con idéntica suavidad. Esta fue una concesión a nuestro fotógrafo. El resto se utilizó para verificar si el agua penetraba en el vano motor, si los limpiaparabrisas "podían" con el barro, si las suspensiones aguantaban el castigo . . .

ción, a veces incómoda, del pie izquierdo. El volante de dirección es de respetable tamaño. Sobre la columna se encuentra ubicada la leva del cambio, la que, por la solidez de su construcción, ha de ser capaz de resistir los **más salvajes manijazos.**

Dos ceniceros, ¡al fin!, en el panel delantero, posibilitan viajar libre de molestas cenizas. Los traseros, demasiado pequeños.

Cómodo y eficaz es el "freno de mano", que en este caso debemos llamar **de estacionamiento,** ya que es **de pie.** Una pequeña manija de destrabe libera las ruedas, y un indicador de luz roja y acción intermitente recuerda a los olvidadizos que el freno de estacionamiento se encuentra en función.

El vano motor y el baúl

Al destrabar los respectivos cierres, los interiores se presentan a nuestro examen. Las apariencias nos inducen a pensar . . .

—¡Qué lleno de cosas está esto . . . !

—¡Alcanzaré a llenar esto otro . . . ?

En el primero, se asienta, imponente, el **nuevo motor Tornado Jet.** Esta es su nomenclatura de especie. A la familia se la distingue por las siglas OHC-230. En lenguaje común se traduce por: "árbol de levas a la cabeza" **(overhead camshaft)** — 230 pulgadas cúbicas de cilindrada (3.770 cc). Cuando el apuro manda, el OHC-230 es capaz de entregar 145 HP a 4.200 rpm.

¿Qué pasa entonces en el automóvil? Lo veremos más adelante.

Por el momento, nos detendremos un instante en la planta motriz, frente a cuya exhibición, en las estaciones de servicio del interior del país, hemos escuchado la gama completa de expresiones admirativas, adornadas con la musicalidad de las tonadas propias de cada zona.

Mayores hubieran sido tales exclamaciones de conocerse en toda su validez el hecho de que el OHC-230, si bien es originalmente un diseño de la Kaiser-Jeep Corporation —desarrollado por su departamento de ingeniería a cargo de A. C. Sampietro—, el producto que IKA fabrica en nuestro país ha sido **mejorado** con relación al diseño original.

Tales mejoras se concretan en la instalación de un sistema de retenes, que impide la pérdida de aceite por la bancada trasera, para lo cual hubo que alargar en media pulgada el block motor, en su parte posterior, pasando a ser la bancada trasera guía axial para el cigüeñal; éste, a su vez, presenta mayor longitud, en sus extremos delantero y trasero, que los del original estadounidense, y un tercer chavetero, adelante, tampoco existente en el modelo original.

El sistema de filtración de aceite también ha sido objeto de especial atención, agregándose al diagrama original un segundo filtro, en derivación, de toma parcial.

Quizá, el conocimiento de algunas características de "impetuosidad" —de alguna forma debemos llamarlas— de los volantes argentinos, hizo que IKA procediera a alterar el **diseño de las bielas** dotándolas de

http://viejasautomundo.blogspot.com.ar

mayor rigidez estructural en las cercanías del muñón del cigüeñal.

A la inversa de todo lo lleno que aparenta estar el vano motor, se nos presenta el baúl, con la sola excepción de la rueda de auxilio, cuya presencia, pese a quitar espacio, no molesta, a no ser que, en vez de viajar con una familia, sea necesario hacerlo con todo un colegio primario.

Nuestra experiencia indicó que, ante lo insoportable de un niño por naturaleza travieso, la sola amenaza de: "¡Usted se porta bien o viaja en el baúl!" restablece el estado de tranquilidad ambiental.

Las primeras impresiones

Lo pusimos en marcha. Ubicados los controles que permiten variaciones de distancia y ángulo del respaldo, establecemos **nuestra** posición de manejo. De inmediato, controlamos la distancia libre, remanente, entre el asiento trasero y el respaldo del delantero. Cómodamente ubicado el ocasional acompañante, 10 cm de luz entre sus rodillas y el respaldar hablaron a las claras del espacio interior del Tornado. La leva del cambio **enganchó** primera velocidad. Soltamos paulatinamente el pedal de embrague y partimos hacia la aventura. Aceleramos suavemente y el auto fue suave. Fuimos bruscos y él también lo fue. Tanteamos el freno. La presencia del servo se hizo notar. Una leve presión sobre el pedal produjo desaceleración inmediata. La acción del volante de dirección es suave y progresiva. De recorrido algo multiplicado, para un gusto esencialmente personal, mostró luego, en otras pruebas, sus ventajas e inconvenientes.

Llegamos a un semáforo. Nuestro "otro yo", el que nuestra señora desconoce, se **relamió de gusto.**

Luz verde y... **¡adiós! ¡Ocasional competencia...!** El velocímetro trepó con rapidez. Las marchas se sucedieron con permanente empuje del asiento sobre nuestra espalda. El tránsito, rápidamente alcanzado, nos volvió a la cordura.

El Rambler Tornado Jet ya no nos parecía tan grande.

Buscamos el centro de la ciudad. El tránsito **espeso.**

Quisimos probar en él condiciones de **ductibilidad,** de **elasticidad** del motor.

En este escenario, el auto es capaz de comportarse con la suavidad que el conductor logre imprimirle. El uso continuo de la caja de cambios **no es necesario.** El notable par motor disponible a bajo régimen de rpm permite el uso de la **directa** en la mayoría de los casos. Cuando la marcha disminuye a algo más que el **paso de hombre,** la segunda velocidad aleja tironeos y sufrimiento. La primera, **para arrancar.**

Conociendo Buenos Aires...

Una de las ventajas de **tener que recorrer** determinado número de kilómetros dentro de la ciudad, sin reparar para nada en ese tipo de piso que, en forma simultánea, lastima nuestra sensibilidad y **mortifica** suspensiones y carrocería, es el posibilitarnos conocer a fondo la ciudad en que vivimos.

Comienzo de una prueba de aceleración. La parte delantera se levanta, las ruedas motrices muerden el pavimento: el auto "sale". Sale en serio. El pasaje de 1º a 2º, algo "duro" y "largo", impidió, a nuestro criterio, lograr mejores registros.

Los autos también requieren frenar. El Rambler Tornado Jet lo hace en forma eficiente, si tomamos en cuenta su tamaño y peso. La suspensión delantera se vence, la "tromba" se inclina, el auto para. Longitudinalmente, no acusa vicios; aun con las ruedas directrices insinuando la curva, el control se mantiene con facilidad.

Comienzan las pruebas de estabilidad. Registramos el curvón del fondo. La presión de inflado de neumáticos se mantiene a 24 libras por pulgada cuadrada. Elevamos gradualmente la velocidad de entrada. A 120 km/h, las protestas se acentúan. Es un buen límite.

Dentro de las previstas está la "curva de Ascarí". Abajo de 110 km/h es juego de niños. A 120 km/h el rolido es pronunciado y los neumáticos inician su protesta. 130 km horarios: los niños no tienen nada que hacer al volante del Rambler Tornado Jet.

CARACTERÍSTICAS GENERALES

	Sedan Classic
Altura máxima (cargado)	1.420 m
Ancho máximo	1.892 mm
Largo máximo	4.976 mm
Distancia entre ejes	2.845 mm
Trocha delantera	1.488 mm
Trocha trasera	1.471 mm
Despeje del suelo	180 mm
Diámetro de giro (estim.)	12,70 m
Peso aproxim. (estimado)	1.541 kg
MOTOR	
Marca	**"TORNADO JET"**
Modelo	OHC-230
Tipo	Seis cilindros en línea - válvulas y árbol de levas a la cabeza
Diámetro de cilindros	84,937 mm (3,344")
Carrera de pistón	111,12 mm (4,375")
Cilindrada	3.770 cc (230 pulg³)
Relación de compresión	8,5 : 1
Cupla motriz máxima	30 kgm a 2.000 rpm
Potencia efectiva	145 HP (142 CV) a 4.200 rpm
Tapa de cilindros	Fundición gris
SISTEMA DE ENFRIAMIENTO	
Capacidad aproximada	11,600 litros
Tipo de circulación	Forzada - A presión
SISTEMA DE LUBRICACIÓN	
Tipo	A presión completa de los cojinetes del cigüeñal, bielas y árbol de levas
Filtros de aceite (dos)	De "flujo total" y "en derivación"
SISTEMA DE COMBUSTIBLE	
Tanque (capacidad aprox.)	75 litros (19 galones)
Carburador (marca)	Carter
Modelo	RBS 3957 S
Bomba de nafta (marca)	Carter
Modelo	M 3561 S
SISTEMA DE ENCENDIDO	
Distribuidor	Con avance centrífugo y al vacío
Condensador (capacidad)	0,25 a 0,28 microfaradios
Bobina (en baño de aceite	12 voltios
Bujías (14 mm)	Champion L - 87 Y
SISTEMA ELECTRICO	
Batería	Negativo a masa
— Tensión	12 voltios
— Capacidad	55 Amperios-hora
Motor de arranque:	
— Tipo	Serie
— Tensión	12 voltios (nominal)
Alternador:	
— Tipo	A diodos rectificadores
— Voltios	12
— Amperios	40
Flexión correa alternador	13 mm
Regulador de carga. Compuesto por	Disyuntor Regulador de tensión
EMBRAGUE	
Tipo	Monodisco seco
Mando	Por placa de presión
Accionamiento desde el pedal	Hidráulico
Juego libre del pedal	21 mm
Juego libre entre cojinete de empuje y palancas de desembrague (regulado desde el vástago del cilindro secundario)	1,5 mm (0,060")
CAJA DE VELOCIDADES	
Tipo	Selectivo, con 2° y 3° sincronizadas. Engranajes helicoidales
Velocidades	3 de avance y 1 de retroceso
Relaciones de engranajes:	
1° velocidad	2,798 : 1
2° velocidad	1,551 : 1
3° velocidad	1,000 : 1
Marcha atrás	3,798 : 1
Control de los cambios	Remoto
PUENTE TRASERO	
Tipo	Semiflotante
Engranaje de mando (corona-piñón)	Hipoidal
Desmultiplicación	3,73 : 1
DIRECCIÓN	
Caja de dirección (marca)	Saginaw
Tipo	Tornillo y tuerca sinfín con bolillas recirculantes
Desmultiplicación	24 : 1 20 : 1 (con dir. de potencia)
Verificación nivel aceite	Volante dirección totalmente girado a la izquierda
CARROCERÍA	
Tipo	Autoportante
FRENOS	
Tipo	Hidráulicos autocentrantes en las cuatro ruedas. Opcionalmente, puede utilizar "freno de potencia" y "freno a disco" en las ruedas delanteras
Recorrido libre del pedal de freno	12,7 mm (½")
NEUMÁTICOS	
Tipo	Super Cushion
Medida	7,75 x 15" (4 telas)
SUSPENSIÓN DELANTERA	
Tipo	Independiente, a trapecio articulado con resortes helicoidales
Amortiguadores	Hidráulicos, acción directa y doble efecto con tope hidráulico
SUSPENSIÓN TRASERA	
Tipo	A resortes helicoidales. Puente rígido con tubo de empuje y barra "Panhard"
Amortiguadores	Hidráulicos, de acción directa y doble efecto con tope hidráulico

Lejanos barrios fueron testigos de las andanzas del "R.T.J.". Lugares de la ciudad, nunca o pocas veces visitados, vieron pasar nuestro **olímpico desprecio** hacia pozos, baches e inexistentes pavimentos. Si debiéramos resumir en una sola frase la experiencia ciudadana, no vacilaríamos en acotar: conducción **desproblematizada** para quienes **la caja de cambios es una molestia que necesitan recordar.**

Si el **apuro** es el elemento ocasional que manda, el "R.T.J." es todo lo rápido que un conductor medio pueda desear. **Lo es más aún.** Con honestidad, decimos que determinados ritmos dentro de la conducción ciudadana, por razones que surgen de la propia naturaleza del vehículo, están **vedados** a nuestro **imaginario protótipo de volante.**

En una palabra: si tuviéramos que elegir entre que lo maneje "Tía Matilde", con todos los peligros que encierran sus permanentes olvidos, o que lo conduzca nuestro joven sobrino, que está "perfeccionándose" en el arte de conducir, no vacilaríamos un instante: **Matilde.**

La horquilla. Donde los "monstruos" pagan tributo a su tamaño y peso. Donde los TC son espectáculo, el Rambler Tornado Jet se portó como un educado colegial. Hizo lo que le enseñaron a hacer. Pese a que las notas gráficas muestran, en forma muy notable, los esfuerzos a que han sido sometidas las suspensiones y los neumáticos, la intranquilidad estuvo ausente del volante de conducción. La velocidad tope: 65 km/h. Más allá comienza la "danza".

En las rutas . . .

. . . encontramos una faceta definida de la personalidad del "R.T.J.". Su conducción,

http://viejasautomundo.blogspot.com.ar

CONVIENE TENER PRESENTE QUE...

...en ralentí, la velocidad de rotación no debe superar las 600 rpm.
...la luz de válvulas es de 0,17 a 0,20 mm (0,007 a 0,008 de pulgada).
...la bomba de nafta, a velocidad de arranque, debe tener una presión de 0,250 a 0,390 kg/cm²; que el vacío de la misma no debe ser inferior a 10 mm de mercurio como mínimo, a igual velocidad.
...el flotante del carburador debe ajustarse a 9,5 mm (3/8").
...el orden de encendido es 1-5-3-6-2-4.
...la puesta a punto del encendido se obtiene 3° antes del punto muerto superior a 600 rpm.
...la luz de platinos es de 0,5 mm (0,020").
...la luz de bujías es de 0,76 mm (0,030").
...la batería debe conectarse con el borne negativo a masa.
...el juego libre del pedal de embrague debe ser de 21 mm.
...el juego libre entre cojinete de empuje y palancas de desembrague debe ser de 1,5 mm (0,060").
...el recorrido libre del pedal del freno debe ser de 12,7 mm (½").
...la presión de inflado en frío, para ruedas delanteras y traseras, debe ser de 24 lbs/pulg² (1,7 kg/cm²).
...que la alineación de las ruedas delanteras es la siguiente:
Avance: 0° ¼°
Combe: 0° ¼°
Inclinación perno punta de eje: 6° 11" ¼°
Convergencia: 3,2 1,6 mm (1/8" 1/16")
Divergencia: Rueda interior, 20°
Rueda exterior, 17° 46'.
...que el termostato abre a 76° C.
...que la tapa del radiador no debe remplazarse indiscriminadamente, que tiene una válvula que abre a 0,63 kg/cm².
...que la capacidad de aceite motor es de 3,850 litros y al remplazar ambos filtros se debe agregar 1,700 litro.

RESULTADOS

VELOCIDADES MINIMAS	
en 2° velocidad	10 km/h
en 3° velocidad	15 km/h
VELOCIDADES MAXIMAS	
en 1° velocidad	65 km/h
en 2° velocidad	120 km/h
en directa	164 km/h
400 m CON PARTIDA DETENIDA	
17" 3/5; velocidad de salida	122,400 km/h
VELOCIDADES DE SOBREPASO	
en 2° velocidad, de 40 a 60 km/h	2"2/5
de 60 a 80 km/h	3"1/5
de 80 a 100 km/h	4"
en 3° velocidad, de 60 a 80 km/h	4"
de 80 a 100 km/h	5"1/5
de 100 a 120 km/h	6"
de 120 a 140 km/h	8"1/5
PRUEBAS DE ACELERACIÓN, CON PARTIDA DETENIDA	
de 0 a 80 km/h	8"4/5
de 0 a 100 km/h	12"3/5
de 0 a 120 km/h	19"4/5
de 0 a 140 km/h	28"
PRUEBA DE FRENAJE (*)	
Factor tiempo:	
de 80 km/h a 0	2"3/5
de 100 km/h a 0	3"
de 120 km/h a 0	3"3/5
de 140 km/h a 0	4"3/5
Factor distancia:	
de 80 km/h a 0	18,70 m
de 100 km/h a 0	40,90 m
de 120 km/h a 0	58,70 m
de 140 km/h a 0	76,90 m

(*) Neumáticos inflados a 24 lbs/pug². Tipo de pavimento: hormigón seco. Se promedian tres intentos con adecuados intervalos entre sí.

Si alguna vez, señor lector dueño de un Rambler T. J., el tipo de piso, las condiciones meteorológicas o su propia vehemencia inducen al auto hacia un trompo, quédese tranquilo. Déjelo en paz y no pasará nada. Si existen otras consecuencias, serán culpa suya y no del automóvil.

dentro de ciertos márgenes, requiere mínimos esfuerzos de concentración. La multiplicación de la caja de dirección, ya apuntada, se convierte aquí en un factor extra de comodidad. Gradualmente, utilizamos distintas velocidades de crucero: 100 km/h, 120 km/h, 140 km/h. Nos acompañó una permanente sensación de **no esfuerzo.** Las curvas amplias pueden ser abordadas con natural precaución, pero sin disminuir la velocidad de desplazamiento. Por cierto que **no lo recomendamos.** Únicamente decimos que **es posible.** En estas circunstancias, el auto desarrolla el radio de curva impuesto sin protestas ni excesivo rolido. La importancia del 7,75 x 15 de sus neumáticos —aumento del área de contacto entre éstos y el pavimento— se manifiesta con claridad. Cuando el ángulo de curva se reduce, **las cosas se complican.** No es que sean imposibles: en las pruebas de autódromo veremos que **no lo son;** pero entiéndase con claridad: para nuestro conductor medio, las cosas se complican. Las razones son simples: primero, aquel **no esfuerzo** de concentración, que emana de una dócil respuesta del auto, induce a conducir velozmente; segundo, abordada una curva a velocidad excesiva, **todo debe hacerse más rápido.** El rolido es, entonces, pronunciado; la multiplicación de la caja de dirección es, **ahora,** un inconveniente, y el susto puede ser mayúsculo, aunque sea inexistente el real peligro.

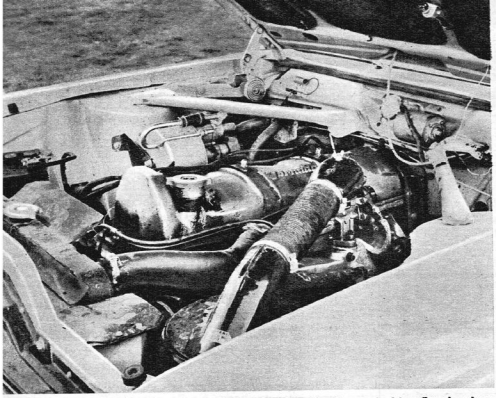
En la conducción del "R.T.J." es necesario, únicamente, mantener conciencia de la velocidad, ya que el auto, al cumplir el comando de su piloto sin esfuerzo, manifiesta la rapidez de marcha solamente mediante el velocímetro. Es, sin lugar a dudas, un **gran rutero.** Como si hubiéramos querido contraponer algunas previsibles características del auto con aquellas de determinado tipo de escenario, tomamos rumbo al norte, hacia duros caminos de tierra, inflexibles rutas de ripio grueso...

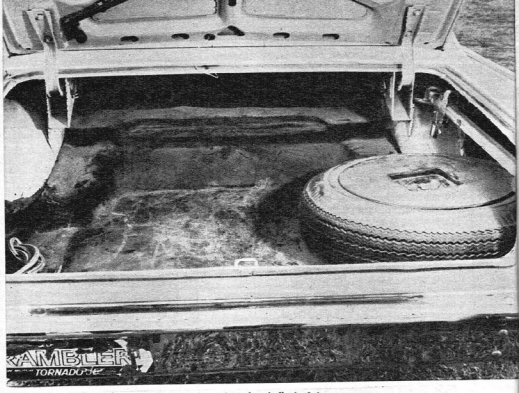
... Hacia la montaña

De Córdoba a Catamarca. Trepamos las sierras de Ancasti y proseguimos hasta la cuesta del Portezuelo. De allí, por ondulantes caminos de ripio fino, hasta Santiago del Estero. Luego a Tucumán. Quisimos recorrer, aunque sea parcialmente, aquella que fuera tan famosa y tan temida **tercera etapa del Gran Premio Turismo Mejorado.**

Lo hicimos a la inversa. De San Miguel de Tucumán, luego de trepar el cerro San Javier, por Tafí del Valle, Abra del Infiernillo, Amaichá del Valle, Mina Capillitas, Andalgalá y Catamarca. Se dice fácil. Hacerlo, aun contando con la eficaz colaboración del "R.T.J.", no lo es tanto. Más aún, teniendo presente que nuestra misión es **provocar en el automóvil solicitaciones tales que den lugar a una opinión seria sobre sus cualidades, inclusive su resistencia al abuso.**

Badenes, ríos secos, guijarros del tamaño de una pelota de fútbol, cortes de vertientes, desniveles pronunciados, pozos, trepadas bruscas, descensos violentos, vados, y la voluntaria penitencia del **promedio impuesto** conforman una pista de pruebas natural, de





Variamos la costumbre. En vez de fotografiar el motor y el baúl al presentar el automóvil, preferimos hacerlo al final. Así es cómo quedan luego de un prolongado test. Así es como usted, amigo lector, puede tenerlos en su auto si hace como nosotros: 6.000 km de todo tipo de rutas en 20 días... ¡y no lo limpia nunca!

exigencias tales que nos permite decir que el superarlas sin inconvenientes es significativo galardón para cualquier automóvil.

Con relación al que nos ocupa y a **estos aspectos del test**, debemos destacar las siguientes cualidades:

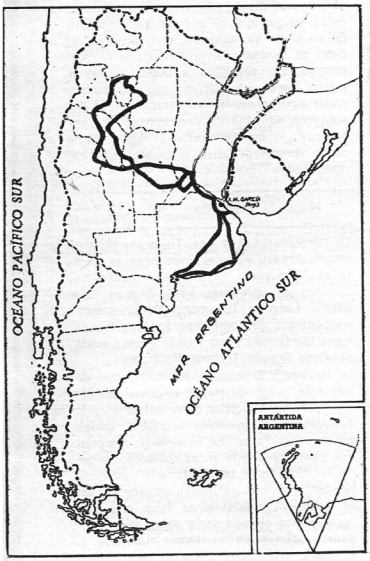
1) excelente disposición para la trepada;
2) muy buen radio de giro de dirección;
3) eficientes frenos, sin muestra de "fading" en los prolongados descensos;
4) buen control sobre la tierra, tanto en el habitáculo como en el baúl de equipajes.

El defecto que, de acuerdo con nuestra impresión, debe notarse en estos tramos, es la excesiva relación de la caja de dirección. Las **peores consecuencias del abuso**, en la aparición de algunos ruidos originados en el panel de instrumentos y en la suspensión delantera.

Es necesario destacar que **ningún tipo de corrección fue efectuado al carburador en ningún momento del test**, pese a la diferencia de alturas alcanzadas, desde **el nivel del mar**, en Bahía Blanca, hasta las desiertas, inhospitalarias y abruptas cumbres de Mina Capillitas (3.700 m s/n/m). La disminución de potencia del motor a esas alturas no adquirió graduación notable; se hizo, sí, necesario un mayor uso de la caja de cambios. De Catamarca proseguimos por los interminables llanos de La Rioja, para enlazar Córdoba y Buenos Aires, en ruta a Bahía Blanca. Luego de lo abrupto, del virtual castigo, quisimos volver al pavimento, pero en ruta de intenso tránsito. El propósito fue valorar si en algo habían sufrido las condiciones de rutero del automóvil, su ya puesta de manifiesto **excelente velocidad de sobrepaso**, su **tenida** en ruta abierta, su **consumo y capacidad frenante.**

Las diferencias, si las hubo, no fueron, por cierto, notables.

En cuadros separados se consignan aquellos datos referentes a consumo, aceleración, velocidad tope y frenaje, registros todos que han sido obtenidos al finalizar el test, es decir, luego de más de 6.000 kilómetros de duras pruebas.



En el mapa se ilustra nuestro itinerario durante el Road Test. Todo tipo de piso dio "tratamiento" a la solidez de conjunto. El kilometraje recorrido y los promedios autoimpuestos dicen el resto.

PRUEBAS DE CONSUMO

CIUDAD

7,4 kilómetros por litro.

RUTA

a) a nivel, pavimento, 9 kilómetros por litro
b) sinuoso, en trepada, pavimento, 6,2 kilómetros por litro
c) a nivel, tierra pesada, 7,2 kilómetros por litro
d) a nivel, ripio fino, 8 kilómetros por litro
e) sinuoso, en trepada, ripio suelto y grueso, 5,6 kilómetros por litro.

Para broche, el autódromo . . .

. . .es un buen escenario. Cuando todo el vehículo ha debido absorber las condiciones del test; cuando las suspensiones han sido requeridas duramente, los frenos abusados y el motor exigido.

Sobre todo, cuando, como **en nuestro caso, no realizamos ningún tipo de corrección, ajuste o puesta a punto de ninguno de los elementos del automóvil, durante toda la prueba.**

Las de estabilidad se realizaron en las tres dificultades que son ya clásicas en los tests de AUTOMUNDO: el curvón del fondo, la curva de Ascari y la horquilla. Para su comentario, nos remitimos a las constancias gráficas y sus correspondientes epígrafes.

Y ahora . . .

. . .al dar fin a esta relación entre AUTOMUNDO y el Rambler Tornado Jet, lo hacemos con cierta nostalgia. Nos entendíamos bien.

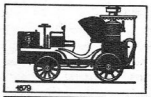
Lo hacemos con dos consejos a los posibles usuarios: si alguna vez, una excesiva vehemencia de carácter en la conducción lleva al "R.T.J." hacia un trompo, ¡no tengan miedo! No pasa nada. Y al salir de viaje prevean la posibilidad de reposición del **regulador de voltaje . . .** Nos falló en dos oportunidades. En otros casos, vistos pero no sufridos, fue el **alternador** el culpable.

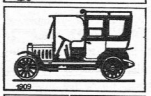
Lo expuesto, sin que, al despedirnos, haya disminuido en nada el placer de decirle al Rambler Tornado Jet, esta vez sin **aprehensiones y con respeto . . .**

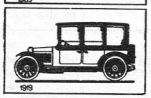
—¡Mucho gusto, **Mr. Tornado Jet . . .!**

http://viejasautomundo.blogspot.com.ar

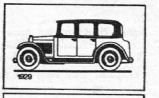
LOS CARROCEROS MÁS FAMOSOS DEFINEN AL AUTO MODERNO

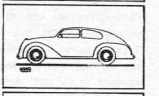


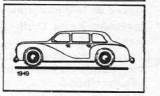




LOS CARROCEROS Y ESTILISTAS DE LAS MÁS GRANDES CASAS EUROPEAS Y ESTADOUNIDENSES HAN RESPONDIDO DETALLADAMENTE A LAS PREGUNTAS QUE LES FORMULAMOS. PROBLEMAS IMPORTANTES DE LA CARROCERÍA DEL AUTO MODERNO (ESTÉTICA, CONFORT, SEGURIDAD) Y SU EVOLUCIÓN EN LOS PRÓXIMOS AÑOS. HOY CONTESTAN: INGENIERO DANTE GIACOSA, DIRECTOR DE LA DIRECCIÓN TÉCNICA SUPERIOR DE AUTOMÓVILES Y DE LA SECCIÓN ESTILÍSTICA DE LA FIAT; "COMMENDATORE"BATTISTA PININFARINA, INGENIERO SERGIO PININFARINA E INGENIERO RENZO CARLI, FUNDADOR Y DIRECTORES GENERALES, RESPECTIVAMENTE, DE LA PININFARINA; NUCCIO BERTONE, PRESIDENTE DE CARROZZERIA BERTONE; ALFREDO VIGNALE, DIRECTOR DE LA VIGNALE; INGENIERO GIACOMO GASPALDO-MORO, DIRECTOR GENERAL DE LA GHIA.

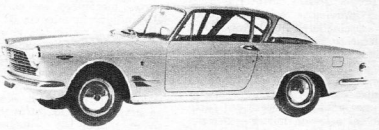






Ing. Dante Giacosa

GIACOSA: EL AUTO IDEAL PARA LA AUTOPISTA



Fiat 2300 S Cupé.

El ingeniero Dante Giacosa es el director principal de la Dirección Superior Técnica de Automóviles de la Fiat y dirige además el sector estilístico de la gran fábrica turinesa. Giacosa, que nació en Roma hace 60 años, se licenció a los 22 en ingeniería mecánica, en Turín, e ingresó en 1928 en la Fiat. Su primera realización fue el célebre Topolino; desde entonces, casi todos los modelos de la Fiat llevan la firma de Dante Giacosa. En 1959, su larga actividad fue premiada con el "Compás de oro", por la realización del "nuevo 500".

P. — ¿Cuáles serán, en su opinión, las características estéticas y de habitabilidad de los autos en los próximos años?

R. — Diferirán poco de las actuales, con una tendencia a darle siempre mayor espacio a los pasajeros.

P. — ¿Cómo puede contribuir el carrocero o director estilístico de una fábrica para mejorar la seguridad del auto?

R. — Los autos de hoy son ya seguros: el carrocero o estilista puede hacer que respondan cada vez más a las necesidades del tránsito, mejorando, por ejemplo, la visibilidad, o haciendo más racionales los asientos, los comandos y sus posiciones. Se trata, por lo tanto, de perfeccionamientos que permitan al conductor reaccionar con más facilidad y rapidez en caso de necesidad, contribuyendo así a reducir el número de los accidentes. En cuanto a la seguridad como resultado de mejoras destinadas a reducir las consecuencias de un choque, los carroceros y los estilistas podemos hacer muy poco más de lo que ya se ha hecho. Piense que basta un choque frontal entre dos autos que van a 25 km/h, para que el pasajero, si no va sujeto, rompa con la cabeza el parabrisas, y vaya a darse contra el capot.

P. — ¿En cuáles sectores podrán obtener más progresos el carrocero y el estilista, en los próximos años: en la aerodinámica, la habitabilidad o la simple estética?

R. — Los tres campos tienen un continuo, ajustado y diligente perfeccionamiento.

P. — En Europa hay hoy una marcada preferencia por los autos con capacidad interior pero compactos en el exterior, ágiles, espaciosos, manejables y con bajo baricentro: autos tipo "camioneta rural". ¿Cuál es su opinión en ese aspecto?

R. — Soy un entusiasta de los autos "compactos", pequeños de fuera y espaciosos por dentro.

P. — ¿Cree que los autos de los EE. UU., por el incremento del tránsito y las dificultades de la circulación, se verán obligados a reducir sus dimensiones, o mantendrán y aumentarán sus actuales características?

R. — En mi opinión, no es posible que aumente la densidad del tránsito en los Estados Unidos y, por lo tanto, no aumentarán las dificultades de circulación. No es de suponer que el número de autos, en relación con la población, pueda aumentar; me parece que un auto por cada dos personas es un límite no superable. Por eso, y porque las carreteras de los Estados Unidos están en continuo desarrollo tanto en número como en amplitud, y la circulación está cada vez mejor organizada, no veo por qué razón los estadounidenses van a reducir las dimensiones de sus autos, puesto que a ellos les gustan como son.

P. — ¿Cuáles son, en su opinión, las características de carrocería de los autos ideales para la autopista?

R. — Para que la marcha en la autopista sea económica y también veloz, la carrocería debe ser todo lo aerodinámica posible.

Para el confort, los asientos deben estar bien estudiados y tener los respaldos con inclinaciones variables. La posición del volante debe permitir una posición de los brazos y un modo de empuñar el volante que no canse y que, al mismo tiempo, permita reaccionar con rapidez en la conducción.

P. — ¿Le parece acertado el proyecto de un automóvil exclusivo para la ciudad y, eventualmente, cuáles serían sus características?

R. — Antes que el proyecto de un auto exclusivo para la ciudad creo que se debe estudiar un auto que una a las cualidades ya existentes otras peculiares a la circulación en la ciudad. Es una cuestión que se ha debatido mucho en los últimos tiempos. Lo que yo pueda sugerir no agregaría nada a lo que se ha publicado ya en muchas ocasiones.

P. — ¿Cree que las competiciones automovilísticas influyen en la labor del estilista, proporcionándole elementos útiles de perfeccionamiento?

R. — No creo que las competiciones influyan en la labor del estilista que se ocupa de los autos de turismo, pero sí que la forma de las carrocerías de competiciones influyen en la moda automovilística.

P. — ¿Cómo proyectaría la carrocería de su auto ideal si no tuviera que someterse a las exigencias comerciales y de producción?

R. — La pregunta es análoga a la que me hicieron anteriormente en el aspecto técnico, aunque entonces se trataban de las características del auto, y ahora de las de la carrocería. La dificultad en responder es aún mayor, porque es más difícil describir que diseñar.

Comm. Pininfarina, Ing. Renzo Carli, Ing. Sergio Pininfarina.

PININFARINA: LA SEGURIDAD, PRIMER

Ferrari Berlineta 250/GT.

La "Pininfarina" nació en 1930 con un establecimiento en Turín, en Corso Trapani. Fue fundada por Battista Pininfarina, que dio nombre a la carrocería. El joven "Pinin" no era nuevo en la actividad porque había colaborado ya ampliamente con su hermano en la carrocería que este último había creado años antes. Sucesivamente, la "Pininfarina", se fue ampliando hasta llegar al nuevo establecimiento de Grugliasco. Hoy, la "Pininfarina" colabora con las mayores fábricas europeas, como la Fiat, la Lancia, la BMC, la Peugeot, la Ferrari. Actualmente, es Director General y Administrador Delegado de la Pininfarina, el ingeniero Sergio Pininfarina, junto con su cuñado ingeniero Renzo Carli. El ingeniero Sergio Pininfarina se graduó en ingeniería mecánica en 1950, y nos explica que su actividad en la empresa paterna se dedica especialmente al aspecto técnica del "industrial designer"; él ha seguido personalmente el estudio de los numerosos autos carrozados por Pininfarina, pero en particular los autos de carrera, por ejemplo, el Lancia tres litros, la Ferrari vencedora en las "24 Horas de Le Mans", en 1954 y el auto Abarth de récord. El ingeniero Renzo Carli nació en Pisa en 1916 y se graduó en ingeniería aeronáutica en 1941. Como se ha dicho, comparte con el cuñado la dirección de la empresa. Entre los múltiples honores concedidos al "commendatore" Battista Pininfarina, se pueden señalar el "Compás de Oro" y el título de arquitecto honoris causa.

P. — ¿Cuáles serán, en su opinión, las características estéticas y de habilitabilidad de los autos en los próximos años?

R. — Pensamos que en los próximos años los autos familiares aumentarán el volumen útil con respecto al tamaño total, y eso pondrá a los proyectistas de carrocerías frente a problemas estéticos árduos pero fascinadores, que influirán notablemente en la forma de los vehículos.

No obstante, es difícil prever la forma de carrocería a la que el público concederá su favor dentro de unos años. El proceso del gusto y el del arte son misteriosos como el de toda actividad humana proyectada en el futuro. Existen, sin embargo, modos de influir en el juicio del público presentando prototipos de gran clase que, unidos por un lado a las tradiciones de hoy, afrontan por el otro soluciones exploratívas.

Dicho eso, nosotros preferiríamos, en vez de describírselas con palabras, realizar las ideas que tenemos a propósito de nuestros futuros automóviles; nuestras relaciones con casas constructoras italianas y extranjeras, impiden que muchas de nuestras ideas sean presentadas ahora al público.

P. — ¿Cómo puede contribuir el carrocero o director estilístico de una fábrica para mejorar la seguridad del auto?

R. — El constructor puede influir sólo en una pequeña parte del vasto y complejo problema de la seguridad del vehículo. No lo digo eso para disminuir la responsabilidad frente a este importante problema, sino para encuadrar mejor su complejidad, a la cual concurren en gran parte otros factores notables, que son: el trazado de las calles, su mantenimiento y señalización, las normas que regulan el tránsito, la educación y el creciente sentido de responsabilidad de los usuarios.

Las características técnicas de un vehículo constituyen, por lo tanto, sólo uno de los factores esenciales, y de ahí se deriva que la carrocería se haya convertido ahora en parte integrante del complejo del automóvil y no sea ya independiente de él. El mismo concepto de la carrocería portante basta para ilustrar que la carrocería no tiene ya una importancia accesoria y subordinada con respecto a los grupos mecánicos.

Si a las casas constructoras de las partes mecánicas les corresponde el estudio y la solución de todo lo relativo a la velocidad, la adherencia, el frenado, la facilidad de maniobra, el volante, etc., del carrocero depende, específicamente, la seguridad activa y pasiva del interior: "activa" en el sentido de no perjudicar a los otros, "pasiva" en el sentido de proteger a los ocupantes y conseguir que tenga las condiciones fisiológicas más favorables para los usuarios.

No queremos repetir en detalle todas las mejoras técnicas que tienen por fin la consecución, al menos en parte, de ese objetivo. Hemos tratado de expresar con palabras, prácticamente nuestros mejores conceptos, empleados en la realización del PF Sigma (ver AUTOMUNDO, Nro. 15, pág. 42), en el cual hemos utilizado toda nuestra experiencia, estudios y conocimientos y también los de casas constructoras e institutos científicos. El PF Sigma no es un vehículo en circulación, porque nació con el propósito de que fuera un estudio de carrocería, prescindiendo de las características mecánicas. Ha sido realizado con un objetivo preciso, no sólo de orden técnico sino también sicológico, o sea el de subrayar la importancia del problema de la seguridad y aportar a él nuestra pequeña contribución, con el propósito de ir trasfiriendo, poco a poco, a los vehículos de nuestra producción, todas las soluciones que se hayan demostrado válidas.

Estamos convencidos de que la seguridad es el primer objetivo del ingeniero de automóviles y, para concluir, citaremos una definición del ilustre ingeniero Dante Giacosa: "Creo que se puede decir que la seguridad nace de un buen proyecto y de una buena construcción, se mantiene con carreteras buenas y termina con el mal conductor."

P. — ¿En qué sectores podrán obtener más progresos el carrocero y el estilista, en los próximos años: en la aerodinámica, la habitabilidad o la simple estética?

R. — En todos los sectores que usted cita y otros más: los factores de habitabilidad, confort, seguridad, facilidad de maniobra, visibilidad, etc., están estrechamente unidos a la relación función-norma, base de toda realización válida y duradera en ese campo.

Un vehículo que sacrificase cualquiera de los factores arriba citados, no constituiría un progreso y traicionaría las convicciones técnicas que deben ser la base de todo buen proyecto.

P. — En Europa hay hoy una marcada preferencia por los autos con capacidad interior pero compactos en el exterior, ágiles, espaciosos, manejables y con bajo baricentro: autos tipo "camioneta rural". ¿Cuál es su opinión en ese respecto?

R. — Pensamos que la pregunta se refiere a ese tipo particular de auto, muy popular, al que pertenecen entre otros el Morris 1100 junto con sus hermanos Austin y MG, los IM 3 y 14, y, naturalmente, el recientísimo Austin 1800 en el que hemos colaborado directamente. Es evidente que no queremos expresar juicios que no nos toca exponer a nosotros sino al público.

Por lo tanto, nos contentaremos con formular, brevemente, el pensamiento general que nos ha guiado para la confección de esos autos.

El estudio de la carrocería del Morris 1100 fue al comienzo el resultado de una estrecha colaboración con la BMC, que se concretó en un tema nuevo debido a la original concepción general del vehículo de Alec Issigonis, que hemos tratado de interpretar del mejor modo posible.

Por lo que a nosotros respecta, creemos haber diseñado un vehículo racional, apto al mismo tiempo para satisfacer las exigencias de la vastísima clientela de la BMC y de consolidar también la calidad que le ha proporcionado un éxito siempre creciente.

La clientela es, en definitiva, el mejor juez, y el mercado ha demostrado que aprecia más una creación nueva cuando ésta, además de ser sencilla y funcional, va acompañada de un estética lograda.

P. — ¿Cree que los autos de los EE. UU., por el incremento del tránsito y las dificultades de la circulación, se verán obligados a reducir sus dimensiones, o mantendrán y aumentarán sus actuales características?

R. — Todos los países han sabido dar siempre a sus autos las características más apropiadas a su red de carreteras, y el ámbito y exigencias de su propia vida. Por otra parte, pensamos que los autos americanos se harán un poco más pequeños y los europeos un poco más grandes; las diferencias dimensionales entre las dos escuelas tenderán, por lo tanto, a disminuir y no a acentuarse.

P. — ¿Cuáles son, en su opinión, las características de carrocería de los autos ideales para la autopista?

R. — El automóvil es, por sí mismo, el medio ideal para la ciudad, la carretera y la autopista. Por lo tanto, no estamos de acuerdo con el concepto de la pregunta, en la que se habla de la carrocería de los automóviles ideales para la autopista.

No obstante, la construcción de autopistas y su gran difusión, que permite usar los autos a velocidades mucho más elevadas, han puesto a los constructores y a los carroceros frente a nuevos problemas que (para estos últimos) se refieren esencialmente a los caracteres aerodinámicos y la silenciosidad.

Las mejoras que se han realizado y que se están realizando, aumentarán notablemente el confort, en relación con el de los autos actuales, y, aunque harán necesarias ciertas soluciones, provocarán el abandono de otras que servían cuando los autos se empleaban solamente en la ciudad y las carreteras comunes.

Un vehículo proyectado solamente para las autopistas perdería, fatalmente, ciertos factores de funcio-

http://viejasautomundo.blogspot.com.ar

nalidad, que son muy importantes en el uso en la ciudad.

Claro está que en los países donde existe un gran desarrollo de las autopistas se esfuerzan por producir autos que concilien las exigencias de una gran circulación veloz, sobre autopistas amplias, con las exigencias netamente distintas del tránsito en la ciudad.

Este aspecto particular del problema encuentra su solución en un auto de dimensiones más bien chicas, de cuatro plazas, no más grande que un utilitario común, dotados de mejoras especiales que le faciliten la entrada en la ciudad, la maniobra, etc.

Desde luego, hay que comprender que la solución de ese problema sólo la puede ofrecer una gran industria. Solamente ella se encontrará en condiciones de resolver el problema creando un género de auto que podamos llamar el tercer auto y que, sin duda, tendrá una línea francamente revolucionaria.

P. — ¿Le parece acertado el proyecto de un automóvil exclusivo para la ciudad, y, eventualmente, cuáles serían sus características?

R. — ¿Un auto para la ciudad? ¡Pero si los hay óptimos! Todos los países han producido el suyo: el 500 en Italia, el Mini en Inglaterra, etc., para no nombrar más que algunos que representan, en su género, lo mejor que puede haber para el uso en la ciudad, y hasta fuera de ella.

P. — ¿Cree que las competiciones automovilísticas influyen en la labor del estilista, proporcionándole elementos útiles de perfeccionamiento?

R. — Sí, sin duda. Las carreras dan indicaciones muy útiles e inspiraciones válidas para el estilista y, sobre todo, para el técnico.

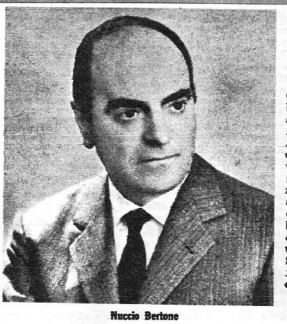
P. — ¿Cómo proyectaría la carrocería de su auto ideal si no tuviera que someterse a las exigencias comerciales y de producción?

R. — Nunca nos hemos tenido que someter a las "exigencias comerciales y de producción" para citar sus palabras.

Como cualquier otro producto industrial, el automóvil es también el fruto de un compromiso, pero los márgenes con que nosotros operamos han sido siempre muy grandes.

Podríamos responder a su pregunta con mucho más detalle, pero tenemos en ejecución un estudio para un constructor, y no podemos decirle más en ese aspecto.

BERTONE: EL UTILITARIO ES EL AUTO PARA LA CIUDAD



Nuccio Bertone

Giovanni Bertone se trasladó a Turín en 1907 (después de haber trabajado en la reparación de coches y carros agrícolas, en Mondovi) y allí tuvo sus primeros contactos con el automóvil. Construyó carrocerías y llegó a ser tan hábil que Vincenzo Lancia le confió su primer auto. Pero Bertone quería construir él solo. Y volvió a su primera ocupación. Mas cuando la S.P.A. le confió algunas carrocerías para bastidor Bertone realizó su sueño. En 1920, con un local más grande, se inició la actividad del nuevo carrocero, dedicado especialmente a los autos deportivos. En 1934 se trasladó a un nuevo establecimiento donde vio la luz el famoso modelo Derby con motor Fiat 1100 B. En ese período entró en el negocio el hijo, Nuccio, actual presidente de la carrocería. La historia más reciente comienza con la nueva sede de Grugliasco y en ese establecimiento nació el Giulietta Sprint, y han visto la luz las realizaciones más recientes de Bertone, como el cupé Simca 1000 y el spider 850 Fiat. En estos últimos años, bajo la dirección de Nuccio Bertone el negocio se ha desarrollado notablemente, colaborando con las fábricas automovilísticas más importantes.

P. — ¿Cuáles serán, en su opinión, las características estéticas y de habitabilidad de los autos, en los próximos años?

R. — Creo que no se puede contestar objetivamente a la primera pregunta. Existe, por decirlo así, un esquema ideal determinado por los usos específicos de cada auto. En torno a ese esquema, que es el interior del auto, se podrá dar una infinidad de soluciones estéticas, bastante difícil de individualizar separadamente.

P. — ¿Cómo puede contribuir el carrocero o el director estilístico de una fábrica, para mejorar la seguridad del auto?

R. — El carrocero puede hacer mucho para mejorar la seguridad del auto. En el exterior, eliminando las salientes, las partes contundentes, etc., y en la estructura interna del vehículo, proyectando un interior donde los pasajeros no corran peligro de ser lesionados por los diversos accesorios en caso de accidente. Hoy existen estudios muy profundos sobre ese particular, basados en estadísticas bastante interesantes y, por lo tanto, es indispensable seguir esas utilísimas indicaciones para encontrar soluciones ideales.

Después, hay que preocuparse de la seguridad del piloto: mejor instrucción, mayores controles médicos, represión de ciertas condiciones anormales de guía, como la embriaguez; en Alemania, por ejemplo, un chopp de cerveza es suficiente para determinar el porcentaje de alcohol en la sangre que impide, legalmente, manejar.

P. — ¿Cuáles son los sectores en que podrán obtener más progresos el carrocero y el estilista en los próximos años: en la aerodinámica, la habitabilidad, o la simple estética?

R. — El progreso será coordinado en todos los sectores que cita. Hoy, el técnico proyectista se preocupa más que en el pasado de los problemas generales del auto, incluyendo hasta los problemas comerciales. Por lo tanto, la mecánica, la estética, la funcionalidad, la aerodinámica y la economía no pueden avanzar más que juntas. Hay que agregar que hoy la carrocería tiene un cierto predominio sobre la mecánica, por que el proyectista mecánico se adapta hoy, más que en otros tiempos, a las exigencias del proyectista de la carrocería.

P. — En Europa hay hoy una marcada preferencia por los autos con capacidad interior pero compactos en el exterior, ágiles, espaciosos, manejables y con bajo baricentro: autos tipo "camioneta rural". ¿Cuál es su opinión en ese aspecto?

R. — La meta de las investigaciones de los últimos años, al menos en Europa, es la de realizar el auto lo más compacto posible en el exterior y con un interior espacioso. Pero hoy, ese concepto ha sido superado, especialmente por la influencia que las filiales europeas de las casas estadounidenses van adquiriendo en Europa. Los ejemplos más recientes de autos nuevos demuestran que hay una cierta tendencia a procurar autos grandes a bajo precio, porque, aun desde el punto de vista comercial, esos autos se venden con más facilidad.

Por otra parte, el automovilista medio va pidiendo autos cada vez más espaciosos y confortables, conceptos a los que no puede responder el súper-compacto europeo.

Todavía hay, no obstante, limitaciones curiosas, como por ejemplo en Inglaterra, determinadas por las medidas standard de los garajes prefabricados (4,70 m de largo por 1,80 de ancho, aproximadamente) que las fábricas europeas podrán superar difícilmente, al menos en el caso de autos de gran producción.

P. — ¿Cree que los autos de los EE. UU., por el incremento del tránsito y las dificultades de la circulación, se verán obligados a reducir sus dimensiones, o mantendrán y aumentarán sus actuales características?

R. — Me parece que los autos estadounidenses conservarán, sustancialmente, sus dimensiones actuales. Los americanos se han habituado ya al tránsito intenso, pero ordenado, y a una velocidad reducida, aun en las autopistas, por lo cual, si no tienen especiales deseos de un auto "deportivo", prefieren siempre sus autos, mucho más confortables.

Luego, hay también una necesidad de distinción social, que los americanos han vinculado al auto, y que no les permitirá aceptar modelos más reducidos.

P. — ¿Cuáles son, en su opinión, las características de carrocería de los autos ideales para la autopista?

R. — Admitiendo que haya un auto destinado únicamente para los viajes por autopista, el vehículo tendrá que ser veloz (con una velocidad media de 180 km por hora), un cuatro plazas, con 2 ó 4 puertas, extremadamente cómodo (aire acondicionado, gran visibilidad, muy silencioso) y capaz de mantener

Aston Martin DB4/GT mod. JET.

VIGNALE: CÓMO VE EL AUTO IDEAL

Alfredo Vignale

Alfredo Vignale inició su carrera de carrocero en 1946, cuando, en su pequeño taller le dio una carrocería nueva a un viejo Topolino. La realización gustó tanto que la revista inglesa "Autocar" la reprodujo, atribuyéndola a un famoso carrocero. De este equívoco nació la nueva firma. Ya en 1948, a menos de dos años del episodio citado, Vignale se presentaba al Salón de Turin. Entre las novedades que caracterizaban a la nueva carrocería había unas mejoras para asegurar la indeformabilidad de los bastidores. Y allí tomaron vida muchos autos deportivos, el 1100 Fiat-Abarth, el spider Cisitalia y, en 1950, el Ferrari de carreras que ganó tres veces las Mil Millas. También son famosos sus "ejemplares únicos" realizados para varias casas reinantes. Entre sus realizaciones más recientes están el cabriolé Flavia y el Maserati Sebring. En 1961 Vignale inauguró, en Grugliasco, un nuevo y gran establecimiento para aumentar cada día más su producción.

P. — ¿Cuáles serán, en su opinión, las características estéticas y de habitabilidad de los autos en los próximos años?

R. — Los autos de los próximos años, aun sin variar de un modo radical (porque durante un tiempo seguirán vinculados a los grupos propulsores y de trasmisión actuales) tratarán de mejorar en todo lo posible el confort (una mayor amplitud interior y un máximo de visibilidad) haciendo desaparecer las partes con paneles, especialmente en la parte superior de la carrocería, imponiéndose por la sencillez de líneas de su compacto conjunto.

P. — ¿Cómo puede contribuir el carrocero o director estilístico de una fábrica para mejorar la seguridad del auto?

R. — El carrocero o el director estilístico pueden contribuir notablemente a mejorar la seguridad del auto, creando líneas racionales con tapizados interiores antichoque, y lugares cómodos para el conductor y los pasajeros, además de una distribución conveniente de los órganos de comando y accesorios. Con todo eso se habrán resuelto ya, en buena parte, algunos de los puntos esenciales para conseguir la seguridad total del auto.

P. — ¿En qué sectores podrán obtener más progresos al carrocero y el estilista en los próximos años: en la aerodinámica, la habitabilidad o la simple estética?

R. — El sector en donde se han obtenido ya y se obtendrán más progresos es en el de la aerodinámica, aunque pienso que se podrán hacer muchas cosas en el aspecto de la habitabilidad.

P. — En Europa hay hoy una marcada preferencia por los autos con capacidad interior, pero compactos en el exterior, ágiles, espaciosos, manejables y con bajo baricentro: autos tipo "camioneta rural". ¿Cuál es su opinión en ese aspecto?

R. — Yo estoy decididamente a favor de ellos y en mi primera respuesta acerca de la habitabilidad y las características estéticas le he expuesto mi opinión sobre la cuestión.

P. — ¿Cree que los autos de los EE. UU. por el incremento del tránsito y las dificultades de la circulación se verán obligados a reducir sus dimensiones, o mantendrán y aumentarán sus actuales características?

R. — A esa pregunta le contestaré que en los EE. UU. se verán obligados a reducir las dimensiones notables de sus autos.

P. — ¿Cuáles son, en su opinión, las características de carrocería de los autos ideales para la autopista?

R. — El automóvil ideal ha de tener un baricentro muy bajo, ser espacioso en su interior, panorámico y muy perfilado para reducir en todo lo posible la resistencia pasiva, con fin de facilitar el rendimiento del motor.

P. — ¿Le parece acertado el proyecto de un automóvil exclusivo para la ciudad y, eventualmente, cuáles serían sus características?

R. — No nos parece acertado el proyectar un auto para la ciudad. Las características deberían ser: un tamaño mínimo con habitabilidad discreta, motor de pequeña cilindrada pero de fácil arranque.

P. — ¿Cree que las competiciones automovilísticas influyen en la labor del estilista, proporcionándole elementos útiles de perfeccionamiento?

R. — Las competiciones automovilísticas pueden influir sobre el estilista en el campo del perfeccionamiento aerodinámico.

P. — ¿Cómo proyectaría la carrocería de su auto ideal si no tuviera que someterse a las exigencias comerciales y de producción?

R. — Proyectaría el auto con un tipo esencialmente deportivo, dotándolo de 4 plazas y 2 puertas, y querría que dispusiera de un amplio baúl para los viajes largos. y otras comodidades que hacen al confort.

Maserati Spider 3.500 cc.

BERTONE

un ritmo sostenido por muchas horas. Deberá disponer de una enorme potencia, pero también tendrá a su disposición amplias reservas de aceleración. La aerodinámica jugará, además, un papel fundamental en él, tanto en lo relativo a la velocidad como al confort.

La guía tendrá que poseer, igualmente, un acento deportivo, para exigir mayor actividad de parte del piloto y tenerlo, por lo tanto, más atento a las exigencias del recorrido, evitando así eventuales distracciones o sueños.

Deberá tener, también, una gran capacidad de adaptación a las diversas condiciones climáticas, porque en pocas horas se podrá recorrer grandes distancias, pasando del clima invernal a lugares de clima más cálido. Además, deberá poseer un amplio baúl y, finalmente, el auto deberá ser fácilmente utilizable en el problemático tráfico ciudadano.

Creo que el Iso-Rivolta, carrozado por mí, es la máxima expresión actual de ese tipo de auto, y me parece que los hombres de negocios de hoy en día dejarían con gusto los aviones para utilizar un auto similar, en el cual se puede tener absoluta confianza, por la gran seguridad que ofrece, y por la gran eficacia de su uso.

P. — ¿Le parece acertado el proyecto de un automóvil exclusivo para la ciudad y, eventualmente, cuáles serían sus características?

R. — No creo que sea indispensable proyectar un auto para la ciudad. La solución del problema de la congestión del tránsito ciudadano deberá encontrarse prohibiendo el tránsito de vehículos en zonas críticas. Lo que sí debería proyectarse es un tipo de taxi práctico, económico, con gran capacidad de trasporte y facilidad de maniobra. Naturalmente, no sirven los autos de gran potencia, porque con 500 cm, o con la potencia correspondiente de un motor eléctrico, se pueden obtener todos esos fines. Los utilitarios comunes tendrán siempre una función importantísima, ya sea para la motorización de grandes masas de ciudadanos, o para su empleo en zonas suburbanas.

P. — ¿Cree que las competiciones automovilísticas influyen en la labor del estilista, proporcionándole elementos útiles de perfeccionamiento?

R. — Sí, las competiciones son un elemento definitivo para la labor del estilista, no sólo en función de la estética, sino, sobre todo, por el perfeccionamiento técnico que lleva, en definitiva, a un margen de seguridad cada vez más amplio, en ventaja de los usuarios.

P. — ¿Cómo proyectaría la carrocería de su auto ideal si no tuviera que someterse a las exigencias comerciales y de producción?

R. — No haría otra cosa más que utilizar uno de mis últimos autos. No deseo crear algo extravagante, que prescinda de las exigencias comerciales y de producción, porque estas últimas son fundamentales en la industria del automóvil.

Por otra parte, mi experiencia como automovilista, o sea como cliente, me llevaría, inevitablemente, a elegir, por ejemplo, el auto ideal para autopistas de que hemos hablado más arriba.

http://viejasautomundo.blogspot.com.ar

GHIA: EL AUTO PARA CIUDAD ES ANTIECONÓMICO

"Vallelunga" De Tomaso.

A nuestras preguntas contestó el ingeniero Giacomo Gaspardo Moro, el actual director general de la Ghia. La actividad de la carrocería turinesa se inició con su fundador Giacinto Ghia, en 1915, cuando empezó, en una pequeña fábrica, su fecundo trabajo de carrocero con el revestimiento de los famosos "torpedos" de aquella época, los "501" de la Fiat. Del mundo de los autos deportivos, Giacinto Ghia pasó al poco tiempo al de los automóviles de serie, con realizaciones de prestigio. Luego de sufrir graves daños en el curso de la guerra, y de la muerte de su titular, la Ghia se renovó gracias a sus esfuerzos manteniéndose siempre en primer lugar en la industria del automóvil. Un Plymouth carrozado por la Casa de Turín le abrió a la Ghia el camino de más amplios destinos. Entre las realizaciones de la Ghia, para citar sólo unas pocas, se cuentan el De Soto Adventurer (1944), el Spider Fire-Arrow de 1953 y, recientemente, el Spider Innocenti, el Cupé Fiat 2300 y varios estudios de carrocerías para autos del futuro. A la muerte del ingeniero Luigi Segre que había heredado el puesto de Giacinto Ghia, le sucedió el doctor Rovere y, después de un breve período de interinato, Giacomo Gaspardo-Moro, ayudante ya del ingeniero Segre y del mismo doctor Rovere, se puso al frente del negocio.

Ing. Giacomo Gaspardo-Moro

P. — ¿Cuáles serán, en su opinión, las características estéticas y de habitabilidad de los autos en los próximos años?

R. — Como el campo de los autos se divide en diferentes categorías, según el fin a que están destinados, una opinión general acerca de sus futuras características estéticas y de habitabilidad tiene, necesariamente, que diferenciarse según la clase y el tipo de cada uno.

Si consideramos los tipos de autos de uso más común, o sea los destinados a mayor número de usuarios, los autos de gran serie, tanto los utilitarios como los de gran lujo, creemos que en los próximos años se tratará de conseguir mejoras específicas en la habitabilidad interior y la comodidad, y se acentuarán las prestaciones generales, sin que haya revoluciones sensibles en la forma exterior.

Entendemos por revolución de las líneas exteriores, un planteamiento totalmente nuevo del concepto de la carrocería, excluyendo las evoluciones naturales impuestas por el gusto de la moda corriente.

Pensamos, por lo tanto que, mientras en estos últimos años la evolución estilística de todos los autos se concentró más sensiblemente en la forma exterior de la carrocería, no se avanzó de un modo igual en lo que constituye el fondo del automóvil, o sea el confort, la seguridad y su utilidad. Quedan muchas cosas que hacer en ese aspecto si se estudian a fondo los problemas para dar más espacio y comodidad a los pasajeros, facilitando y simplificando también la labor del conductor.

El estilista y el carrocero deberán estudiar a fondo el problema, puesto que de ellos dependen esas soluciones.

En lo referente a la forma exterior, hay una tendencia cada vez más decidida hacia el auto compacto, de proporciones limitadas al máximo e, inevitablemente, se tratará de mejorar las proporciones, el terminado y las soluciones prácticas de los diversos detalles.

Sin embargo, los autos de gran turismo y de clase deportiva serán influidos más sensiblemente por las nuevas tendencias y esquemas mecánicos dictados por la experiencia deportiva de las casas constructoras. Se aproximarán cada vez más al tipo de los autos de carreras, de líneas armoniosas y estilizadas, con el confort apenas suficiente, pero completos y dotados de todos los accesorios posibles.

P. — ¿Cómo puede contribuir el carrocero o director estilístico de una fábrica para mejorar la seguridad del auto?

R. — La contribución del carrocero para una mayor seguridad del auto fue siempre muy importante. En realidad, muchas de las soluciones que hoy se usan normalmente nacieron de las pruebas realizadas por los carroceros en sus distintas creaciones.

Debemos hacer notar también, que recientemente, se han hecho varias propuestas y estudios, a ese fin, con diversas formas y resultados evidentes. No obstante, todos ellos no se han concretado aún, convirtiéndose en soluciones de uso común, quizá por el costo que exigiría el ponerlas en práctica. Aunque de esa fuente es de donde se ha obtenido mayor número de soluciones.

P. — ¿En qué sectores podrán obtener más progresos el carrocero y el estilista, en los próximos años: en la aerodinámica, la habitabilidad o la simple estética?

R. — Como ya le dije al responder a la primera pregunta, creemos que en un futuro próximo, los autos normales evolucionarán en su confort general interno, y no habrá soluciones aerodinámicas o estéticas de tipo revolucionario. No obstante, este último factor hará sentir su influencia en los autos deportivos.

P. — En Europa hay hoy una marcada preferencia por los autos con capacidad interior pero compactos en el exterior, ágiles, espacioso, manejables y con bajo baricentro: autos tipo "camioneta rural". ¿Cuál es su opinión en ese aspecto?

R. — Creemos que ese tipo será la base de los autos de los próximos años porque es un esquema que da al proyectista la posibilidad de mejorar y proporcionar las condiciones que exige el mercado.

P. — ¿Cree que los autos de los EE. UU. por el incremento del tránsito y las dificultades de la circulación se verán obligados a reducir sus dimensiones, o mantendrán y aumentarán sus actuales características?

R. — Pensamos que los autos norteamericanos seguirán la tendencia europea de los autos compactos, pero que el standard normal de la producción mantendrá su tipo de autos de grandes dimensiones. Es lo que pide el mercado y la red de autopistas de los EE. UU.

Pensamos que ha sido muy significativo el experimento realizado hace unos años, con la presentación de los distintos "compact cars", hoy totalmente desaparecidos.

P. — ¿Cuáles son, en su opinión, las características de carrocería de los autos ideales para la autopista?

R. — Todos los tipos de autos podrán disfrutar de las autopistas, en los próximos años, gracias al total de dotes que aumentarán sus prestaciones y posibilidades.

Pensamos que el factor esencial que hace que un auto sea o no apto para las autopistas, no depende en modo exclusivo de la velocidad máxima, sino en especial de la comodidad que pueda ofrecer a los pasajeros durante un largo viaje por ellas.

No cabe duda de que los autos deportivos podrán disfrutar más que ningún otro de las autopistas, pero nunca serán empleados por la mayoría de los usuarios, por la experiencia y habilidad que exigen de parte del conductor.

P. — ¿Le parece acertado el proyecto de un automóvil exclusivo para la ciudad y, eventualmente, cuáles serían sus características?

R. — Estamos afrontando y hemos afrontado ya ese problema en diversas ocasiones, y hemos calculado las ventajas y los inconvenientes que puede tener ese tipo de autos.

Pensamos que ese tipo de autos, tal y como se los entiende hoy, pueden ser antieconómicos, porque su producción se limitaría a un determinado uso específico. Por otra parte, el mercado actual ofrece ya algunos tipos de autos más económicos y utilitarios que, indudablemente, deben ser considerados como autos de ciudad.

P. — ¿Cree que las competiciones automovilísticas influyen en la labor del estilista, proporcionándole elementos útiles de perfeccionamiento?

R. — No cabe duda de que las competiciones automovilísticas han influido y seguirán influyendo en la labor del estilista; pensamos además que sin una revolución mecánica, la labor del estilista tendería a fosilizarse en torno a ciertos esquemas que la misma disposición de los órganos mecánicos imponen. Aparte de que, como ya se ha dicho al contestar a la primera pregunta, la standarización de las disposiciones mecánicas y las prestaciones de los vehículos, obligan a que la estética general de los autos normales marche al mismo paso.

Sin embargo, los autos de competiciones, como tienen una más amplia y mayor posibilidad de evolución, le permiten al estilista proyectar nuevas líneas, proponer soluciones estéticas osadas y modernas, que favorecen la evolución y estudio de nuevos conceptos de estilo.

P. — ¿Cómo proyectaría la carrocería de su auto ideal si no tuviera que someterse a las exigencias comerciales y de producción?

R. — No comprendemos de qué puede servir un auto de pura fantasía, que no esté unido a las exigencias constructivas técnicas y comerciales. El estilista de carrocerías no debe dar salida a propia fantasía, sino contribuir con su aportación estética a la evolución de la técnica.

La Ghia ha construido muchísimos autos ideales durante los años que lleva en actividad, pero siempre eran realizaciones que, con el correr de un tiempo más o menos largo, podrían ponerse en ejecución.

Por lo tanto, el auto ideal, para el verdadero carrocero, será siempre el que está creando en aquel momento, porque en todas sus obras trata de poner todo su ingenio y personalidad.

En el próximo número contestarán: WILLIAM L. MITCHELL, vicepresidente de la General Motors; el "staff" de la SIMCA; ROBERT H. MCGUIRE, responsable de la Dirección Estilística de la Ford USA; E. STRATTON WHITE, jefe de diseñadores del Grupo Rootes; ingeniero FERNAND PICARD, de la Renault; R. BURZI, jefe del Reparto Stilistico de la British Motor Corporation.

CUPEIRO... PAS

La última prueba • Contrasentidos del TC • **Aprobado en... el barrial** • Los problemas de **tenida** • **El barro y la adherencia** • Donde la aceleración es un mito • **Antropoides vestidos asisten a las carreras TC** • Juan Carlos Perkins: promete y cumple • **Para encontrar paridad habrá que tener paciencia...** • Bordeu al siete bancadas... • **Paireti al banco de pruebas...** • Rienzi... hasta Salto y Emiliozzi para Olavarría.

Como si algo más hubiera sido necesario para demostrar las aptitudes del Chevytú, el **juego se dio** para que pudiera hacerlo. No era necesaria otra demostración, sobre todo en el tipo de piso que vimos en Chacabuco, pero **al mal tiempo,** Jorge Cupeiro le puso **buena cara.**

Pintaba feo. En nuestra habitual recorrida del día sábado, pese a los esfuerzos de Vialidad, había aún tramos de camino de tierra **más que pesados;** la correcta definición sería **intransitables para condiciones normales de marcha,** para correr... ni que hablar.

Charlamos sí del tema, con Gimeno y con Roux. Ambos coincidieron, avalados por experiencia personal y lo observado por otros corredores, que en dichos tramos sería **difícil pasar,** no a un competidor, sino pasar con el propio auto.

El resto del tramo de tierra, levantada por las máquinas Champion la capa de lodo espeso y negro, y arrojado éste a los costados del camino, aparentaba posibilidades de relativa normalidad pero, posibilidades al fin. La esperanza de viento y sol no abandonó en ningún instante a los lugareños, hasta que...

... el domingo amaneció lloviendo

No mucho. Sí lo suficiente como para que se notaran perniciosos efectos en los tramos aludidos... Los competidores trataron de aminorar las consecuencias, recurriendo a la reducción de presiones en los neumáticos. Otros, además, **cargaron lastre.** La lista de inscriptos, tupida por 49 anotados, se vio reducida a 36, por 13 deserciones de las que, más de los que se anunciaron, lo hicieron por las particulares condiciones vigentes en el escenario. Uno de ellos, **se dice el pecado pero no el pecador,** nos manifestó, **en persona**...

—"**Pasó la época del barro**... Mi auto tendrá menos o más velocidad que otros, pero traer un coche de 200 km/h para hacer tramos a 60 km/h, y depender de la buena voluntad del público, para que lo saquen a uno de las zanjas, tiene poco de carrera de automóviles, al menos en 1965."

Pero no es menos cierto que otras *opiniones,* en contrario a la expuesta, se dejaron oír, sobre todo entre aquellos que en el ránking ocupan **la mediania.** Entre unas y otras, sumados argumentos de nuestra propia cosecha y a la vista los resultados, nos permitimos decir que en Chacabuco hemos sido espectadores de algunos de los...

... contrasentidos del TC

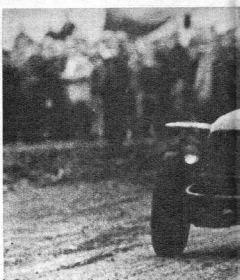
Cuando los autos de la categoría superaban por escaso margen la relativa velocidad con que los entregaban de fábrica; cuando hablar de 180 km/h significaba ser asimilado al **padrón de Andalucía,** el barro era una contingencia más. La época lírica del TC existió. Eso, **existió.** Tiempo pasado. Los autos, entonces, pese a ser modelos más recientes, en relación, que la inmensa mayoría de los actuales, eran no sólo mucho más lentos sino bastante, pero bastante más baratos. Adquiridos de segunda mano, el costo de preparación no alcanzaba, nunca, a igualar el precio del mismo modelo 0 km. Hoy, cuando hay que hablar de **un millón y medio de pesos, para arriba,** si se tienen pretensiones, y la **velocidad superar,** con amplitud, la barrera de los 54 m/seg, es, al menos, **contradictorio** oponer **esa especialización,** humana y mecánica, a un escenario negativo. Hubo muchos que **rieron a la vera del camino.** Nosotros, no. Nos dio pena ver el producto de tanta experimentación, inversión y esfuerzo, arrastrarse penosamente, bandazo tras bandazo, en procura de los tramos **donde la tracción existía** y el conducido lograba recuperar su carácter de auto de carrera. Fue un examen que no hacía falta aunque, para algunos, haya sido **personalmente trágico** que el Chevytú y Jorge Cupeiro fueran...

... aprobados en el barrial

Hay cosas que **se dicen** en el automovilismo, y cosas que **no se di-**

(pasa a la pág. 25)

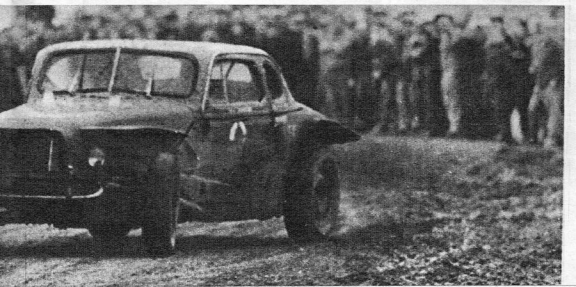
Juan Manuel Bordeu pasa fuerte. Buscando reconquistar segundos. Trabajó intensamente. Su abandono le privó y nos privó.



http://viejasautomundo.blogspot.com.ar

SÓ AL FRENTE

José Manzano confesó haber "trabajado" más en esta carrera que en todas las que van del año... Su segundo puesto, pese al abandono de Bordeu, meritorio. Consecuencia de una actuación sólida.



CLASIFICACIÓN

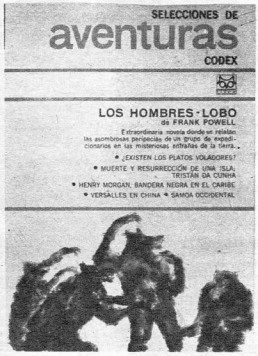
Clas.	Nº	Corredor	Marca	Tiempo
1º	2	Jorge Cupeiro	Chevrolet 400	3h34'44"1/5
2º	3	José Manzano	Chevrolet	3h41'28"4/5
3º	24	Juan C. Perkins	Ford	3h46'57"1/5
4º	23	Luis J. Villa	Ford	3h50' 2"1/5
5º	8	Antonio Bertolotto	Ford	3h55'44"4/5
6º	6	Carlos Marincovich	Chevrolet	3h59' 6"4/5
7º	16	Otto A. Parodi	Ford	4h 18"
8º	25	Norberto Pascuali	Chevrolet	3h27'43"2/5
9º	35	Nicolás Bonifacio	Chevrolet	3h30'46"4/5
10º	28	Jorge Grimoldi	Ford	3h34'24"4/5
11º	9	Mario Tarducci	Chevrolet	3h38'26"
12º	40	"Nahuel Cuará"	Ford	3h41'27"2/5
13º	31	Enrique Bravi	Chevrolet	4h 6'17"1/5
14º	36	Néstor Arosa	Ford	3h35'36"1/5
15º	48	Juan Hernandorena	Ford	3h35'52"2/5
16º	10	Félix A. Peduzzi	Chevrolet	2h11' 2"
17º	38	César Viñales	Chevrolet	2h40'21"
18º	41	Carlos Castagnola	Ford	3h 4'22"
19º	43	Julio Santiago	Ford	3h29'17"2/5

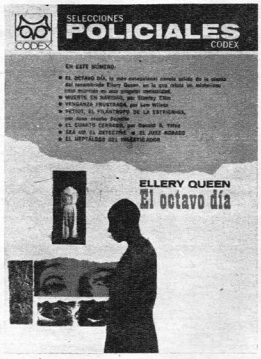
Promedio del vencedor: 159,404 km/h. Récord de circuito: Jorge Cupeiro en el 3º, en 29' 30" 3/5, a un promedio de 165,706 km/h.

VENCEDORES DE LA VUELTA DE CHACABUCO

Año	Corredor	Marca	Dist. km.	Tiempo	Prom. km/h
1951	F. Fernández Walker	Ford	960	7h35'54"	128,975
1952	Raimundo Caparrós .	Ford	784	6h14'33"	125,596
1953	Dante Emiliozzi	Ford	828	5h39'22"	146,390
1954	Angel De Rosa	Ford	828	6h 4'52"1/5	136,158
1955	Agustín Aguaviva ...	Chevrolet	828	6h10'22"4/5	134,132
1956	Juan C. Perna	Ford	828	6h 7'26"1/5	135,206
1957	Rodolfo de Álzaga .	Ford	828	5h38'56"1/5	146,576
1958	Adolfo Sogoló	Ford	828	5h43'19"1/5	144,704
1960	Miguel A. Jantus ...	Ford	603,6	3h59'35"1/5	151,600
1962	Dante Emiliozzi	Ford	596	3h10'21"2/5	187,857
1964	Dante Emiliozzi	Ford	570,5	3h21' 7"1/5	170,196
1965	Jorge Cupeiro	Chevrolet 400	570,5	3h34'44"1/5	159,392

Desde 1962 esta prueba es libre a todo competidor; antes era sólo para corredores "no ganadores".





¡IMPACTO EN LA EMOCIÓN!

¡TRES PUBLICACIONES QUE JUEGAN CON EL SUSPENSO...!

¡Los más famosos autores en su género!

¡Novelas completas, muchas de ellas traducidas por primera vez al castellano!

¡Casos verídicos e imaginados!

¡Páginas plenas de intensidad y fuerza!

¡Un golpe directo a la emoción!

SON EDICIONES CODEX cuidadas en todos sus detalles.

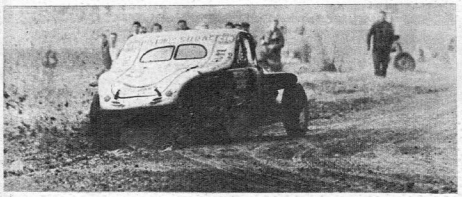
SÓLO $ 50.-

Aparecen todos los meses.
160 Páginas Ilustradas.

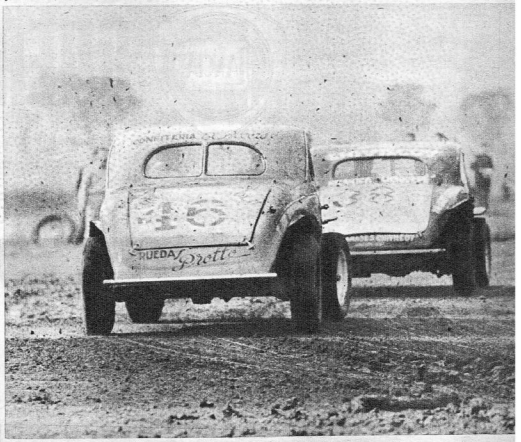
http://viejasautomundo.blogspot.com.ar

Peduzzi, donde vaya, es espectáculo. No se negó en Chacabuco. Dio lo que pudo. El viejo Chevrolet pronto dijo ¡basta!

Rubén Roux debió desertar. Su máquina era una auténtica fumigadora y el consumo de aceite, aterrador...¡Qué lindo auto tiene Roux!



Se equivocan. No está doblando en el barro sino en el pavimento. Por pequeños tramos, uno y otro se confundían.



Cuando dos autos andaban cerca el uno del otro como Bruzzone y Viñales... a HUIR... el desparramo era seguro.

CUPEIRO PASÓ...

(viene de la pág. 22)

cen. Creemos no haber leído ni escuchado nunca, periodísticamente hablando, comentarios sobre las reacciones de cierto público, frente a la presencia del Chevytú y su piloto. Es bueno que se sepa. Desde que inició su aparición en la categoría, y por bastante tiempo, el dúo fue insultado, entorpecido y hasta apedreado. Con el correr de los meses las cosas se fueron superando. Su presencia fue de **incógnita a certeza.**

Pero **los negados por la naturaleza** no cambian, también existen en el deporte, y sus exteriorizaciones —producto de la **irracionalidad que los convierte en antropoides vestidos**—, son tan válidas como los gruñidos de éstos.

Pero su presencia molesta. No por que "caigan" sobre un auto o un piloto determinado, sino porque, tal como lo vimos en Chacabuco, refugiados en la patota que desata inhibiciones, son la inconcebiblemente baja reacción de una pasión malsana.

Nosotros, sin consultarlo a **Carlos Paireti, "Sandokán"**, ni **Luis Di Palma**, pero **hablando también por ellos**, nos permitimos decirles... **"Ustedes no son Arrecifes. Ustedes no son parte de nuestro automovilismo.** Los funestos deseos expresados con rabia, de viva voz, hacia **Jorge Cupeiro** y **José Froilán González**, son sólo una expresión de irracionalidad. Hagan una sola cosa bien en la vida. **¡Desaparezcan!** ¡Ni Arrecifes, ni el automovilismo los precisan para nada...!"

Mal que les pese, auto y piloto fueron aprobados en el barrial. **Y con sobresaliente.** El primero, sin duda alguna, fue el más estable de todos los que se dieron cita en la línea de largada. El que mejor logró trasmitir, aunque parcialmente, la potencia disponible a un suelo resbaladizo, sin que mediaran contorsiones de nuevaolero. El segundo, el piloto, demostró, para este escenario, idéntica solvencia que aquella a la que nos tiene acostumbrados. Por cierto que...

...problemas de tenida y aceleración...

...los tuvieron todos. Inclusive el Chevytú. Pero cuando las ruedas

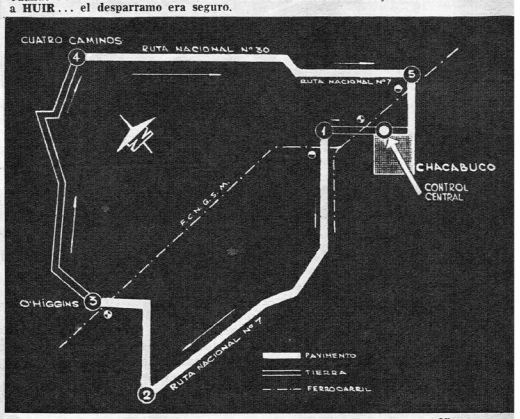
(sigue en la pág. 32)

CUPEIRO Y PERKINS EN LAS 7 VUELTAS

Jorge Cupeiro y Juan C. Perkins ganaron las 7 vueltas del Circuito de Chacabuco, que tuvo un recorrido de 570,5 km.

Cupeiro ganó las vueltas 1ª, en 30' 27" 4/5 (prom. 160,520 km/h), 2ª, en 29' 57" (prom. 163,272 km/h); 3ª, en 29' 30" 3/5 (prom. 165,706 km/h); 4ª, en 30' 29" 4/5 (prom. 160,345 km/h) y 6ª, en 30' 54" 4/5 (prom. 158,104 km/h).

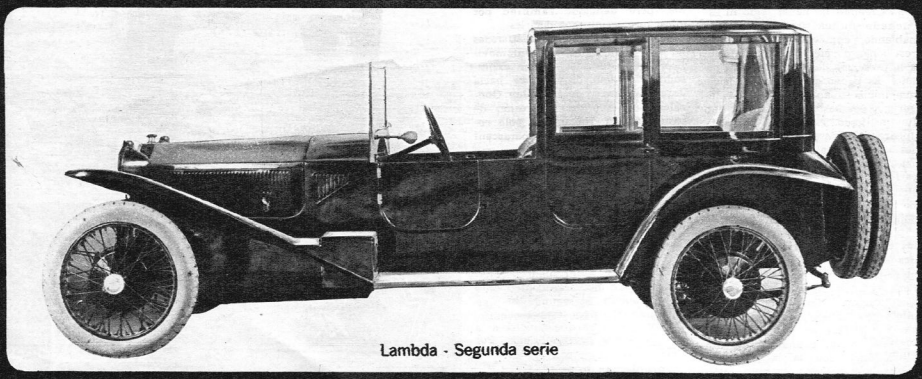
Juan Carlos Perkins ganó las vueltas 5ª, en 31' 15" (prom. 151.480 km/h) y 7ª, en 31' 20" (prom. 156.063 km/h).



VINCENZO LANCIA: EL CONTADOR QUE QUERÍA VIVIR

(2ª nota)

por DIEGO BARACCHINI

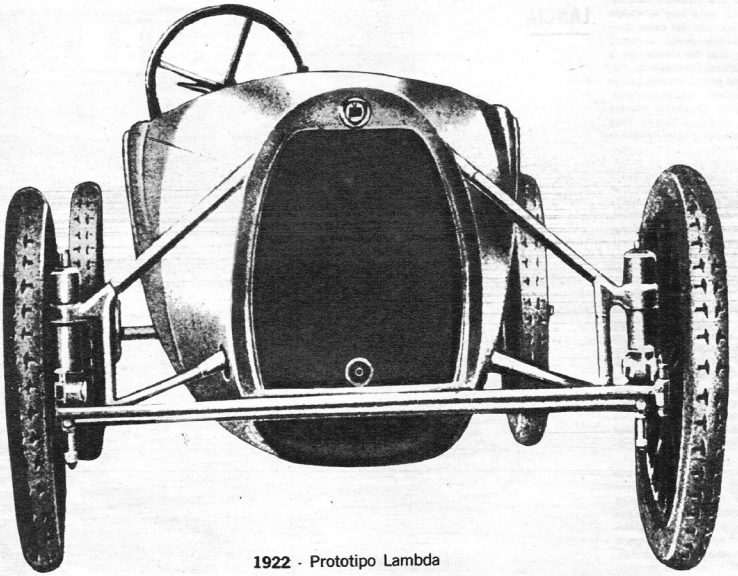


Lambda - Segunda serie

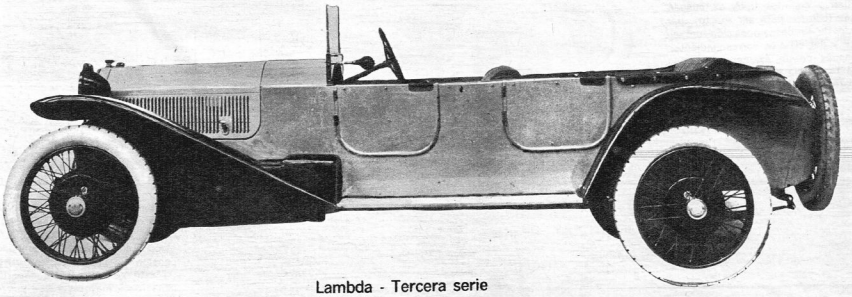
Aún hoy, el **Lambda** es considerado, universalmente, el exponente máximo del estilo de Vincenzo Lancia, la síntesis perfecta del ideal técnico, del genio innovador de un hombre en la plena madurez de sus capacidades conceptivas. Después del **Lambda,** salieron de los establecimientos de la calle Monginevro modelos revolucionarios, de vanguardia con respecto a las creaciones técnico-constructivas de la época. Sin embargo, es justo hablar del **Lambda** como de la obra maestra de Lancia no sólo porque surgió en un período en que el automóvil aún no había adquirido su fisonomía definitiva. sino también porque las ideas desarrolladas en su proyecto y construcción abrirían, más tarde, horizontes insospechados en el campo de la técnica automotriz. Su nacimiento oficial data de octubre de 1922, con su presentación en los salones de París y de Londres. Pero su gestación se remonta más allá, en cierto modo, a un período durante el cual todavía no se pensaban aplicar ciertos adelantos técnicos a un vehículo de serie.

Aun fuera de su mundo de trabajo, Vincenzo Lancia analizaba todos aquellos fenómenos y experiencias que intuía

http://viejasautomundo.blogspot.com.ar



1922 - Prototipo Lambda



Lambda - Tercera serie

podían ser útiles al automóvil. Un día, poco después de terminada la guerra, durante un viaje por mar se mostró vivamente interesado en el análisis de la estructura de la nave y de su comportamiento, en relación a las fuertes presiones soportadas. Desde entonces, la idea de utilizar una técnica análoga en la estructura del vehículo automotor, hasta ese momento construido en base a los viejos conceptos con que se confeccionaban los carruajes tirados por caballos, es decir por un chasis que soportaba por sí solo todas las solicitaciones, comenzó a tomar formas en su ilimitada imaginación. El fruto de estas especulaciones fue el **Lambda**, primer automóvil del mundo con estructura "portante".

Al profundo espíritu observador de Lancia se debe la segunda gran innovación del **Lambda:** la suspensión con ruedas delanteras independientes. El episodio-origen fue recordado unos años más tarde por el mismo Lancia a su amigo, el barón Paolo Mazzonis. Un sábado a la tarde, viajando al volante de un **Kappa** por las rutas del Piamonte hacia la casa de sus padres, el accidentado camino hacía saltar de un modo tal el coche, que en determinado momento se

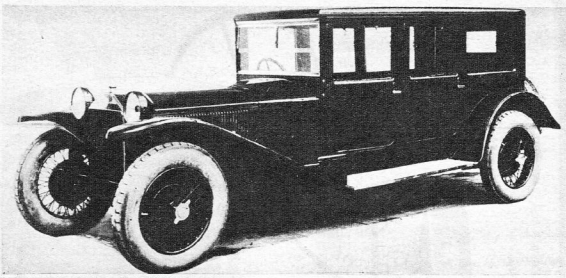
rompió uno de los elásticos delanteros y poco faltó para que el **Kappa** se saliera del sendero. Tal como Lancia se lo confesó a su amigo, al llegar, lo primero que hizo fue contárselo a su madre, quien se impresionó mucho. Desde aquel momento, sólo pensó Lancia en solucionar aquellos inconvenientes logrando de alguna manera un coche más estable y seguro. Este fue el origen de las ruedas independientes del **Lambda.**

Pero todos estos principios se hubiesen perdido en el tiempo de no haber sido por la memoria de aquellos que colaboraron con el genial piamontés en el proyecto del famoso automóvil. Recogiendo con paciencia el material referente a esta época de la casa Lancia, tuvimos la suerte de encontrarnos con un libro de apuntes de Battista Falchette, en el que se anota una síntesis de los principales hechos que precedieron a la aparición del **Lambda.** Estas páginas constituyen una rica fuente de información y están cubiertas de interesantes anécdotas. Falchette había ingresado al departamento técnico de la Lancia (de la que en esa época era director Zeppegne) a principios de 1921, precisamente en el momento en que don Vincenzo estaba elaborando la idea de una nueva y revolucionaria máquina:

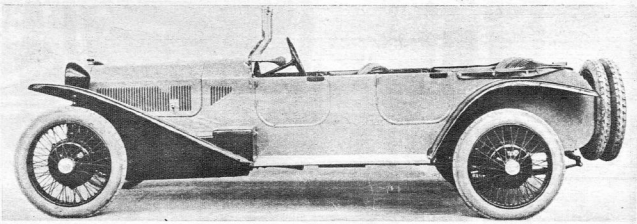
"El 15 de marzo, el señor Lancia tiene una reunión en la que anunciará sus deseos de iniciar los estudios de una máquina capaz de soportar los órganos mecánicos sin recurrir al clásico chasis. Se ha hablado del casco de las naves como un posible modelo. El señor Lancia expondrá también su idea de remplazar el eje rígido anterior por una suspensión que haga independientes a las dos ruedas delanteras."

"La idea me entusiasma —anota Falchette— y he pasado la noche entera diseñando distintos tipos de suspensiones (catorce para ser exacto), partiendo de la descomposición del eje único y del elástico correspondiente."

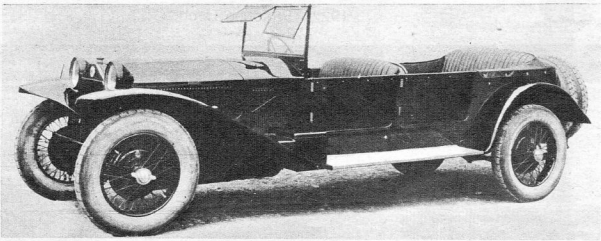
"Después de un examen minucioso, el señor Lancia eligió el sistema que le pareció con mayores garantías de



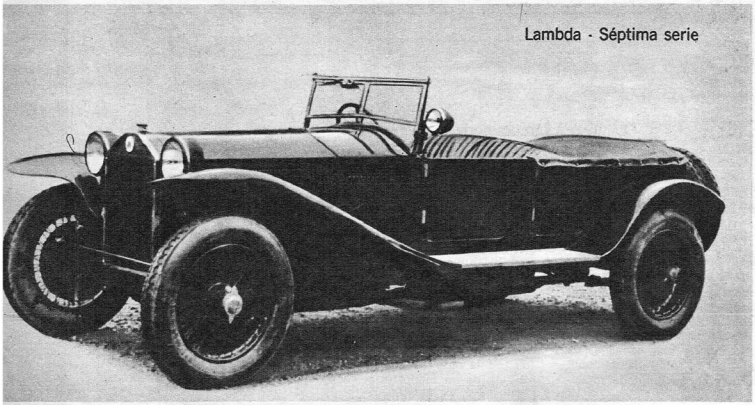
Lambda - Cuarta serie



Lambda - Quinta serie



Lambda - Sexta serie



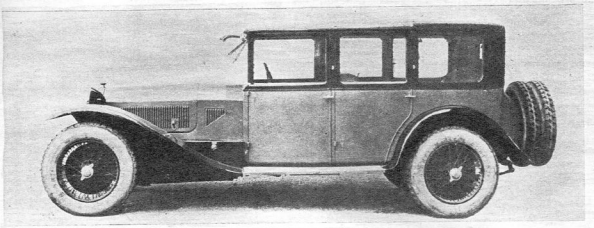
Lambda - Séptima serie

tenida, precisión y seguridad, en caso de la ruptura de un elástico. Luego, el proyecto seleccionado pasó a un estudio más exhaustivo, especialmente en lo que se refería a la fijación de la carrocería portante. A propósito de esto, Lancia intuyó que con una suspensión independiente, una estructura de este género debería soportar solicitaciones mayores y que por lo tanto, sería necesario reforzarla. Así nació la idea de prolongar la parte posterior del automóvil con una cola ahusada, que tenía por función ofrecer una mayor resistencia a la torsión y servir al mismo tiempo de portaequipaje o baúl."

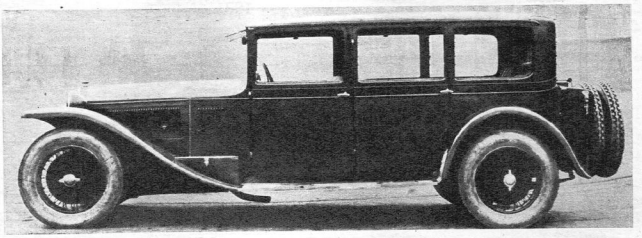
Nace el Lambda

Los nuevos conceptos se precisan; a falta de experiencia, se procede con cálculo y con valiente originalidad en las diversas soluciones que durante semanas enteras ocupan a todos los diseñadores y técnicos de la fábrica. Cada mañana, Lancia recibe un informe, examina, discute, sugiere, bo-

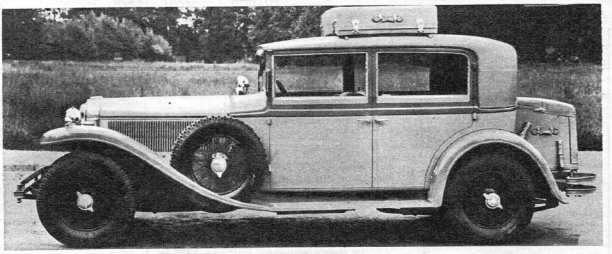
http://viejasautomundo.blogspot.com.ar



Lambda - Séptima serie larga



Lambda - Octava y novena serie



1929 - Dilambda

ceta sobre un block de papel del que jamás se separa (de noche lo tiene junto al lecho para volcar sobre el papel las ideas que no lo dejan dormir). El Lambda va tomando forma: Rocco y Cantarini realizan el motor (un cuatro cilindros en V de 2.120 centímetros cúbicos, que funciona al elevado régimen de 3.250 revoluciones por minuto, una verdadera locura para aquella época). El jefe del departamento experimental, Seacchi, lo pone a punto.

Mientras tanto, prosigue el proyecto general del modelo, que poco a poco toma forma concreta en todos sus detalles. La carrocería, vista desde adelante, recuerda el casco de una nave con el fondo plano, revelando el origen de su inspiración. También es característica el formato del radiador, que semeja una herradura y se encuentra unido con el genial trapecio de las suspensiones.

"El 1º de setiembre de 1921 el prototipo del Lambda está listo. El mismo Vincenzo Lancia lo prueba junto con el fiel "Vigin" Gismondi, exactamente igual que 14 años antes cuando salió de la pequeña fábrica de la calle Ormea el Lancia I."

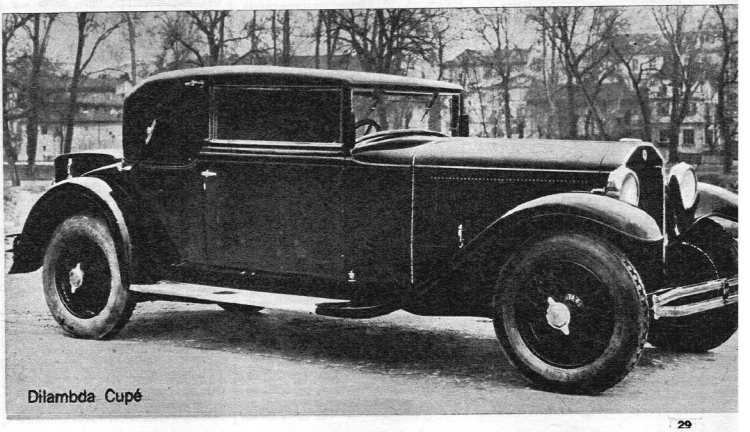
"El señor Lancia ha festejado el lanzamiento —escribió Falchette— con una comida en el restaurante Giaconera, cerca de Condove. Éramos once: Lancia, Fegolin, el ingeniero Gracco, Zeppegno, Zorzoli, Scacchi, los dos hermanos Becca, Pallavicini, Gismondi y yo. Después de la comida se jugó a las bochas: el señor Lancia conmigo; perdió y eso le sentó mal..."

El prototipo del Lambda, en consideración a su liviandad (pesaba apenas 700 kilogramos), no tenía diferencial. Los frenos estaban en las ruedas posteriores.

Durante las primeras pruebas, Lancia y sus colaboradores se dieron cuenta de las que habrían de ser las características principales del Lambda: espléndida suspensión, estabilidad, maniobrabilidad y seguridad. Mientras tanto, continuaban los trabajos de puesta a punto y de las modificaciones, la principal de las cuales fue la aplicación de los frenos, también, en las ruedas delanteras.

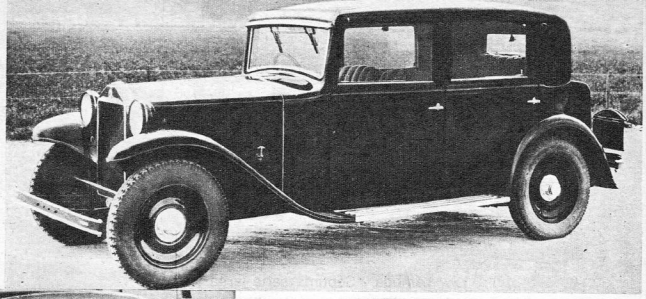
Se planteó, luego, el problema de los amortiguadores, que en esa época estaban basados en la fricción de las partes en movimiento, sistema éste inaplicable en las suspensiones del Lambda, razón por la cual se vieron obligados a estudiar un tipo de amortiguadores hidráulicos.

Como ya se ha dicho, el primer Lambda experimental fue diseñado de forma redondeada. Estaba construido con un esqueleto metálico revestido de chapa, suficientemente robusto y rígido como para soportar las solicitaciones de los órganos mecánicos. Los flancos estaban unidos por medio de travesaños, algunos de los cuales servían de sustento a los asientos. Sobre el piso se había construido una especie de canal, dentro del cual corría el árbol de la trasmisión y el comando del cambio de velocidades, cuya caja estaba ubicada debajo del capot, dada las reducidas dimensiones longitudinales del motor. Este canal nació como consecuencia de la reducción de la altura del piso, y constituye otra de

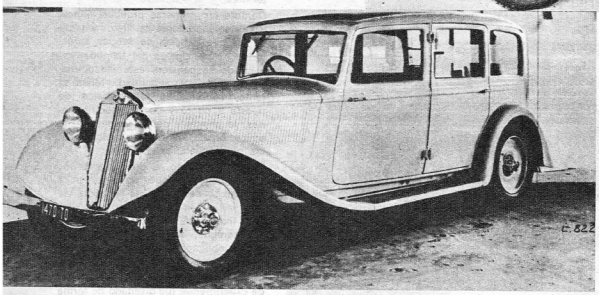


Dilambda Cupé

LANCIA



1931 - Artena



Artena - Tercera serie

las innovaciones adoptadas para el **Lambda.**

En 1922, mientras Lancia continuaba construyendo y vendiendo el **Trikappa,** la oficina técnica y el departamento experimental se encontraban abocados a la puesta a punto definitiva del Lambda, que había cambiado sus líneas asumiendo una forma frontal más cuadrada, con la cual el **incontentable Vincenzo** comenzó a sentirse satisfecho. Finalmente, en noviembre de aquel año, el primer automóvil en su versión definitiva enfrentó el juicio del público en los salones de París y de Londres. La línea baja y estilizada del **Lambda,** tan diferente a las toscas carrocerías de la época, sorprendió en primer lugar y, luego, fascinó a los automovilistas, mientras que los técnicos, aun admirando la belleza de diseño y de las soluciones técnicas, no disimulaban sus dudas en cuanto a la resistencia de una **suspensión tan revolucionaria y de una carrocería sin chasis.**

A pesar de ello, con intuitivo buen sentido, la clientela no tardó en adaptarse al **Lambda,** que a partir de 1923, ininterrumpidamente hasta 1930, alcanzó en todos los mercados del mundo un éxito sin precedentes. En aquellos ocho años se construyeron nueve series de **Lambda,** con sucesivas modificaciones que perfeccionaron la parte mecánica sin perjudicar la estética. En la tercera serie el motor aumentó su cilindrada de los 2.170 centímetros cúbicos originales a 2.370, que más tarde, en la quinta serie, pasaron a ser 2.570 cc. Al mismo tiempo, la potencia aumentó de 49 a 59 HP y, finalmente, a 69 HP. El **Lambda** serie 1 alcanzaba ya los 115 kilómetros por hora y el serie 9, 125 kilómetros por hora.

En total se construyeron unos 13.000 ejemplares. Algunos de ellos circulan aún y son muy buscados por los coleccionistas de automóviles antiguos. En el Museo del Automóvil, los **Lambda** constituyen objetos preciosos, ya que los mismos marcaron una etapa fundamental en la historia automovilística.

Coche de turismo con características deportivas, poco faltó para que el **Lambda** venciera en las Mil Millas de 1928 (a pesar de la notable aversión de Lancia por este tipo de competiciones después que abandonó su gloriosa carrera de volante), guiado por Luigi Gismondi, que a sólo 300 kilómetros de la meta de Brescia era segundo absoluto —en un automóvil de serie de cuatro plazas—, detrás de Campari, al volante de un potente Alfa Romeo sobrealimentado y que aún debía detenerse para cumplir el último reabastecimiento. Un incidente banal detuvo poco después al bravo Gismondi.

Esta fue la epopeya del **Lancia Lambda,** una máquina que ha sido la realización más significativa del genio de Vincenzo Lancia, primer automóvil del mundo con estructura portante, con suspensión de ruedas independientes y con el veloz motor en V modificado.

Del "Artena" al "Astura"

En 1929, en el Salón parisiense la novedad Lancia se llamó **Dilambda.** El **Lambda,** a pesar de los sucesivos rejuvenecimientos y de sus detalles aún modernos, tenía ya casi diez años (si se considera el período de su gestación).

Vincenzo Lancia no era hombre de dormirse en los laureles. Entre otros proyectos, tenía en mente desde hacía mucho tiempo ofrecer al público un "ocho cilindros", después de la breve pero brillante experiencia de 1922 con el **Trikappa.**

La idea fue retomada en el curso de 1926, mientras los talleres en pleno trabajaban en la producción del **Lambda.** La oficina técnica embarcada en el estudio del "ocho cilindros", coincidía con el parecer de Lancia, que pensaba que la estructura autoportante adoptada para un modelo liviano como el **Lambda** era inaplicable en el caso de una máquina mucho más grande y pesada como sería el **Dilambda.**

Por esta razón se volvió a la solución del chasis separado. Naturalmente, se mantuvieron las suspensiones a ruedas independientes (que, dicho sea de paso, no tenían aún imitadores, probablemente, porque los proyectistas de las fábricas no estaban aún convencidos de su superioridad con respecto al tren delantero rígido), la que requería de la parte anterior del chasis una gran rigidez torsional para reducir al mínimo las oscilaciones y las deformaciones del tren delantero. Se estudió un chasis con largueros huecos, con uniones soldadas eléctricamente Esta solución fue patentada el 6 de junio de 1927.

Más tarde, en lugar de travesaños tubulares para unir ambos largueros, se adoptó, en la parte central del chasis, una "caja" de chapa en forma de X, perforada, para permitir el paso del árbol de la trasmisión. Para aumentar aún más la rigidez del complejo se concibió la originalísima idea de utilizar el tanque de combustible, ubicado en la parte posterior, como un travesaño tubular de gran sección (patente del 17 de enero de 1928).

En lo que respecta al motor, se utilizó un "ocho cilindros", siguiendo el logradísimo esquema en V adoptado para el **Lambda,** con la diferencia de que en el block del "cuatro cilindros" de este último, el ángulo entre los dos planos de cilindros era de 20 grados, mientras que en el nuevo fue llevado a 24 grados. La distribución era con árbol de levas a la cabeza y válvulas verticales paralelas comandadas por botadores y balancines.

Este motor, de bellísima arquitectura, exteriormente nítido y "pulido" como querían los proyectistas de la época, tenía un diámetro de 79,37 milímetros y una carrera de 100 milímetros. De este modo la cilindrada exacta resultaba de 3.960 centímetros cúbicos, con una relación de compresión de 5,35:1. La potencia desarrollada era de 100 HP a 4.000 revoluciones por minuto.

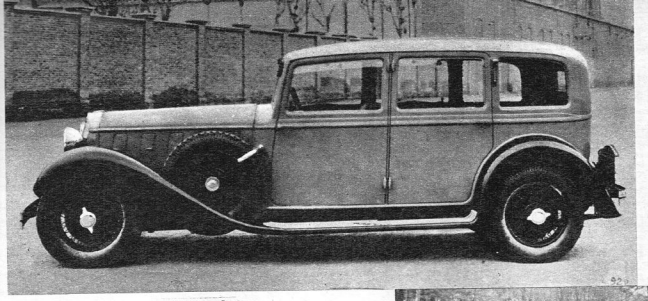
Entre otras particularidades del **Dilambda** merecen ser recordadas la aplicación de cojinetes "Silentbloc" en las articulaciones, el dispositivo a bomba para renovar automáticamente el lubricante del cárter del motor, el termostato para regular la temperatura del agua del circuito de refrigeración y, finalmente, la lubricación centralizada del chasis por medio de una bomba Bijur comandada por un pequeño pedal ubicado debajo del tablero.

La carrocería de serie se presentaba en dos versiones: **berlina** y **torpedo,** pero el imponente **Dilambda** sirvió también de base para carrocerías "fuoriserie" de gran categoría.

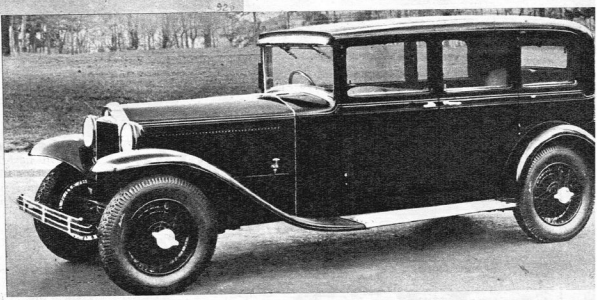
He aquí cómo describía al nuevo Lancia "ocho cilindros" la revista "Motor Italia", en su número dedicado al Salón de París de 1929:

"El **Dilambda** puede andar, en directa, a paso de hombre; acelera con extraordinaria rapidez hasta alcanzar una velocidad superior a los 120 kilómetros por hora, siempre en directa. El

http://viejasautomundo.blogspot.com.ar



1931 - Astura



Astura - Tercera serie

nuevo Lancia no tiene dimensiones excesivas y es relativamente liviano; conserva una buena maniobrabilidad y no fatiga en absoluto al conductor. Se presenta, estéticamente, de manera impecable: es un automóvil aristocrático e imponente, pero se equivocan los que lo confunden con otros automóviles de lujo, especialmente extranjeros, que tienen una magnífica presencia... parados o en las calles de la ciudad, pero que luego demuestran ser en las carreteras mediocres e incapaces de mantener velocidades medias razonables. El **Dilambda** es por sobre todo una **máquina** y una máquina construida para los caminos tales como son, buenos o malos, rectos o con curvas pronunciadas. Está hecho para viajar con gran seguridad, con inigualable confort y con toda la velocidad que se pueda desear..."

Del **Dilambda** fueron construidas entre fines de 1929 y 1932, 1.685 unidades, de las cuales alrededor de 1.000 correspondían a una versión de distancia entre ejes menor (3,29 metros en vez de 3,475), que era más veloz y alcanzaba los 130 kilómetros por hora. El número de **Dilambda** construido parece modesto si no se tienen en cuenta ciertos factores, sobre todo la categoría y el precio del automóvil que limitaban, evidentemente, su difusión y, además, el difícil período económico por el que estaban atravesando tanto Europa como América.

Por otra parte, la Lancia había continuado produciendo el **Lambda** durante todo el año 1930, al que siguieron, poco después, el **Artena** y el **Astura**, presentados en los salones de 1931. El primero, un "cuatro cilindros" de menos de dos litros; el segundo, un "ocho cilindros" liviano de 2.600 centímetros cúbicos.

Los dos nuevos automóviles, lógica evolución de principios técnicos modernísimos, recordaban el diseño general del **Dilambda**, distinguiéndose, sobre todo, por los motores y por algunos detalles del tren delantero. Eran máquinas seguras, confortables, veloces, de conducción suave y precisa y, preferentemente, robustas.

Como los modelos anteriores —comenzando por el **Lambda**— el **Artena** y el **Astura** diferían por completo de los automóviles de otras marcas: motor, cambios, trasmisión, frenos, chasis y suspensión. Una vez más, Vincenzo Lancia había querido crear autos más estables, seguros y veloces que los otros fabricantes y, por sobre todo, originales en su concepción y diseño. Esta fidelidad a los altos ideales técnicos constituye el trasfondo constante de la producción Lancia a lo largo de sus decenios de vida.

El **Artena** y el **Astura** diferían entre sí, fundamentalmente, por su motor. El espacio carrozable era idéntico e iguales también las carrocerías (este último en la primera serie de ambos modelos). Pero siendo el motor de ocho cilindros, evidentemente, más largo que el de cuatro, el **Astura** tenía una distancia entre ejes superior: 3.177 metros respecto a los 2,99 del modelo más pequeño. La trocha, en cambio, era idéntica en ambos (1,40 metros).

Los motores de uno y otro tipo tenían siempre los cilindros dispuestos en una V estrecha según la conocida patente Lancia, con su eje desplazado con respecto al árbol de levas, a fin de reducir al mínimo el ángulo y, por lo tanto, las dimensiones trasversales del block.

El "cuatro cilindros" **Artena** tenía un diámetro de 82,55 milímetros y una carrera de 90, totalizando una cilindrada de 1.924 centímetros cúbicos y una potencia efectiva de 52 HP a 4.000 revoluciones por minuto.

En el "ocho cilindros" **Astura** los valores respectivos eran: diámetro, 69,85 mm; carrera, 85 mm; cilindrada, 2.604 cc; potencia, 68 HP a 4.000 rpm.

El montaje del motor sobre el chasis se realizaba, según una nueva patente Lancia, por medio de elásticos montados a ambos lados del motor y fijados al chasis en sus extremidades; por lo tanto, todo el grupo podía oscilar libremente sin trasmitir vibraciones al chasis y, por lo tanto, a la carrocería. Aun a bajos regímenes y en el "cuatro cilindros", evidentemente más "crudo" que el otro, el montaje elástico descrito demostró ser eficacísimo para observar las variaciones de la cupla de reacción, eliminando en forma absoluta todos los efectos de resonancia.

Ambos motores presentaban la particularidad de tener un filtro especial insertado en el circuito de lubricación: un aparato con elementos filtrantes que se limpiaban automáticamente cada vez que se accionaba el botón del arranque eléctrico. Como en el **Dilambda**, la lubricación del chasis estaba centralizada y se accionaba mediante una pequeña palanca. Las carrocerías previstas por la casa para el **Artena** y para el **Astura** eran berlinas de cuatro ventanillas y cuatro plazas y de seis ventanillas y seis plazas. El **Artena** de cuatro plazas pesaba 1.150 kilogramos; el **Astura** con carrocería idéntica, 1.250 kilogramos. El "cuatro cilindros" podía alcanzar una velocidad máxima de cerca de 110 kilómetros por hora, con un consumo de 13 litros por cada 100 kilómetros. El "ocho cilindros" superaba los 120 kilómetros por hora y consumía 16 litros cada 100 kilómetros.

El **Astura** fue desde su aparición hasta 1937 uno de los temas preferidos de los carroceros, y gracias a sus magníficas dotes de tenida y maniobrabilidad fue también empleado en competiciones deportivas.

Entre otros triunfos, conquistó los dos primeros puestos de la clasificación absoluta de la Vuelta de Italia de 1934 (los pilotos fueron, respectivamente, Nardilli-Pintacuda y Farina-Oneto).

Fue construido en cuatro series, pasando en 1934 a una cilindrada de 2.972 centímetros cúbicos (74,61 x 85 milímetros) y 82 HP de potencia. En la última serie, con distancia entre ejes de 3,475 metros, se adoptaron los frenos hidráulicos.

El **Artena** se hizo famoso por sus cualidades de resistencia y robustez. Fue la primera máquina del mundo que superó los 100.000 kilómetros sin necesidad de reparación. Durante la guerra (también de este chasis se produjeron cuatro series), se prestó magníficamente a la trasformación para alimentación a gas y fue un vehículo militar muy apreciado por la fidelidad de sus servicios y la universalidad de su empleo.

Con estos dos modelos termina el período de las letras del alfabeto griego como designación de los sucesivos tipos y comienza la serie de nombres referentes a la antigua civilización itálica, que se continuaría más tarde con el **Ardea**. (**Artena** era una ciudad del Volsoi —antiguo pueblo del Lacio—, y **Astura**, el nombre de un histórico castillo tomado por Neptuno.)

Jorge Cupeiro también avanzó "de costado", pero se notó en él el control que faltó en otros autos.

Bonifacio andaba en la tierra como Pedro por su casa. Ganaba allí lo que perdía luego en el pavimento. Vimos de él excelentes maniobras.

UN TRAGO PARA EL CAMPEÓN

JIM CLARK

Con su victoria del domingo último en Nuerburgring, el escocés Jim Clark se clasificó campeón mundial de conductores. Su Lotus-Climax punteó durante todo el desarrollo de la prueba, restándole interés; estableció también una nueva marca para el difícil circuito alemán: recorrió los 22 kilómetros de una vuelta en 8m 24s 1/10, a una velocidad promedio de 162,800 km/h.

Clark no perdió ninguna de las carreras con puntaje para el campeonato mundial en que intervino este año.

Luego del Gran Premio de Alemania, la ubicación de los pilotos en el campeonato mundial es como sigue: **Jim Clark**, 54 puntos; **Graham Hill**, 32; **Jackie Stewart**, 25; **John Surtess**, 17; **Dan Gurney**, 9; **Bruce Mc Laren**, 8; **Lorenzo Bandini**, 7; **Mike Spence**, 6; **Jack Brabham**, 5; **Denis Hulme**, 5; **Jochen Rindt**, 3; **Joseph Siffert**, 2 y **Richie Ginther**, 2.

CUPEIRO PASÓ...

(viene de la pág. 25)

quieren traducir HP en km/h sólo pueden hacerlo mediando un factor: **adherencia.** Y ésta no estaba. Baste tener presente que el coeficiente de adherencia normal, para tierra, se establece en el orden de **0,4** (siendo 1 el ideal-perfecto), y, en el barro, disminuye a **0,1.**

Seremos más explícitos. Sabido es que no se puede alcanzar cualquier aceleración en un auto por más potencia que se disponga en el motor. La aceleración no depende solamente de la **masa** del vehículo, ni de la **fuerza** que pueda entregar el motor, sino de su **peso adherente** (P_a), y éste es **igual al producto de la carga sobre las ruedas motrices por el coeficiente de adherencia** (C_a). Supongamos un auto de 1.300 kilos y que el peso que actúa sobre las ruedas motrices sea de 700 kg. Su **peso adherente** será, entonces, para **piso de tierra,**

$$P_a = 700 \text{ kg} \times 0{,}4$$
$$\text{Peso adherente} = 280 \text{ kg},$$

pero, convirtamos **esa tierra en barro,** como en Chacabuco:

$$P_a = 700 \text{ kg} \times 0{,}1$$
$$\text{Peso adherente} = 70 \text{ kg},$$

¿linda diferencia, no?

Pero cuando recordamos que si el motor crea en la periferia del neumático una **fuerza mayor a la fuerza tangencial máxima** el AUTO PATINA y que ésta **es igual al peso adherente,** vemos que Cupeiro no estuvo nada errado cuando **colocó dos bolsas de cemento, en carga, sobre las ruedas motrices.**

La carrera en sí nos mostró...

...a Bordeu, resignando la punta muy pronto, con el agregado de un cambio de neumático que lo relegó notablemente, con una reacción por conquistar el segundo puesto, que habla claramente que no por nada largó con el Nº 1 y sobre la satisfacción parcial... **el problema, el público y la alcantarilla.**

Algún día aprenderemos a tener rutas de escape.

...A Manzano en duelo con Rubén Roux, el que no superó en emotividad al que éste mantuvo con Bordeu, quedando sólo como escolta del puntero. Hizo lo que debe hacer todo escolta: **conservar la distancia.** Por cierto que en este caso, **involuntariamente.**

...a Gimeno, que "sonaba" mal. La enfermedad motora anunciaba sus síntomas en las variaciones en falso del tubo de descarga. Duró poco.

...a Luis Villa recibiendo el premio a la prudencia motora y a la constancia. Regularidad y cuidado significaron los 15 m, 18 seg, que lo separaron del puntero.

...a "Sandokán" viajando bien, muy bien. Sin estridencias. Sin alardes. Sin pretender comerse los niños crudos pese a los 21 años, que son, a veces **handicap.** Cuando más difícil sea el trazado, cuando más manejo exija, más nos gusta.

...a Juan Carlos Perkins, el que fuera rebautizado **"arañita sentada",** por la forma en que **movía las "manitos" en la zona barrosa.** Podemos asegurar, sin temor a equivocarnos, que, juntamente con Cupeiro, era el hombre que mejor doblaba, y el auto que mejor salía del barrial. Hay aquí mucha **pasta** y quizá falte **levadura.** Del resto: **una vuelta menos.** Hasta Salto.

Derrape

CAMPEONATO TC

		Puntos
1º	J. Cupeiro	72
2º	D. Emiliozzi	66
3º	R. de Álzaga	29
4º	O. A. Cordonnier	28
5º	C. A. Paireti	24
6º	C. W. Löeffel	21
	H. A. Gimeno	21
	R. Chabert	21
7º	E. Casá	15,5
8º	M. Ciani	15
9º	J. Manzano	12
	N. Estéfano	12
10º	J. M. Bordeu	10
	L. R. Di Palma	10
	A. Viale del Carril	10
11º	R. Gougy	7
12º	A. J. Ríos	6,5
	A. Bertolotto	6,5
13º	R. Domínguez	4
	C. Marincovich	4
14º	J. C. Perkins	3
	M. Tarducci	3
	T. Bordeu	3
	J. Maimone	3
	R. Cottet	3
15º	C. Galbato	2,5
16º	V. Sergio	2
	R. Jaras	2
17º	N. S. Aloé	1
	A. O. Tempone	1
	F. A. Peduzzi	1
	J. R. Faustino	1
	P. Facchini	1
	L. J. Villa	1
18º	G. Perkins	0,50

http://viejasautomundo.blogspot.com.ar

LA "AAAS" EN EL AUTÓDROMO

PARA el 22 de agosto ha sido programada una reunión automovilística en el Autódromo Municipal, en la que se desarrollarán varias competencias de minijunior (Fórmula 4), coches sport, y tres carreras de la categoría Turismo Mejorado hasta 700 cc, 1100 cc y 1600 cc, que contarán con cerca de 400.000 pesos en premios y puntos para el campeonato argentino de la especialidad.

JOAKIM BONNIER

JOAKIM BONNIER SIEMPRE PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN DE PILOTOS

El sueco Joakim Bonnier fue reelecto presidente de la Asociación de Pilotos de Gran Premio, en el curso de la última asamblea de dicha asociación. El vicepresidente es Graham Hill. Jochen Rindt, vencedor de las últimas "24 Horas de Le Mans", y Richard Attwood fueron elegidos nuevos miembros.

automundo INFORMA

General Motors y Ford a la ofensiva

ESTE año las empresas estadounidenses invertirán 50.200 millones de dólares en nuevos establecimientos (el 12 % más que en 1964). A la cabeza entre las sociedades que planean esta excepcional expansión se encuentran la GM, la Ford y las fábricas de neumáticos.

Frederic G. Donner, presidente de la General Motors Corporation, anunció que dicha sociedad invertirá en 1966 alrededor de 1.300 millones de dólares (200 millones más que este año), y afirmó que las ventas en los Estados Unidos llegarán a los diez millones y medio de unidades, de las cuales nueve millones serán automóviles. Se ha previsto también una expansión de la Opel, cuyos establecimientos de Amberes (Bélgica) y Kaiserlautern (Alemania) aumentarán su producción en un 35 % para enero de 1967. La GM y la Ford planean una ofensiva conjunta para reducir al máximo la competencia de los constructores europeos en los países sudafricanos. Según se ha declarado, Port Elizabeth se convertirá en el Detroit sudafricano.

PREMIO PARA UN NEUMÁTICO

LA NASCAR, institución estadounidense que controla las carreras de "stock-cars", concedió su premio "Excellence 65" a la Goodyear, por las excepcionales condiciones de su neumático de seguridad "Life Guard" con doble cámara de aire.

INAUGURACIÓN

EL 19 de agosto próximo se inaugurará en la calle Salvador 5709, de la Capital, la nueva sede de la Asociación Argentina de Automóviles Sport. En esta ocasión se presentará al periodismo y a las entidades invitadas en general, lo que desde hace años los "muchachos de la calle Puán" anhelaban y que, gracias a la gestión de la nueva comisión directiva, presidida por Jack Greene, pudo concretarse. También ese día se anunciarán las reuniones semanales de socios para el "asesoramiento sobre la práctica del automovilismo deportivo", en las que se desarrollarán clases teóricas todos los viernes, y los sábados —en el Autódromo Municipal— prácticas de manejo, contando para ello con un novísimo minijunior.

"APAT" Y SUS CLÁSICOS 500 KILÓMETROS

DE la misma forma que el año pasado, la Asociación de Pilotos de Automovilismo de Turismo organiza, a beneficio de A.C.I.R., los **500 kilómetros de la ciudad de Buenos Aires**, que se realizarán en el Autódromo Municipal el 29 de agosto, en el circuito número 2.

Se habla de 1.600.000 pesos en premios, además de muchos trofeos, y, **como el año pasado, de un automóvil de industria nacional para ser rifado** entre el público presente.

Como primicia de AUTOMUNDO podemos adelantar que el programa es el siguiente: **Minijunior, como espectáculo de apertura; una carrera para coches de fabricación nacional hasta 1.100 cc; otra para coches nacionales** con cilindrada limitada hasta 1.600 cc (las dos últimas de 100 kilómetros de recorrido); una carrera de 150 kilómetros para coches de Turismo Mejorado, de fabricación internacional, hasta 1.800 cc, y una final reservada a los mejores clasificados de las series de los coches nacionales, que deberán recorrer el circuito número 2 hasta cubrir 150 kilómetros.

Jim Clark en Suiza con el Lotus "Indy"

En la carrera de St. Ursanne-Les Rangiers, que se disputará el 22 de agosto en Suiza, y que tiene puntaje para el Campeonato Europeo de Automóviles de Turismo, Jim Clark efectuará, a título de demostración, una exhibición con un Lotus-Ford 38, similar al que utilizó en las últimas "500 Millas de Indianápolis".

24 CILINDROS

El alemán Mantzel, especialista en motores de dos tiempos tiene actualmente en estudio un motor de dos tiempos para competencias de Fórmula 1 de 1966. Se trata de un motor de 24 cilindros, subdivididos en cuatro grupos de seis cada uno. Se anuncia una potencia de 440 HP, con un peso de alrededor de 175 kg y unas dimensiones comparables con las de un motor de la actual Fórmula 1 de 1.500 cc. Una importante firma constructora se encuentra interesada en este proyecto.

16 CILINDROS

TAMBIEN la BRM se está preparando para la nueva Fórmula 1 de 1966, pero esta vez el motor contará con 16 cilindros. El nuevo motor BRM está casi terminado, y a pesar de que un robo al taller de Bourne retardó el programa, se espera poder probarlo en el banco para fines del verano europeo.

LA MARATÓN "EN PRISIÓN"

DEL 24 al 28 de agosto se correrá la famosísima "Maratón de las rutas", extraordinaria prueba de larga duración (5.000 km sin parar) que en una época se corría entre Lieja y Roma, ida y vuelta, y luego entre Lieja y Sofía ida y vuelta. El aumento de la densidad del tránsito en las rutas europeas durante el verano, ha hecho imposible continuar disputando esta grandiosa carrera en rutas abiertas, razón por la cual sus organizadores belgas decidieron reemplazarla por una prueba de regularidad de ochenta y dos horas consecutivas en Nuerburgring. A pesar de haber sido "encarcelada", esta Maratón está llamada a ser una de las pruebas más significativas de la temporada.

FIAT EN LOS 500 KILÓMETROS

Pedro Sancha, posible piloto de Fiat-Automóviles Alvear.

El equipo Fiat-Automóviles Alvear participará en los **500 kilómetros de la ciudad de Buenos Aires** con dos coches oficiales, que serán entregados a los binomios **Segundo Sombra-Salerno** y **Arana-Sancha**, estando aún por decidirse la formación de este último equipo.

En lo que se refiere al Gran Premio Argentino de Turismo Mejorado, la Fiat presentará el siguiente plantel: Segundo Sombra, Rodríguez Canedo, Arana, quedando en suspenso los nombres de otros dos corredores, uno de los cuales debería ser Heriberto Bonhen si vuelve de México, su actual residencia.

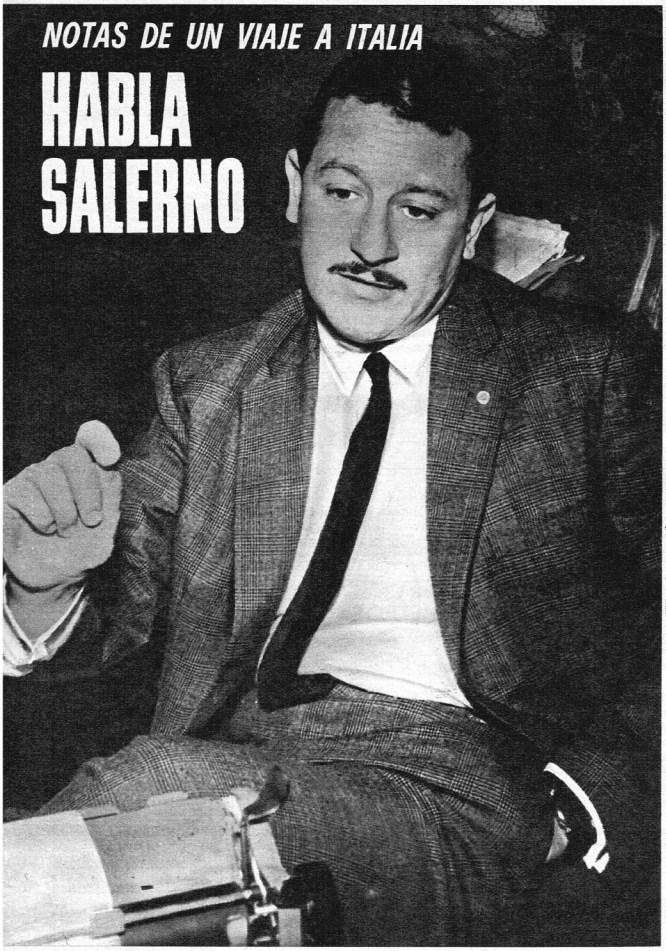
EQUIPOS PEUGEOT e IKA

Cacho Fangio, integrante del equipo IKA.

NO obstante haber tenido magnífica performance como corredor, y mejor aún como preparador, parecería ser que Alberto Gómez no integrará el equipo oficial Peugeot en el próximo Gran Premio de Turismo Mejorado. En realidad, el director deportivo de esa marca, Raúl Fernández Aguirre, habría ya formado su equipo de "404" con Osvaldo Cuchet, Ernesto Santamarina y Miguel Otamendi, quedando un cuarto piloto a designarse. Por otra parte, en IKA, Steven cuenta ya con Perkins, Guimarey y Cacho Fangio, faltando aún designar al 4º corredor.

NOTAS DE UN VIAJE A ITALIA

HABLA SALERNO



NÉSTOR SALERNO, CAMPEÓN ARGENTINO DE SPORT FUERZA LIBRE, VOLVIÓ DE EUROPA. NOSOTROS LO HABÍAMOS VISTO PARTIR; JOVEN, RESUELTO, ALEGRE, PARTIÓ ENTUSIASMADO CON LA IDEA DE INTERVENIR EN PRUEBAS DE FÓRMULA 3 EN EL VIEJO CONTINENTE. PERO NO SOÑABA, O, POR LO MENOS, EL SUYO ERA UN SUEÑO MESURADO: **NO ME HAGO GRANDES ILUSIONES,** NOS DIJO, **VOY A VER QUÉ PASA Y VUELVO.**

AHORA, DE REGRESO, QUISIMOS SER LOS PRIMEROS EN RECOGER SUS IMPRESIONES PARA LOS LECTORES DE **AUTOMUNDO.** LO INVITAMOS PARA QUE NOS RELATARA SIMPLEMENTE, **QUÉ PASÓ.** Y LO DEJAMOS HABLAR...

Mi presentación en Europa fue el 27 de mayo en el autódromo de Monza: "XIV Gran Premio E. B. F. Vigorelli". Corrí con un Wainer viejo, pero para empezar no me podía quejar. En la clasificación hice el tiempo Nº 26; en todas las carreras que intervine debí clasificarme entre 80 u 85 inscriptos, porque sólo largaban 30 ó 35. En la final, el principal obstáculo fue, sin duda, la lluvia; llovía tanto que los ingleses no querían largar. El público comenzó a silbarlos en señal de desaprobación y entonces ellos se dirigieron a las gradas diciéndoles: "¿Por qué no vienen a correr ustedes?" Así se largó la prueba; era la primera vez que yo corría en el agua y la verdad no me gustaba nada. Además no tenía equipo apropiado, ni para mí ni para el coche (el que ganó corría con neumáticos especiales). Me prestaron todo, hasta una visera para que el agua no me llegara a los ojos.

Otra cosa que me preocupaba bastante eran los mil dólares que debí depositar (¡los veía en todas las curvas!) y la garantía que firmé (2 millones de liras) para poder sentarme en el viejo Wainer. Si lo rompía se cobraban de allí.

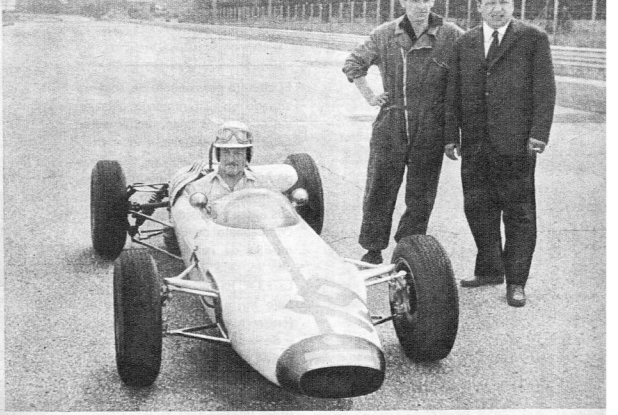
En total hice seis trompos; pero hubo otros que hicieron muchos más. En la primera curva, la mayoría entró en trompo y ya no se sabía si iban o venían.

Jonathan Williams ganó la carrera con un Brabham (promedio 142,395 km/h) y yo entré décimo.

Segunda carrera

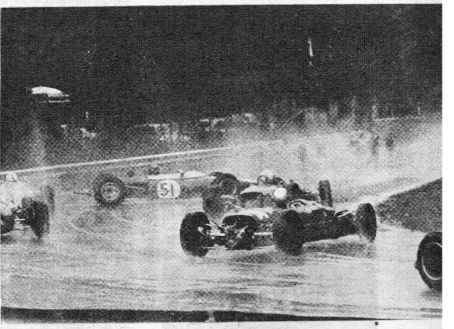
Fue el domingo 30 de mayo, también en Monza: "Coppa Autodromo di Monza". Corrí entonces con un De Sanctis Ford y volví a clasificarme décimo. En la final llovió otra vez. Este coche tenía mejor chasis y corrí sin hacer ningún

http://viejasautomundo.blogspot.com.ar



Con el Wainer, en Monza.

En la redacción de AUTOMUNDO, Salerno (izquierda) relata su reciente viaje a Europa. Juan Manuel Bordeu, a la derecha del grabado, también escucha atentamente.



Bajo una lluvia torrencial fue tomada esta fotografía: es la primera curva del Gran Premio Vigorelli. "Aquel que aparece cruzado, dice Salerno, es el que me había indicado cómo debía tomar las curvas con la pista mojada. Hice seis trompos".

trompo, pero me faltó motor; tenía un motor con cigüeñal y bielas normales y no podía andar a más de 8.500 vueltas; los punteros tenían, por lo menos, 10.500 vueltas.

Ganó otra vez Jonathan Williams con Brabham Ford (promedio: 154,962 km/h).

Tercera carrera

El 20 de junio corrí en Caserta (a unos 30 km de Nápoles), en un circuito tipo parque: "Coppa d'Oro Pasquale Amato". Lo hice con un BWA Ford. Antes de la carrera me dejaron retirar los dólares que había depositado: ya sabían que no rompía los coches. Durante la clasificación hice el mejor tiempo, pero en la serie rompí un caño de aceite en seguida de largar, como consecuencia seguramente del piso, que era muy desparejo.

Ganó Piers Courage, también inglés, con un Brabham Ford (promedio: 157,657 km/h).

Cuarta carrera

En el circuito de Monza, el día 27 de junio: "79 Gran Premio della Lotería". Corrí entonces con un BWA Ford, coche netamente italiano en el diseño, fabricado por Angelo Benzoni. Había 2.500.000 liras de premio al ganador y se jugaban 150 millones con la lotería de Italia.

En la escudería que yo corría, éramos dos y como me clasifiqué solamente yo para la final, le pusieron todo lo mejor del otro coche al mío: le cambiaron la cuarta que se le había roto y le modificaron el reglaje de la suspensión delantera porque el coche se iba de adelante. Todo muy bien, y el coche mejoró notablemente, pero, naturalmente, encontré la conducción totalmente distinta y al tomar una curva me fui afuera y quedé último. Después, escalando poco a poco, conseguí acomodarme décimosegundo, pero faltando cuatro vueltas se rompió el árbol de levas por fallas en el material (¡es como romper un asiento, algo que no sucede nunca!); al final quedé décimosexto en la clasificación general. El cambio que me hicieron en la suspensión resultó peligroso porque no tuve tiempo de familiarizarme con la máquina.

Ganó Piko Troberg, con Brabham Ford (¡siempre ganan los Brabham!), con un promedio de 183,711 km/h.

Experiencia, proyectos, consejos

Como experiencia personal —continúa diciendo Salerno— el viaje fue valioso. Hoy puedo decir que **nunca había intervenido en una carrera de automóviles hasta que corrí en Europa.**

En la primera carrera me llenó los ojos Jonathan Williams. Dije para mí: este tipo anda muy bien; pero en la segunda me llenó los ojos otro, y después otro distinto, y al fin me convencí de que en Europa, en Fórmula 3, hay 200 tipos que andan muy bien. Pero hay que señalar también que ese mismo grupo de excelentes corredores de F3, llevado a F2 se reduciría a un 30 %, y llevado a F1 quedaría nada más que un 5 %.

¿Y a qué atribuye usted eso?

Bueno, de una categoría a otra existe el tamiz de los HP, de la velocidad con que se llega a la curva. Con un F3 usted llega a la curva a 200 km/h, con un F1 llega mucho más rápido y es allí donde se ven las cualidades de un buen piloto que, en la misma distancia, con 60 km más de velocidad tiene que hacer lo mismo. Jim Clark, por ejemplo, en carreras de F1 es un número puesto, pero en carreras de F2 puede perder, porque hay otros que a menor velocidad saben hacer lo mismo que él.

¿Conforme con su viaje?

Pienso que si hubiera ido el año pasado me habría ido mejor, porque el año pasado los italianos todavía le daban batalla a los ingleses. Actualmente a los Brabham no les gana nadie.

¿Es verdad que estuvo por intervenir en las 24 horas de Le Mans?

Me ofrecieron un Alfa Romeo oficial para correr en las 24 horas con Geky Russo. No acepté porque prefería correr en Caserta en F3, que para eso había ido a Europa.

¿Y en Fórmula 1?

Sinceramente, con el entrenamiento de aquí en Mecánica Nacional, Turismo Mejorado o Turismo Carretera no se puede hacer nada en Europa en F1. Únicamente alguien que tenga condiciones y que previamente haga una buena campaña en F3 y F2, podría llegar.

¿Proyectos?

Si puedo me gustaría volver el año próximo, pero más temprano, para agarrar la temporada no tan avanzada.

¿Consejos?

El que desee ir a correr en F3 a Europa, que vaya a Inglaterra, porque allí están los mejores coches. ¡Ah! y que antes de partir se fije si tiene bastante dinero...

El circuito permanente de Zolder, situado en el pintoresco paisaje del norte de Bélgica, recibió este año, por tercera vez, a los participantes del Challenge Europeo de Automóviles de Turismo, prueba instituida hace poco más de dos años, y considerada el virtual Campeonato de Europa de Automóviles de Turismo, que de hecho lo será a partir de 1966. La F.I.A. ha reconocido y tomado bajo su dirección esta competencia, a raíz del éxito obtenido y de la seriedad de sus dos primeras ediciones, que se desarrollaron, bajo la iniciativa de una decena de organizadores de carreras de velocidad, en diez países de Europa Occidental. Es decir que esta serie de pruebas consagra al piloto y a la marca campeona de Europa a lo largo de diez competencias de importancia cada vez mayor.

Las carreras de automóviles de turismo a menudo dan lugar a batallas formidables. En la fotografía se ve, en la parte más elevada del circuito de Zolder, a una escuadrilla de pilotos luchando rueda a rueda. Reconocemos en este orden a: el BMC Cooper "S" del belga Gonthier, el DKW F 12 del alemán Mantzel, seguido del Morris Cooper 1.000 del belga de Prez, y, finalmente, el Fiat Abarth 850 TC del holandés Swart, que obtuvo la victoria en la categoría de "hasta 850 cc", marcando el récord de vuelta.

"COUPES DE TERLAEMEN"

por PASCAL ICKX

Exclusivo para AUTOMUNDO

Una muestra de lo que

En las "Coupes de Terlaemen" sólo faltaron los Mercedes de la fábrica, pero todos los concurrentes, de las tres categorías (de 0 a 1.000 cc, de 1.000 a 2.000 cc y de más de 2.000 cc) estuvieron presentes.

La primera carrera fue una verdadera fiesta para los Fiat Abarth del equipo oficial, de los cuales habían llegado cuatro ejemplares desde Turín. Las tres "berlinas 1000" de esta marca ocuparon los tres primeros puestos en la largada y el cuarto lugar, un "850 TC". Ningún BMC pudo competir con los automóviles italianos, ya que alguno de los más veloces del equipo no pudieron venir desde Gran Bretaña por falta de apoyo de la British Motor Corporation. En la partida uno solo de los Abarth largó correctamente: el del campeón alemán Hans Herrmann, antiguo integrante de la escudería Mercedes en 1954-1955.

La segunda máquina conducida por Cella "picó" mal, y su piloto no logró la segunda posición hasta la décima vuelta, pero poco después Hans Herrmann abandonó a causa de la ruptura del comando de los carburadores, y aquél pasó a la cabeza. El tercer auto, piloteado por Bianchi, no pudo largar a la bajada de bandera debido a que el arranque se negó a funcionar; finalmente cruzó la línea de partida con 35 segundos de retraso, ubicado en la última posición. Lucien Bianchi debió ir pasando a sus adversarios hasta clasificarse tercero, detrás del Morris Cooper S 1.000 del belga Yves de Prez. La clasificación general de la primera carrera fue la siguiente:

1º) Leo Cella (Italia) - (Fiat Abarth

El Challenge Europeo de Automóviles de Turismo 1965 ha revelado las formidables performances de los pequeños Fiat Abarth 850 TC y 1.000 berlina. Hasta el presente han derrotado en todas las pruebas del Challenge a los BMC Cooper, que tenían una bien ganada fama por su velocidad. Los Abarth son un poco más rápidos, pero, por sobre todo, más resistentes que sus adversarios ingleses. En la foto, en el espectacular circuito de Zolder, vemos el conjunto de los tres Fiat Abarth 1.000, encabezado por Hans Herrmann, Lucien Bianchi y Leo Cella, que corrió en la Argentina con un Lancia 2 litros del equipo oficial. Finalmente, será Cella el triunfador, a causa del abandono de Herrmann por desperfectos en el comando del acelerador.

http://viejasautomundo.blogspot.com.ar

Fue un espectáculo excepcional ver juntos a los tres Ford Mustang del team Ford International. Actualmente, corren cada uno por su lado y fue en las "Coupes de Terlaemen" que se los vio por primera vez reunidos. Encabezando el grupo, el campeón de Bélgica, Lucien Bianchi, perseguido como por su sombra por el inglés Roy Pierpoint y por Jacky Ickx, que finalmente logrará la victoria. Estos Ford Mustang, que han sido confiados a Alan Mann para su preparación técnica, están equipados, al igual que el modelo de serie, con un motor Ford V8 de 4.700 centímetros cúbicos de cilindrada, que desarrolla de 290 a 310 HP, con un solo carburador de cuatro cuerpos.

Esta fotografía es de un carácter único. En efecto, es la primera vez que vemos en las competiciones europeas tres impresionantes Ford Mustang juntos. La lucha que mantuvieron los tres pilotos en Zolder fue realmente apasionante. Vemos aquí a la salida de la horquilla del circuito al campeón británico Roy Pierpoint, al campeón belga de 1964 Lucien Bianchi, y en tercer lugar, al joven campeón belga Jacky Ickx, que habría de obtener la victoria, luego de una sensacional "reprise" en el curso de la última vuelta.

será el Campeonato de Europa

Dos famosos pilotos: John Whitmore a la derecha, y Peter Proeter, los brillantes volantes que condujeron los Ford Cortina Lotus. Whitmore puede ser considerado a la par de Jim Clark, manejando este auto. Su barba roja y su diabólica sonrisa son suficientes para hacer tomar mal una curva a sus perseguidores. John Whitmore, que es una gran "vedette" europea de la categoría turismo y que en la actualidad conduce también los Ford GT40, ganó la categoría de 1.000 a 2.000 centímetros cúbicos en las "Coupes de Terlaemen". La última invención de John Whitmore es su magnífico casco estadounidense pintado a mano por un amigo de California; en la foto se puede ver que Ford está escrito al revés, para que —según Whitmore— sus perseguidores puedan leer la marca de su auto en el espejo retrovisor.

1.000 berlina), las 25 vueltas —105 kilómetros en total— en 51' 24" 1/10; promedio: 122,097 kilómetros por hora;

2º) Yves de Prez (Bélgica) - (Morris Cooper S 1.000), a 28" 2/10 del primero;

3º) Lucien Bianchi (Bélgica) - (Fiat Abarth 1.000 berlina), a 51" 1/10 del primero;

4º) Andreason (Suecia) - (Morris Cooper S 1.000), a 1' 1" 4/10;

5º) Edouar Swart (Holanda) - (Fiat Abarth 850 TC), a 1' 9" 7/10 (vencedor de la clase 0 a 850 cc).

Ford Cortina Lotus contra BMW 1800

La segunda carrera del día enfrentó a los modelos de la categoría de 1.000 a 2.000 centímetros cúbicos, donde reinan los Cortina Lotus desde su aparición durante la temporada 1964, y en particular, del de John Whitmore. Una vez más los Ford Cortina Lotus mostraron su superioridad en lo que respecta a su maniobrabilidad y velocidad.

Whitmore y Proeter, los dos fieles pilotos de Alan Mann, que representan a la Ford inglesa en las competiciones, hicieron una carrera a gran velocidad, a punto tal que registraron una media general mucho más alta que el récord de vuelta establecido por John Whitmore el año anterior. Esta performance excepcional fue para los especialistas el gran acontecimiento deportivo del día. Esta hazaña fue cumplida, a pesar de que todo no marchó sobre rieles: en la tercera vuelta, John Whitmore se vio obligado a disminuir la velocidad debido a que una espesa columna de humo escapaba de su motor. Durante cinco vueltas debió dejar los primeros lugares a Proeter y al alemán Hubert Hahne, que conducía con furia el único BMW 1.800 del equipo oficial. En la octava vuelta Whitmore retomó la delantera y la mantuvo hasta el final; el humo del motor se debía solamente a un exceso de aceite en el cárter, que se había deslizado por los tubos de escape.

Los Cortina Lotus, de este modo, se llevaron los dos primeros puestos sin discusión, pero el tercero dio lugar a una enconada lucha durante toda la carrera entre Hubert Hahne (BMW) y el piloto belga Jack Ickx, que logró pasar al alemán en varias oportunidades con su Cortina Lotus particular. Finalmente, se impuso el BMW. He aquí la clasificación final:

1º) John Whitmore (Inglaterra) - (Ford Cortina Lotus), las 25 vueltas a un promedio récord de 129,580 kilómetros por hora;

2º) Peter Proeter (Inglaterra) - (Ford Cortina Lotus), a una décima de segundo;

3º) Hubert Hahne (Alemania) - (BMW 1.800 TI), a 20" del primero;

4º) Jacky Ickx (Bélgica) - (Ford Cortina Lotus), a 21";

5º) Georgio Pianta (Italia) - (Lancia Flavia Zagato), a 1' 31" 2/10.

Un escuadrón de tres Mustang

La tercera prueba no reunió más que a diez participantes, pero sirvió para demostrar la superioridad de un auto. A la cabeza de los corredores figuraban tres grandes Mustang de 4.700 centímetros cúbicos de la Ford International Europe. Fueron conducidos por el inglés Roy Pierpoint (que encabeza el Campeonato de Inglaterra de Turismo y reciente vencedor de las Seis Horas de Nuerburgring) y por los belgas Jacky Ickx y Lucien Bianchi. Estas tres máquinas dominaron a las demás, no solamente por la calidad de sus pilotos, sino por su preparación y potencia superiores. Durante toda la carrera constituyeron los tres Mustang un grupo compacto, del que, finalmente, Ickx salió vencedor.

La clasificación final fue la siguiente:

1º) Jacky Ickx (Bélgica) - (Ford Mustang), 25 vueltas en 49' 27" 1/10, a una media de 126,911 kilómetros por hora;

2º) Lucien Bianchi (Bélgica) - (Ford Mustang), a una décima de segundo;

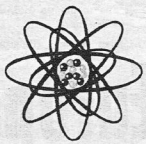
3º) Roy Pierpoint (Inglaterra) - (Ford Mustang), a dos décimas de segundo;

4º) Chris Tuerlinx (Bélgica) - (Pontiac GTO), a una vuelta;

5º) Mathieu Verjans (Bélgica) - (Jaguar 3,8 litros), a una vuelta.

LOS RECORDS DE LA CATEGORIA TURISMO EN EL CIRCUITO DE ZOLDER

Más de 5.000 cc	Jack Sears (Gran Bretaña), Ford Galaxie:	1' 51" 6/10 - 134,968 km/h.
Hasta 5.000 cc	Lucien Bianchi (Bélgica), Ford Mustang:	1' 53" 8/10 - 132,358 km/h.
,, 4.000 cc	Michael Sparrow (G. Bretaña), Jaguar 3,8:	1' 58" - 127,647 km/h.
,, 3.000 cc	Eugen Böhringer (Alemania), Mercedes 300 SE:	1' 57" 5/10 - 128,190 km/h.
,, 2.000 cc	Hubert Hahne (Alemania), BMW 1.800 TI:	1' 55" 1/10 - 130,830 km/h.
,, 1.600 cc	John Whitmore (G. Bretaña), Ford Cortina Lotus:	1' 54" 6/10 - 131,434 km/h.
,, 1.300 cc	Julien Vernaeve (Bélgica), Morris Cooper "S":	1' 57" 7/10 - 127,973 km/h.
,, 1.000 cc	Leo Cella (Italia), Fiat Abarth 1.000:	2' 0" 4/10 - 125,103 km/h.
,, 850 cc	Ed Swart (Holanda), Fiat Abarth 850 TC:	2' 3" 3/10 - 122,170 km/h.
,, 700 cc	Hans Koster (Holanda), BMW 700:	2' 9" 6/10 - 116,222 km/h.



EN TODAS LAS TÉCNICAS

tecnirama

... AVANZA TAMBIÉN!

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

¡COMPRELA! ¡APARECE LOS VIERNES!

$ 45 OTRO EXITO DE EDITORIAL CODEX S. A.

LA BOLSA DEL

AUTOMÓVILES ESTADOUNIDENSES

Marcas y modelos	Año	m$n
BUICK		
Super 4 puertas	1946/47	210.000
Super 4 puertas	1948/49	220.000
Super 4 puertas	1950	255.000
Super 4 puertas	1954	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
Fleetline	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	665.000
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
Montclair 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
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

Marcas y modelos	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	325/350.000
2 CV	1963	345/365.000
2 CV	1964	425/450.000
CHEVROLET		
400	1962	760/780.000
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
Cupé BMW	1961	305/335.000
700	1962	310/340.000
700	1963	330/350.000
DI TELLA		
1500 4 puertas	1960	510/540.000
1500 4 puertas	1961	560/590.000
1500 4 puertas	1962	600/630.000
1500 4 puertas	1963	640/670.000
1500 4 puertas	1964	700/740.000
Magnette	1964	875.000
Rural Traveller	1964	810.000
DKW		
Cupé sedan	1956	320/360.000
4 puertas	1958	400/420 000
Sedan 1000 4 puertas	1960	450/480 000
Sedan 1000 4 puertas	1961	500/525.000
Sedan 1000 4 puertas	1962	540/560.000
Rural 1000	1962	600.000
Sedan 1000	1963	630.000
Sedan 1000	1964	670.000
Fissore sport	1964	840.000
ESTANCIERA		
IKA	1957	240/265.000
IKA	1958	300/325.000
IKA	1959	330/355.000
IKA	1960	400.000
IKA	1961	450.000
IKA	1962	490/510.000
IKA	1963	540/560.000
IKA	1964	590/610.000
FIAT		
600 2 puertas	1960	280/300.000
1100 4 puertas	1960	400/435 000
750 2 puertas	1961	340/360.000
1100 4 puertas	1961	460/480.000
750 2 puertas	1962	370/390.000

http://viejasautomundo.blogspot.com.ar

AUTO USADO

Marcas y modelos	Año	m$n
1100 4 puertas	1962	530/550.000
750 2 puertas	1963	410/440.000
1100 4 puertas	1963	580/600.000
1500 Gran clase 4 puert.	1963	680/720.000
750 2 puertas	1964	450/470.000
1500 Gran Clase	1964	750/780.000
Rural Familiar	1964	850.000
FORD		
Falcon 6 cil. - 4 puert.	1962	740/770.000
Falcon 6 cil. - 4 puert.	1963	780/820.000
Falcon 6 cil. - 4 puert.	1964	850.000
GRACIELA		
2 puertas	1957	135/150.000
2 puertas	1958/59	150/180.000
2 puertas	1962	325/340.000
HANSA		
1100 2 puertas	1960/61	300/330.000
1100 rural 2 puertas	1961	320/350.000
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	200/230.000
IKA	1958/59	240/260.000
IKA	1960/61	300/330.000
IKA	1962	350/375.000
KAISER		
Carabela	1958	335/360.000
Carabela	1959	360/380.000
Carabela	1960	450.000
Carabela	1961	485.000
Rambler C. Custom	1962	600/620.000
Rambler C. Country	1962	620/640.000
Rambler Ambass.	1962	680/700.000
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	850.000
Rambler Ambass.	1964	1.000.000
INSU		
Prinz 24 HP	1958	200/220.000
Prinz 34 HP	1960	240/260.000
Prinz 34 HP	1961	285.000
Prinz 34 HP	1962	290/320.000
Prinz 34 HP	1963	335.000
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	840/870.000
404 Rural	1964	940.000
RENAULT		
Dauphine 4 puertas	1960	280/300.000
Dauphine 4 puertas	1961	300/320.00
Dauphine 4 puertas	1962	340/360.000
Gordini 4 puertas	1962	385/410.000
Dauphine 4 puertas	1963	400/420.000
Gordini 4 puertas	1963	445/470.000
Dauphine 4 puertas	1964	480.000
Gordini 4 puertas	1964	520.000
4 L	1964	445.000

Marcas y modelos	Año	m$n
VALIANT		
I	1962	795/810.000
II	1963	850/875.000
III	1964	950/975.000

AUTOMÓVILES EUROPEOS

BORGWARD		
Isabella	1956	340/370.000
Isabella	1957	380/400.000
Isabella	1958	430/450.000
Isabella	1960	520.000
CITROEN		
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	1.350.000
220 S 4 puertas	1962	1.700.000
220 S 4 puertas	1963	2.000.000
220 S 4 puertas	1964	2.250.000
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	585/615.000
1500 2 puertas	1962	665.000

¡ESTA DE MODA!

Plasticote
NUCLEARITE

EL UNICO QUE HACE REVIVIR Y PERDURAR EN SU COCHE LA DISTINCION DE LO NUEVO ESTA HECHO A BASE DE NUCLEARITE (USA) PRODUCTO CIENTIFICAMENTE PREPARADO PARA LIMPIAR, AL MISMO TIEMPO QUE RESTITUYE EL BRILLO ORIGINAL Y PROTEGE DE LA ACCION DEL SOL, SALITRE, HELADAS, HOLLIN, LLUVIA Y "SMOG".

CON PLASTICOTE LA PINTURA Y CROMADOS DE SU COCHE LUCEN FASCINANTES, SU APLICACION ES SENCILLA.
PIDALO EN TODAS LAS BUENAS ESTACIONES DE SERVICIO E IMPORTANTES CASAS DEL RAMO Y... RECUERDE: EN CASO DE INSATISFACCION, PLASTICOTE LE DEVOLVERA SU DINERO!

THE ARGENTINE PLASTICOTE
INTENDENTE GRANT 474 - MORON (Bs. As.)

ACUERDO DEL A. C. A.

RECIENTEMENTE, el Príncipe Filippo Caracciolo, presidente del Automóvil Club de Italia, firmó un acuerdo con el doctor César Carman, presidente del Automóvil Club Argentino, por el que ambas entidades se comprometen a tomar todas las iniciativas que tiendan a aumentar la recíproca colaboración que existe entre ellas.

En el curso de una ceremonia realizada en la Embajada de la Argentina en Italia, el doctor Carman entregó una artística plaqueta del A.C.A. al Príncipe Caracciolo.

Pocos días después, los diarios italianos informaron sobre el lamentable deceso del Príncipe Caracciolo, pero estamos seguros que su sucesor habrá de continuar la política de colaboración que éste iniciara.

BÚSQUEDA DEL TESORO

EL PRÓXIMO domingo 8 de agosto se realizará una "caravana automovilística con prendas" (**Búsqueda del tesoro**), en la que participarán conocidas figuras del ambiente artístico, y tendrá por objeto recaudar fondos para la fundación del teatro "Estudio".

La prueba largará de avenida Costanera y Pampa, a las 10 de la mañana, y terminará en la Parrilla "El Mangrullo" (autopista de Ezeiza). Se han establecido los siguientes premios: al 1º, m$n 15.000 y medalla; al 2º, m$n 5.000 y medalla; al 3º m$n 2.000 y medalla, y del 4º al 10º, medallas.

Son responsables de la organización de esta competencia, los señores Carlos Althabe y Guillermo Díaz Videla, miembros de la comisión Pro-Fundación del Teatro "Estudio". Las inscripciones se reciben en la avenida Rivadavia 5484, 1er. piso, dto. "B", de 16 a 18 hs. También se ha anunciado que, en caso de lluvia, la prueba se realizará el día 15 de agosto.

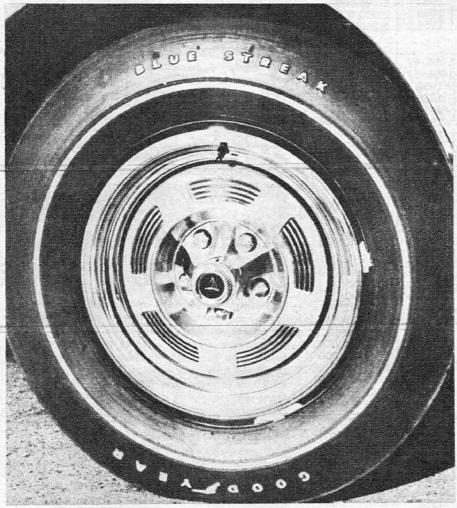
"FUORI SERIE" ESTADOUNIDENSE

La tendencia a realizar varias versiones de un mismo modelo de automóvil se está generalizando en todo el mundo, y mientras que antes eran los constructores europeos casi exclusivamente quienes lo hacían, en la actualidad los estadounidenses están adoptando la misma política.

Es ahora el Grupo Chrysler quien presenta una versión "S" del Plymouth Barracuda, en el que se han modificado ciertos elementos del motor y del chasis. En lo que respecta al primero, se trata de un 4,5 litros, que desarrolla 235 HP a 5.200 rpm, es decir, alrededor de 55 HP más que en el modelo normal. La alimentación está asegurada por un carburador de cuatro cuerpos. Las suspensiones han sido reforzadas. El número de las láminas de los elásticos traseros pasó de cuatro a seis. También la barra de torsión delantera fue reforzada y se adoptó una barra antirrolido.

El auto está montado sobre neumáticos de 6,95 x 14, especialmente diseñados por la Goodyear para el Barracuda "S", denominados "Special Blue Streak". Se caracterizan por acusar un recalentamiento casi nulo, aun a grandes velocidades, gracias al diseño de la banda de rodamiento y a la mezcla de gomas utilizada en su fabricación.

La nueva versión del Barracuda tiene un motor alimentado por un carburador de cuatro cuerpos, y desarrolla una potencia de 235 HP.



Estos son los neumáticos "Special Blue Streak", que la Goodyear construyó especialmente para equipar este modelo.

RINCÓN DE

En la provincia de Westfalia, Alemania Occidental, se encuentra en estudio uno de los más revolucionarios proyectos en materia de construcciones viales. Con el objeto de resolver el problema del tránsito entre Leverkusen y Oberhausen, localidades distantes entre sí 60 km, y teniendo en cuenta el alto costo del terreno, se ha considerado la posibilidad de construir una carretera en dos niveles. La pista superior será recorrida diariamente por unos 40.000 automóviles particulares, mientras que la inferior estará reservada al tránsito pesado.

• • •

De acuerdo con las estadísticas dadas a conocer por la gendarmería de Bélgica, se registraron 72.820 accidentes en las rutas de ese país durante el año pasado, contra 66.860 de 1963. En estos accidentes perdieron la vida —en el mismo lugar del hecho— 965 personas, 10.960 resultaron con heridas de gravedad y 35.120 con heridas leves. Si, como es usual, un 10 % de los heridos graves mueren a consecuencia de sus lesiones, el número total de muertos ascendería a 1.074, frente a los 975 de 1963.

• • •

El Ministro de Trasportes danés ha llamado recientemente a licitación para la construcción de un puente o de un túnel, a través del Gran Belt, entre Alskov, en la isla de Zeeland y Knudshoved, en la isla de Fünen. De este modo se convertiría en realidad el viejo sueño de unir la capital danesa, que se encuentra en la isla de Zeeland, con el resto del continente europeo. De decidirse la construcción de un puente, podría llegar a ser el más largo del mundo.

• • •

Es probable que todos los automóviles de EE. UU. vengan equipados con un dispositivo especial anticontaminación dentro de dos o tres años. El costo estimado del equipo destinado a disminuir la toxicidad de los gases de escape, se ha estimado en alrededor de 25 dólares. Las autoridades del estado de California han dispuesto que los vehículos patentados en el curso del año próximo deberán poseer este dispositivo.

• • •

Citroën, firma que ocupa el segundo lugar entre los constructores de automóviles franceses, acaba de absorber a Panhard, de la cual tenía ya el 45 % de las acciones. Los modelos Panhard seguirán siendo fabricados, pero esta medida reduce a cuatro el número de grandes fabricantes de vehículos motorizados en Francia.

• • •

El Primer Congreso Nacional de Tránsito fue organizado a principios de año por el Automóvil Club de Portugal. Los temas tratados abarcaron la prevención de accidentes, la seguridad en las rutas, los problemas de estacionamiento, la señalización y los problemas legislativos relacionados con el tránsito. En esta ocasión, el Correo emitió 10 millones de sellos conmemorativos, de tres valores diferentes.

• • •

La revista anual "Motor Traffic in Sweden", en su última edición, muestra el rápido aumento del parque automotor de Suecia. Desde 1950, año en el que la densidad de vehículos era de 36 unidades por cada 1.000 habitantes, las cifras han aumentado cinco veces. Ninguno de los países que superan a Suecia en densidad de automóviles (Estados Unidos, Nueva Zelandia y Australia) han tenido una expansión tan rápida.

• • •

Desde el 1º de julio del corriente año, los inspectores aduaneros de Suiza no permiten entrar en dicho país ningún perro o gato que no tenga el certificado de vacunación antirrábica. De este modo los pobres animalitos no

CARRERAS DE LA SEMANA

PRUEBAS NACIONALES

Pruebas de velocidad

8 de agosto - Córdoba Moto Club - Córdoba - carretera (TM)
8 de agosto - Club Atlético Compañía General - Salto - carretera (TC)
8 de agosto - Esperanza Motor Club - Bs. As. - circuito (MN)

Pruebas de regularidad

8 de agosto - Organiza y fiscaliza el Club Argentino de Regularidad; categorías 1ª, 2ª y 3ª; recorrido: Haedo, Chivilcoy, Haedo.

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

PRUEBAS INTERNACIONALES

Pruebas de velocidad

8 de agosto - CEAT - Alemania - Carrera de Cannon (2, 3, GT, T)
8 de agosto - CEM/CMM - Alemania - Carrera costera de Fribourg (3, S, PT, GT, CMM II)
8 de agosto - Italia - Gran Premio de Pergusa (2)

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 Europeo de Montaña
CER = Campeonato de Europa de Rallies
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 1.300 cc)
II (hasta 2.000 cc)
III (más de 2.000 cc)
T = Automóviles de Turismo

http://viejasautomundo.blogspot.com.ar

TUERCAS

Noticiero confidencial

RECONQUISTA AUTO CLUB

El día 25 de junio pasado quedó constituido, en la ciudad homónima de la provincia de Santa Fe, el Reconquista Auto Club, entidad que se dedicará a fomentar el deporte automotor.
La Comisión Directiva quedó integrada de la siguiente manera: presidente, Norberto Rico; vicepresidente 1º, Omar Pampiglioni; vicepresidente 2º, Aldo Campana; secretario, Mariano Puente; prosecretario, Bernardo Castillo, y tesorero, Ricardo José Benvenuto.
La nueva entidad tiene sede en la calle San Martín 1037, teléfono 1481.

tendrán por qué sentirse disminuidos, ya que ellos también necesitarán un certificado de vacuna internacional para poder viajar en automóvil.

• • •

El gobierno checoslovaco prevé un aumento del tránsito para 1980, que llevará las cifras actuales a un valor cuatro veces superior. Por esta razón se está estudiando un plan de construcción de caminos que debe completarse en un período de quince años. De acuerdo con este plan, Checoslovaquia contará en 1980 con 1.620 km de autorrutas, 3.140 km de caminos nacionales, 8.706 km de rutas provinciales y más de 60.000 km de caminos comunales.

• • •

El "Comité de Coordination pour les Liaisons Transsahariennes" ha comenzado a sesionar en Algiers. Integrado por representantes de Argel, Mali, Nigeria y Túnez, este comité tiene por objeto estudiar la posibilidad de construir rutas a través del Sahara para unir los países que lo bordean. Los estudios preliminares del Comité de Coordinación resultaron en una decisión de construir dos rutas principales, que se cortarán en Ouargala y Tamanrasset. Desde Ouargala partirán dos ramales trasversales, uno hacia Túnez, vía Toggourt el Oued, y el otro hacia Marruecos, vía Adar. En Tamanrasset se iniciará un camino hacia Mali, vía Gao, y otro hacia Nigeria, vía Agadés, que eventualmente podría ser extendido hasta el Tchad y el Volta Superior. El proyecto comprende un total de 3.000 km de caminos, dos tercios de los cuales se encontrarán en territorio argelino. El costo de las obras se ha estimado en alrededor de 160 millones de dólares.

• • •

Recogido en "La Biela" (Quintana esquina Junín): "Resulta inexplicable la designación para correr en Córdoba (circuito Parque Sarmiento, julio 4) de Gastón Perkins (4º puesto), dejando en casa un piloto como Carlos Guimarey. Donde haya tierra, barro o montaña, Gastón es un excelente piloto (en el Gran Premio, ¡insustituible!), pero corriendo en circuito, sobre asfalto, no tiene nada que hacer con Carlos; el que no lo quiere creer no tiene más que ir a la Deportiva y pedir los tiempos de cada uno. Dicen que cuando Carlos se enteró de que no corría, estuvo una semana enfermo. ¡No es para menos!"

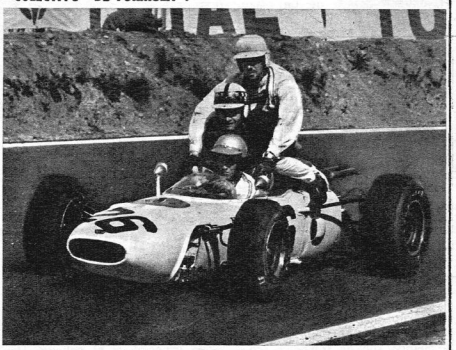
• • •

Los 1.300 kilómetros que separan Pavía de Messina fueron cubiertos, en tiempo récord de 13 horas, por una auto-ambulancia de la Cruz Verde, que trasportó a un enfermo grave de la ciudad lombarda a la siciliana.

• • •

La Fiat se ha presentado en pleno en la Feria de Budapest. La mencionada fábrica italiana llevó a esa exposición la línea completa de sus modelos, incluyendo los tractores. Fábricas de otros 34 países de todo el mundo exhibieron sus creaciones en Budapest.

"COLECTIVO" DE FÓRMULA 1



Francorchamps, en Bélgica, es un circuito muy extenso; a los pilotos de Fórmula 1 no les gusta caminar y... a los colectivos y ómnibus no se les permite circular en la pista. Consecuencia: Ritchie Ginther trasformó su Honda en un veloz colectivo y, sin cobrarles boleto" trasportó hasta los boxes a Innes Ireland y a Joakim Bonnier.

SELECCIONES FOLKLÓRICAS CODEX

Una revista distinta que le mostrará ampliamente lo que es folklore argentino.
El Nº 2, de SELECCIONES FOLKLÓRICAS CODEX, con las firmas más autorizadas en un sumario excepcional.

La copla anónima. El poeta en su copla: **Eduardo J. Bosco.** El Carnavalito (II): **Carlos Vega.** El ciclo de Quiroga (I): **Olga Fernández Latour.** Tío y sobrino: **Bernardo Canal Feijoo** (caso primero). Huellas del mate en la historia: **Federico Oberti.** El Familiar: **María Delia G. de Montiveros.** La Virgen de Punta Corral: **Augusto Raúl Cortazar.** La boleada de ñandúes: **Ismael Moya** (poema). Labores de paja y pluma: **Ana Elsa Montes de González.** Quién es quién en el folklore: **Juan B. Ambrosetti.** Una flauta preincaica: **Clara Inés Cortazar.** Los chiriguanos: **Miguel Hángel González.** Otra cosa es con guitarra: **Quino** (dibujo). Naturaleza y folklore: **Félix Coluccio:** El freno: **Enrique J. Rapela** (dibujos y texto). Semblanza del "Mocho" Álvarez: **Roberto J. Payró.** Un viaje al país de los matreros: **Fray Mocho.** Ilustraciones de Nelly Álvarez, Aurora De Pietro de Torras, Tomás Di Taranto, Leopoldo Durañona, Quino y Enrique J. Rapela.

Aparece el último martes de cada mes.

CODEX

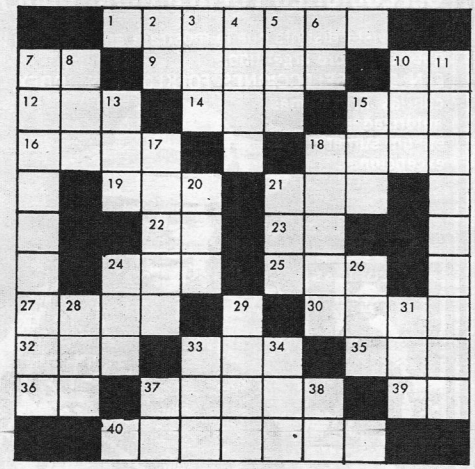
$75

CÓMPRELA Y COLECCIÓNELA

¡OTRO ÉXITO DE EDITORIAL CODEX!

CRUCIGRAMA TUERCA

Problema Nº 4



HORIZONTALES

1. Marca de un automóvil francés, fabricado también en nuestro país. - 7. Terminación verbal. - 9. Manifestará con ciertos movimientos del rostro alegría y regocijo. - 10. Símbolo químico del masurio. - 12. Artículo determinado plural de ambos géneros. - 14. Quiere, aprecia. - 15. República Árabe Unida. - 16. Prestigiosa fábrica de automotores italiana, que también produce en el país. - 18. Modelo Dodge. - 19. Flor heráldica. - 21. Pedido de auxilio. - 22. Voz que, repetida, sirve para arrullar. - 23. Contracción. - 24. Lista, catálogo. - 25. Artículo determinado plural. - 27. Adjetivo posesivo (Pl.). - 30. Marca de una motoneta. - 32. Nombre de una letra. - 33. Preposición que indica el medio o la manera de hacer alguna cosa. - 35. Corriente de agua bastante considerable que desemboca en el mar. - 36. Primera y cuarta vocal. - 37. Que cuesta mucho (Pl.). - 39. Sobre en inglés. - 40. Apellido completo e inicial del primer nombre de un volante de TC.

VERTICALES

2. Moverse de un lado a otro. - 3. Raja de madera resinosa que sirve para alumbrar. - 4. Consonancia o asonancia de dos voces. - 5. Aféresis de ahora. - 6. Interjección que denota resolución. - 7. Nombre de la marca del automóvil que apareció en la portada de nuestra revista número doce. - 8. Corté menudamente con los dientes. - 10. Gran extensión de agua salada. - 11. Nombre de la empresa productora de los famosos DKW. - 13. Cloruro de sodio. - 15. A nivel. - 17. Correas de que cuelga la espada. - 18. Sensación molesta de una parte del cuerpo. - 20. Astro luminoso. - 21. Sustancia, dura, seca, soluble y de sabor acre que se emplea como condimento. - 24. Corta menudamente con los dientes. - 26. Uno de los puntos cardinales. - 28. Nombre de una empresa de automóviles alemana. - 29. Nombre de la empresa productora del Falcon Futura. - 31. Adjetivo posesivo. - 33. Coche en inglés. - 34. Patriarca hebreo. - 37. Símbolos químicos del carbono y del oxígeno. - 38. Adjetivo posesivo.

La solución en el número siguiente.

SOLUCIÓN DEL PROBLEMA Nº 3.

B	E		D	O	D	G	E		L	E
M	I	N	I		E		S	I	A	M
C			N		S		C			
		R	A	F		O		A	C	A
R	U	M	I		T		P	U	M	A
A	T	E	A		O		E	R	A	L
M	A	S		O		A		A	R	V
B			C	L	A	R	K			A
L	I	O		A	L	A		C	A	R
E	N	E	S		I		M	I	R	E
R		A	A	V		T	C	A		Z

AUTOMUNDO y **LA LEY**

PÓLIZA DE SEGURO DEL AUTOMOTOR

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

(Continuación)

c) Robo o hurto del vehículo

Cubre el riesgo de que éste sea sustraído, ya sea sin mediar violencia (hurto), con ella (robo), sobre las personas (amenaza con armas de fuego, por ejemplo) o sobre el automóvil (**rotura** de algún sistema de seguridad o de cualquier parte del rodado).

Actualmente, es factible asegurar el ciento por ciento del valor del automotor, aunque algunas compañías sólo lo hacen sobre el ochenta por ciento, más o menos. Además, a veces hay pocas posibilidades de discutir el valor asegurable, o sea el valor que se le asigna al automóvil con el fin de su aseguramiento. En otros casos, en cambio, es posible cubrirse de la inflación aumentando el seguro, para que, si se produce el siniestro, se recupere una suma que realmente corresponda al valor del vehículo. Por supuesto, cualquier aumento en el valor asegurable implica aumento de la prima, o sea de la suma que el beneficiario debe pagar.

Recuérdese que es necesario **denunciar** a la compañía la existencia de ciertos **accesorios** —radio es lo más común— para que, en caso de sustracción, sea indemnizado. Si el automotor sustraído no aparece dentro de un plazo fijado en la póliza —30 ó 60 días, contados desde el aviso de la sustracción al asegurador—, corresponde que éste abone la indemnización o entregue un vehículo similar. Si luego apareciera —en un plazo de, generalmente, seis meses, contados desde el momento en que se pagó la indemnización—, el asegurado podrá reclamar la devolución de su vehículo —reintegrando, a su vez, lo que recibió—, o bien, dejar aquél a la compañía.

d) Responsabilidad civil hacia terceros trasportados

Comprende:

1) personas; 2) equipajes.

Este rubro, generalmente, no es contratado en caso de vehículos particulares, pero si cuando son de **trasporte** (colectivos, taxímetros, etc.). Quiere decir que si **no se pactó**, la compañía no responderá por las lesiones o muerte de las personas que viajen en el rodado asegurado; inversamente, entonces, de lo que sucede con los que viajan en vehículos de terceros que se embisten (ver rubro a).

Recordamos, también, que no es habitual establecer en las pólizas una indemnización en el caso de que el que fallezca sea el propio conductor o propietario. Pero puede pactarse. Algunas entidades lo contemplan (seguros de la Caja Nacional de Ahorro Postal, p. ej.).

Algunas advertencias finales

1) No olvide que el funcionamiento perfecto del seguro, en lo que respecta al asegurado, depende de que se cumplan las obligaciones establecidas en la póliza: desde luego, el pago de la prima y, sucedido el siniestro, el **aviso a la compañía,** además de la denuncia ante la autoridad policial. Este aviso es fundamental: debe hacerse por carta certificada, telegrama colacionado o concurriendo personalmente, de manera que siempre quede constancia de haberlo hecho. Por otra parte, debe realizarse dentro de los **plazos fijados** en la póliza. Si no se hace, o se hace antes o después de la fecha establecida, la compañía no responderá.

2) No olvide que las pólizas, generalmente, no cubren los siniestros ocurridos fuera de los límites de la República Argentina (o fuera del lugar pactado, si se pactó especialmente). Si quiere viajar al extranjero con su automóvil cubierto por el seguro, deberá pactarlo expresamente y abonar la prima suplementaria (no resulta gravosa).

3) No olvide que las pólizas no cubren ciertos casos. Consulte en la suya la sección **Riesgos no indemnizables** (por ejemplo, accidentes durante carreras; daños por tumultos, etc.). Pero muchos de estos riesgos pueden cubrirse en forma especial, si se solicita.

AUTOMUNDO. Publicación semanal ilustrada. Publicada por Editorial Codex S. A., Bolívar 578, Buenos Aires. Director: Nicolás J. Gibelli.
© Copyright by Piccadilly S. A., Montevideo, para todas las versiones en castellano 1965. Copyright by Editorial Codex S. A., Buenos Aires, Argentina, para la República Argentina, año 1965.
Reg. de la Propiedad Intelectual Nº 847.707. Distribuidores: ARGENTINA, Distribuidora Universal S. R. L., Herrera 513, Buenos Aires. URUGUAY, Dist. Paysandú S. A., Avda. Ingeniero Luis P. Ponce 1432, Montevideo. CHILE, Publichile S. A., Manuel Rodríguez 865, Santiago.

Correo Argentino Cl. y Sec. 1 y 4 y 2 y 3 (B)

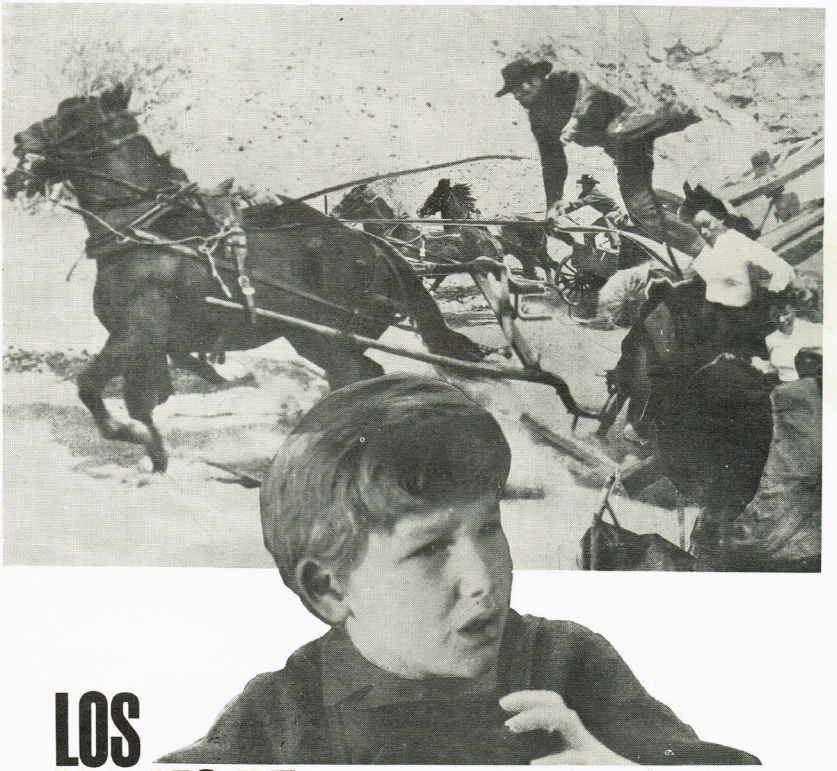
Tarifa Reducida Nº 7.719

Franqueo a Pagar Cuenta Nº 443

Impr. en Fabril - Agosto de 1965 Industria Argentina

http://viejasautomundo.blogspot.com.ar

por canal Siete su canal personal



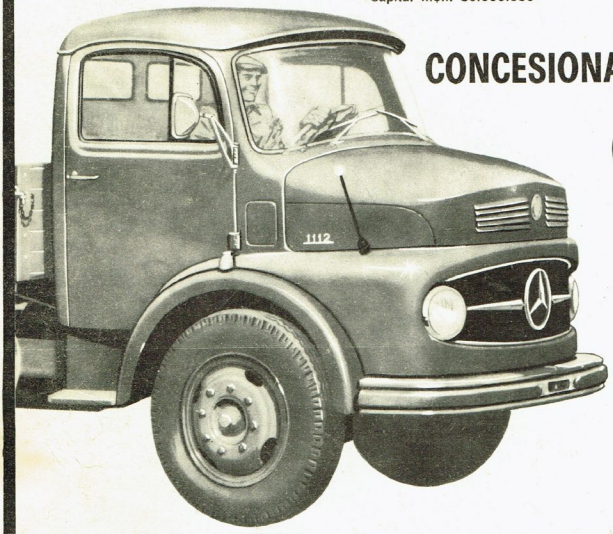
LOS VIAJES DE JAIMITO

Un niño en el cruce de un panorama inhóspito. Jaimito, como su primo Tom Swayer -el de la fantasía de Mark Twain-, afronta la vida y su dramatismo con la entereza de quien intuye que el triunfo se inclinará hacia los mejores. De ahí que su sonrisa busque la de otros niños y la comprensión de los mayores.

JUEVES A LAS 20 horas

JUAN MANUEL FANGIO y Cía. S. R. L.

Capital m$n. 30.000.000



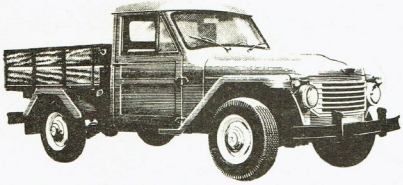
CONCESIONARIA OFICIAL DE:

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

http://viejasautomundo.blogspot.com.ar