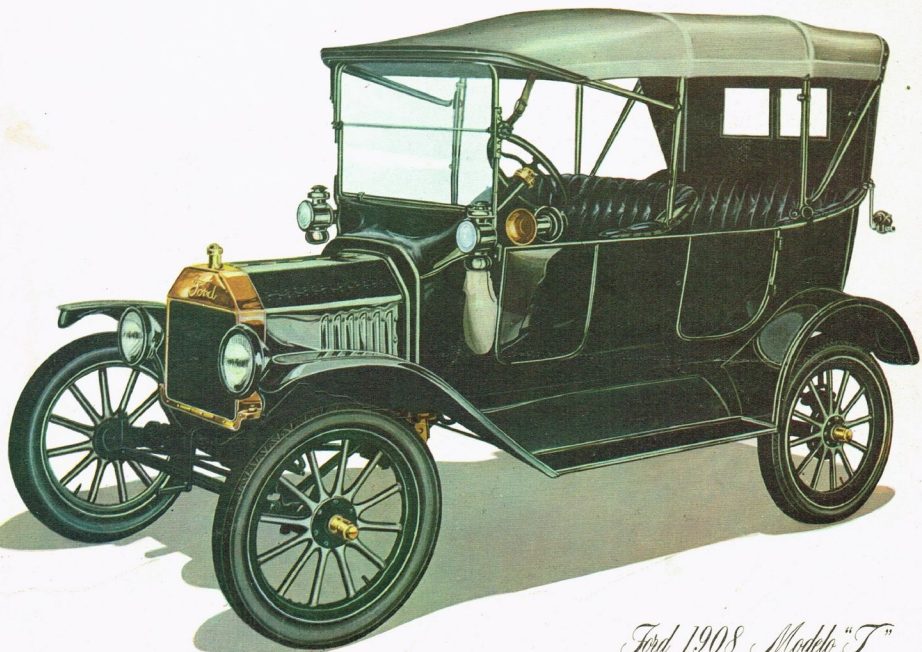


20 automundo



SE PREPARA EL GRAN PREMIO



Ford 1908 Modelo "T"

Colección Automundo



cita
con
la
muerte

JUEVES
22 hs.

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

canal
Siete
su canal
personal

automundo



Nº 20 11 de agosto de 1965
Año I - EDITORIAL CODEX S. A.

SUMARIO

- 3 Correo del lector
- 4 Ford 1908 modelo T
- 5 Los mil rostros de un campeón
- 6 Gran Premio de Holanda
- 9 AUTOMUNDO presenta al Gran Premio Internacional de Turismo Mejorado
- 18 Semblanza de la fórmula que registró en el Gran Premio TM
- 20 Carrera de Trento-Bondone. Campeonato Europeo de la Montaña
- 22 Jim Clark, campeón del mundo 1965
- 24 Los carroceros más famosos definen al auto moderno (4ª nota)
- 28 El contador que quería vivir (3ª nota)
- 31 Europa frente a una ofensiva estadounidense
- 32 Ganó Rubén Roux. Asombró Angel Rienzi
- 34 21 récords en 6 días
- 37 Por tierra y por mar
- 37 63 años después
- 37 1965: un "año" británico
- 38 AUTOMUNDO en la industria
- 40 Ocurrió en Vallelunga
- 40 Rincón de tuercas
- 41 Industria automotriz en Palermo
- 42 Crucigrama tuerca Nº 5
- 42 Consideraciones sobre el contrato de garaje

CORRESPONSALES EXTRANJEROS

VICENTE ALVAREZ, Estados Unidos; DIANA BARTLEY, Estados Unidos; FERRUCCIO BERNABO, Italia; BERNARD CAHIER, Francia; JOHN CAMESELL, Inglaterra; GIOVANNI CANESTRINI, Italia; WILLIAM CARROL, Estados Unidos; LUCIANO CONSIGLI, Italia; ETIENNE CORNILL, 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; F. VARISCO, Italia.

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

COMO SE PIDE

Tengo el agrado de dirigirme a usted con el objeto de transcribirle el texto de la carta que en su oportunidad le enviara el señor Vicepresidente 2º de la C. D. del Automóvil Club Argentino, ingeniero Mario L. Negri, y solicitarle, si ello fuere posible, la insertase en las columnas de esa prestigiosa revista; motiva este pedido el hecho de tratar de informar a la opinión pública, y más específicamente, a la cantidad de aficionados al automovilismo de la zona de Río Cuarto, que, diariamente, siguen las alternativas de la actuación de diferentes corredores locales, ante una actitud inusual, que, creo, es imprescindible denunciar, para bien de la justicia. Deseo aprovechar la ocasión para decirle con toda sinceridad que esa publicación vino a llenar un vacío grande en cuanto a todo lo que atañe al automovilismo y, sobre todo, por lo acertado de la selección de sus artículos; no hace mucho tiempo, comentando con gente apasionada de este deporte, les decía lo completa que es la gama de revistas en este aspecto, que se puede encontrar tanto en Italia como en Francia, y que aquí, para leer un buen artículo, uno tenía que comprar revistas poblabas de hojas de ruta, competencias de regularidad, competencias de karts, cómo pasar el próximo fin de semana, etc., etc. AUTOMUNDO vino a llenar ese vacío al estilo de "L'Automobile" en Francia y "Motor" en Italia; es por ello que reciba usted los cordiales deseos de éxito que, sin duda, ya tiene vuestra revista.

Dr. Miguel Ángel Zuliani
Olmeta (Córdoba)

16 de junio de 1965.

Señor

Ing. Mario L. Negri,
Vicepresidente 2º de la C. D. del Automóvil Club Argentino,
Avda. del Libertador Nº 1850,
Buenos Aires.

De mi mayor consideración:

He visto por diarios y revistas y a veces personalmente en repetidas oportunidades, la actuación desacertada de Comisarios Deportivos, pero he llegado al colmo de mi esmero y de indignación ante la equívoca, descortés, negligente y desconsiderada manera de obrar del señor Comisario Deportivo, en la carrera para automóviles de la clase TM realizada el domingo once del corriente mes, denominada "La Vueltita Pan de Azúcar" y organizada por el Auto Moto Club de Villa Carlos Paz, para con el corredor Emilio Ernesto Santa Coloma, al proceder a su descalificación en la categoría hasta 850 cc., después de haber obtenido un triunfo inobjetable.

Sería inútil la exposición detallada de los fundamentos técnicos que demuestran, irrefutablemente, lo improcedente de la descalificación, pero, para ilustrarle al respecto, le diré que se le ofreció al citado Comisario Deportivo remitir a Buenos Aires el motor, convenientemente sellado y embalado, para una ulterior, seria y prolija revisión por técnicos expertos en la materia; demás está decir que no hubiera valido de nada tal procedimiento,

según el decir del Comisario Deportivo, pues éste al momento estaba hecha y ella era inapelable.

Los que conocemos de cerca al citado corredor, sabemos de su caballerosidad, honestidad y hombría de bien, sabemos que la medida es injusta y es por esto, señor Vicepresidente, que me dirijo a usted para exponer mi queja como simple aficionado a deporte motor, al cual tanto daño le hacen estos procedimientos.

Ruego a usted sepa disculpar la molestia que le pudiere ocasionar con mi actitud, pero ella es debida a la rebelión que causan en mi procedimientos tan incorrectos, más propios de personas carentes de raciocinio y de sentido de la ecuanimidad que de dirigentes responsables de la magnitud de su misión.

Reiterándole mi más distinguida consideración, le saluda con todo respeto.

Dr. Miguel Ángel Zuliani

Muchas gracias por sus conceptos. Tal como nos pide, hacemos pública la carta que usted enviara al vicepresidente segundo del Automóvil Club Argentino, ingeniero Mario L. Negri, pero pensamos que tratándose de una queja contra el Comisario Deportivo, la carta que transcribimos debió dirigirse al presidente de la Comisión Deportiva Automovilística, que preside el doctor Horacio Rivarola, pues esta entidad es autónoma y no depende del Automóvil Club Argentino.

GT ARGENTINO

Señor Director:

Darle solamente las gracias por el artículo "Un GT para todos", aparecido en AUTOMUNDO Nº 16, sería un poco mezquino de nuestra parte, así el mismo excedió los límites de nuestra suposición.

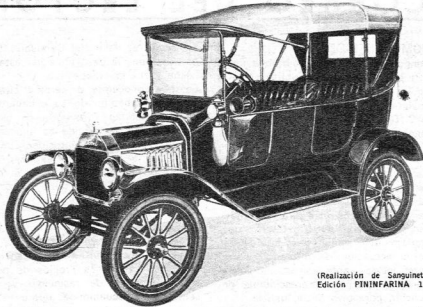
La cantidad de cartas recibidas interesándose en el mismo, dicen a las claras de la enorme influencia de lectores en todas las partes del país. Debemos reconocer, eso sí, que el mismo fue escrito con una honradez periodística y técnica y con sentido tan humano, que nos dice el porqué del éxito de lo que usted dirige. No podemos menos que quedar a sus gratas órdenes y ponernos a disposición suya, todo el taller y su personal. Lo saluda afectuosamente,

Alberto Gómez y Cia. S. R. L.

UN LECTOR QUE DISEÑA

Me dirijo a ustedes después de haber apreciado y en cierto sentido saboreado por intermedio de vuestra revista el GT argentino AGS, o sea el Peugeot 404 preparado por Alberto Gómez, que desde ya le auguro la mayor de las suertes y mis más sinceros deseos para él.

Como me considero un tuercas más, y con muchas exigencias, como que nuestra capacidad y técnica lo permiten, me he atrevido a rediseñar un Peugeot 404 para poder, así, llamarlo verdaderamente un Gran Turismo. No visto en el "Correo del lector" varios diseños ya sea enumerados a Turismo Carretera y Fórmula 1; yo me aventuro en otra rama, el GT.



(Realización de Sanguinetti - Edición PININFARINA 1962)

FORD 1908 MODELO T

LA FORD Motor Company, fundada en 1903, estaba constituida por doce accionistas, entre los cuales figuraba Henry Ford, que poseía el 25,5 % de las acciones. Tres años más tarde, éste se convertía en el principal accionista y en el presidente de dicha sociedad. Comenzaba así el fabuloso desarrollo de la empresa, que había de poner al alcance de las masas el vehículo automotor, cambiando radicalmente las perspectivas y el modo de vida de los habitantes de todos los países del mundo, comenzando por los Estados Unidos.

El primer automóvil Ford (tipo "A") fue vendido en julio de 1903. A principios del año siguiente, Henry Ford conquistó el récord de velocidad para la milla con el "999", único modelo de carrera construido por él, lo que le confirió notable fama en los Estados Unidos. Pero sus sueños eran otros: "Construir un automóvil para las masas". Así fue como concibió los modelos "B", "C", "F", "N", "K", "R" y "S". Luego —en octubre de 1908— apareció el modelo "T", el legendario "Tin Lizzie", que habría de llegar a ser famoso por "haber puesto a América en cuatro ruedas".

Era simplísimo y robusto, pero aún quedaba el problema de producirlo en grandes cantidades. En el establecimiento de Kansas City se comenzaron a subdividir las tareas, a transportar mediante carriles los distintos elementos constitutivos a lo largo de una línea con varias "estaciones". Así apareció el concepto de fabricación en serie y de una cadena de montaje.

El modelo "T" fue muy bien recibido por el público, y la creciente demanda se tradujo en una rápida expansión de la planta de producción. En 1910 Ford inauguró una nueva fábrica en Highland Park, Michigan. Al principio salía un Ford "T" cada 12 horas y 28 minutos, pero ya en 1914 el tiempo unitario se había reducido a 93 minutos. La producción de este automóvil de aspecto inconfundible alcanzó niveles increíbles: la millonésima unidad fue construida el 10 de diciembre de 1915, la unidad 5 millones el 28 de mayo de 1921. Solamente en 1923 salieron de la línea de montaje más de dos millones de ellos, récord de producción que no fue superado hasta 1955.

La construcción del "Tin Lizzie" cesó en 1927. En 19 años se habían producido 15.007.033, récord insuperado aún, y tal vez insuperable.

Las características fundamentales del modelo "T", que se mantuvieron prácticamente invariables, eran: motor de 4 cilindros, diámetro y carrera 95 x 102 mm, cilindrada 2.892 cc, relación de compresión 4,5:1, potencia 20 HP a 1.800 rpm y encendido a magneto. El embrague era a discos múltiples de acero, cambio de dos velocidades hacia adelante con engranajes epicicloidales con comando a pedal (relaciones: en primera 1:2,75; en segunda 1:1 y en marcha atrás 1:4) y transmisión con árbol cardánico. Distancia entre ejes: 2.540 mm, trocha 1.440 mm; neumáticos 3,50 x 30. Peso del modelo "roadster": 950 kg.

CORREO

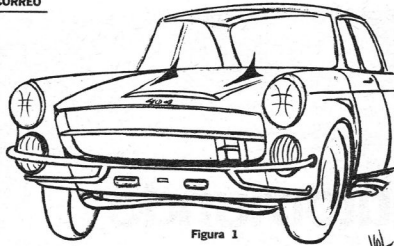


Figura 1

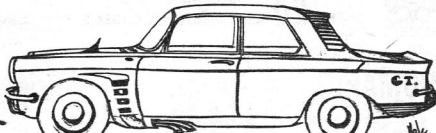


Figura 2

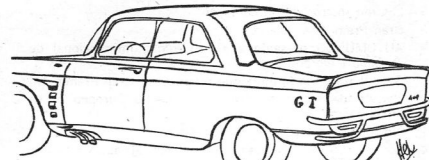


Figura 3

Para las modificaciones o rediseño de este GT he tomado como base una berlina Peugeot 404, teniendo en cuenta su aerodinámica y su penetración en velocidad; el primer paso, desmantelamiento de paragotes, parrilla, accesorios de cola tales como luces de cola, tapa de baúl; toda clase de baguetas.

Una vez con el coche desmantelado, empieza la operación. Se le sueldan las puertas traseras como se puede apreciar en la Fig. 2 y se ensancha el parante trasero, formando al mismo tiempo un arco de seguridad bien sólido que defiende el tanque de nafta y ruedas de auxilio, los vidrios de las ventanillas traseras estarán al ras de los parantes para que no influya la resistencia del aire (son de plexiglas) y han de ser tijos (Fig. 6). Sobre ese parante trasero, se aplicará

en parte una cubierta vinílica pero cuyo borde disimulará una entrada de aire para compensar el choque que sufre el aire por el diseño del parabrisa (Fig. 6) y para dar entrada de aire a la nueva cola, que, de nuevo diseño, tiene el principio del Fast Back o sea cola truncada.

La parte trasera es modificada totalmente como lo apreciamos en las figs. 2 y 3, la tapa del baúl queda plana y con una ligera curva ascendente (Figs. 3 y 4), los filetes que originalmente trae este coche de fábrica han desaparecido por el nuevo estilo de la cola, se completa ésta con una terminación trasera completamente plana (Fig. 3) y, unos livianos paragolpes de caño, dos pequeñas luces indicadores reemplazan las grandes luces traseras originales (Figs. 2, 3 y 4).

En lo que se refiere a modificaciones internas traseras, el tanque de nafta ocupará un lugar en el baúl para permitir dejarlo más alto de atrás y se eliminará toda la instalación del escape y silenciadores.

Ya con la parte trasera terminada y completado el conjunto colocando una barra antivuelco en la parte interna del parante de las puertas, reforzando el túnel de transmisión formando un chasis tubular central tipo De Tomaso, pasamos a la trompa. Ésta está menos modificada: como primera medida se hará una toma de aire sobre el capot para los carburadores y se colocarán sobre éste dos difusores de aire ya sean de plástico o chapa.

REPETIMOS . . .

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

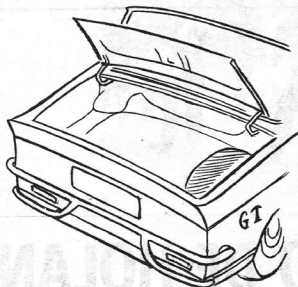


Figura 4

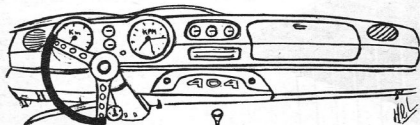


Figura 5

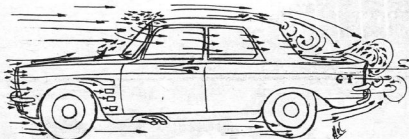


Figura 6

No soy de la opinión de muchos de colocar faros delante o sobre la rejilla de la parrilla, pues considero que se pueden aprovechar esos paneles a los costados, que no aprovecha el radiador, para colocar radiador de aceite o para toma de aire para refrigeración de freno (de campana o disco).

Pero como es muy útil contar con dos buenos focos aparte de los de serie, elimino las luces de posición y coloco dos reflectores embudidos como los de serie, además ubico esos dos focos de posición originales abajo de la parrilla (Fig. 1).

Los paragolpes los reemplazo por otros más livianos de caño, como atrás, y en la parrilla coloco un travesaño plano, en el medio de ésta, en sentido longitudinal que me sirve como deflector del aire.

Para el sistema de escape me he inspirado en el Isso Griffo, con ventiladores refrigerados y con la salida debajo de la puerta del conductor pero de tal manera que no lo puede quemar en absoluto.

Por último, una vez terminado exteriormente, pasamos a un elemento tan esencial en todo buen diseño; el tablero. En la fig. 5 pueden apreciar que la única modificación que realzo, es la colocación de todo el instru-

mental a aguja, un buen cuentarrevoluciones a la derecha, y un cuentakilómetros a la izquierda, en el medio dos marcadores (presión de aceite y amperímetro) y en reemplazo del cenicero original, una plaqueta con el instrumental restante.

Acompaño este proyecto con una muestra sobre el efecto del viento en la aerodinámica del coche; esa gráfica la pude obtener en experiencias realizadas en una maqueta del modelo adjunto, puesta en un pequeño túnel de viento (casero).

Tratando en lo posible de ser conciso, he detallado lo más rápidamente mi proyecto, agradeciéndole desde ya, de ser posible, su publicación completa.

La parte mecánica la dejo librada, en este caso, a la preparación consciente y meritoria del grupo de los talleres de Alberto Gómez.

Además mis felicitaciones para ustedes, los redactores de AUTOMUNDO, revista que ha llenado un gran vacío en el ambiente lúerca, espléndida su dinámica y espontaneidad; verdaderamente creo que han logrado su objetivo.

Horacio César Langanoni
Laprida 1808
Rosario (Santa Fe)

LOS MIL ROSTROS DE UN CAMPEÓN



Durante los últimos meses —nuestros primeros meses de vida— la figura morena y espigada de un joven sonriente, ocupó con frecuencia las páginas de AUTOMUNDO. Poco a poco su rostro se fue haciendo familiar para nuestros lectores: lo vimos inquieto en los instantes previos a la carrera, (tan importantes para un piloto); lo observamos también en curvas o rectas, con su expresión concentrada tras las antiparras y, después, vencedor, con la satisfacción de su rostro cansado.

Discreto, cordial, equilibrado, sabemos que Clark, además de campeón es un excelente muchacho; la encuesta que realizamos (AUTOMUNDO, N° 11) entre periodistas especializados de todo el orbe lo consagró como el mejor piloto de la temporada pasada, y, hace muy poco, apareció en nuestra portada (AUTOMUNDO, N° 18) y el propio Colin Chapman nos habló del aspecto humano de Jimmy, señalando "su tremenda modestia y su falta de ostentación".

Ahora —faltando aún cuatro pruebas para totalizar el posible puntaje— Jim Clark es nuevamente campeón. Por eso, hoy evocamos sus principales éxitos de la temporada y en especial, sus dos últimas presentaciones, el Gran Premio de Holanda (pág. 6) y el Gran Premio de Alemania, disputado recientemente en el difícil circuito de Nuerburgring (pág. 22), donde se consagrara campeón mundial de conductores 1965.

LA DIRECCIÓN

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.



SIEMPRE CLARK

GRAN PREMIO DE HOLANDA



Invencible, intocable, **JIM CLARK** se adjudicó, en Zandvoort (Holanda), su quinta victoria del año por el título del Campeonato Mundial de Conductores de 1965, y su tercer triunfo consecutivo en el veloz circuito holandés: cubrió los 335,440 kilómetros en 2 horas, 3 minutos, 59 segundos 1/10, a una velocidad promedio de 162,326 kilómetros por hora. Segundo se clasificó otro británico, el escocés Jack Stewart, con una máquina BRM, y tercero entró el norteamericano Dan Gurney, con un Brabham. Con esta victoria **CLARK** acumuló 45 puntos, contra 26 de Hill y 25 de Stewart.

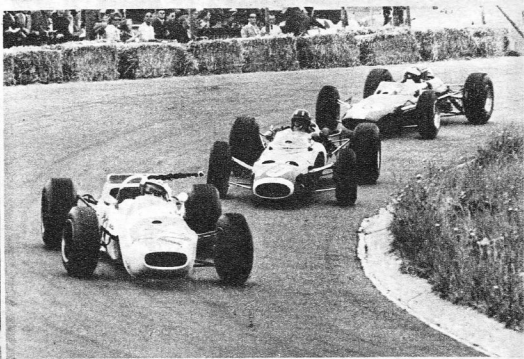
La extraordinaria serie de triunfos obtenidos por Clark, en el curso de la presente temporada, hace que no sepamos a qué superlativo recurrir para calificar al "escocés volante". Jim Clark es, verdaderamente, el piloto número uno de la actualidad, imbatible en la categoría Fórmula 1. El suspenso de este Gran Premio de los Países Bajos, no duró más que cinco vueltas: las cinco vueltas que necesitó Clark para conquistar el primer puesto, que no había logrado en la largada. Graham Hill, con su BRM, se había adjudicado el lugar de privilegio durante las pruebas de clasificación, disputadas el día anterior. Por otra parte, el piloto escocés conducía un Lotus 33 B, porque el motor de treinta y dos válvulas se había roto durante los últimos ensayos. Clark estaba escoltado por Graham

Hill, a su derecha, y Ginther, a su izquierda. Este último, al igual que en Silverstone, largó como un cohete interplanetario.

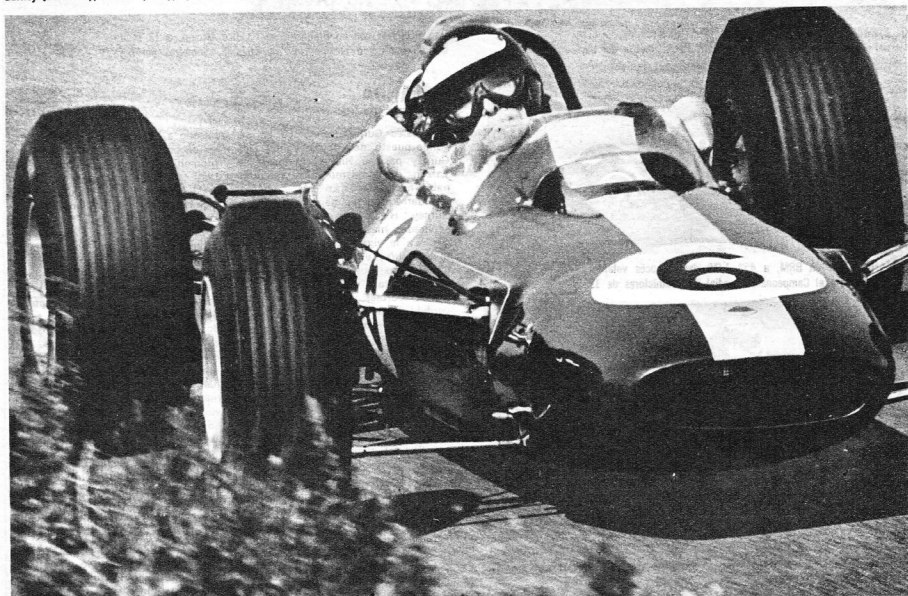
En la primera vuelta, Ginther precedía a Graham Hill, Clark, Gurney, Stewart, Spence, Surtees y Hulme. Ningún cambio en el segundo pasaje. En la vuelta siguiente, Ginther se vio obligado a ceder el primer puesto a Graham Hill. Clark se mantuvo en su tercera posición. La lucha era dura y, prácticamente, un pelotón de ocho máquinas corria rueda a rueda. Fue en la cuarta vuelta donde Clark comenzó su ataque; pasó a Ginther, que quedó ubicado en el tercer lugar y continuó su arremetida. La vuelta siguiente fue decisiva porque permitió a Clark aventajar a Graham Hill en la curva, en horquilla, de Tarzán. Esta vuelta, en la que el volante es-



Primera vuelta: Ginther (Honda), Graham Hill (BRM), Clark (Lotus), Gurney (Brabham), Stewart (BRM), Spence (Lotus), Surtees (Ferrari).



Segunda vuelta: Ginther (22), Graham Hill (10), Jim Clark (6).



JIM CLARK: acumuló 45 puntos luego del triunfo en el Gran Premio de Holanda, contra 25 de Hill y 25 de Stewart.

cóccs conquistó la primera posición, fue, por otra parte, sancionada por el veredicto del crónometro: Clark estableció, en esta ocasión, un nuevo récord en 1 minuto 30 segundos 6/10 (a una media de 166,608 kilómetros por hora). Había por lo tanto batido por una décima de segundo el me-

or tiempo logrado por Graham Hill durante los ensayos.

A partir de ese momento, Clark pudo aplicar su táctica favorita. Pero, en el complicado circuito de Zandvoort no es posible confiarse: lo prueba el hecho de que al cruzar la línea de llegada, sólo ocho segundos lo sepa-

ran de su perseguidor más inmediato. La performance de Clark, aunque muy regular, no alcanzó el brillo de su comportamiento en Spa o en Clermont-Ferrand. Hasta los dos primeros tercios de la carrera, su ventaja sobre Jackie Stewart no superó jamás los siete segundos, lo que es

bastante poco, y alcanzó los doce segundos como máximo en el curso de la prueba.

Si bien Clark encabezaba el lote, la lucha detrás de él se mantenía implacable. Dos hombres libraban un duelo sin cuartel, rueda a rueda, que duró dieciocho vueltas, al término de



Prefiera
lo mejor

ACUMULADORES
Willard

OSTILIO BOCCI S.A.

Maipú 471 5° piso

T. E. 32-4729/0852

Bs. As.



JACKIE STEWART: con una máquina BRM, se clasificó segundo, a 8 segundos del vencedor y con un promedio de 162,156 kilómetros por hora.



DAN GURNEY: con un Brabham, se clasificó tercero, a 13 segundos de Clark y a un promedio de 162,048 kilómetros por hora.



GRAHAM HILL: con un BRM, a 45" 1/10 del "escocés volante" y con 26 puntos para el Campeonato Mundial de Conductores de 1965.



DENIS HULME: tuvo que detenerse siete vueltas antes del final, pero, felizmente, ésto no lo privó de su merecido quinto puesto.



RITCHE GINTHER: con su Honda, se clasificó en el sexto lugar, a una vuelta de Jim Clark.

JOHN SURTEES: se clasificó en el séptimo puesto con su Ferrari.



HOLANDA

las cuales Gurney se colocó en segundo puesto, delante de Graham Hill. Gurney pasó a Hill en la curva de Tarzán, de la misma manera que lo había hecho Clark. En este momento, las cuatro primeras máquinas de Clark, Gurney, Hill y Stewart, no estaban separadas más que por siete segundos. En la vigésima vuelta, es decir, al cumplirse el primer cuarto de la carrera, las posiciones eran las siguientes: Clark, Hill, Gurney, Stewart, Hulme, Surtees y Ginther (que había perdido preciosos segundos a raíz de un trompo, a la salida de la curva de Hunzerung), Spence, y luego los dos Cooper de McLaren y Rindt. Dos pilotos ya habían abandonado: Anderson, cuyo motor calentaba a causa de una junta defectuosa, y Bonnier, en razón de inconvenientes en el sistema de inyección.

Fue a partir de la vigésima vuelta que Stewart comenzó su ataque. Un ataque vigoroso que le permitió superar a Graham Hill, tres vueltas después que a Gurney. El otro escocés ocupaba el segundo puesto como en Spa y en Clermont-Ferrand; y lo había logrado pasando a sus competidores en la curva de Tarzán, lugar decididamente propicio para esto, ya que se trata del fin de una recta y por lo tanto de una zona de frenado. Más atrás, Bandini, al volante de la Ferrari 8, conquistaba posiciones en forma espectacular, luego de haber

pasado a los dos Cooper y a Spence, se encontró en el octavo puesto, al promediar la carrera (cuarenta vueltas). Las posiciones eran las siguientes: Clark, Stewart, Gurney, Hill, Hulme, Surtees y Ginther. Desgraciadamente, un trompo a la salida de la curva de Hunzerung hizo inútil este esfuerzo, porque los dos Cooper y Spence lo pasaron.

Recién a partir de la mitad de la carrera, Clark acentuó ligeramente su ventaja; nueve segundos delante de Stewart en el 50° pasaje, doce segundos en el 60°, mientras que Gurney estaba a 16 segundos, Hill a 35 y Hulme a 1 minuto. Tres vueltas antes, Clark pasó a John Surtees, que había sido vencido en la lucha que mantuviera a partir de la trigésima vuelta con Ginther. Quedaban cinco hombres con el mismo número de vueltas que Clark, y éste controlaba perfectamente la prueba. Sin embargo, no podía permitirse la más mínima detención en su "stand", porque Stewart estaba aún muy próximo. Hulme fue víctima de una detención de este tipo siete vueltas antes del final, pero, felizmente, esto no lo privó de su merecido quinto puesto. Gurney había conservado un brillante tercer puesto y Hill fue el último piloto en terminar en la misma vuelta que el vencedor. Clark, además del récord de vuelta, había superado la media general en más de 3 minutos 20 segundos.

CLASIFICACIÓN

1° CLARK (Lotus-Climax), 80 vueltas, 335,440 kilómetros en 2h 3' 59" 1/10 (promedio: 162,326 km/h); 2° Stewart (BRM), a 8" (promedio: 162,156 km/h); 3° Gurney (Brabham-Climax), a 13" (promedio: 162,048 km/h); 4° Graham Hill (BRM), a 45" 1/10 (promedio: 161,351 km/h); 5° (a una vuelta) Hulme (Brabham-Climax); 6° Ginther (Honda); 7° Surtees (Ferrari); 8° Spence (Lotus-Climax); 9° Bandini (Ferrari 8); 10° (a dos vueltas) Ireland (Lotus-BRM); 11° (a tres vueltas) Gardner (Brabham-BRM); 12° Attwood (Lotus-BRM); 13° (a cinco vueltas) Siffert (Brabham-BRM).



automundo
PRESENTA AL

GRAN PREMIO INTERNACIONAL DE TURISMO MEJORADO

El Automóvil Club y su tradicional conferencia de prensa. El Reglamento toma estado público. Las modificaciones buenas y las incógnitas. Entre ellas, la de las "CATEGORIAS". Una se aplaude. A la otra se la síndica como parcial. Las entrevistas jugosas dan frutos ácidos. De donde Industrias Kaiser Argentina estaría fabricando, en el país, automóviles extranjeros. Horacio Steven no admite dudas: los Gordini 1093 son INDUSTRIA NACIONAL. Presentamos el inciso "J" y las modificaciones "extras" autorizadas por el reglamento particular de la prueba. "¿Con qué puedo correr?" La respuesta es terminante. Incluimos la Treceava Lista General de Modelos Homologados, al 1º de julio de 1965, por la Federación Internacional del Automóvil. Un adios que parece ser definitivo: a la trepada de Copina y al Gran Cucco MINA CAPILLITAS.

En el octavo piso del ACA tuvo lugar la conferencia de prensa con que el ente rector del automovilismo argentino acostumbra presentar las dos competencias más importantes de nuestro calendario anual, Razones de orden interno, originadas en nuestra intención de otorgar la más amplia difusión posible a ambos eventos, nos obligan a presentarlos por separado. Nos referiremos hoy al primero de ellos, en sentido cronológico, el de Turismo Mejorado, que tendrá lugar en el próximo mes de octubre, entre los días 20 y 30. Alcanzando un recorrido total de 4.492.400 km, ha sido dividido en seis etapas, las que tendrán lugar los días 20, 22, 24, 26, 28 y 30 del mencionado mes. Los días impares serán de descanso, paréntesis que tendrán por escenario las ciudades de Villa Carlos Paz, San Juan, Catamarca, Tucumán, y La Falda.

El señor presidente de la Comisión de Carreras, escribano Ghezzi, tuvo a su cargo el interiorizarnos de algunos detalles reglamentarios que difieren, en relación a lo establecido en años anteriores. No son muchos estos aspectos, pero sí lo suficientemente importantes como para, de inmediato, suscitarse la polémica. Pero antes de entrar en ella, debemos destacar un indiscutido acierto del Reglamento. Todos tenemos presente la enojosa cuestión suscitada durante la última edición del Gran Premio TM, entre el Comisario Deportivo y el corredor Alberto Rodríguez Larreta, en razón de que este último, por impedimentos de tránsito —ya que la ruta estaba bloqueada— llegó a la línea de largada de una de las etapas con un minuto de retraso, siendo lanzado en carrera atrás del último auto en partir, lo que, además del tiempo con que se lo recargaba, lo penalizaba en el sentido de volver a tener que superar en el camino a todos aquellos competidores ya aventajados, por cuanto debemos recordarlo, el orden de largada en carrera al iniciarse cada etapa es el mismo del arribo de la etapa anterior. La situación apuntada controló amplio eco en el periodismo y, por suerte, también en el seno de la comisión encargada de redactar el Reglamento

GRAN PREMIO...

VEHICULOS ADMITIDOS

Serán admitidos en el IX Gran Premio Internacional de Turismo "Súper" Nafsa YPF, los automóviles homologados por la Federación Internacional del Automóvil y comprendidos en el Grupo 2 de la Categoría "A" (Coches de Turismo Mejorado) de acuerdo con lo establecido en el Art. 252 del Anexo "J" del Código Deportivo Internacional.

En consecuencia los automóviles participantes deberán ajustarse a las especificaciones del catálogo de fábrica, con los cambios y montajes autorizados en los capítulos II y III del Anexo "J" y aprobados por la Comisión Deportiva Internacional hasta el 1º de agosto del corriente año.

Los automóviles serán agrupados en Categorías, cada una de las cuales tendrá su clasificación y premios independientes y que son las siguientes, de acuerdo con las cilindradas:

- Categoría "A": Hasta 700 cc de cilindrada.
- Categoría "B": Superior a 700 cc de cilindrada hasta 1150 cc.
- Categoría "C": Superior a 1150 cc de cilindrada hasta 1600 cc.
- Categoría "D": Superior a 1600 cc de cilindrada hasta 2000 cc.
- Categoría "E": Superior a 2000 cc de cilindrada en adelante.

RECORRIDO DEL GRAN PREMIO

20 DE OCTUBRE - 1ª ETAPA - BUENOS AIRES - VILLA CARLOS PAZ	
Buenos Aires (LARGADA SIMBÓLICA), San Fernando, Don Torcuato, Pilar (LARGADA EFECTIVA), Arrecifes, Pergamino, Venado Tuerto, La Carlota, Río Cuarto, Embalse Río Tercero, Alta Gracia, Falda del Carmen, Empalme Ruta Nacional N° 20, Villa Carlos Paz, con un total de kilómetros	781,5
21 DE OCTUBRE - DESCANSO EN VILLA CARLOS PAZ	
22 DE OCTUBRE - 2ª ETAPA - VILLA CARLOS PAZ - SAN JUAN	
Por bifurcación Ruta Nacional 20 y 38, Taminga, Mina Clavero, Villa Las Rosas, Villa Dolores (acceso), La Toma, San Luis, San Jerónimo, San Antonio, La Tranca, Encón, Las Casuarinas, Caucafe, San Juan, con un total de kilómetros	737,6
23 DE OCTUBRE - DESCANSO EN SAN JUAN	
24 DE OCTUBRE - 3ª ETAPA - SAN JUAN - CATAMARCA	
Por Jáchal, Guandacol, Villa Unión, Nonogasta, Patquia, La Rioja, Chumbicha, Catamarca, con un total de kilómetros	729,4
25 DE OCTUBRE - DESCANSO EN CATAMARCA	
26 DE OCTUBRE - 4ª ETAPA - CATAMARCA - TUCUMÁN	
Por La Puerta, Andalgalá, Belén, Punta de Balasto, Amaichá del Valle, Famalíta, San Miguel de Tucumán, con un total de kilómetros	638,0
27 DE OCTUBRE - DESCANSO EN TUCUMÁN	
28 DE OCTUBRE - 5ª ETAPA - TUCUMÁN - LA FALDA	
Por Los Puestos, Las Termas, Sgo. del Estero, Lavalle, Frías, S. A. de la Paz, Recreo, Totoralejos, Deán Funes, Jesús María, Ascochinga, La Falda, con un total de kilómetros	660,5
29 DE OCTUBRE - DESCANSO EN LA FALDA	
30 DE OCTUBRE - 6ª ETAPA - LA FALDA - BUENOS AIRES	
Por Villa Carlos Paz, Alta Gracia, San Agustín, Río Tercero, Dalmacio Vélez Sarsfield, Villa María, Bell Ville, Marcos Juárez, Corral de Bustos, Atías, Venado Tuerto, Colón, Pergamino, Arrecifes, S. A. de Arco, Pilar, Buenos Aires, con un total de kilómetros	945,4
TOTAL DE KILOMETROS: 4.492,4	



Los Mercedes Benz 300 SE, conducidos en forma experta y con un gran equipo como respaldo, se impusieron con facilidad en las últimas ediciones del Gran Premio. Hubo quienes sostuvieron que la Mercedes se llevaba mucho más de lo que nos traía. Que además, con su presencia, y una erránea división de categorías de parte del ACA, era el factor salvador de otras inscripciones que pudieran haber obrogado real categoría, en la internacional, a los Grandes Premios Turismo Mejorado.



Los Lancia, mientras resistieron, mostraron la garrá de quienes los conducían. Oscar Caballén se destacó, notoriamente mediante una conducción quizá demasniada vigorosa. En anterior edición, al volante de un Peugeot 404, conquistó con justicia el galardón de "Cónдор de Copiaca."



Un señor competidor para un señor equipo. El Saab 850 es capaz de poner a prueba, en tierra, los quilates del equipo Gordini. Tiene velocidad, tenida y frenos. En Europa, también aguantó. ¿Pero, hay quien crea, en Suecia, que en este país tenemos competencias en las que es necesario para estar en los números, andar a fondo, en directa, por varias horas, en varias etapas? El año pasado demostraron que no lo creían. Los Saab se "engriparon". La carburación fue la responsable.

interno de la prueba, el que, en su artículo 15, dispone lo que transcribimos: En la segunda y siguientes etapas, el participante que no se presente en su correspondiente hora de largada será puesto en carrera al presentarse ante el Juez de Largada, a continuación del coche que en ese momento espera su turno y diez segundos después de la partida de éste. Si se presentaran dos o más coches, éstos serán intercalados de a uno y en el orden de presentación entre los coches siguientes y largados en la forma antes expuesta. A estos competidores se les computará el tiempo de etapa desde la hora oficial de largada que le corresponda. Además, en concepto de penalización, sufrirán un recargo equivalente al doble del tiempo existente entre la hora oficial de largada y la hora efectiva de partida.

Las modificaciones en las categorías . . .

... dieron que hablar. En un aspecto, en aquel que determina la Categoría "D", Superior a 1.600 cc de cilindrada hasta 2.000 cc", hubo total coincidencia. Era por cierto, la única forma de interesar, si es que ello es posible, a equipos de fabricación extranjera, que vengan a participar en nuestro Gran Premio. La ilusoria pretensión de lograr esa calidad de participantes, oponiéndoles en una misma categoría a los productos de la Mercedes Benz, cesó, por fin, de existir. Quizá un paso más adelante, aunque un poco audaz, hubiera sido el limitar la participación extranjera a 2.000 cc de cilindrada, reservando la Categoría "E", de 2.000 cc en adelante, para productos de fabricación nacional. Con ello, aunque quizá también un poco ilusoriamente, hubiéramos facilitado

el camino a una serie de marcas de producción local, cuya presencia a lo largo del Gran Premio podría sentar baza para revitalizar el año 1966, el que, hasta el presente, pareciera sufrir la idéntica enfermedad que 1965, para Turismo Mejorado: pérdida de vigor.

La coincidencia dejó de existir . . .

... en cuanto se conversó sobre la Categoría "B", la que, en esta oportunidad, agrupa a aquellos automóviles cuya cilindrada sea superior a 700 cc y menor de 1.150 cc. Los diferentes corrillos y la diversidad de opiniones, juntamente con nuestra inquietud de recurrir a las fuentes, escuchar, antes de emitir opinión, nos pusieron en la senda del señor presidente de la Comisión de Carreras. Virtualmente, lo secuestramos. No sería el último delto de ese día. Encerrados en uno de los amplios escritorios del octavo piso, le hicimos presente nuestras inquietudes. Con la cordialidad que le es propia, el escribano Ghezzi nos respondió.

Habla entonces, para AUTOMUNDO, el señor presidente de la Comisión de Carreras:

—La variación que hemos hecho con respecto a la división de categorías que existía en años anteriores —la Categoría "D" llegaba a 1.600 cc pero ahora se ha subdividido en más de 1.600 cc, hasta 2.000 cc, y la "E" de 2.000 cc en adelante— ha sido teniendo en cuenta los diferentes tipos



Una promesa que se va transformando en realidad. Paco Mayorga ha confirmado su participación en el Gran Premio de Turismo Mejorado.



Por el momento, quien fuera sensación dos tiempos, en el grupo de los ausentes. Vicente Formisano, habil preparador-piloto, en un impasse de su carrera. Los DWK que sufriran el tratamiento en sus manos estaran, en este Gran Premio, guiados por otras.



En la categoría "A", que como otros años, probablemente, reunirá gran cantidad de inscriptos se repiten nombres que son garantía de performance. Entre ellos, Roberto Galluzzi, quizá el más consecuente con la categoría y con la marca. Su NSU Sport Prinz será de la partida.



El crédito rutero de Horacio Steven. Memoria fotográfica, gran barro, habilísimo en la curva, Gastón Perkins asombra año tras año al igual que su monta. Son los mismos y sin embargo, cada vez parecen mejorar a lo largo de sus actuaciones automovilísticas.



El apellido Vianini está ligado a Alfa-Romeo y al Gran Premio. Como todos los años, Don "Pepe" dice que no presentará ningún auto. A último momento, como siempre, lo hará. No puede con su genio, tal como tampoco Andrea con eluyo. Claro que ser cierto, "in corsa bisogna andare forte...!"



Don Segundo Sombra es el seducido que escuda a Dr. Alvarez, Velez y prolijo, es poseedor de una bomba. Su Fiat 1500, producto de la conjunción de su estherno, al-do Fiat Alvarez y la magia negra de Albor Dominguez, asombró en su última presentación. También más.



Juan Manuel Bordas. Muy lejos ya de cuando "hacía guantes" al volante de un Volkswagen o un NSU. Luego llegó la época de los Juniors, de los coches Sport, del TC. También de aquella batalla "pitivada" integrando el equipo Mercedes... ¿se acuerdan?



Sindinno de Gran Premio es Pedro Sancha. Lo era también de "autamericano", de monstro, de Gollath. Con el tiempo se armó a la tierra de Dav'd y convive asimismo con los pequesos. Su Fiat-Abrah 850 cc y el increíble Fiat-Sancha 733 cc son "cacués" en cualquier escenario. Como en una novela por entregas. Próximo episodio: MN Fórmula 2. Responsable del vehículo: Lelio Castellí. De la preparación del motor: Pedro Sancha. Hemos comprometido, para AUTOMUNDO, las primeras impresiones de maneja.



La opinion del Sr. Horacio Steven nos merece el mayor de los respetos. Lo respalda, si así hiciera falta, la exitosa trayectoria del equipo de competición IKA. Pero... tal como el director del equipo tiene cabal conciencia de disponer de un indiscutido campeón rutero —Gastón Perkins—, ya tendrá también de contar con un indiscutido campeón en circuitos, como Carlos Guimare? Sabemos que los de afuera son de palo... Pero don Horacio. No podemos con el genio... ¿sabé?

GRAN PREMIO...

—En cuanto a las categorías se refiere, la de 700 a 1.150 cc no me parece justa. A través de más de un año de competencias en la categoría TM, se ha podido comprobar que los concurrentes a las categorías hasta 850 cc han sido más que aquellos que han participado en la categoría 1.150 cc. Entonces, en cuanto a lo nacional, si hubiera que suprimir una categoría por razones económicas, y si éstas son las razones, entonces, entiendo que habría que suprimir la categoría de menos coches o sea la 1.150 cc. No digo esto porque tenga animo de suprimir ninguna categoría. Mi opinión es que si hay un campeonato argentino que contempla 5 categorías, cuando nosotros, en la Argentina, hacemos una carrera del tipo del Gran Premio por lo menos tienen que estar presentes esas 5 categorías; si quieren agregar otras, que los agreguen, pero por lo menos las 5 categorías que tienen puntaje para el Campeonato Argentino deben estar presentes en cada una de sus formas. Si vamos a tomar en cuenta el aspecto internacional, en la categoría 850 cc tenemos un rival de mucha envergadura: el Saab 850; un vehículo sensacional desde todo punto de vista, y tendremos, además, para este Gran Premio, como competidores, a los de 1.150 cc, o sea, algún posible candidato que venga del Uruguay o de Chile, o de algún lado con un F.S. Gordini de 1.100 cc a los vehículos ya conocidos en el país, los de Gaínza Paz y Lostaló, los Mini Cooper, más cualquier otro Mini Cooper que pueda venir de afuera. Si la razón no fuera económica y fuera para poner en condiciones de paridad mecánica los vehículos, me parece que no se puede explicar paridad mecánica de un 850 cc, a un 1.150 cc. Ninguna de las razones, realmente, me satisfice. Creo que en esta categoría se ha favorecido enormemente a los productos extranjeros.

—¿Cómo considera usted al Gordini 1093, en cuanto a categoría, nacional o importado?

—No hay ninguna duda con respecto a esto: el Gordini 1093 es un vehículo de fabricación nacional, homologado por la Federación Internacional y, además, cuenta con el certificado de Industria y Minería, que justifica su fabricación dentro del país. No hay ninguna duda. Cual será el criterio a adoptar por el ACA, no lo podría decir en este momento, pero no hay ninguna duda en cuanto a la fabricación del vehículo, que es nacional.

—¿Está homologado por la Federación Internacional del Automóvil?

—Sí, señor. El vehículo ya está homologado por la FIA, con ficha de homologación que inclusive está en el ACA.

—¿Alguna otra consideración?

—Bueno, quiero felicitar al ACA y a YPF por el esfuerzo sensacional que representa poner en el tapete un Gran Premio. Creo que la ruta elegida es buena; la carrera, en cuanto a la categoría superior, incluyendo la categoría hasta 2.000 cc, puede llegar a ser una gran atracción para los principales equipos extranjeros, que en este momento están actuando en Europa, dentro de la categoría de 1.800 a 2.000 cc de cilindrada, y, si pueden lograr que vengan equipos de ese tipo, la carrera, sin lugar a dudas, va a ser sensacional.

INCISO "J"

Accediendo a lo solicitado en innumerables cartas de lectores, transcribimos textualmente el famoso inciso "J". También en este número (página 18) nuestro colaborador Alberto Salotto iniciará una serie de notas explicativas sobre este inciso del Código Deportivo Internacional, perteneciente al Reglamento Internacional de coches de serie y coches de Turismo Mejorado.

Art. 261. —CAMBIOS Y MONTAJES AUTORIZADOS: con relación a lo que se ha previsto por el constructor y que se describe en la ficha de homologación, el vehículo no podrá sufrir otras modificaciones y/o aditamentos de mecánica, de material o de apariencia, tanto exteriores como interiores, fuera de las que son explícitamente autorizadas en el presente artículo.

Toda modificación y/o aditamento no explícitamente autorizado en el presente artículo, trasmita aparada la sancionificación del vehículo y según la naturaleza y la importancia de las modificaciones y/o aditamentos su afectación a uno de los grupos siguientes definidos en el presente reglamento o su exclusión de la prueba, si el grupo al cual debe ser designado no está previsto en el reglamento particular. El aditamento no explícitamente autorizado más abajo debe ser objeto de una declaración escrita del concurrente que se agregará a la solicitud de inscripción, bajo pena de exclusión de la prueba o —en el caso de faltar caracterizado— de una penalidad más severa.

Las modificaciones y/o agregados autorizados son los siguientes:

- 1) Arretreros de iluminación: marca y número libres, bajo reserva que estén conformes a las estipulaciones de la Convención Internacional de la Circulación Carretera.
- 2) Radiadores y tanques de carburantes: todo radiador o tanque previsto por el constructor

GANADORES DE LOS GRANDES PREMIOS

AÑO 1957

"GRAN PREMIO STANDARD BOODAS DE ORO DE YPF"

- CATEGORÍA "A"** — Automóviles con potencia a explosión de dos y cuatro tiempos hasta 1500 cc y equipados con diésel hasta 2000 cc.
- 1 — "Larry", Peugeot, 38h 45' 57". Prom.: 104,642 km/h.
 - 2 — Jorge Rodríguez, Daily Volkswagen, 43h 17' 22".
 - 3 — Carlos P. de Villa, Borgward, 45h 47' 13".
- CATEGORÍA "B"** — Automóviles con trayecto de trayectoria de los motores de ocho cilindros en "V" con válvulas a la cabeza.
- 1 — Ledo Dalmas Bonjour, Alfa Romeo, 37h 40' 16". Prom.: 107,683 km/h.
 - 2 — Antonio Saccomano, Ford, 43h 17' 05".
- CATEGORÍA "C"** — Automóviles con potencia de más de 4201 cv, y los equipados con motores de cualquier cilindrada de ocho cilindros en "V" con válvulas a la cabeza.
- 1 — Umberto Altamura, Ford, 40h 52' 06". Prom.: 99,258 km/h.

AÑO 1958

"GRAN PREMIO STANDARD YPF"

- CATEGORÍA "A"** — Automóviles con potencia a explosión de dos y cuatro tiempos hasta 1200 cc, y diésel hasta 2000 cc, excluidos los "motocups".
- 1 — "Mary", Lancia, 54h 12' 56". Prom.: 105,62 km/h.
 - 2 — Juan Manuel Godeau, Volkswagen, 56h 29' 29".
 - 3 — Maurice Franco, Volkswagen, 56h 58' 10".
- CATEGORÍA "B"** — Automóviles europeos de 1201 cc hasta 1500 cc y americanos modelos 1946 hasta 1952 inclusive con motores hasta 4200 cc, excluidos los de ocho cilindros en "V" con válvulas a la cabeza.
- 1 — Domingo B. Lombardi, Mercedes, 51h 51' 51". Prom.: 105,887 km/h.
 - 2 — Juan Angel Díaz, Borgward, 52h 22' 22".
 - 3 — José M. Spada, Ford, 59h 21' 29".
- CATEGORÍA "C"** — Automóviles no incluidos en las dos categorías anteriores.
- 1 — Umberto Altamura, Ford, 50h 21' 31". Prom.: 105,052 km/h.

AÑO 1959

"GRAN PREMIO STANDARD YPF"

- CATEGORÍA "A"** — Automóviles con potencia a explosión de dos y cuatro tiempos desde 450 cc hasta 750 cc.
- 1 — Juan Manuel Bordeu, N.S.U., 43h 17' 07". Prom.: 91,255 km/h.
 - 2 — Edward Barth, N.S.U., 43h 35' 30".
 - 3 — Pedro von Dory, U.I., 43h 37' 34".
- CATEGORÍA "B"** — Automóviles desde 751 cc hasta 1200 cc para los motores a explosión de dos y cuatro tiempos y diésel hasta 2000 cc.
- 1 — "Postmandary", Lancia, 40h 36' 13". Prom.: 97,281 km/h.
 - 2 — Federico Cooke, D.K.W., 41h 11' 03".
 - 3 — Maurice Franco, Volkswagen, 41h 38' 29".
- CATEGORÍA "C"** — Automóviles a explosión desde 1201 cc hasta 1500 cc de marcas europeas y modelos 1946 a 1952 inclusive de marcas americanas, que no excedan los 4100 cc de cilindrada.
- 1 — "Larry", Peugeot, 36h 21' 40". Prom.: 106,632 km/h.
 - 2 — Oscar E. Marcolongo, Borgward, 37h 17' 59".
 - 3 — Carlos Lostaló, Borgward, 38h 37' 34".
- CATEGORÍA "D"** — Automóviles no incluidos en las tres categorías siempre que sus características correspondan a un estándar de pasajeros de uso corriente.
- 1 — Hayle Aguilar, Simca, 42h 30' 46". Prom.: 92,013 km/h.
 - 2 — Pedro Sancha, Mercury, 42h 34' 06".
 - 3 — Guinmary, Alfa Romeo, 45h 06' 29".

AÑO 1960

"IV GRAN PREMIO INTERNACIONAL STANDARD 'SUPERMOVIL' YPF"

- CATEGORÍA "A"** — Automóviles hasta 600 cc de cilindrada.
- 1 — Gian Marco Donato, N.S.U., 48h 59' 01". Prom.: 94,580 km/h.
 - 2 — Herbert Bohnen, N.S.U., 49h 08' 05".
 - 3 — Antonio Von Castell, D.K.W., 49h 07' 42".
- CATEGORÍA "B"** — Automóviles desde 601 cc hasta 1150 cc de cilindrada.
- 1 — Julio C. Castellani, D.K.W., 47h 59' 38". Prom.: 98,364 km/h.
 - 2 — Fernando Piersi, D.K.W., 47h 59' 38".
 - 3 — Dante Caselli, Fiat, 48h 05' 54".
- CATEGORÍA "C"** — Automóviles desde 1151 cc hasta 1300 cc de cilindrada.
- 1 — Gaston Perkins, Alfa Romeo, 41h 18' 56". Prom.: 111,790 km/h.
 - 2 — Arturo Cozzarin, Volkswagen, 52h 20' 50".
- CATEGORÍA "D"** — Automóviles desde 1301 cc hasta 1600 cc de cilindrada.
- 1 — Gunnar Anderson, Volvo, 39h 56' 17". Prom.: 115,646 km/h.
 - 2 — Juan Cruz Varela, Volvo, 41h 50' 07".
 - 3 — Roberto Gálvez, Volvo, 42h 11' 01".
- CATEGORÍA "E"** — Automóviles de cilindrada superior a 1601 cc de cilindrada.
- 1 — Pedro Sancha, Mercury, 44h 24' 14". Prom.: 104,015 km/h.
 - 2 — Alfredo L. Peirano, Chevrolet, 44h 30' 42".
 - 3 — Antonio S. Carrara, Ford, 47h 40' 40".

AÑO 1961

"V GRAN PREMIO INTERNACIONAL STANDARD 'SUPERMOVIL' YPF"

- CATEGORÍA "A"** — Automóviles hasta 700 cc de cilindrada.
- 1 — Herbert Bohnen, N.S.U., 48h 59' 01". Prom.: 93,670 km/h.
 - 2 — Osvaldo Tadiá, N.S.U., 48h 59' 33".
 - 3 — Remigio Gallardo, Isard, 49h 03' 13".
- CATEGORÍA "B"** — Automóviles desde 701 cc hasta 1150 cc de cilindrada.
- 1 — Carlos Bellini, D.K.W., 44h 16' 11". Prom.: 100,024 km/h.
 - 2 — Ernesto W. Quiser, D.K.W., 44h 37' 45".
 - 3 — Julio C. Castellani, D.K.W., 45h 00' 38".

AÑO 1962

"VI GRAN PREMIO INTERNACIONAL STANDARD 'SUPERMOVIL' YPF"

ANEXO "J"

- CATEGORÍA "A"** — Automóviles desde 1151 cc hasta 1300 cc de cilindrada.
- 1 — Oscar Caballari, Alfa Romeo, 39h 06' 19". Prom.: 113,483 km/h.
 - 2 — Jorge Cupeiro, Alfa Romeo, 39h 32' 03".
 - 3 — Arturo Cozzarin, Volkswagen, 51h 25' 25".
- CATEGORÍA "B"** — Automóviles desde 1301 cc hasta 1600 cc de cilindrada.
- 1 — Gaston Perkins, Borgward, 41h 25' 30". Prom.: 107,109 km/h.
 - 2 — Roberto Larrazola Díaz, Borgward, 42h 11' 50".
 - 3 — Juan Angel Díaz, Borgward, 42h 13' 20".
- CATEGORÍA "C"** — Automóviles de cilindrada superior a 1601 cc.
- 1 — Walter Schok, Mercedes Benz, 36h 36' 21". Prom.: 121,234 km/h.
 - 2 — Hans Hermann, Mercedes Benz, 36h 39' 43".
 - 3 — Pedro Sancha, Mercury, 40h 08' 23".
- CATEGORÍA "A"** — Automóviles hasta 700 cc de cilindrada.
- 1 — Remigio Gallardo, Isard, 48h 05' 34". Prom.: 91,943 km/h.
 - 2 — Alberto O. Vidrales, N.S.U., 49h 14' 28".
 - 3 — Ramiro A. Raitzin, B.M.W., 49h 15' 28".
- CATEGORÍA "B"** — Automóviles desde 701 cc hasta 850 cc de cilindrada.
- 1 — Marcelo Balcarcel, Panhard, 47h 33' 08". Prom.: 92,984 km/h.
 - 2 — Bruno P. Zuntini, R. Gordini, 50h 25' 59".
- CATEGORÍA "C"** — Automóviles desde 851 cc hasta 1150 cc de cilindrada.
- 1 — Ernesto W. Quisque, D.K.W., 44h 16' 55". Prom.: 99,177 km/h.
 - 2 — Alfonso Frasca (h), D.K.W., 45h 45' 58".
 - 3 — Angel Turrturo, D.K.W., 46h 22' 52".
- CATEGORÍA "D"** — Automóviles desde 1151 cc hasta 1300 cc de cilindrada.
- 1 — Ricardo P. Saueza, Alfa Romeo, 42h 45' 00". Prom.: 103,429 km/h.
 - 2 — Pablo Finocchietto, Alfa Romeo, 45h 32' 01".
 - 3 — Alberto Hermann, Volkswagen, 48h 15' 48".
- CATEGORÍA "E"** — Automóviles desde 1301 cc hasta 1600 cc de cilindrada.
- 1 — José Migliore, Peugeot, 59h 17' 11". Prom.: 115,956 km/h.
 - 2 — Antonio von Dory, Volvo, 40h 03' 14".
 - 3 — Julio Guimaraes, Volvo, 40h 25' 21".
- CATEGORÍA "F"** — Automóviles desde 1601 cc hasta 2000 cc de cilindrada.
- 1 — Boris Garafulic, Simplic, Volvo, 37h 40' 40". Prom.: 116,385 km/h.
 - 2 — Carlos Larrazola Díaz, Borgward, 38h 28' 01".
 - 3 — Boris Lostaló, Volvo, 41h 02' 45".
- CATEGORÍA "G"** — Automóviles desde 2001 cc de cilindrada en adelante.
- 1 — Ewy Rosqvist, Mercedes Benz, 34h 51' 03". Prom.: 126,872 km/h.
 - 2 — Carlos M. Borchart, Jaguar, 46h 51' 04".

AÑO 1963

"VII GRAN PREMIO INTERNACIONAL DE TURISMO 'SUPER' NAFTA YPF"

- CATEGORÍA "A"** — Automóviles hasta 700 cc de cilindrada.
- 1 — Domingo L. Orill, N.S.U., Prinz, 48h 11' 36". Prom.: 91,354 km/h.
 - 2 — Eduardo Miller, N.S.U., Prinz, 48h 15' 03".
 - 3 — Luis María Pallat, Isard, 49h 28' 36".
- CATEGORÍA "B"** — Automóviles desde 701 cc hasta 850 cc de cilindrada.
- 1 — Gaston Perkins, R. Gordini, 41h 15' 13". Prom.: 105,679 km/h.
 - 2 — Antonio von Dory, R. Gordini, 44h 33' 32".
 - 3 — Federico Weiss, R. Gordini, 45h 59' 59".
- CATEGORÍA "C"** — Automóviles desde 851 cc hasta 1150 cc de cilindrada.
- 1 — Vicente Formisano, D.K.W., 42h 44' 55". Prom.: 105,038 km/h.
 - 2 — Manuel Calvillo, D.K.W., 44h 30' 00".
 - 3 — Julio C. Castellani, D.K.W., 44h 59' 05".
- CATEGORÍA "D"** — Automóviles desde 1151 cc hasta 1300 cc de cilindrada.
- 1 — Carlos Lepro, Alfa Romeo, 43h 56' 06". Prom.: 100,209 km/h.
 - 2 — Eduardo Suarez Neys, Alfa Romeo, 47h 02' 01".
 - 3 — Pascual L. Paulino, Volkswagen, 47h 40' 12".
- CATEGORÍA "E"** — Automóviles desde 1301 cc hasta 1600 cc de cilindrada.
- 1 — Rogelio Scaramatta, Peugeot, 38h 58' 45". Prom.: 112,950 km/h.
 - 2 — Teófilo S. Bordeu, Peugeot, 39h 19' 30".
 - 3 — Norberto G. Roth, N.S.U. Sport, 40h 22' 22".
- CATEGORÍA "F"** — Automóviles desde 1601 cc de cilindrada en adelante.
- 1 — Eugen Bohringer, Mercedes Benz, 33h 30' 11". Prom.: 131,936 km/h.
 - 2 — Dieter Glesner, Mercedes Benz, 33h 31' 14".
 - 3 — Ewy Rosqvist, Mercedes Benz, 34h 30' 44".

AÑO 1964

"VIII GRAN PREMIO INTERNACIONAL DE TURISMO 'SUPER' NAFTA YPF"

- CATEGORÍA "A"** — Automóviles hasta 700 cc de cilindrada.
- 1 — Rogelio Scaramatta, De Carlo, 46h 25' 18" 2/5. Prom.: 99,494 km/h.
 - 2 — Jorge H. Boher, N.S.U. Sport, 48h 48' 17" 2/5.
 - 3 — Norberto G. Roth, N.S.U. Sport, 49h 15' 23" 2/5.
- CATEGORÍA "B"** — Automóviles desde 701 cc hasta 850 cc de cilindrada.
- 1 — Gaston Perkins, R. 1093, 40h 46' 45". Prom.: 113,262 km/h.
 - 2 — Carlos Guimaraes, R. 1093, 41h 15' 02" 2/5.
 - 3 — Juan P. Garcia, R. 1093, 41h 52' 07" 1/5.
- CATEGORÍA "C"** — Automóviles desde 851 cc hasta 1150 cc de cilindrada.
- 1 — Julio C. Castellani, Auto Union, 42h 30' 42" 1/5. Prom.: 106,645 km/h.
 - 2 — Ricardo Bellini, Auto Union, 43h 32' 16".
 - 3 — Rosmado Visintini, Auto Union, 43h 32' 16".
- CATEGORÍA "D"** — Automóviles desde 1151 cc hasta 1600 cc de cilindrada.
- 1 — Rogelio Careño, Fiat 1500, 38h 01' 47" 3/5. Prom.: 121,449 km/h.
 - 2 — "Fueguinos", Alfa Romeo G. Tl, 38h 59' 59" 2/5.
 - 3 — Herbert Bohnen, Fiat 1500, 39h 27' 41".
- CATEGORÍA "E"** — Automóviles desde 1601 cc de cilindrada en adelante.
- 1 — Eugen Bohringer, Mercedes Benz, 33h 27' 21" 1/5. Prom.: 138,053 km/h.
 - 2 — Dieter Glesner, Mercedes Benz, 30h 30' 36".
 - 3 — Ewy Rosqvist, Mercedes Benz, 30h 30' 36".

para el modelo considerado y mencionado en el manual de mantenimiento y en la ficha de homologación, puede ser empleado.

La utilización de radiadores de capacidad superior a la o las capacidades previstas por el constructor, puede ser autorizada por el ACN con el acuerdo de la FIA, cuando se trate de pruebas organizadas en las condiciones geográficas no habituales (travesía de zonas desérticas, por ejemplo).

El montaje de una cortina de radiador fija o móvil, cualquiera fuere su sistema de comando, está autorizado.

El tipo de emplazamiento del orificio de llenado del tanque es libre, aun cuando el cambio del tipo o del emplazamiento traiga aparejada una nueva abertura en la carrocería. En este caso, el número de orificios no deberá, sin embargo, ser aumentado y éstos o éstos deberán, en todo caso, ser al exterior de la carrocería. Correspondiente a los concesarios deportivos de la FIA, deberá la prueba de todo coche que, desde el punto de vista de seguridad, no les diera enter satisfacción a ese respecto.

Además, la capacidad total de los tanques principales y auxiliares previstos por el constructor para el modelo considerado y declarados en la ficha de homologación no deberá, en ningún caso, exceder los límites siguientes:

Coches hasta de 700 cc de cilindrada-motor 60 litros
de 700 a 1000 cc de cilindrada-motor 70 "



Una presencia que pudiera ser: Altio Viale del Carril y el Ford Falcon. Por cierto que la categoría mayor e difícil, pero el auto ha demostrado ser duro y veloz. Su piloto tiene experiencia, ductilidad y sentido de equipo. Además conduce con la suavidad y el vigor de los iniciados. Lo queremos decir: pertenece al selecto grupo de aquellos a quienes no sólo le daríamos nuestro auto a correr, sino que, con gusto, acompañaríamos en carrera.

AUTOMOVILES CONSTRUIDOS EN SERIE
13ª LISTA GENERAL DE MODELOS HOMOLOGADOS
AL 1º DE JULIO DE 1965

Categoría Turismo

ALEMANIA

(República Federal)

AUTO UNION

1280	Junior F 11 (741)
1081	Junior de Luxe (796)
1164	F 12 (689)
1268	F 11,54 (796)
1284	D.K.W. F 102 (1175)
1285	D.K.W. F 94/P (980) (Vé- mic/Berlin)
1327	F 12 Roadster (889)

B.M.W.

1060	700 S Coupé (697)
1140	700 S (697)
1160	1500 (1499)
1233	1800 (1773)
1286	1800 T1 (1773)
1347	1600 (1573)

BORGWARD

1061	Grosser Borgward (2238)
------	----------------------------

DAIMLER-BENZ

(Mercedes)

1279	190 C (1897)
1139	300 SE (2996)
1099	220 SE d (2195)
1102	220 SE Coupé (2195)

FORD

1122	Taurus 17 M P 3 (1498)
1235	Taurus 17 MS P3 (1698)
1154	Taurus 12 M P 4 (1183 o 1274)
1165	Taurus 12 M P 4-TS (1498 o 1587)
1234	Taurus 12 M P 4 (50 CV) (1498)
1236	Taurus 17 MTS/P 3 TC (1758)
1287	Taurus 12 M P 4-TS Coupé (1498 o 1587)
1100	Taurus 17 M TS (1758)
1383	Taurus 12 M P 5 (1498)
1384	Taurus 17 M P 5 (1698)
1385	Taurus 20 M P 5 (1998)

HANS GLAS

1163	S 1004 (993)
1207	1204-S12 (1189)
1237	1204 TS (1189)

LLOYD

1062	LP 900 Arabella y Ara- bella de Luxe (697)
------	---

NECKAR

1339	116 1500 TS Limousine
------	-----------------------

Homol. N.º

N.S.U.	1103	type 47; Prinz 4 (598)
	1315	Prinz 1000 L (996)

OPEL

1272	Olympia Rekord 1.5 (1680)
1270	Olympia Rekord 1.7 (1680)
1167	Kadet (993)
1271	Rekord Coupé 1.680
1336	Car A Van 1000 (993)
1337	Car A Van 1.5 litre (1488)
1338	Car A Van 1.7 litre (1680)
1348	Rekord L - 4 portes (1680)
1349	Rekord L 6 - 4 portes (2605)
1350	Rekord Coupé 6 (2605)
1351	Kapitan (2605)
1352	Admiral (2605)
1378	Diplomat V 8 (4638)

VOLKSWAGEN

1121	1500 (1493)
1250	1500 S Limousine (1493)
1269	1200 (1192)

ALEMANIA

(República Democrática)

A.W.E. (Automobil Werk

Eisenach)

1213	311 (992)
------	-----------

ZWICKAU WERK

(Automobilwerke)

1212	P 60 Trabant (594)
1208	Trabant P 601 (594)

ARGENTINA

CHEVROLET

1386	Super 1965 (3769)
------	-------------------

DI TELLA

1185	1500 (1489)
------	-------------

FORD

1247	Falcon 1962 (2786)
1345	Nuevo Falcon (2786)

INSTITEC

1031	Graciela (900)
------	----------------

PEUGEOT

1335	404 (1618)
1347	403 (1467)

RENAULT-IRA

1334	Gordini IKA (845)
------	-------------------

AUSTRALIA

AUSTIN

1150	Freeway (2433)
------	----------------

Homol. N.º

HOLDEN (General Motors)	1246	E H (2930)
	1110	Serie EK (2262)
	1147	Serie EJ (2262)

FORD

1123	Falcon de Luxe Sedan (2366)
------	--------------------------------

MORRIS

1161	Major Elite (1622)
------	--------------------

WOLSELEY

1162	24/80 (2433)
------	--------------

AUSTRIA

STEYR-PUCH

1200	500 D, 500 DL carro- cería Fiat cerrado o con- vertible, normal o de luz (493)
1066	700 C (643)
1259	500 T (643)
1289	850 TR (659)

BELGICA

VOLVO

1210	Volga Diesel (2286)
------	---------------------

BRASIL

SIMCA DO BRASIL

1211	Vedette Rallye Especial (2432)
1361	Charmbord (2414)
1362	Tufao Rallye (2505)

ESPAÑA

GOOGOMBIEL

1169	T 350 (349)
------	-------------

ESTADOS UNIDOS

CHEVROLET

1104	Chevy II (5359)
1170	Chevy II (3179)
1363	Chevy II modelo 1965 ^o (5359)

IMPALA

1101	Impala 1874 (6702)
------	--------------------

IMPALA SS

1169	Impala SS (6702)
------	------------------

CORVAIR MONZA SPYDER

1126	Corvaire Monza Spyder modelo 1962 avec com- presseur (3326)
------	---

CORVAIR MONZA SPYDER

1171	Corvaire Monza Spyder modelo 1963 avec com- presseur (3326)
------	---

CORVAIR MONZA SPYDER

1126	Corvaire Monza Spyder 1962 (2376)
------	--------------------------------------

CORVAIR MONZA SPYDER

1171	Corvaire Monza Spyder 1964 (2376)
------	--------------------------------------

CORVAIR MONZA SPYDER

1275	Corvaire Monza Spyder 1964 (2587) et avec compresseur (3762)
------	--

CORVAIR MONZA SPYDER

1353	Corvaire Corsa (2687)
------	-----------------------

CHRYSLER

1231	300 (6771)
1172	Valiant TV 1 (3687)

Homol. N.º

1331	Barracuda (4481)
1248	Valiant VV 1 (2786)
1249	Valiant VV 2 (3430)

DODGE

1168	Dart TL 1 (3682)
1332	Dart (4481)

FORD MOTOR CO.

1112	Galaxie 500, Hardtop 1962 (6654)
1214	Galaxie Hardtop 1963 (7000)
1162	Falcon 1963 Hardtop two door (2786)
1156	Falcon Sprint 1963 (4261)
1250	Falcon Sprint 1964 car- rosserie normale (tote d'acier) et allégée (fi- bre de verre) (4727)
1329	Mustang Mk II (4727)
1330	Mustang Mk II (4727)

FORD-MERCURY

1328	Comet Caliente (4728)
1354	Comet Cyclone 2 door hardtop (4737)

PONTIAC

1793	Tempest Le Mans GTO (6573)
------	-------------------------------

STUDEBAKER

1028	67 V Lark VIII (4247 y 4736)
------	---------------------------------

FRANCIA

1025	Berline 2 CV AZ (425)
1073	Ami 6 (602)
1161	Ami 6 modale 1965 (602)
1023	DS 19 (1911)
1024	ID 19 (1911)

PANHARD

1028	PL 17.4 L moteur stan- dard (848)
1029	PL 17.4 L moteur tri- ple (848)

TR 26 C (848)

1278	26 C (848)
------	------------

TR 24 CT (848)

1277	24 CT (848)
------	-------------

TR 17.4 L (848)

1189	PL 17.4 L (848)
------	-----------------

TR 17.4 L (848)

1364	TR 17.4 L (848)
------	-----------------

TR 24 B (848)

1366	24 B (848)
------	------------

PEUGEOT

1059	403 B (1468)
1059	403 B S (1468)
1025	403 T (1290)
1027	403 Diesel (1816)
1026	404 (1618)
1258	404 a Injection (1618)
1257	404 cinq balles (1618)
1259	404 C Coupé a Injec- tion (1618)
1292	404 D Berline Diesel (1946)
1293	404 L Familiale (1618)

Homol. N.º

1284	404 L 6 D Commercia- le (1815)
1295	404 L 6 Commerciale (1468)
1296	404 L D Familiale Grand Luxe Diesel (1815)

RENAULT

1032	Dauphine & Ondine type R 190 (845)
1033	Dauphine Gordini R 190 (845)
1084	Dauphine 1093 (845)
1141	R 8 (946)
1152	4, 4L, 4 Super (845)
1085	4, 4L (746)
1124	Caravelle (1108)
1142	Caravelle (956)
1034	Florida (845)
1228	Caravelle (1108)
1143	Florida S (968)
1367	R Gordini (1968)

SIMCA

1276	SB 1000 Coupé (944)
1093	1000 Type SA (944)
1220	1000 SD Grand Luxe (944)
1098	1200 (1290)
1232	1500 TA (1475)
1220	1000 SD Grand Luxe (1090)
1036	Aronde P 60 Elysée (1290)
1040	Aronde P 60 Monaco (1290)
1037	Arione 4 (1290)
1035	Aronde P 60 Monthory (1290)
1355	Break 1500 (1475)

STUDEBAKER

AUSTIN

1047	Seven (848)
1057	A 40 Mk II (948)
1178	A 40 Mk II (1098)
1179	A 40 Mk II (1489)
1179	A 40 Cambridge (1622)
1045	A 99 Berline (2912)
1046	A 99 Westminster (2912)
1051	Taxi (2199)
1238	1100 (1098)
1064	Seven Countryman (848)
1356	1000 (1789)

AUSTIN MORRIS COOPER

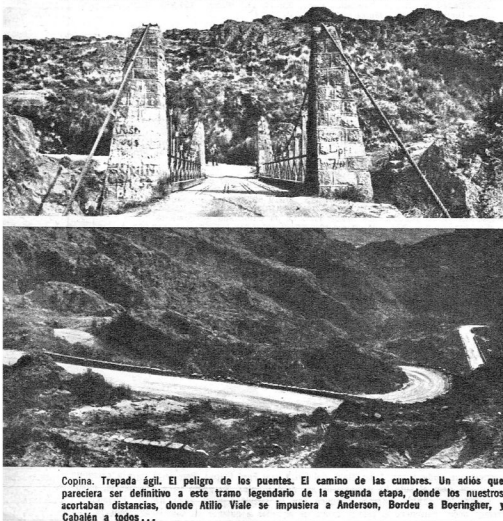
1095	Mini-Cooper (997)
1201	Mini-Cooper (1077)
1298	Mini-Cooper 1964 (999)
1299	Mini-Cooper S ^o 1000 (1077)
1300	Mini-Cooper S ^o 1275 (1275)

GRAN PREMIO...

Coches de 1000 a 1300 cm ³ de cilindrada motor	85 litros
" " 1300 - 1600 " " " "	100 "
" " 1600 - 2000 " " " "	110 "
" " 2000 - 2500 " " " "	120 "
" " 2500 - 3000 " " " "	130 "
" " más de 3000 " " " "	140 "
" " más de 5000 cm ³ de cilindrada-motor	160 "

Estos contenidos máximos deben, en todo caso, ser respetados en los casos excepcionales previstos más arriba en el 2º párrafo del presente artículo.

- 3) Filtro de aire: puede ser cambiado o suprimido.
- 4) Carburadores: el carburador o los carburadores normalmente previstos para el modelo homologado o inscrito en la ficha de homologación, no deben ser cambiados ni modificados. Está permitido, sin embargo, cambiar los pistones de los mismos, y reemplazar el comando automático del arrancador por un comando a mano (o viceversa).
- 5) Batería y generador: la tensión (voltaje) del sistema eléctrico no debe ser cambiada. La marca, el tipo y la capacidad (ampéres) de la batería y del generador son libres, así como también su sistema de sujeción, o condición que queden sin cambio el sistema de funcionamiento del generador y el emplazamiento de la batería (por emplazamiento de la batería se entiende el compartimiento de la carrocería donde está montada de origen). El reemplazo de la dinamo por un alternador está autorizado a condición de que el sistema de sujeción al motor y el soporte de origen queden sin cambio.
- 6) Bobina de encendido, condensador, distribuidor: son libres, a condición de que el sistema de alumbrado quede tal cual como el previsto por el constructor para el modelo en consideración. El montaje de una bobina o de un condensador de repuesto en cualquier emplazamiento, está autorizado, a condición que el cambio de esos elementos no pueda ser comandado desde el interior del coche.
- 7) El reemplazo de un comando automático del avance del encendido por un comando a mano (o viceversa) está autorizado. Un encendido no transistorizado no está autorizado a menos que esté admitido en la homologación y mencionado en la ficha.
- 8) Bujías: número por cilindro conforme a lo previsto por el constructor, pero marca y tipo libre.
- 9) Bomba de nafta: un comando mecánico puede ser reemplazado por un comando eléctrico y viceversa. El número de bombas de nafta que funcionen simultáneamente, no puede ser aumentado.

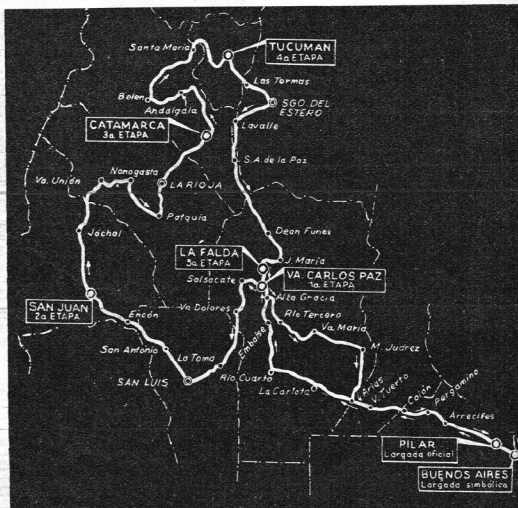


Copina. Trepada ágil. El peligro de los puentes. El camino de las cumbres. Un adios que pareciera ser definitivo a este tramo legendario de la segunda etapa, donde los nuestros acortaban distancias, donde Alfredo Viale se impulsara a Anderson, Bordew a Boringh, y Cabalen a todos...

DEL AUTOMOVIL, PARIS, 1º de julio de 1965

Homol. N.	Homol. N.	Homol. N.	Homol. N.	Homol. N.
FORD	MORRIS	VALENFALS	JAPÓN	HOLANDA
1218 New Anglia (997)	1048 Mini-Minor (848)	1297 FBS/D/E Victor (1636)	1301 Flamia Pininfarina (2775)	1307 Mazda Carol R 360 Coupé (356)
1175 Anglia Super and Anglia Super with Equipment de Raylie (1198)	1159 Minor 1000 (1096)	1360 Velo/Cresta 1965 (2651)	1302 Flavia Pininfarina (2600)	1308 Mazda Carol 600 (586)
1013 Popular 1058 (1172)	1094 Oxford Mk V (1489)	1370 Vx 4/90 modelo 1965 (392)	1091 Flamia Coupé (2458)	TOYOTA
1157 Consul Cortina (1198)	1135 1100 (1098)	1371 Victor 101 (1595)	1303 Flavia Sagato (1800)	1252 Toyopet Crown (1897)
1150 Consul Cortina Super (1498)	1068 Oxford series V (1489)		1343 April Jerné serie (1090)	1306 Toyopet Crown 1500 (1453)
1202 Consul Cortina GT 1963 (1498)	RILEY	WALDSELE	1342 Flamia modelo 1960 (2458)	1324 Publica (698)
1225 Consul Cortina GT 1964 (1498)	1131 EH (848)	1052 Princess (2912)	1373 Fulvia Berlina 2 C (2091)	1325 Toyopet Crown 1500 (1453)
1224 Lotus Consul Cortina (1558)	1198 EH Mk II (998)	1157 Princess Mk II (2912)		1381 Toyopet Corona (1491)
1029 Consul 315 Classic (1340)	1217 1.5 Litras (1489)		JAPÓN	HOLANDA
1043 Consul Mk II (1703)	1110 80 (2286)	ITALIA	DIAMATSU KYOGYO K. K.	DAF
1044 New Prefect (997)	1208 110 (2625)	ABARTH	1382 Compagno Berlina (797)	1017 600 (589)
1038 Zephyr Mk II (2553)	1053 1 Land Rover 88 et 109 2 L 1/4 Diesel (2286)	1074 Fiat-Abarth 850 TC (847)	1316 Subaru 360 (356)	1082 750 modelo 1961 (746)
1016 Zodiack Mk II (2553)	1273 P 6 2000 (1980)	1182 1000 Berlina (982)	HINO	1179 750 modelo 1962 (746)
1116 Zodiack Mk III (2553)	SINGER	1266 Fiat-Abarth 595 (595)	1158 Contessa modelo P 5 (893)	1090 Dafodil modelo 1961 (746)
1172 Zodiack Mk III 1963 (2553)	1055 Gazelle Series III A (1494)	ALFA ROMEO	1265 Contessa modelo 1064 (893)	1180 Dafodil modelo 1962/63 (746)
1194 Zodiack Mk III 1963 (2553)	1056 Gazelle Series III B (1494)	1138 Giulietta TI (1290)	HONDA	1226 31 Dafodil modelo 1964 (746)
1311 Zodiack Mk III 1964 (2553)	1240 Gazelle V (1592)	1148 Giulia 1600 TI (1570)	1374 S 500 (531)	
1310 Corsair GT (1498)	1087 Vogue (1592)	1267 Giulia TI Super (1570)	1375 S 600 (606)	
1368 Cortina Super (1500)	1358 Chemois I (875)	1146 2600 Sprint (2584)		
1369 Corsair de Luxe (1500)	1359 Vogue III (1592)	1183 2600 Berlina (2584)	ISUZU	
	STANDARD	1388 Giulia 1300 (1290)	1229 Bellet Special (1911)	1251 Bellet 1900 (1470)
	1003 Vanguard 6 Berlina (1998)	1389 Giulia Super (1570)	1252 Bellet 1500 modelo 1964 (1470)	1319 Bellet Special modèle 1964 (1911)
	STANDARD-TRIUMPH	AUTOMOBILII	1318 Hillman Minx III C (1494)	1318 Hillman Minx III C (1494)
	1007 Herat 1200 Estate Car (1147)	1072 Bianchina Speciale (499)	1322 Hillman Minx III A (1551)	
	1137 Vite 6-Berline (1596)	1076 Bianchina Speciale 110 D&V1 (900)		
	1186 Ensign de Luxe Saloon (2138)	FIAT	NISSAN	
	1104 Herat 1200 Berlina 1961 (1147)	1184 1100 D (1221)	1157 Datsun Bluebird (1189)	
	1115 Herat 1200 Berlina 1962 (1147)	1067 1300 (1298)	1263 Datsun Bluebird 1964 (1189)	
	1193 Herat 12750 Berlina (1147)	1068 1500 (1481)	1159 Cedric modelo 1963 (1885)	
	1274 2000 (1998)	1105 1800 B (1795)	1264 Cedric modelo 1964 (1885)	
	SUNBEAM	1106 2300 (2279)	1320 Datsun Bluebird Sports Sedan (1189)	
	1018 Rapier Mk III (494)	1145 2300 S Coupé (2279)		
	1151 Rapier Mk III A (1592)	1267 2300 Lusso (2279)	MITSUBISHI	
	1023 Rapier Mk III B (1592)	1009 500 D modelo 1961 (767)	1157 Datsun Bluebird (1189)	
	VAUXHALL	1345 850 Super (843)	1263 Datsun Bluebird 1964 (1189)	
	1069 Victor (1508)	1276 850 (843)	1159 Cedric modelo 1963 (1885)	
	1107 Victor modelo FB (1508)	1018 Rapier Mk D (757)	1264 Cedric modelo 1964 (1885)	
	1225 Vx 4/90 modelo 1964 (1510)	1344 1100 Export (1089)	1320 Datsun Bluebird Sports Sedan (1189)	
	1315 VeloX, Cresta modelo 1960/61 (2651)	1389 850 Coupé (843)	PRINCE MOTORS	
	1041 PB VeloX, Cresta modelo 1962/64 (2651)	INNOCENTI	1262 Skyline 1500 (1484)	
	1224 Ha-Viva (1027)	1245 Morris M 3 (1098)	1263 Skyline 1500 (1484)	
		1076 A 40 (848)	1264 Gloria Super 6 (1088)	
		1202 A 40 S (1098)	1077 Skyline BLSI (L) 2 (1882)	
		1109 950 (948)	1321 Skyline L 1500 modelo 1964 (1484)	
		1272 L 4 (1098)	SUZUKI	
		LANCIA	1323 Suzulight Fronte (360)	
		1187 Flavia (1500)		
		1144 Flavia Coupé (1500)	TOYO KOGYO Co. Ltd.	
		1242 Flavia Berlina 1000 (1800)	(Mazda)	
		1243 PB VeloX Coupé Pininfarina (1800)	1304 Mazda Carol 360 PD (358)	
		1244 Fulvia (1091)	1305 Mazda Carol 360 PD (20. Pa) (358)	

- Rectificación: está autorizada, a condición de que la nueva cota de rectificación no exceda de más de 0,6 mm de la cota de origen. Además el aumento de la cilindrada no debe tener por efecto hacer pasar el coche a la clase superior. La marca de los pistones es libre, lo mismo que su material de fabricación, pero éstos deberán ser idénticos (salvo en lo que respecta a las nervaduras interiores) a los pistones suministrados por el constructor para el modelo en consideración, y deberán tener, por lo menos, el mismo peso.
- Transmisión: toda caja de velocidad, a comando manual o automático, y toda relación de puente, previstos y suministrados por el constructor para el modelo considerado, admitidos en la homologación y mencionada en la ficha de homologación, pueden ser utilizados.
- Amortiguadores: marca y tipo libres, a condición de que su número no sea modificado, ni su principio de funcionamiento, ni su soporte de fijación de origen. Por principio de funcionamiento debe entenderse amortiguación hidráulica o a fricción, telescópica o a brazos, cualesquiera sean los resultados mecánicos de esos principios diferentes, tales por ejemplo, un amortiguador a doble o simple efecto y en el caso del amortiguador hidráulico, que haya o no una agregación de cámara a gas.
- Ruedas y llantas: deben ser de un tipo previsto por el constructor y mencionado en la ficha de homologación. Una misma serie de base puede comprender ruedas de tipo diferente (ruedas llenas, agujereadas, a rayas, etc.) y llantas diferentes. Pero aun en el caso de que la ficha de homologación mencione esas diferencias, las cuatro ruedas y llantas del coche deberán tener siempre las mismas dimensiones.





El Gran Cuco: Mina Capitillas. Donde trapar se escribe con "P" de potencia y bajar con "F" de frenos. Donde la caja es el padrenuestro y hay que saberlo rezar. Donde equivocarse es más que un susto, la soledad costumbre y la aridez compromiso de lo abrupto. Un adiós definitivo a lo que no tiene razón de ser. Bienvenida entonces Bolán, donde este año el Turismo va a ser ágil, ruidoso y con "P".

GRAN PREMIO...

Cuando el constructor haya previsto una rueda de auxilio equipada con un neumático idéntico a uno de los montados en las ruedas del coche, deberá permanecer a bordo del vehículo durante toda la duración de la competición, convenientemente alojado en el emplazamiento previsto por el constructor, en las mejores condiciones de seguridad.

- 14) Neumáticos: marca y tipo libres, pero siempre deben poder montarse en las ruedas o llantas de origen sin modificación de estas últimas y sin intermedio.
- 15) Frenos: el montaje de una bomba doble o de un dispositivo cualquiera que permita asegurar a la vez una acción simultánea sobre las cuatro ruedas y una acción dirigida sobre las ruedas delanteras y las ruedas traseras, está autorizado. La marca y el modo de fijación de las guarniciones es libre, pero no se autoriza ninguna otra modificación. En particular las dimensiones de las superficies de frotamiento deben permanecer sin cambio alguno.
- 16) Accesorios suplementarios: se autorizan todos aquellos que son susceptibles de mejorar las condiciones de empleo del vehículo, el confort de los pasajeros o la seguridad, a condición de que no tengan ninguna influencia sobre el rendimiento mecánico del motor, de las transmisiones, de la marcha en ruta y del frenaje (salvo autorizaciones explícitamente previstas: en el presente artículo). Ninguno de los accesorios normalmente montados por el constructor para el modelo considerado deberá ser suprimido.
- 17) Elementos de carrocería: los únicos elementos de carrocería que pueden ser reemplazados son los siguientes:
 - Parabrisas, vidrios de portelunas, de custodia y ventana trasera; asientos delanteros y volante. En caso de reemplazo de los vidrios previstos por el constructor, únicamente pueden ser reemplazados por vidrios de seguridad, con exclusión del material plástico. Además, el sistema de comando de la apertura de los vidrios y su funcionamiento, tal como está previsto por el constructor, debe ser mantenido. Ningún otro elemento de carrocería puede ser suprimido o reemplazado, con excepción de lo que está previsto seguidamente en el artículo 18.

- 18) Parapoles, adomes, carena: todos los coches para los cuales el constructor ha previsto normalmente parapoles deben obligatoriamente conservarlos cuando tomen parte en competiciones en carretera abierta. Para las carreras de velocidad en circuito y en montaña los reglamentos particulares deberán especificar si el desmontaje de los parapoles está autorizado o es obligatorio, a falta de lo cual los parapoles deberán permanecer en su lugar. Los adomes de ruedas y todos los adomes exteriores de carrocería podrán ser suprimidos, con excepción de la parte superior y de los marcos de faros y a condición de que estos desmontajes no provoquen la aparición de ángulos vivos o asperas peligrosas. La agregación de toda placa de protección debajo del coche está prohibida, a menos de que se trate de un elemento debidamente mencionado en la ficha de homologación o aun que se trate de una autorización explícita o de una obligación inscrita en el reglamento particular de la prueba.

CAPÍTULO III

GRUPO 2: COCHES DE TURISMO MEJORADO

- Art. 262.—DISPOSICIONES GENERALES: todas las deserciones del Capítulo 2º concernientes a los automóviles de Turismo de Serie se aplican semejantemente a los coches de Turismo Mejorado, con la excepción de la cláusula del artículo 257 concerniente a los coches cuya fabricación ha sido abandonada desde más de 4 años atrás.
- Art. 263.—CAMBIOS Y MONTAJES AUTORIZADOS: además de los 18 mérgenes acordados para los coches del grupo 1, las autorizaciones siguientes se otorgan para los coches del grupo 2.
 - Todo cambio y/o montaje no explícitamente autorizado seguidamente, tomará el coche inapto para la clasificación en el grupo 2 y traerá aparejada su afectación a uno de los grupos siguientes previstos en el presente reglamento o su exclusión de la prueba, si ninguno de esos grupos siguientes está previsto en el reglamento particular.
 - Todo cambio y/o montaje no explícitamente autorizado por el presente reglamento deberá ser objeto de una declaración escrita que el concurrente acompañará a su formulario de inscripción bajo pena de exclusión de la prueba y sin perjuicio de las penalidades más severas en caso de fraude caracterizado.
 - Los cambios y montajes autorizados son los siguientes:
 - 19) Ruedas: pueden ser de un tipo diferente del o de los previstos por el constructor, a condición de que la masa quede sin cambio y que sean respetadas las dimensiones de las llantas y de la trocha previstas y declaradas por el constructor. Las ruedas, incluso su sistema de sujeción, pueden ser reforzadas, aun cuando esa consolidación traiga aparejada una consolidación del sistema de sujeción, cuyo tipo deberá, sin embargo, permanecer el mismo.
 - 20) Rectificación: autorizada en las mismas condiciones que las previstas para los coches del grupo 1 (ver Art. 261 inc. 9) pero con tolerancia máxima de más 1,2 mm.
 - 21) Estabilizador: está autorizado el montaje de un estabilizador vendido como tal en el comercio.
 - 22) Filtro y radiador de aceite: un filtro de aceite y/o un radiador pueden ser agregados cuando el modelo tal cual es entregado por el constructor, no lo contiene.
 - 23) Carburador: se puede cambiar el o los carburadores previstos por el constructor sustituyéndolos por otros de un diámetro diferente, a condición de que:
 - a) el número sea el mismo que el previsto por el constructor;
 - b) sea (o sean) de la misma marca y del mismo principio de funcionamiento en todos sus detalles del o de los carburadores declarados en la ficha de homologación (número de mariposas, toberas, gicleros, bombas, etc.);
 - c) se pueda o puedan montar directamente en la tubería de admisión al motor sin intervención de ninguna pieza intermedia y utilizando los elementos de fijación de origen.
 Todos los ajustes y modificaciones de las toberas, gicleros y difusores están autorizados aun en el caso de ajuste proveniente de una diferencia de cuerpos de carburadores, a condición de que la adaptación a la tubería de admisión de origen se efectúe sin ninguna especie de intermedio. El reemplazo de un comando automático de arranque por un comando a mano o viceversa está autorizado.
 - 24) Resortes: (sopapas, embrague, suspensión, etc.) pueden ser reemplazados por otros, de cualquier procedencia, pero sin modificación del número previsto por el constructor y a condición de poder ser montados sin necesidad de modificación de los soportes de origen.
 - 25) Pistones y árboles de levas: toda libertad se deja en lo que respecta a los pistones, que podrán ser rectificadas, cambiados de forma o reemplazados por otros suministrados o no por el constructor. El árbol o los árboles de levas podrán ser igualmente modificados o reemplazados por otros previstos o no por el constructor, a condición de que la elevación máxima de las sopapas no exceda la prevista por el constructor y declarada en la ficha de homologación para el modelo en consideración. El árbol o los árboles de levas podrán ser igualmente modificados o reemplazados por otros previstos o no por el constructor, a condición de que la elevación máxima no exceda la prevista por el constructor y declarada en la ficha de homologación para el modelo en consideración.
 - 26) Puerta a punto, acabados: puede ser de puerta a punto y de acabado de las piezas de origen, pero no el reemplazo de éstas, salvo en lo que respecta a los resortes. Los pistones y el árbol o los árboles de levas, como especificado más arriba en los párrafos 24 y 25. En otros términos, a condición de que sea siempre posible establecer indiscutiblemente el origen de la pieza de serie, ésta podrá ser rectificadas, equilibradas, aliadas, reducidas o cambiadas de forma por maquinación, con exclusión de todo agregado de material, de toda extensión mecánica o de todo tratamiento que provoque la modificación de las características de la estructura molecular o de la superficie del metal. El aumento de la tasa de compresión por capillado del bloque o de la culata (o empleo de una junta delgada de tapa de cilindro, o supresión de esta última) está autorizado.
 - 27) Frenado: la potencia del frenado podrá ser acrecentada, a condición de que se conserve el principio de funcionamiento previsto por el constructor (frenos-tambor o frenos-disco) y el uso de los soportes de origen. Por soportes de origen deben entenderse las piezas sobre las cuales están montadas las partes móviles (tambores o discos) lo mismo que el sistema de fijación de los elementos que llevan las piezas de fricción (mordazas o patines).
 - 28) Armadura interior suplementaria: una armadura o todo elemento suplementario en el interior de la carrocería de origen y destinado a garantizar la seguridad del conductor en caso de accidente, está autorizado bajo las siguientes condiciones:
 - a) que no moleste de manera alguna al conductor o a los pasajeros (ocupación normal);
 - b) que no ocupe el espacio ocupado por el conductor o alguno de los pasajeros;
 - c) que no constituya, por su concepción, un refuerzo de la rigidez estructural del vehículo que pueda influenciar el comportamiento en carretera.
 - d) el peso exacto de ese dispositivo debe ser objeto de una declaración del concurrente que acompañe el formulario de inscripción.

Buenos Aires, 15 de marzo de 1964.

**AGREGADO AL ANEXO "J" DEL CÓDIGO DEPORTIVO INTERNACIONAL
MODIFICACIONES POR EL AÑO EN CURSO INTRODUCIDAS POR LA FIA**

- 1) **Pedales y palancas:** deben ser aquellos y aquellas normalmente previstos por el constructor para el modelo considerado. Se autoriza sin embargo el reemplazo de las garniciones de pedales y la adaptación de un alargamiento sobre la palanca de velocidad de origen.
- 2) **Cañerías y cables:** se permite modificar la disposición prevista por el constructor para todas sus cañerías de elementos fluidos y cañerías de climatización, como así también para los cables del circuito eléctrico.
- 3) **Ventilador eléctrico:** se permite el montaje suplementario de un ventilador a motor eléctrico, si este accesorio es suministrado normalmente por el constructor para el modelo de serie y mencionado en la ficha de homologación como equipo "opcional".
- 4) **Montaje de un alternador:** el montaje de este accesorio en reemplazo de una dinamo está autorizado a condición de que el emplazamiento y el sistema de montaje en el motor queden sin modificación, pero sin la obligación de conservar el soporte de origen. **Nótese que esto modifica parcialmente el inciso 5° del artículo 261 del actual Anexo "J".**

Buenos Aires, 8 de marzo de 1965.

MEDIDAS ADICIONALES PERMITIDAS Y NO PERMITIDAS

Teniendo en cuenta las liberalidades que el mencionado ANEXO "J" autoriza a los ACN, se establecen:

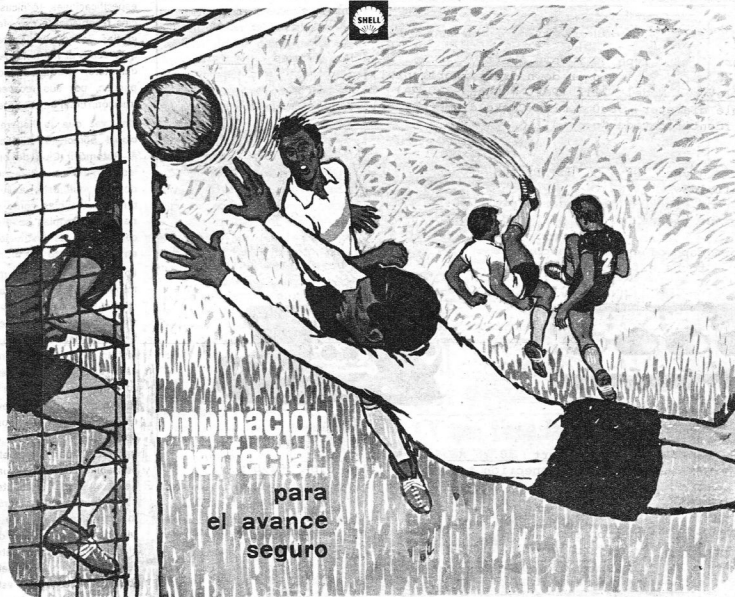
- a) **TANQUES DE NAFTA:** todo tanque previsto por el constructor para el modelo considerado y mencionado en el manual de mantenimiento y en la ficha de homologación, puede ser empleado.
Al mismo tiempo la Dirección de la Prueba autoriza para aquellos vehículos cuyos

tanques previstos en el manual de mantenimiento no alcancen los límites fijados por el ANEXO "J" (Art. 261, Punto 2), a colocar un tanque mayor o suplementario, debiendo estar ubicado en su emplazamiento normal o en el baúl del automóvil, fijados en forma segura y definitiva, no debiendo en ningún caso, exceder los límites siguientes:

Coches hasta de 700 cm ³ de cilindrada	60 litros
" de 700 a 1000 cm ³ de cilindrada-motor	70 "
" " 1000 " 1200 " " "	85 "
" " 1300 " 1600 " " "	100 "
" " 1600 " 2000 " " "	110 "
" " 2000 " 2500 " " "	120 "
" " 2500 " 3000 " " "	130 "
" " 3000 " 5000 " " "	140 "
" " más de 5000 cm ³ de cilindrada	160 "

- b) **CARO DE ESCAPE:** queda permitido el empleo del caño de escape directo siempre que conserve el recorrido y la longitud original de fábrica, y que su diámetro no exceda en ningún caso el diámetro de salida del múltiple de escape, y que no esté orientado en su salida directamente a tierra.
- c) Queda permitido instalar trabos en las puertas de los vehículos y correas en los capots.
- d) Queda permitido la colocación de instrumental adicional en el tablero.
- e) Queda permitido la colocación de protectores para los cristales del parabrisas y de los faros.
- f) Queda permitido llevar cualquier número de ruedas de auxilio y toda clase de repuestos dentro del coche.

BAJO
EL
SIGNO
DE



Potencia y precisión al servicio de un objetivo: el avance hasta la meta: Nafta Supershell, vigoroso empuje, plus-potencia para su automotor. Shell X-100 Multigrado, para un sedoso accionar de su motor en toda circunstancia: frío o calor, arranque o sostenida velocidad. Vigor y protección perfectos en la combinación ideal creada para usted por la ciencia de Shell.

**SUPERSHELL Y
SHELL X-100 MULTIGRADO**

...y siga seguro con



SEMBLANZA DE LA FÓRMULA QUE REGIRÁ EN EL GRAN PREMIO TM

Los tres primeros años en que el Gran Premio Standard se disputó, simultáneamente, con el de Turismo de Carretera, se originaron penosos episodios de interpretación reglamentaria que hicieron dudar que esa categoría tuviese futuro. Fue a consecuencia de ello que surgió la conveniencia, transformada en necesidad, de estudiar para los inmediatos compromisos de esas máquinas utilitarias, la aplicación de la Fórmula "J", reglamentada por la Federación Internacional, a la que nuestro automovilismo

está afiliada desde hace mucho. Así se hizo y desde 1960 el Gran Premio, que dejó de denominarse Standard para tomar la calificación de Turismo Mejorado, se rige por esa fórmula que, es, por otra parte, la que deben respetar todas las instituciones organizadoras de pruebas puntuales para el Campeonato Argentino de TM.

Decimos anexo "J" por el simple motivo de comodidad que le acuerda el hábito, porque así está capitulado en el Código Internacional que contem-

pla otros muchísimos temas y que preferió dividirlos en letras como pudo haberlo hecho con números. Lo cierto es que nosotros podemos distinguirlo igualmente como fórmula, capítulo o inciso, ya que para el caso son sinónimos absolutos.

Esta fórmula no tiene nada de misteriosa ni, tampoco, mayores dificultades interpretativas. Por el contrario es bien simple, aun cuando tiene en cambio, para su memorización el problema de una extensión que contempla con cuidadosos detalles cada una

de las partes que constituyen al automóvil, en el que bien puede decirse nada se deja librado a la inventiva del mecánico preparador.

Para que un coche pueda intervenir en una competencia regida por el inciso "J" debe estar previamente homologado, es decir, reconocido por la Federación Internacional. La homologación procede a pedido de la fábrica interesada, que debe tramitarla del Automóvil Club local, que a su vez certifica ciertos aspectos de la operación. El fabricante diligencia nuevos formularios con todas las especificaciones técnicas y en espacios reservados a ese efecto fija fotografías de aquellas partes mecánicas que, como el múltiple de escape, tren delantero, entrada de admisión, etc., pueden, por sus recovecos de construcción, crear falsas interpretaciones. Una vez que la Federación Internacional homologó el coche, devuelven al Automóvil Club de origen uno de los formularios debidamente legalizados del que éste, a su vez, sacará tantas fotocopias como sean necesarias. Estas copias se distribuyen por convenio a las instituciones afiliadas en todo el resto del mundo.

Lo anterior fue el punto final del trámite externo. Sigue ahora la aplicación local que se hace en la forma siguiente: cada vez que se designa a un comisario técnico se le suministran las planillas homologadas de cada una de las marcas y modelos concurrentes, que serán sus elementos de prueba para la revisión que se efectuará de acuerdo con las necesidades que surjan de la carrera. Ante un proceso normal, en el que los responsables cumplan actuaciones acordes con sus antecedentes y posibilidades mecánicas revisará, porque así lo dicta la práctica pero no reglamentación alguna, a los dos primeros clasificados de cada categoría y sorteará uno o varios del resto para idéntico proceso. En estos casos la revisión puede ser tan simple como medir diámetro y recorrido para certificar cilindrada y entonces, a motor abierto, calcular alzada de válvulas y también, relacionar los ciclos de un pistón con los de una rueda motriz teniendo enganchadas las distintas velocidades de la caja de cambios para conocer sus desmultiplicaciones y toma directa. La operación habitualmente finaliza con un repaso visual que resuelve dudas elementales. Por supuesto, que ante la menor sos-

6363 C

Carburetor: Type Down draft No. fitted 1
(up or down draft, horizontal)
Make Holley Model 2112 (Part # COAE 9510-AA)
Flange hole diameter 38.0 m.m. Choke diameter Pri. 31.1 m.m.
Main jet identification No. 64 Sec. 32.3 m.m.



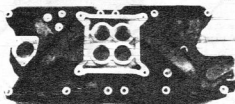
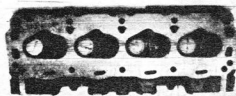
Air filter: Type Dry No. fitted One

Inlet manifold:

Diameter of flange hole at carburetor 40.64 m.m.
Diameter of flange hole at port 33.66 x 48.26 m.m.

(Photograph of combustion chamber to be affixed here.)

(Photograph of inlet manifold to be affixed here.)

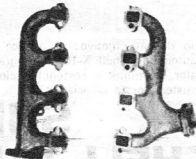
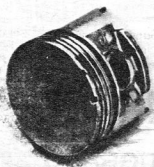


Exhaust manifold.

Diameter of flange hole at port 30.16 x 34.93 m.m.
Diameter of flange hole at connection to muffler inlet pipe 62.0 m.m.

(Photograph of piston showing crown to be affixed here.)

(Photograph of exhaust manifold to be affixed here.)



Hoja de la ficha de homologación del Ford Falcon 1962, serie estadounidense, en la que se muestran las fotografías de las piezas que podrían presentar dificultades en la interpretación literaria.

• REPUESTOS • VENTAS • SERVICE • ACCESORIOS

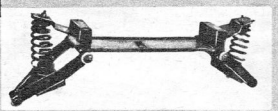
ahora sí...

TREN DELANTERO
SUSPENSION
INDEPENDIENTE BKZ
PARA EL FIAT 500 D Y 600 E

Probadlo en Europa y utilizado por C. Azarth 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 estáticos. PRACTICO. Fácil colocación. Reemplaza el rígido sobre los mismos montajes de fábrica. SEGURO. De mayor agarre en las curvas. SILENCIOSO. Evita el descauce de puertas y carrocerías, porque siendo el diseño original, de poco recorrido, lo transforma en un sistema duro para nuestros caminos. COMODO. "SE ANDA FACIL". Fomentar por sus horribles oclaciones.

STOCK PERMANENTE DE REPUESTOS FIAT

ACCESORIOS LEGITIMOS
VENTAS POR MAYOR Y MENOR
Envíos al interior

No ceramos al mediodía

FIAT 000
SARMIENTO 3899 sag. SALGUERO - T. 87-1852
LA ESQUINA FIAT DE BUENOS AIRES

por ALBERTO SALOTTO

pecha o reclamo se procede entonces a un control tan severo que puede llegar, si así lo estima necesario el comisario deportivo o el técnico, hasta el desarme total del automóvil cuestionado.

Aun cuando es de práctica que las autoridades de la carrera deben concurrir a la misma, provistas de la ficha de homologación de todos los modelos actuantes, también el corredor está obligado, reglamentariamente, a tenerla y presentarla si así se le requiere. Estas fotocopias que constan según las marcas de cuatro a ocho hojas se solicitan en la Sección Carreras del Automóvil Club Argentino y cuestan 40 pesos la hoja, los que son en verdad pocos pesos para tener, aun cuando sólo sea a título de curiosidad, la historia clínica del coche propio en su más mínimo detalle.

Nuestra industria tiene reconocidas en la Internacional nueve modelos de acuerdo con el detalle que se establece en recuadro aparte y que son los únicos que podrían intervenir en nuestro Gran Premio o en cualquier carrera menor con puntos para el Campeonato Argentino. Sin embargo, no es así porque hay otros ocho que sin que las tengamos reconocidas así ese organismo rector, actúan la mayoría de ellas en nuestro medio deportivo con la calificación de Industria Argentina. Son ellas el De Carlo; Isard 688; Isard 1204; Hansa 1100; Fiat 600; Fiat 1100 y Magette III. Razón de ello es que Industria y Minería certifió que esos modelos se construyeron en el país por lo que el ACA, que es la institución afiliada y responsable ante la Internacional, resolvió autorizar su concurrencia en desolando la ficha de homologación

que cada uno de esos automóviles tiene en el país de donde provienen los modelos originales, considerando que los nuestros son fieles calcos de los mismos.

Ciertas y bien fundadas dudas presenta en cambio la posibilidad de que el Valiant III pueda actuar en el Gran Premio amparado en la homologación que de esa marca hicieron sus fabricantes en E.E. UU., ya que los de aquí aún no lo hicieron y tiempo ya no les queda para hacerlo. La duda, que casi podría tomarse por confirmación es que el reconocido legalmente en orden mundial es el Dodge Dart que no es absolutamente idéntico a nuestro Valiant III. Como la reglamentación es de una rigidez desesparante, no alcanzamos a ver la solución de este problema interno.

Caso distinto ocurre con el Rambler o Kaiser Carabela porque su posición está resultada al no poder ajustarse a ningún beneficio ya siendo también su diseño original de Estados Unidos, allá no cursaron nunca pedido de reconocimiento a la Internacional para la que son, por consecuencia, máquinas legalmente desconocidas que no pueden, como por otra parte nunca lo hicieron, intervenir en nuestras competencias deportivas oficializadas.

Para que un automóvil pueda ser homologado en la categoría Turismo Mejorador, que es la que directamente nos interesa en razón de que para este tipo de máquina está reglamentado el Gran Premio de TM debe corresponder a un modelo perfectamente definido en catálogo y ser "notoriamente" destinado a un uso normal, para el paseo y el trabajo. Otro de sus requisitos es que se fabrique en serie con producción anual no menor a 1.000 unidades.

NUESTROS MODELOS HOMOLOGADOS		
I	II	III
1.031	Instétec - Graciela	900
1.087	Kaiser - Bergantin	2.471
1.185	Siam - Di Tella	1.487
1.247	Ford Falcon 1962	2.786
1.333	Fiat Gran Clase	1.482
1.334	Renault Ika Gordini	845
1.325	Peugeot 404	1.618
1.346	Ford Nuevo Falcon	2.786
1.347	Peugeot 403	1.467
1.386	Chevrolet Super 1965	3.769

I Número de orden acordado por la Internacional.
II Marcas y modelos.
III Cilindrada en cc.

DOMINGO PERRI & CIA.
S. R. L.
REPARACION DE CILINDROS
RECTIFICACION DE CILINDROS

FABRICA DE REPUESTOS AUTO UNION
S. K. W. • INSTITEC • GRACIELA
AREVALO 1534 (AL. CORDOBA 5900)
I. E. 772-906 - BUENOS AIRES

REPUESTOS LEGITIMOS PEUGEOT

OSCAR S. E. DEL PRADO
EX-IMPORTADOR PEUGEOT
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 Goma

"RODAMIENTOS B-B"
RIVADAVIA 1718 - T. E. 629-8487
MONTEVIDEO
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 gasol...
- Una licencia italiana que la respalda...
- Una firma responsable que la distribuye...

RONCHETTI, BAZZETTI & Cia. S.A.
Valmorte 1574 - Buenos Aires

C V

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 meta lizado con negro

COLOCACIONES EN EL AUTO

TRAPIZADOS LA AVENIDA

Av. Mitre 88/94 - Tel. 740-7446 y 740-7447
3302 Villa Martelli Pcia. Bs. Aires
EN CAPITAL: Beruti 2813
Tel. 82-6375

REPUESTOS EN GENERAL

LAMPARAS
REPARACION DE ENGRANAJES
ENCENDIDO

REPAUT
500 DEL ESTERO 1662 - T. 23-4974

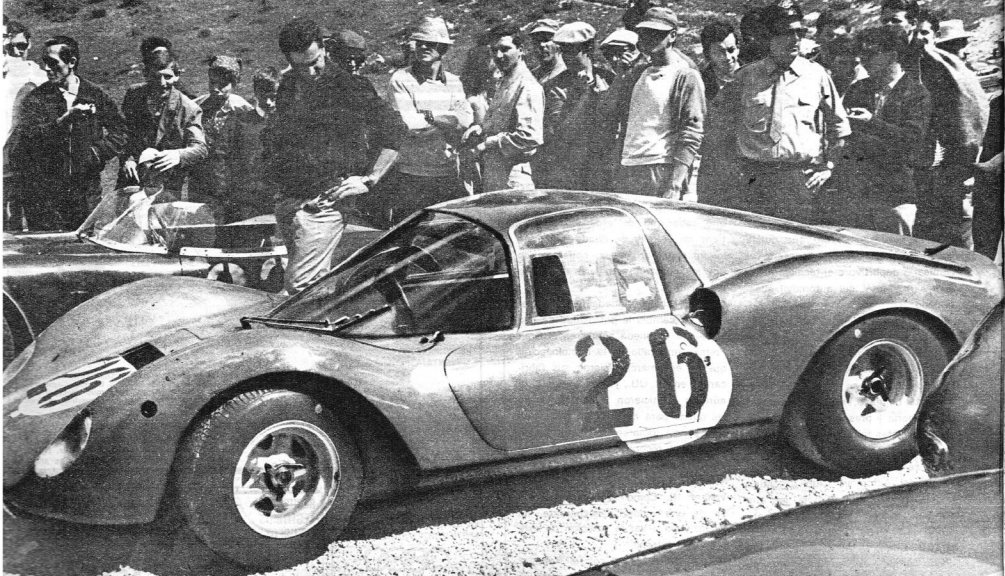
¿O ESTE, O ESTE?

EN ZONA OESTE SU CITROËN 2 CV

Lo tiene **ASA AUTOMOTORES S.A.C.T.F.**

Medicina, Integrar Anillos y Modernos Talleres RAUPEZ y RESPONSABLE (I) ADON
Av. Bonaerense 25 del Mayo 198
Av. Bonaerense 25 del Mayo 198
Av. Bonaerense 25 del Mayo 198
Av. Bonaerense 25 del Mayo 640
Servicio: 25 del Mayo 640
MORON - Tel. 629-9786

FOR AYUDOS EN ESTA SECCION ES-5485 y 54-5083



La máquina ganadora: la Ferrari Dino 2.000 cc, última creación del "mago de Maranello" está cosechando sucesivos éxitos en ésta, su primer temporada.

CARRERA DE TRENTO - BONDONE:

Especial para AUTOMUNDO

CAMPEONATO EUROPEO DE LA

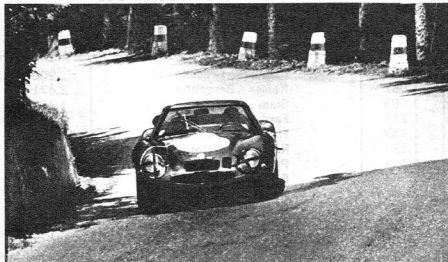


Claudio Maggioli parece estar dispuesto a seguir los pasos de su hermano Umberto. Hizo una excelente carrera con el Lancia Flavia 1.800 Zagato.

LUDOVICO SCARFIOTTI, al volante de una Ferrari Dino 2000 cc, venció en forma espectacular en la última edición de la carrera Trento-Bondone, con puntaje para el Campeonato Europeo de Montaña.

El primado absoluto, establecido por Edgar Barth (12' 12") en 1964, fue ampliamente superado por el piloto de la Ferrari.

Detrás de Scarfiotti se clasificó Hans Herrmann a apenas 6" 4/10 de distancia. Merece destacarse un pequeño inconveniente sufrido por el piloto alemán: a 500 metros de la línea de llegada, el motor de su Abarth se detuvo, lo que le costó algunos preciosos segundos, que fueron decisivos en la clasificación general. Magnifica la carrera



La casa Alfa Romeo estuvo muy bien representada por el GTA de Roberto Bussinello y por el T22 de "Geki" Russo.



Ludovico Scarfiotti sufre las consecuencias de su triunfo y la popularidad.

MONTAÑA

del alemán Mitter; notable los tiempos marcados por los Alfa Romeo Giulia de Bussinello con el GTA y de Geki Russo con el T22 (13' 23" 5/10 y 13' 23" 1/10 respectivamente).

El Giulia GTA fue incluido entre los prototipos, a la espera de ser homologado en la categoría Turismo, mientras que el T22 venció en la clase 1600 de la categoría Gran Turismo.

Otra magnífica performance fue lograda por el joven Claudio Maglioli (hermano del célebre Umberto), vencedor absoluto de la categoría Turismo (13' 59" 3/10) con un Lancia Flavia 1800 Zagato.

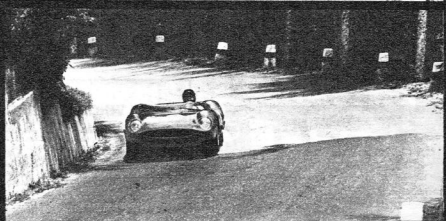
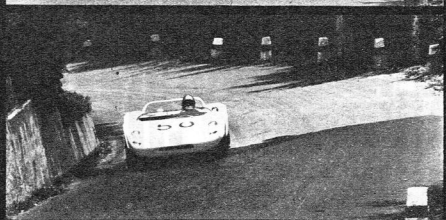
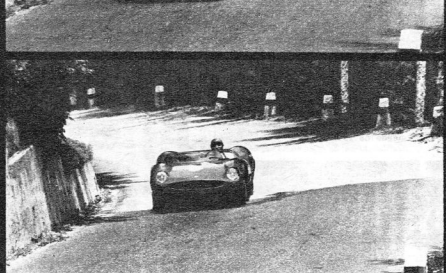
CLASIFICACIÓN GENERAL

1º L. Scarfiotti	Ferrari Dino 2000 PT	11'56"4/10	86 km/h
2º H. Herrmann	Abarth 2000 PT	12'02"8/10	
3º G. Mitter	Porsche 8 cil. 2000 PT	12'10"6/10	
4º T. Fischhaber	Porsche 8 cil. 2000 PT	12'12"6/10	
5º H. Müller	Porsche 4 cil. 2000 PT	12'14"4/10	(1ª cat. GT)
6º Leo Cella	Abarth 2000 PT	12'20"1/10	
7º H. Demetz	Abarth 2000 PT	12'24"7/10	
8º Mario Casoni	Ferrari Le Mans PT	12'26"9/10	
9º E. Lualdi	Ferrari Le Mans PT	12'29"	
10º Hans Illert	Ferrari Le Mans PT	12'41"4/10	

PT (prototipo) - GT (Gran Turismo)

La clasificación del Campeonato Europeo de la Montaña, después de la tercera prueba, es la siguiente:

- 1º Mitter (Porsche), con 19 puntos
- 2º Herrmann (Abarth), con 18 puntos
- 3º Müller (Porsche), con 15 puntos
- 4º Scarfiotti (Ferrari), con 9 puntos
- 5º Fischhaber (Porsche), con 8 puntos
- 6º Cella (Abarth), con 5 puntos.



De arriba hacia abajo, en la misma curva: Ludovico Scarfiotti (Ferrari Dino 2.000 cc); Hans Herrmann (Abarth 2.000 PT); Gerhard Mitter (Porsche 8 cilindros); Herbert Müller (Porsche 2.000 GT); Leo Cella (Abarth 2.000 PT); Mario Casoni (Ferrari Le Mans PT).



Sudáfrica: (1° de enero de 1965). Primer día del año, primer paso de la danza de Fórmula 1: el escenario fue East London, en Sudáfrica, y JIM CLARK inscribió su nombre y el de su Lotus en el libro dorado de 1965.



Bélgica: (13 de junio de 1965). Un Lotus-Coventry Climax, 32 vueltas (451,200 kilómetros), cuarta victoria consecutiva en Francorchamps, récord de vuelta (4' 12" 9/10), puntaje para encabezar el torneo mundial de corredores (15 puntos) y un solo nombre: JIM CLARK.



Bélgica: (13 de junio de 1965). JIM CLARK alcanzó la meta después de 32 vueltas y 2 h 23' 34" 6/10. Para efectuar la vuelta 29ª, el volante escocés empleó 5' 28" 7/10, lo que revela la comodidad con que alcanzó la línea de llegada. Detrás de él entraron Jackie Stewart (2 h 24' 13" 6/10) y Bruce McLaren. La media de Clark fue de 188,5 km/h.



Francia: (27 de junio de 1965). 17 competidores, la pista de Auvergne, 322,200 kilómetros de recorrido, un ganador (JIM CLARK), doce veces superado el récord para una vuelta (3' 18" 9/10), puntos para la tabla de posiciones del Campeonato Mundial de Conductores.



Alemania: (1° de agosto de 1965). Primera victoria de JIM CLARK en el circuito de Nuerburgring, donde no había podido triunfar en varios años. Conducía un nuevo Lotus, con motor Climax V8, con 32 válvulas. En la foto, con Colin Chapman.

JIM CLARK CAMPEÓN DEL MUNDO 1965

Salto del Lotus. Lo abrazaron. Él estiró sus labios en una sonrisa tímida que dejó ver sus dientes iguales. Se sacó su casco azul oscuro. Miró hacia la pista como dando gracias a todo... a todos. A su alrededor el público le hacía sentir el éxito, y su juventud lo aduló cuando se sintió campeón del mundo y cuando lo supo por las voces que repetían aquello de lo que nunca un volante está seguro: "Es el mejor piloto de todos los tiempos...". Las mismas voces también decían de su soberbia habilidad, de su comportamiento tranquilo y confiado, de su técnica incomparable, y pasaba lista a su historial: escocés, veintinueve años, soltero, sencillo, tímido, buen amigo, inteligente y generoso; su defensa: la sonrisa; su ofensiva: el coraje. Campeón del mundo en 1963. Ganador de Indianápolis en 1965. Seis victorias por el título en el mismo año: Sudáfrica, Bélgica, Francia, Inglaterra, Holanda y... había acabado de triun-

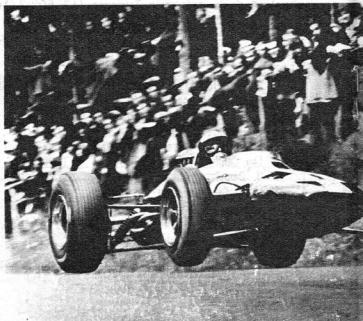
far sobre el en el Gran Pr Sumados los tencia de Al lizó 54 punt Hill con 32. John Surtees victoria que cocés para re peón del Mu ras de la tem se les permit sultados de ciones. Jim tulo ganando puntuación p que intervino

Gran Pre

Esta es la Clark en el donde no hat rios años. Co

VENCEDORES EN EL GRAN PREMIO DE ALEMANIA

Año	Ganador	Marca	Promedio
1926	R. Caracciola	Mercedes-Benz	135,96
1927	C. Mierz	Mercedes-Benz	102,57
1928	R. Caracciola/Ch. Werner	Mercedes-Benz	103,94
1929	L. Chiron	Bugatti	107,46
1931	R. Caracciola	Mercedes-Benz	108,28
1932	R. Caracciola	Alfa Romeo	119,27
1934	H. von Stuck	Auto-Union	122,91
1935	T. Nuvolari	Alfa Romeo	121,16
1936	B. Rosemeyer	Auto-Union	131,61
1937	R. Caracciola	Mercedes-Benz	133,17
1938	D. Seaman	Mercedes-Benz	129,92
1939	R. Caracciola	Mercedes-Benz	120,96
1950	A. Ascari	Ferrari	124,92
1951	A. Ascari	Ferrari	134,76
1952	A. Ascari	Ferrari	132,27
1953	G. Farina	Ferrari	135,12
1954	J. M. Fangio	Mercedes-Benz	133,20
1955	M. Fangio	Ferrari-Lancia	137,68
1957	J. M. Fangio	Maserati	142,86
1958	A. Brooks	Vauxhall	145,40
1959	A. Brooks	Ferrari	129,20
1960	J. Bonnier	Porsche	130,6
1961	S. Moss	Lotus	148,57
1962	G. Hill	BMW	129,00
1963	J. Surtees	Ferrari	154,2
1964	J. Surtees	Ferrari	155,40
1965	J. Clark	Lotus-Climax	160,6



Alemania: CLARK también superó el récord de un circuito. Recorrió los 2 en la última vuelta, con una velocidad promedio de 162,800 kilómetros.



Alemania: El tiempo de CLARK fue de 2 h 7' 54" 4/10, con un promedio de 160,600 km/h. El de Hill fue de 2 h 8' 8" 3/10 y 160,300 km/h de promedio. En el centro de la fotografía, Sally Stokes, la novia del flamante campeón mundial.

el circuito de Nuerburging Premio de Alemania.

Los resultantes de la competencia en Alemania, Jim Clark totalizó puntos, seguido de Graham Hill, Jackie Stewart con 25 y John Surtees con 17. Era la sexta vez que necesitaba el volante para reclamar el título de Campeón del Mundo. De las diez carreras de la temporada, a los corredores se les permite considerar sólo los resultados de las seis mejores clasificaciones. Jim Clark se adjudicó el título en todas las pruebas — con excepción para el campeonato — en cinco.

Premio de Alemania

La primera victoria de Jim Clark en el circuito de Nuerburging, había podido triunfar en Lotus. Conduca un nuevo Lotus,

con motor Climax V8, con 32 válvulas. Desde el principio y durante las quince vueltas se mantuvo a la cabeza. Graham Hill terminó segundo, delante del norteamericano Dan Gurney. El tiempo de Clark fue de 2 h 7' 52" 4/10, con un promedio de 160,600 km/h. El de Hill fue de 2 h 8' 8" 3/10 y 160,300 de promedio.

Clark también superó el récord de un circuito. Recorrió los 22,810 km en 8' 24" 1/10, en la última vuelta, con una velocidad de 162,800 km/h. La marca anterior pertenecía al campeón mundial de 1964, John Surtees, quien durante el gran premio de ese año cubrió una vuelta en 8' 39".

De los diecinueve competidores sólo ocho llegaron al final. Además de Clark, Hill y Gurney, finalizaron el austríaco J. Rindt, en un Cooper; Jack Brabham, de Australia, en un Brabham; Lorenzo Bandini, de Italia, con

un Ferrari; Joakim Bonnier, de Suecia, con un Brabham, y Masten Gregory, de los Estados Unidos, en un BRM.

Clasificación

El resultado oficial dado por el Automóvil Club de Alemania (15 vueltas, con un total de 342,150 kilómetros) fue el siguiente:

- 1º Jim Clark, Escocia, Lotus-Climax, 2h 7' 52" 4/10 (160,600 km/h);
- 2º Graham Hill, Inglaterra, BRM, 2h 8' 8" 3/10;
- 3º Dan Gurney, Estados Unidos, Brabham-Climax, 2h 8' 13" 8/10;
- 4º Jochen Rindt, Austria, Cooper-Climax, 2h 11' 22";
- 5º Jack Brabham, Australia, Brabham-Climax, 2h 12' 33" 6/10;
- 6º Lorenzo Bandini, Italia, Ferrari, 2h 13' 1";
- 7º Joakim Bonnier, Suecia, Brabham-Climax, 2h 13' 50";
- 9/10; 8º Masten Gregory, Estados Unidos, BRM, con una vuelta menos.



Indianápolis: (31 de mayo de 1965). Después de 49 años de las 500 Millas, un extranjero se adjudicó la victoria: JIM CLARK, el "escocés volante", campeón del mundo de 1965, cumplió la prueba con una media de 242,453 kilómetros por hora, superando el récord establecido el año pasado por el estadounidense J. Foyt.



Inglaterra: (10 de julio de 1965). Silverstone, un Lotus-Climax, JIM CLARK, 2 h 5' 25" 4/10, una media de 180,280 kilómetros por hora, 9 puntos para la cabeza de la tabla y la cuarta victoria consecutiva del volante escocés en esta prueba.



Holanda: (18 de julio de 1965). Inevitable, intocable, JIM CLARK llega, en Zandvoort, su quinto triunfo del año por el título del Campeonato Mundial de Conductores de 1965, y su tercera victoria consecutiva en el veloz circuito holandés: cubrió los 335,440 kilómetros en 2 h 3' 59" 1/10, a una velocidad promedio de 162,326 kilómetros por hora.



Holanda: (18 de julio de 1965). Después de este Gran Premio, el único hombre que podía quitarse el título a JIM CLARK era el londinense Graham Hill, pero para realizar esta hazaña tenía que ganar las cuatro carreras puntuales que faltaban: Alemania, Italia, Estados Unidos y México. El 1º de agosto se concretó la derrota de Hill, luego del triunfo de Clark en el Gran Premio de Alemania.



22,810 kilómetros en 8' 24" 1/10, por hora.

CAMPEONATO DEL MUNDO 1965

La ubicación de los pilotos en el Campeonato Mundial de Conductores Fórmula 1, sumados los puntos del Gran Premio de Alemania, es la que sigue:

1º JIM CLARK	54 puntos
2º Graham Hill	32 ..
3º Jackie Stewart	25 ..
4º John Surtees	17 ..

5º Dan Gurney	9 puntos
6º Bruce McLaren	8 ..
7º Lorenzo Bandini	7 ..
8º Mike Spence	6 ..
9º Jack Brabham	5 ..
9º Denis Hulme	5 ..
11º Jochen Rindt	3 ..
12º Joseph Siffert	2 ..
12º Richie Ginther	2 ..

JIM CLARK Y LAS 6 CARRERAS DEL TÍTULO

Carrera	Circuito	Fecha	Máquina	Media (km/h)
SUDÁFRICA	East London	1-1	Lotus-Climax	157,660
BELGICA	Francorchamps	13-6	Lotus-Climax	188,500
FRANCIA	Clemon-Ferrand	27-6	Lotus-Climax	143,580
INGLATERRA	Silverstone	10-7	Lotus-Climax	180,280
HOLANDA	Zandvoort	18-7	Lotus-Climax	162,326
ALEMANIA	Nuerburging	1-8	Lotus-Climax	160,600

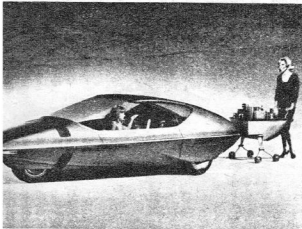
LOS CARROCEROS MÁS FAMOSOS DEFINEN AL AUTO

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: el Departamento de Diseño de la General Motors EE. UU.; el equipo de estilistas de la Sim-

ca; el señor Robert H. Maguire, responsable del Departamento de Diseño de la Ford EE. UU.; el ingeniero Fernand Picard, director del Departamento de Estudios e investigaciones de la Renault;

G.M.: SERÁN MÁS AUTOMÁTICOS LOS AUTOS DE



Runabout.

Es de todos conocida la intensa y desde hace un tiempo, vasta actividad del gran complejo estadounidense conocido con el nombre de General Motors. En el mismo sector estilístico del auto, esa actividad, dirigida por el vicepresidente de la G.M., William L. Mitchell, es verdaderamente notable. Basta pensar en el gran número de modelos de vanguardia que el departamento de diseño de la casa ha presentado en los últimos años. Todos ellos son testimonio del interés que tiene la General Motors por la búsqueda de nuevas formas que respondan cada vez más a soluciones modernas en el aspecto de la carrocería del automóvil. Entre sus realizaciones más recientes podemos citar el Firebird IV, el G.M.X., el Runabout, etc.

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

R.—En los próximos años se puede prever una adopción más extensa de algunos de los dispositivos, hoy en uso, para mejorar la comodidad de marcha como, por ejemplo, el aire acondicionado, los reguladores automáticos de la temperatura interior del auto, el regulador automático de velocidad de cruceo, el dispositivo para el encendido automático de las luces en condiciones de escasa visibilidad, etc., y otros muchos más que podrán entrar en producción apenas se los pueda fabricar a un costo aceptable.

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

R.—La labor del "estilista" es de suma importancia, porque él es quien idea y propone todos los dispositivos que sirven para aumentar la seguridad del auto; todos los aspectos de su trabajo están estrechamente unidos al elemento seguridad. Eso significa un empleo integral de los conceptos básicos, y los progresos obtenidos en las artes y las ciencias en todo lo relativo a los "factores humanos", para asegurar al piloto una conducción más precisa, poniéndolo en condiciones de aprender en mayor grado y con más

facilidad, todo lo que necesita saber del interior y el exterior del auto (o sea todo lo que puede prevenir los accidentes). También, mediante un diseño adecuado, puede reducir las lesiones en caso de accidente. Hoy, los autos responden a óptimos requisitos desde el punto de vista de un "diseño para la seguridad", y serán cada vez más seguros, gracias a los esfuerzos futuros de los ingenieros y diseñadores.

P.—¿Qué opina de la tendencia europea de fabricar autos con interiores muy espaciosos pero de dimensiones exteriores reducidas?

R.—El diseñar automóviles con interiores más espaciosos, pero de dimensiones exteriores reducidas ha sido el objetivo primordial de todos los proyectistas, como lo prueban los ejemplos más recientes tanto de América como de Europa. Naturalmente, todos los proyectistas de automóviles querían realizar más progresos en ese sentido.

P.—¿En su opinión, de qué modo han influido los autos de carrera en las características normales de los autos de gran producción?

R.—El diseño de los autos de carrera tiene, sin duda, una cierta influencia en los autos deportivos, como, por ejemplo, el Chevrolet "Corvette", porque los mismos requerimientos estilísticos se pueden aplicar adecuadamente en ambos casos. Algunos de los principios

FORD: LOS EUROPEOS QUIEREN TAMBIÉN



Mr. Robert H. Maguire.

Robert H. Maguire es el responsable del Taller de Diseño de la Ford EE. UU. La enorme variedad de los modelos de diferentes marcas que componen el grupo Ford estadounidense, y los modelos experimentales que los estilistas de sus talleres producen, son un testimonio más que válido de los valores y el interés que el "Styling" Ford pone en su trabajo. Nos limitaremos a citar sus realizaciones más recientes: el interesantísimo modelo experimental "Aurora", rico en soluciones originales, al mismo tiempo, no muy lejanas de las que podrán ser las líneas de evolución de la carrocería estadounidense en un futuro próximo, ya como forma estética o como planteamiento del interior.

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

R.—La tendencia hacia el diseño puro continúa cada vez y con más fuerza. Habrá menos aplicaciones artificiosas. Los autos serán sencillos y esbeltos. Los proyectistas tendrán presente que se trata de automóviles y, por lo tanto, no tratarán de que se asemejen a los aviones o las naves espaciales. Se dedicará más atención a las características que determinan la comodidad y, probablemente, habrá más tipos de autos para fines especiales. Si bien en Estados Unidos la berlina familiar ha sido un auto adaptado a muchos usos, los proyectistas tendrán que reconocer que ningún auto puede servir para todos los usos. Los vehículos para familias, como nuestro modelo experimental "Aurora", autos deportivos como el Mustang, berlinas elegantes como la Galaxie LTD o el Lincoln Continental son ejemplos de autos destinados a satisfacer diversas exigencias, pero no tratan de ser algo distinto de lo que son. El Mustang no pretende ser una berlina, y el LTD no pretende ser un auto deportivo.

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

R.—La seguridad puede consistir en muchas cosas más que en los cinturones para los asientos, los tapizados rellenos antioquejo y las cerraduras fuertes en las portezuelas. La altura y forma del techo, que las aristas del auto puedan ser vistas por el conductor, la anchura y colocación de los montantes, la configuración de las ventanillas y muchos otros elementos que influyen en la visibilidad son trabajos del estilista. El diseño del interior es extremadamente importante. ¿Los asientos han sido contruidos para que el conductor se encuentre cómodo? ¿Son tan su-

MODERNO

el señor E. Stratton White, jefe de estilistas del Grupo Rootes, y el señor R. Burzi, director del departamento y taller de diseño y proyectos que posee la British Motor Corporation.



Línea de modelos Simca 1965.

LA LÍNEA AERODINÁMICA

aerodinámicos que se emplean al diseñar los autos de carrera se pueden aplicar válidamente en los autos normales. Pero esos principios pueden descubrirse y desarrollarse también por medio de las investigaciones de laboratorio o en los circuitos de pruebas, aplicándose después a los autos de carrera y a los de turismo.

P.—¿Cree que hay razones válidas para proyectar un auto exclusivo de ciudad? ¿Y qué características podría tener?

R.—Quizá un día haya una necesidad de autos diseñados específicamente para la ciudad, o sea proyectados para recorridos breves y de tránsito intenso. No cabe duda de que en el futuro veremos un número mayor de vehículos altamente especializados. El "Runabout" construido por el Centro de diseño de la General Motors, para la Feria Mundial de Nueva York, es un ejemplo óptimo de lo que podría ser en el porvenir el auto de la ciudad.

P.—¿Existe un automóvil preferido por usted, al que podría llamar, por así decirlo, "su auto ideal"?

R.—Un proyectista no llama "ideal" a ningún auto que no sea su favorito. Todas las personas desean autos para fines tan diversos, que los autos "ideales" para cada necesidad llenarían un garaje entero.

¿AUTO MÁS GRANDE

lidos que pueda dominarse al volante? ¿Puede alcanzar con facilidad los pedales y los comandos? ¿Los instrumentos están diseñados y colocados de modo que su lectura sea clara? ¿El deslumbramiento o los reflejos dificultan la visión del tablero de instrumentos o de la calle? Estos y otros muchos factores son muy importantes para la seguridad y el estilista debe tenerlos presentes al proyectar los nuevos autos. Y lo mismo ocurre con otros factores que no tienen una parte en el ámbito del estilo. Los resortes, el grado de aceleración, los frenos, la potencia de los faros y su encendido, los neumáticos y otros muchos componentes y consideraciones influyen en la seguridad. Por eso, los estilistas y técnicos que programan la producción y todos aquellos cuyas decisiones influyen en el producto son responsables de la seguridad de los vehículos.

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

R.—Puede haber progresos en todos esos elementos, pero no podrán ser igualmente aplicables a todos los automóviles. La aerodinámica continuará mejorando en los vehículos de competiciones como el Ford GT y en los autos pequeños donde la economía de ejercicio reviste particular importancia. En otros tipos de autos se dará, probablemente, más atención al confort y a la apariencia. Serán los autos que se destaquen más que nada por su diseño estético y que se ofrezcan al cliente potencial por su comodidad y estilo. Incidentalmente, nuestras consideraciones aerodinámicas no se limitarán al diseño de las formas exteriores, para mejorar la resistencia del vehículo al aire, y al fácil manejo y buen rendimiento a altas

LA OBRA DEL ESTILISTA MÁS QUE UN COMPROMISO

Como en el caso de nuestras preguntas técnicas, el equipo de "estilistas" de la Simca ha respondido en conjunto a nuestro cuestionario acerca de la carrocería. La producción de la casa francesa se ha inspirado desde hace mucho tiempo en la de la Fiat y se influye aún, en parte, de esa tradición. No obstante, los modelos demuestran el espíritu original y moderno del cual tenemos un bello ejemplo en el auto utilitario de un litro Simca 100 berlina, de interior capaz, bien diseñado y de poco tamaño. Menos original, aunque muy bien planeado desde el punto de vista de la funcionalidad, son los modelos 1300 y 1500.

obligados a reducir sus notables dimensiones, o mantenerlas y aumentarán sus actuales características?

R.—Los americanos aprecian los autos grandes, que se adaptan muy bien a su género de vida. Los utilizan en el mismo centro de la ciudad y en los grandes recorridos, donde esa clase de autos son ideales. Desde el "fiasco" de los compactos, de 1959-1960, no han dejado de "crecer" hasta ahora, y nada indica que las dimensiones de los autos norteamericanos disminuirán, ¡sino todo lo contrario!

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

R.—Sin duda, la preocupación de las formas aerodinámicas ocupa el primer plano, porque, precisamente, para que el auto tenga una marcha normal en la autopista, es necesario un perfil adecuado, que resulte conveniente al economizar potencia y, por lo tanto, combustible.

P.—¿Le parece acertada el proyectar un auto para la ciudad y, eventualmente, con qué características?

R.—La pregunta es demasiado nueva para nosotros y carecemos de experiencia con los pequeños autos urbanos. Recordamos, sin embargo, que el Simca 5 fue el primer auto moderno realmente "urbano", hace cosa de treinta años.

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

R.—Descartamos, antes que nada, los monopolajes de las fórmulas 1, 2 y 3 por no considerar más que los autos llamados prototipos, deporte y GT. En ese caso, no cabe duda de que los estilistas y los clientes ven con simpatía las formas perfiladas surgidas por los autos velocísimos. Pero esas condiciones son tan distintas de las de los autos de turismo que la influencia es, y tiene que ser, pequeña. Por otra parte, las competiciones de la categoría sport han sido muy útiles para conocer los modos de colocar los accesos y salidas del aire, limpiar los cristales, diseñar los caños, colocar los limpiaparabrisas, etc.

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

R.—Los estilistas son artistas y hay que impedirles que piensen en otra cosa que en los modelos que se pueden producir. Aun así, pueden concebir autos de sueño, a condición de que correspondan con los autos incluidos en los programas futuros de la firma.

velocidades. También haremos diseños mejores para reducir el rumor que causa el aire.

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

R.—Conozco algunos autos europeos de pequeñas dimensiones exteriores e interiores relativamente grandes. No obstante, la mayoría de las casas no están de acuerdo en declarar que esos autos son veloces y manejables. Aparte de ellos tienen un alto centro de gravedad. No Apoyado de acuerdo en que la tendencia europea se lleva hacia los autos pequeños. Por el contrario, creo que tenderá hacia los autos bastante grandes y bien equipados, con la terminación todo lo lujosa que permita la clientela. Es evidente que los europeos son "compradores en ascenso"; o sea que compran autos más grandes y costosos como los que compraban en épocas pasadas. Habrá, naturalmente, un mercado para autos de mínimas dimensiones. Pero creo que será el "mínimo" también. A lo largo de los siglos los europeos han demostrado un gusto excelente en la comedia, el vestido, las artes, la arquitectura y otros muchos campos. Con una preferencia por las cosas bellas cuando pueden pagarlas, ¡por qué vamos a creer que los europeos querrán, solamente para sus autos, la sencillez lujosa en el interior tendrán un creciente mercado en Europa en los años venideros.

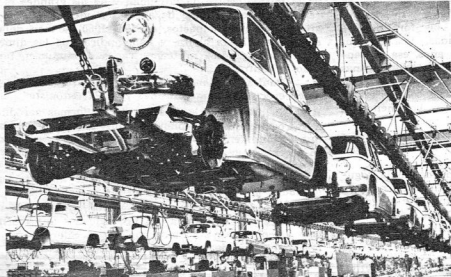
P.—¿Cree que los autos de los Estados Unidos, por el incremento del tránsito y las dificultades de la circulación, se verán obligados a reducir

RENAULT: LOS COMPACTOS SON AÚN VALIDOS



Ing. Fernand Picard.

Ya hemos hablado de Fernand Picard en ocasión de la encuesta dedicada a la técnica del automóvil. Nos limitaremos, por lo tanto, a recordar que en el sector "estilístico" el ecletico jefe de la Renault goza también de justos títulos fruto de una probada experiencia.



Planta de montaje de Flins de la Renault.



Mr. R. Burzi.

La British Motor Corporation, que posee, como todos saben, una extensísima gama de modelos famosa en todo el mundo, tenía que disponer también de un Taller de Diseño de primer orden como lo demuestran los autos que la casa produce y exporta a varios países, incluyendo algunos donde la clientela no tiene el gusto fácil. Al frente del importante taller se encuentra actualmente Mr. R. Burzi, su animador y, en muchos casos, su inspirador. Conocidas son las tendencias actuales de los estilistas de la BMC, a los cuales se deben algunos de los mejores modelos de autos tipo camioneta rural, bajos y bien diseñados, como también es conocida la colaboración, en forma de consulta, que el propio maestro de la carrocería moderna, Pininfarina, ha prestado a la BMC.

FORD: LOS EUROPEOS QUIEREN TAMBIÉN AUTOS MÁS GRANDES

sus notables dimensiones, o mantendrán y aumentarán sus actuales características?

R.—No veo que haya ninguna tendencia a hacer los autos más pequeños y sí a que algunos de ellos se vuelvan más grandes. Actualmente estamos estudiando los "campers", los "cruceros terrestres" y autos para familias del tipo "Aurora". Éstos son, por necesidad, vehículos relativamente grandes para permitir la colocación de los elementos que le confieren su comodidad y utilidad. Otros podrán hacerse más pequeños. Es posible que los autos más pequeños que los actuales "compactos" americanos se proyecten en los Estados Unidos para usos determinados. Los autos pequeños no contribuirán a resolver el problema del tránsito, más de como lo han resuelto en Londres, Roma o Milán.

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

R.—Creo que se refiere a las grandes autopistas veloces. Me referiré de nuevo al Aurora, que fue proyectado para viajes de larga distancia y a altas velocidades, en condiciones de confort y seguridad. Los dispositivos como un panel de control de la velocidad de cruceo, para indicar la velocidad de seguridad, un interior reservado y especial para el conductor,

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

R.—Es tan difícil responder a la pregunta concerniente a la estética de los autos como hacer predicciones acerca de la moda femenina, porque la influencia de las modas sobre la estética del auto es muy grande, demasiado grande, a juicio de los ingenieros, que se quejan de no poder buscar con libertad grandes cualidades técnicas tangibles, como, por ejemplo, la figura aerodinámica. Desde el punto de vista de la habitabilidad, la mayoría de los autos destinados a los pasajeros con sus equipajes la mejorarán, sin duda, a expensas de la mecánica. Y es posible que se acentúe la moda de los automóviles con abertura posterior adaptados al transporte.

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

R.—El carrocerero puede prevenir en gran parte los accidentes mejorando el confort del puesto del piloto, la visibilidad, la silenciosidad, etc. También, por otra parte, puede reducir las consecuencias más graves de los accidentes, dotando a la carrocería de una estructura más resistente, de puertas que se pueden abrir y cerrar mejor, y haciendo menos peligrosas las partes interiores de la carrocería con las cuales pueden entrar en contacto sus ocupantes. Trabajando en las formas exteriores y la aerodinámica puede mejorar el comportamiento del vehículo a grandes velocidades y con fuerte viento.

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

R.—Los progresos en los próximos años se concentrarán en la habitabilidad. En el campo de la estética es difícil hablar de progreso porque se trata, sencillamente, de modas que cambian. En cuanto a la aerodinámica, se sabe diseñar autos que absorban menos potencia y tengan menos consumo con la misma velocidad, pero las exigencias de la aerodinámica suelen estar en conflicto con las de la moda.

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

R.—La tendencia a hacer autos espaciosos interiormente y compactos en el exterior continuará sin duda. En cuanto a bajar el centro de gravedad, eso es limitado por la necesidad de dar un auto una estructura rígida y fácil, y de que tenga la suficiente separación del suelo para poder marchar por los caminos de campo.

BMC: AUTOS CAPACES Y DE POCO

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

R.—Perfiles más sencillos de las carrocerías, estudiadas con miras a su robustez, y con mayor visibilidad de ambos lados, especialmente cuando las condiciones atmosféricas son malas.

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

R.—Puede contribuir con proyectos que tengan por fin la resistencia integral, con absorción de impactos en los puntos peligrosos, con un diseño más científico de los asientos para asegurar un manejo mejor con menor cansancio.

P.—¿En qué sectores podrán obtener más progresos el carrocerero y el estilista en los próximos años:

en la aerodinámica, la habitabilidad o la simple estética?

R.—Debemos concentrar nuestros esfuerzos en los tres campos.

P.—En Europa ¿hay hoy una marcada tendencia por los autos capaces interiormente y compactos en el exterior, ágiles, espaciosos, manejables y con bajo baricentro: auto tipo camioneta rural. ¿Cuál es su opinión en este aspecto?

R.—Estoy plenamente de acuerdo con la tendencia indicada porque esta casa fue de las promotoras de ese tipo de autos mucho antes que las casas competidoras.

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

nuevos y mejores medios de iluminación del vehículo y de la carretera y otros dispositivos del Aurora, son medios posibles para mejorar los viajes por las autopistas veloces.

P.—¿Le parece acertado el proyecto de un auto para la ciudad y, eventualmente, con qué características?

R.—Actualmente, nosotros ofrecemos varios modelos que pueden servir como autos de ciudad: el Ford Galaxie LTD, el Lincoln Continental, el Mercury Park Lane. Todos ellos con detalles de lujo y bien terminados. También el Thunderbird, que es un modelo deportivo de lujo, sirve para ir al club al teatro. Pero todos ellos pueden servir como autos de campo gracias a su potencia, sus resorts, su silenciosidad y su posibilidad de ser conducidos sin esfuerzo. Las berlinas más largas, con características de mayor comodidad (y con más precio), están también a la disposición de los que deseen un "auto para la ciudad".

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

R.—Sí, mucho. Naturalmente, a los proyectistas les entusiasma el aspecto de los autos capaces de proporcionar el máximo de prestaciones y eso puede influir, por "ósmosis", en el proyecto de los demás autos. La

HUMBER: MÁS SEGURIDAD CON MATERIALES PLÁSTICOS

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

R.—Como ya he dicho, en las carreteras americanas hay lugar suficiente para seguir recibiendo autos de grandes dimensiones. No obstante, hay que esperar un desarrollo de los tipos más diversos de auto para satisfacer las necesidades particulares. El fracaso de los autos compactos no puede considerarse como definitivo.

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

R.—Si se trata de la circulación por las autopistas, lo primero que hay que considerar son las características técnicas, porque las exigencias de comodidad, visibilidad, ventilación, son las mismas, sean cuales sean las carreteras. Las cualidades de más importancia en las autopistas son las aerodinámicas: poca absorción de potencia, estabilidad, especialmente frente a los vientos laterales, ausencia de silbidos del aire, etc.

P.—¿Le parece acertado el proyecto de un auto para la ciudad y, eventualmente, con qué características?

R.—La realización de un vehículo así sería, sin duda, la mejor solución para la congestión de las grandes ciudades. Desgraciadamente, todas las tentativas realizadas hasta ahora en ese sentido no han progresado por razones económicas, porque la experiencia demuestra que son pocos los que pueden comprar un auto únicamente para uso urbano. Desde el punto de vista técnico no hay dificultades mayores y quizá la solución económica de este problema podría encontrarse en la organización de un sistema de flete.

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

R.—En el campo de la carrocería, la influencia de las carreras de automóviles se limita a las carrocerías deportivas, que tienen, por definición, un estilo particular.

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

R.—La respuesta a esa pregunta es la misma que a la relativa a las características técnicas. Es decir, pienso que no existe un auto ideal y que las características de un modelo nuevo se eligen siempre en función de las cualidades particulares que exige ese modelo. Creo que en el presente el público verá un mayor variedad de autos, para que respondan a las exigencias más diversas.

TAMAÑO

R.—Creo que todos los autos se harán, en lo posible, más pequeños, sin prescindir de la comodidad de los pasajeros.

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

R.—Bajo centro de gravedad para la estabilidad, aerodinámicas para la eficiencia, buen encaje de los asientos para que el vehículo sea de fácil control y pronto en accionar, y buena visibilidad, en especial en la parte posterior del vehículo.

P.—¿Le parece acertado el proyecto de un auto para la ciudad y, eventualmente, con qué características?

R.—Sí! y debe ser pequeño, tener un buen radio de vuelta (radio di volta) para el estacionamiento,

una visibilidad óptima y mucho espacio interior para colocar objetos y los paquetes pequeños.

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

R.—Creo que la influencia de las competiciones automovilísticas en la obra del estilista se ha supervalorado exageradamente.

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

R.—Teniendo presente el gusto de mi familia por todo lo relativo a la forma exterior y las terminaciones interiores, sin preocuparme gran cosa de que pudiera gustar o no a los demás.

aerodinámica, las parrillas de entriamiento de los frenos y motores, los escapes y otras características de los autos de carrera pueden influir en los estilistas, sirviendo para inspirarles proyectos más convencionales para las berlinas de familia o las camionetas rurales.

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

R.—Exactamente como vengo proyectando los autos desde hace muchos años. Cada vez que se me presenta un problema en los proyectos (tanto si se trata de un Mustang como de un Thunderbird, de un camión o de un tractor) trato de resolverlo como mejor puedo, pensando en los factores que el vehículo está destinado. Todas las diversas clases de vehículos tienen una función determinada. Si no la cumplen bien, el vehículo no podrá tener un éxito comercial. Los estilistas, por lo general, no nos limitamos a poner en práctica las ideas que puedan hacer el auto algo más elegante e interesante. Si yo proyecté un auto para mañana, que considero va a ser una enorme propaganda para mí, tendré que esperar a que otras personas lo encuentren también deseable. En otras palabras, los requisitos comerciales no traban al estilista, sino lo fuerzan a hacer cada vez mejores proyectos.

El jefe de los estilistas del Grupo Rootes, E. Stratton White, tiene una larga experiencia en el campo automovilístico. Estudió en el Politécnico de Londres. Primero, fue ingeniero jefe en la Sunbeam Talbot Ltd., y de ahí pasó a ser técnico de la British Light Steel Pressings Ltd., donde se ocupó de los aeros livianos, pasando luego a su cargo actual con el Grupo Rootes, que, como todos saben, comprende a la Humber, Hillman, Sunbeam, Singer, Commer y Karrier. Es socio del Instituto de los Ingenieros Mecánicos.



Mr. E. Stratton White.

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

R.—Diseño. Se acentuarán la esbeltez y las curvas de las secciones exteriores. En el interior, habrá una mayor tendencia hacia el empleo de tapizados de asientos ventilados y una mayor comodidad mediante la reducción de las protuberancias interiores.

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

R.—El empleo más extendido de los materiales plásticos semirrigidos en algunos elementos internos, como el tablero de instrumentos, las pantallas protectoras del sol, las manijas, los bolsillos, etc., garantizarán una mayor seguridad.

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

R.—Mediante la reducción del área frontal y de la resistencia al viento, el uso de materiales más ligeros y el aprovechamiento de ciertas terminaciones y revestimientos de material plástico.

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

R.—La creciente congestión del tránsito en las carreteras de todo el mundo induce, inevitablemente, a los proyectistas, a reducir las dimensiones exteriores de los autos, dándoles, al mismo tiempo, a sus ocupantes un espacio adecuado. El tipo de auto que indica será, en mi opinión, cada vez más popular en Europa.

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

R.—Creo que los compradores de autos norteamericanos seguirán pidiendo autos de las dimensiones actuales para los viajes largos y por razones de prestigio, pero también exigirán un segundo auto de dimensiones más reducidas para las necesidades cotidianas de la familia (para ir de compras, para llevar a los chicos a la escuela, etc.).

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

R.—Si consideramos los autos para las autopistas veloces, creo que deben responder a los siguientes requisitos: baja resistencia aerodinámica, poco rumor del viento, ventilación sin ventanillas abiertas con eliminación de las resonancias. En otras palabras, terminación y prestaciones mejores que las de hoy.

P.—¿Le parece acertado el proyecto de un auto para la ciudad y, eventualmente, con qué características?

R.—Los autos destinados únicamente para el uso en la ciudad deberían tener una excelente facilidad de manejo, dimensiones compactas, espacio disponible para los paquetes, objetos pequeños, etc., asientos muy cómodos y buena aceleración, el requisito más importante de una velocidad elevada.

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

R.—Las características de los autos deportivos, que se subordinan a la necesidad de tener un buen coeficiente de penetración aerodinámica, son invisibles para el público; su aplicación en los autos de turismo depende de la aceptación que tengan en los clientes. Un ejemplo de eso lo constituye la "cola trunca", que hoy se ve en muchos autos del tipo berlina.

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

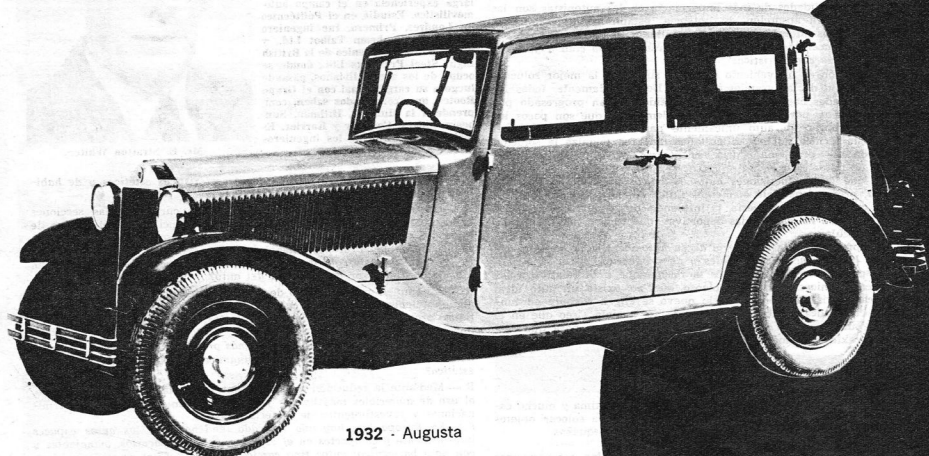
R.—El auto ideal para un estilista tendrá siempre la máxima longitud y la mínima altura y es, normalmente, un dos plazas cerrado, con espacio apenas suficiente sobre la cabeza de los pasajeros y dos plazas suplementarias. La forma integral del auto debe sugerir la idea de la velocidad de la "era espacial".



**VINCENZO
LANCIA,**

EL CONTADOR

EL MODELO AUGUSTA, PRESENTADO ENTRE FINES DE 1932 Y PRINCIPIOS DE 1933, MARCA EL RETORNO DEFINITIVO DE LA LANCIA A LAS CARROCERIAS PORTANTES.



1932 - Augusta

A pesar de los óptimos resultados obtenidos en el Dilambda, Ardena y Astura con el sistema de la estructura portante, introducido en el Lambda (en carrocerías tipo torpeda), Vincenzo Lancia prefirió adoptar la solución del chasis separado, aunque se trataba de concepciones particularísimas, como vimos en la nota anterior. Y en vista a dos consideraciones, al aún no resuelto problema de dar una carrocería portante de "guía interna" a modelos que la clientela había, seguramente, deseado en versión tipo Limousine y, por otra parte, a la posibilidad de permitir, usando un chasis separado, la adaptación de carrocerías especiales, cosa que en aquellos años estaba de gran moda.

El gusto y las necesidades de los automovilistas habían evolucionado rápidamente. Esto explica, en cierta forma, los grandes progresos alcanzados por la técnica en ese período. Después de la crisis económica mundial que tuvo lugar alrededor de 1930, y que reveló nuevas realidades, aun dentro del campo de los productos manufacturados, se perfilaron nuevas orientaciones. Las fábricas europeas de automóviles descubrieron, en ese momento, el vehículo "utilitario". La Lancia todavía no se había volcado a una producción masiva, y no era el caso de cambiar de improviso la línea de la empresa cuando, gracias al tipo de fabricación, "limitado en número, pero de gran calidad", había podido superar sin grandes problemas el período crítico.

Sin embargo, la idea de preparar un modelo de dimensiones reducidas fascinaba a Lancia y a sus colaboradores. En 1930, la oficina técnica comenzó a ocuparse del problema y a trazar los primeros diseños. Dos años más tarde, las primeras unidades experimentales del Augusta habían recorrido ya, varias decenas de miles de kilómetros.

Basándose en la experiencia del Lambda y considerando el limitado peso y las reducidas dimensiones del nuevo modelo, Lancia no vaciló en retornar a la carrocería portante, pero con estructura de "guía interna", vehículo que habría de ser el primero de ese tipo en el mundo.

Pero no era ésta la única novedad constructiva del Augusta. Recordemos la suspensión delantera, siempre del tipo independiente y con elásticos helicoidales encerrados en camisas verticales, según el famoso sistema patentado por Lancia, incorporando amortiguadores a fricción. La suspensión posterior a ballesta articulada al frente sobre el "silent-bloc", y detrás, sobre el gemelo del elástico (lo que evita la necesidad de frecuentes lubricaciones); la rueda libre comandada desde el puesto de conducción, etc. El motor, de 1.194 centímetros cúbicos, era aún de cuatro cilindros dispuestos en una V de pequeña abertura, que desarrollaba una potencia de 35 HP a 4.000 revoluciones por minuto.

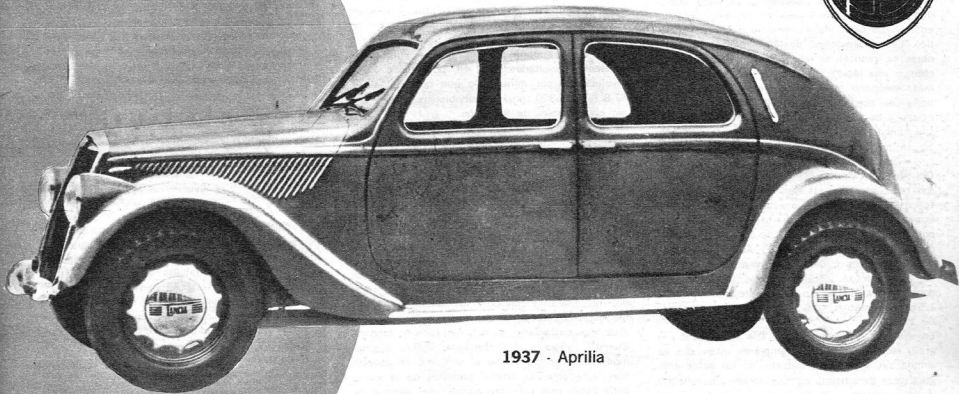
Otra novedad fue el árbol de transmisión con juntas a discos flexibles, en vez de cardánicas, además de los frenos con comando hidráulico, que, en Europa, adoptó por primera vez la Lancia. Su velocidad máxima era de 105 kilómetros por hora.

Volvamos por un momento a la carrocería portante. Su objetivo, obviamente, era conferirle al automóvil la máxima rigidez torsional manteniendo un peso reducido, pero la limitada dimensión longitudinal prevista para el nuevo modelo que Lancia, con justa razón, deseaba que fuera de cuatro puertas, determinaba un ancho muy exiguo para éstas, creando una seria dificultad para el acceso al asiento posterior. Nace así la idea de articular las puertas en posición opuesta una de otra, aboliendo, según un sistema patentado, el tradicional

QUE QUERÍA VIVIR...

(3ª nota)

por DIEGO BARACCHINI



1937 - Aprilia

parante central. Conciliar esta solución con la deseada rigidez de la carrocería portante representaba una gran dificultad, que sin embargo, fue resuelta satisfactoriamente en muy poco tiempo. El sistema de cierre de las puertas provocó un juicio, iniciado por una importante fábrica estadounidense de carrocerías, que argüía tener prioridad de patente. No fue difícil demostrar que la patente en cuestión era posterior a la obtenida por Lancia durante el periodo de diseño del **Augusta**.

La línea de la nueva creación era nítida, característica por su badi largo y estrecho, moderna y agradable por la impresión de agilidad que daba. Vincenzo Lancia la había querido clásica y que recordara el estilo de la casa. Pero ya, en los primeros diseños, el **Augusta** tenía una línea nueva, de avanzada, y su forma hubiera sido realmente revolucionaria, si se hubiese realizado según la patente de "automóvil con tres puestos centrales", una línea tan aerodinámica cuyo éxito era muy difícil de predecir. La citada patente había sido obtenida el 30 de abril de 1934, es decir, en momentos en que el **Augusta** ya había llegado a su segunda serie, pero sirve para demostrar, una vez más, la fertilidad de la mente de Vincenzo Lancia, que en aquellos años aún se ocupaba personalmente del control de las pruebas como en los tiempos heroicos de la calle Petrarca.

Existen muchas anécdotas que recuerdan estos años. En aquel diario que Battista Falchetto —uno de los principales colaboradores de Lancia, como ya hemos tenido ocasión de notar— ha puesto cordialmente a nuestra disposición, leemos: "En el **Augusta** experimental se propuso adoptar un comando hidráulico para los frenos, de construcción inglesa. El señor Lancia, teniendo dudas

sobre la seguridad de este sistema, dado que luego de un largo descenso los tambores estaban calientes y podían provocar una rápida evaporación del líquido, quiso probar él mismo el nuevo modelo. Comenzó su experiencia en la bajada de Superga a Sassi, trayecto breve, pero que sirvió para confirmar sus dudas, ya que terminado el descenso, luego de recorrer un centenar de metros más, el pedal se fue hasta el fondo de su carrera a causa de la evaporación del líquido. Una vez más, el señor Lancia, había estado en lo cierto.

Para comprobar si el defecto se mantenía en otras máquinas equipadas con bombas del mismo tipo —continúa el diario de Falchetto—, Lancia realizó la misma prueba con un coche estadounidense. El resultado fue idéntico. Ambos modelos tenían los tambores de los frenos de acero. Entonces, Lancia decidió construir tambores de aluminio con la cara interna de fundición: la prueba en la bajada de Superga fue un éxito absoluto, pero no ocurrió lo mismo en el recorrido más largo de Moncenisio. El señor Lancia estaba a punto de abandonar el sistema hidráulico cuando, siguiendo nuestro consejo, decidió efectuar algunos experimentos adoptando tambores con superficies externas, algunas veces rugosas, otras lisas, y pintadas de negro opaco, de manera de aumentar el coeficiente de irradiación del calor hacia el exterior. Las pruebas subsiguientes, muy severas, dieron resultados muy satisfactorios y la aplicación de los frenos hidráulicos en el **Augusta** fue adoptado definitivamente."

La aparición del **Augusta** en el mercado fue recibida con el interés y el entusiasmo que acompañaban siempre a todas las novedades Lancia. El público, aún antes de conocer a fondo las cualidades de este modelo, estaba seguro de encontrar

trarse frente a algo distinto y revolucionario. Sus esperanzas no fueron defraudadas. El Augustus gustó inmediatamente por su línea esbelta, por la brillantez de sus performances, por tantas otras cualidades, entre las que se contaba, como ya era tradicional en los Lancia, la precisión de la dirección, de la tenida y de la frenada. Uno de los más apreciados periodistas técnicos de la época, el ingeniero Gino Cabutti, escribía refiriéndose al Augustus: "Automóvil liviano de cuatro plazas, muy bajo, de tracción angosta y de distancia entre ejes moderadamente larga. He aquí una breve descripción que dice ya muchas cosas. A pesar de ser bajo y estrecho conserva la necesaria habitabilidad. Dado que es bajo y estrecho tiene una sección maestra limitada y, por lo tanto, presenta poca resistencia al aire, aun cuando su diseño no sea más estilizado que el de las carrocerías normales de este tipo. Buena penetración significa velocidades elevadas sin necesidad de una potencia enorme, es decir, de un modo económico y práctico. Las dimensiones, bastante reducidas en general, se traducen en liviandad, tan ventajosa para obtener una rápida aceleración. El Livandado es, además, sinónimo de economía en el consumo de nafta, de aceite y de neumáticos. Una máquina liviana y de pequeña sección maestra será veloz, aun cuando su motor sea relativamente pequeño. Y con motor pequeño, la máquina paga menos impuestos."

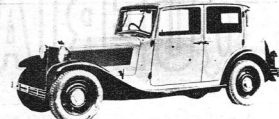
Del Augustus, entre 1933 y 1935, fueron construidas tres series. Por las exigencias de aquellos que solicitaban carrocerías especiales, el modelo fue también realizado con chasis separado, constituido por una robusta plataforma de chapa estampada, de espléndida arquitectura. El Augustus, en versiones normales o deportivas, venció en numerosas carreras de velocidad, entre las cuales se contaron las Mil Millas, en la categoría de hasta 1.500 centímetros cúbicos, y la Vuelta de Italia de 1934.

En síntesis, fue un modelo del que quedó un grato recuerdo (algunos ejemplares están aún en circulación, y entre los amantes de los autos antiguos goza de altísima consideración) y que habría de desaparecer para dar lugar a la nueva creación de Lancia: el Aprilia.

Aprilia: la última creación de Vincenzo Lancia

El Aprilia, otra de las obras maestras de la producción Lancia, comenzó a estudiarse hacia fines de 1934. Cuando el "genial pionero" pensó en él, el Augustus estaba en plena fabricación y tenía un éxito enorme en el mercado mundial, pero, en cierto sentido, éste era un modelo de concepción clásica y su autor no se había olvidado, todavía, de la aceptación que había obtenido su revolucionario Lambda. Pensaba, con justa razón, que al público le agrada una máquina vanguardista y anticonvencional.

En esta época era director general de la Lancia el ingeniero Manlio Gracco; el ingeniero Giuseppe Baggi y el señor Alghisi, directores técnico y administrativo, respectivamente, y Battista Falchetto dirigía, juntamente con Giuseppe Sola y Verga, el departamento experimental, contando con la colaboración del extraordinario probador Gismondi. Vincenzo Lancia luego de haber expuesto sus ideas a los colaboradores inmediatos, ordenó iniciar los estudios de un modelo liviano, aerodinámico (era el tiempo en que se comenzaba a tener en cuenta la importancia de la forma, pero con mucha timidez, con el justificado temor de no ser comprendido por el público), con un motor de cilindrada intermedia entre el del Augustus (cerca de 1.200 centímetros cúbicos) y el litro y medio. La intención de Lancia era realizar una máquina capaz de lograr performances elevadas con una potencia relativamente limitada. Para ello, eran condiciones fundamentales una gran aceleración,



estabilidad y maniobrabilidad. Berlina de cinco plazas, peso no superior a los 900 kilogramos y un diseño aerodinámico fueron las características básicas sobre las cuales había que realizar el modelo.

En el invierno europeo de 1934 a 1935, el equipo técnico comenzó a proyectar el motor, siempre del tipo V, estrecho, de cuatro cilindros, pero con una forma esférica para las cámaras de combustión, según un sistema patentado. La cilindrada fue de 1.351 centímetros cúbicos (diámetro y carrera: 72 x 83 milímetros).

Algunos meses más tarde, el motor fue probado en el banco, donde Sola lo puso a punto, con excelentes resultados: 8,22 HP por litro a 1.000 revoluciones por minuto, lo que correspondía a 47,8 HP a 4.300 rpm. El monoblock era de aluminio con carmisos de fundición.

Mientras tanto, Falchetto preparaba el motor. Había tomado contacto con el Laboratorio de Investigaciones Aerodinámicas del Politécnico de Turín, y se había dado cuenta de que la forma de la cola tenía una importancia definitiva en las prestaciones del vehículo. Falchetto mientras preparaba los planos del modelo —conservando el clásico tren delantero Lancia, con elásticos encerrados en tubos verticales integrados con los amortiguadores y estudiando para las ruedas posteriores, un sistema inédito del que hablaremos más adelante— se lanzó con entusiasmo al diseño de las formas del nuevo auto y, luego, a la realización de una maqueta en plastilina que fue seguida por un prototipo, en tamaño natural, realizado en madera. Cuando Lancia vio el resultado siguió algunas modificaciones para darle al conjunto un aspecto más agradable. El diseño primitivo de la carrocería tenía una cola larguísima, que aunque razonable desde el punto de vista aerodinámico, no lo era del estético. Finalmente, una vez aprobadas las formas y resueltos algunos problemas relativos al cierre de las puertas (como en el Augustus, fue adoptada la solución de las cuatro puertas sin parante intermedio), los planos pasaron a los talleres para iniciar su producción.

La carrocería fue estudiada para reducir su peso tanto como fuera posible; los costados del cofre del motor fueron conformados de modo que sirvieran, al mismo tiempo, de guardabarros, y el capot se realizó en aluminio. El espesor de la chapa se redujo considerablemente con respecto a lo que era usual en esa época: ocho décimas para los revestimientos y doce décimas para los elementos de la estructura portante.

Como ya lo mencionamos anteriormente, Lancia tenía ganas de realizar una suspensión a cuatro ruedas independientes, al darse cuenta que con el bajo peso previsto para el Aprilia y el reducido valor de la distancia entre ejes, se obtendrían grandes ventajas para la estabilidad y la adherencia del coche.

El tipo de tren trasero, puesto a punto para el Aprilia era bastante complejo y comprendía: el propulsor fijo; los semiejes oscilantes por medio de brazos móviles en la extremidad de dos barras

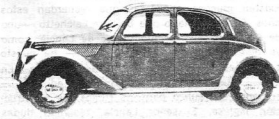
transversales que trabajaban a torsión y estaban protegidas por un tubo; un elástico a ballesta transversal fijado en su parte central al propulsor mediante un soporte elástico. Las dos extremidades de la ballesta estaban unidas por medio de tirantes metálicos a la parte media de los brazos móviles que sostenían las masas de las ruedas. Cada una de las barras de torsión tenía los dos extremos cilíndricos provistos de un estriado longitudinal. Una de las extremidades se insertaba en el propulsor y, la otra, en el extremo del respectivo brazo móvil. De tal manera que cuando el brazo móvil oscilaba como consecuencia del desplazamiento vertical de la rueda, la barra de torsión reaccionaba elásticamente oponiendo una resistencia a dicho movimiento, con un efecto torsional proporcionado al desplazamiento de la rueda. El sistema era completado por dos amortiguadores de tipo Houdaille. Para reducir aún más el peso de las masas no suspendidas, los frenos posteriores fueron montados sobre los árboles del grupo propulsor (a la salida de éste), en vez de sobre las ruedas, solución que sería, muchos años más tarde, adoptada en los autos de carrera.

Otro interesante perfeccionamiento de la suspensión del nuevo Aprilia era un alimentador de aceite, inicialmente automático y más tarde accionado a mano, que aseguraba el constante reaprovisionamiento del líquido a los dos elementos de la suspensión.

La puesta a punto del complejo tren trasero fue muy laboriosa, especialmente a causa de una dificultad: después de la primera prueba en las calles, se definió con exactitud la flexibilidad de los dos elementos elásticos (barra de torsión y ballesta); sin embargo, se encontró que al arrancar sobre un pavimento irregular, faltaba adherencia en una de las ruedas motrices; se pensó, entonces, en aumentar la flexibilidad para el movimiento individual de cada rueda, pero en conservar invariable la de la oscilación paralela. El inconveniente fue eliminado con la adopción de una ballesta de altísima flexibilidad, articulada en su apoyo central al propulsor y reduciendo el diámetro de las barras de torsión.

Las pruebas en las rutas del Aprilia se prolongaron del otoño de 1935 a fines de junio del año siguiente, pero Vincenzo Lancia no tomó parte en ellas, contrariamente a lo que era su costumbre; dedicado a resolver algunos problemas del motor "Ro-Ro" para camiones, no le quedaba tiempo para ocuparse del nuevo auto; debía limitarse a escuchar los informes de sus colaboradores, discutir los detalles y disponer modificaciones. Finalmente, una tarde de principios del verano, debiendo ir Lancia, al día siguiente, a Bolonia, dio orden de que lo pasaran a buscar a la madrugada, por su casa, con el prototipo del Aprilia. Así se fue: iba al volante "Vigin" Gismondi y lo acompañaban Verga y Tacchini. Lancia se mantuvo en silencio durante casi todo el trayecto; abrió la boca sólo para señalar que la velocidad del coche era excesiva (130 kilómetros por hora) y para hablar sobre algunos detalles que no lo satisfacían. Sus tres acompañantes, reunidos en Bolonia, mientras Lancia atendía los negocios, se sentían deprimidos por la frialdad de éste. A la vuelta, durante una parada para reabastecerse en Voghera, Vincenzo Lancia tomó el volante y condujo velozmente hasta los alrededores de Turín. Estando frente a ellos la ciudad, el "pionero" levantó los brazos y exclamó: "¡Magnífica máquina!"

Poco después, fue iniciada la producción de la primera serie del Aprilia. Pero Lancia no tuvo tiempo de ver salir, de la cadena de montaje, el primer ejemplar: el alba del 15 de febrero de 1937 le vio cerrar los ojos para siempre. No tenía aún 56 años. El Aprilia constituyó una especie de testamento espiritual de este genial creador, piedra fundamental de automóviles legendarios y de una industria que honra a su país.



EUROPA FRENTE A UNA POSIBLE OFENSIVA AMERICANA

por GIOVANNI CANESTRINI

Pasado el período de retracción económica por el que atravesaron recientemente Italia, Francia e Inglaterra, la industria automotriz europea comienza a retomar el ritmo que tenía hasta antes de 1963, aunque aún revela una tendencia recesiva. También en Alemania se manifiesta este fenómeno, donde hasta fines del año pasado la producción y exportación mostraba un incremento de entre el 7 y el 9 %.

Mientras tanto llegan desde los Estados Unidos noticias alarmantes, según las cuales los tres grandes grupos de la industria automotriz norteamericana están acelerando sus actividades y proyectan para la construcción de automóviles, pequeños y medianos, que, evidentemente, no están destinados al mercado interno.

A esta "segunda ofensiva", las fábricas europeas más importantes —y en particular las continentales (Mercado Común Europeo)—, han respondido por el momento con sus nuevos modelos, algunos de ellos ya lanzados al mercado como el Fiat 850, el Autobianchi, el Renault 16 y el Peugeot 204, modelos muy avanzados desde el punto de vista técnico.

Los estadounidenses, al igual que los británicos, se encuentran en la búsqueda de vehículos netamente funcionales y lo declaran claramente en sus propagandas. Uno y otros han destruido en pocos años, o están por destruir, "el mito" de la estética del automóvil, en otras palabras, de la carrocería bella y elegante. Seguirá existiendo, como existe en la actualidad, una clientela que reclamará automóviles bellos, particularmente bien carrozados y terminados, pero éstos no serán por cierto producidos en gran escala. Los modelos producidos en gran escala serán funcionales, de bajo precio y de mantenimiento simple y económico.

A medida que la renta media individual vaya aumentando en los distintos países, irán creciendo las dimensiones y, esperamos, los detalles tendientes a hacer cada vez más seguro el automóvil.

¿UNIDAD EUROPEA?

Frente a la amenazante ofensiva americana, que tiene su punto de partida en los autos ingleses (Ford, General Motors, Rootes-Chrysler), alemanes (Opel-General Motors, Ford Taunus) y franceses (Chrysler), los grandes de la industria europea trabajan más o menos independientemente, pero indudablemente se realizan muchas conversaciones. En ellas, lamentablemente, se dice todo menos lo que realmente se piensa de la situación, y de tanto en tanto se trata de lanzar un "globo de ensayo" un poco como se hace en el campo de la diplomacia.

A primera vista, el diálogo entre los más importantes grupos europeos —Fiat, Volkswagen, Mercedes, Renault— podría parecer relativamente fácil, pero la situación es mucho más compleja de lo que se cree, debido a que se trata de grandes organizaciones que tienen fisonomía y estructura diferentes.

La Fiat es una sociedad por acciones, la Daimler-Benz (Mercedes) está prácticamente controlada por Federico Flick, que tiene el 40 % de las acciones, y por el Deutsches Bank, que posee el 27 %. La Volkswagen es una sociedad mixta por acciones, pero el 20 % de ellas es del Estado y otro 20 % de los trabajadores; la Renault es propiedad del Estado, y por tanto está controlada por él. El conjunto de lo facturado por estos cuatro grupos es de alrededor de 6.700.000.000 de dólares, y tienen una producción de 3.200.000 unidades, cifra netamente inferior a la de los tres "grandes" estadounidenses, pero representan, o podrían representar una vez ilegadas a un acuerdo, una fuerza —sobre todo política— eficaz para contener la invasión automovilística que proviene del otro lado del océano.

Esto en los papeles; en la práctica, debido a los puntos de vista personales de los dirigentes de estos complejos, es fácil comprender que, al menos por ahora, los diálogos se desarrollan entre personas que hablan distintos idiomas. En realidad se puede decir que mientras que un cierto acuerdo entre Fiat y Renault puede llegar a producirse en un futuro cercano, es poco probable que ocurra lo mismo entre ellos y los alemanes. Puede ser que estos últimos se inclinen por una concentración alemana para defender su industria y su mercado interno, que absorbe el 45 % de su producción. Esta comprobación, unida a las previsiones de una creciente dificultad en las exportaciones al mercado americano (Volkswagen), parece haber inducido, luego de la absorción de la

Auto-Unión por parte de la Volkswagen y de la Daimler-Benz, y de una tentativa por parte de estas últimas para absorber la BMW, a la constitución de una gran concentración alemana, formada por la Volkswagen, la Daimler-Benz, la BMW y la Auto Unión, que se encuentran bajo el control financiero de los hermanos Quandt, los que ya poseen por su parte el 14 % de las acciones de la Daimler-Benz. ¿Será entonces imposible llegar a un acuerdo entre los grandes constructores del continente europeo? Hay quienes no lo creen, pero la concentración ya ha sido concertada, si las informaciones que he recibido recientemente, de parte de una notoria personalidad del ambiente automovilístico alemán, son exactas. Se llegó rápidamente a este acuerdo ante la

perspectiva de una intervención de la firma estadounidense Chrysler para apoyar financieramente a la BMW, la que debía ampliar sus establecimientos y, por tanto, aumentar sus inversiones, como consecuencia del éxito obtenido por sus nuevos modelos en los distintos mercados del mundo.

El clebs es máquina de esta gran combinación parece ser el viejo Federico Flick, que habría logrado convencer al "general" de la Volkswagen, ingeniero Nordhoff, manifiestamente partidario de una política liberalista en lo que respecta a su empresa.

Es de esperar, si estas noticias son ciertas y se logra la concentración, una reacción masiva en el mercado interno alemán, con los evidentes repercusiones en los países exportadores, entre los cuales se encuentra Italia.

¡Píntale a su coche
de ULTIMO MODELO!

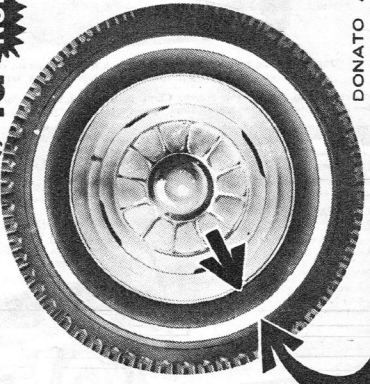
con la **¡NUEVA!** Banda blanca

INTERMEDIA:

SUPER
POLO[®]

\$350 CADA UNA

SU GOMERO YA LA TIENE



ADMINISTRACION Y PEDIDOS:
DONATO ALVAREZ 50 T. E. 63. 69399 • 63. 3196 • B. AIRES

En Carlos Casares mostró la hilacha • No hay mejor ciego que el que no quiere ver • Conversando con los Bellavigna • Recorremos el circuito • Un domingo de sorpresas: unas esperadas; otras no • Rienza gana en tiempo récord la primera vuelta • Cupeiro recibe una orden poco usada • Hubo abandonos y mermas de rendimiento, pero, a la hora de la verdad, primero Rubén Roux, en tiempo récord.

Sentados frente a la mesa de trabajo, la noche avanzaba en edad. Era la madrugada del lunes 26 de julio. Lo sucedido en Carlos Casares era, para nosotros, significativo. Había ganado Jorge Cupeiro. Había ganado sin peros, pero... también habíamos asistido a una expresión de madurez y generosidad mecánica. La del F100 de Ángel Rienza. En el título de aquella nota planteamos la incógnita. En el texto analizamos el proceso (ver AUTOMUNDO Nº 18, págs. 22-23-32). Un hecho indudable, fuera de otras consideraciones, atraía nuestra atención: el auto de Rienza llegó entero y nuestra inquietud determinó el registro que dimos a publicidad. Para el km. 16 segundos.

A veces la incredulidad se define mejor como expresión de deso. Nuestras afirmaciones de entonces fueron tomadas, al menos, con mucha reserva. Durante el transcurso de esa semana tuvimos la oportunidad de verificar el estado del motor F100: no acusaba desgaste. Luego de

Chacabuco, nos llegamos al taller de Ángel Rienza, con un pedido que de haber sido contestado con un rotundo no, la negativa hubiera sido razonable. Le solicitamos nos facilitara su auto, para llevar a nuestros lectores las impresiones de manejo de un TC, equipado con motor F100. RIENTA NOS DIJO QUE SÍ. Las conclusiones de esta experiencia, ocuparán lugar destacado en el Nº 21 de AUTOMUNDO. Por cierto que, aumentado nuestro bagaje con una apreciación directa, fuimos a Salto dispuestos a ver. Y vimos... pero antes...

... conversamos con Bellavigna ...

... con quien nos une una cordial amistad. ¿Para qué destacar el motivo de la charla? Es obvio. Pero los resultados no lo fueron tanto. Cuando el éxito ronda a una persona o a un equipo, es normal que cierta ceguera le impida ver con

claridad, con proyección de futuro. Este podía haber sido el caso de los Bellavigna. No lo fue. Ellos también habían tomado buena nota de sus propias impresiones. La inquietud existía pero aún era germen. Reinaba el optimismo. —"Si el Chevytú no se para, por el momento, no le gana nadie.", nos dijo Aldo. "Eso sí —añadió— hay que seguir trabajando. En esto no se termina nunca. Hay gente que cree que estamos en el límite, pero falta mucho por hacer aún, y si hace falta... lo haremos."

Esto, como queda dicho, sucedió antes de Salto. Después de la carrera volvimos sobre el tema. Pero cada cosa a su tiempo, retornemos al sábado cuando...

... recorrimos el circuito

Lindo trazado. No por conocido dejó de impresionarnos, una vez más, como exponente cabal de un escenario TC actualizado. Lástima el tramo que usa Arriceses con Carmen de Areco, cuyo ancho, 3 metros, no es de lo más propicio para un sector de velocidad pura.

De Salto a Arriceses la ruta es un billar. Curvas muy veloces, por eso mismo difíciles, por lo veloces, se eslabonan a lo largo de los 27 km. Luego el puente, las curvas cerradas y el pequeño tramo de tierra que desemboca en un virtual retorno para empalmar con el pavimento angosto. De éste, lo dicho, De Carmen de Areco a Salto, la tierra. Seca, dura, con porciones algo quebradas y baquinhas barrosas. Curvas de toda graduación y estilo. El piso nos preocupaba más que éstas. Pensamos en la teoría aún vigente en la mayoría de nuestros TC, de endurecer demasiado las suspensiones. Los permanentes rebotes serían en ese caso inevitables y con ellos surgen los problemas. También los hubo. Pero por el momento gozamos del espectáculo. José Froilán González, al volante del Chevytú, nos mostró que lo que realmente se sabe no se olvida. Roux y Gimeno en una hiradita que sacó chispas. Duro varios kilómetros y acusó para el primero un popoteo más. Como para justificar el minuto treinta y seis segundos que, en definitiva, separaría a uno del otro cuando "la de a cuadros" dijo basta...

Carlos Loeffel con mala racha. Contra su costumbre, despacio. Es decir, relativamente despacio. A 4.000 rpm hizo un rubaje, escuchó un ruido metálico, cortó de inmediato el encendido y a investigar. Consecuencia: el engranaje de distribución roto. Igualmente será de la partida. Pero con poca suerte. Otra vez la caja de velocidades lo dejará, en el camino, al popular "Tío Fritz".

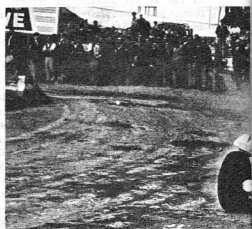
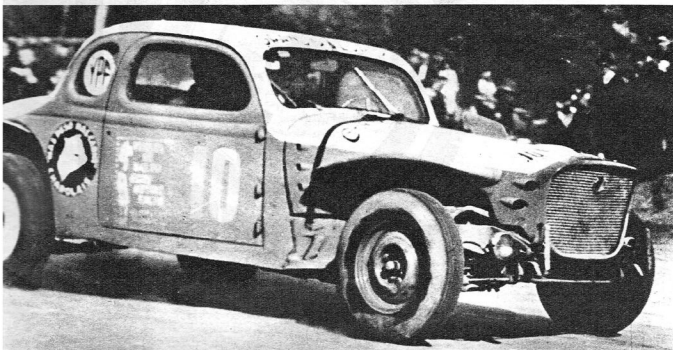
También vimos, entre muchos otros, al ex-Farmisano. Conducido por Miguel Grosso, lugareño y actual propietario, el sábado no pudo mucho y el domingo —veleidades de la mecánica— nos dijo menos. Así, entre una cosa y otra, entre el palpitante de la bofetada— Cupeiro, Ciani, Loeffel, Paireti, Rienza, etc., el conversar de posibilidades y el hacer de nuevos amigos. ...

(segue a la pág. 25)

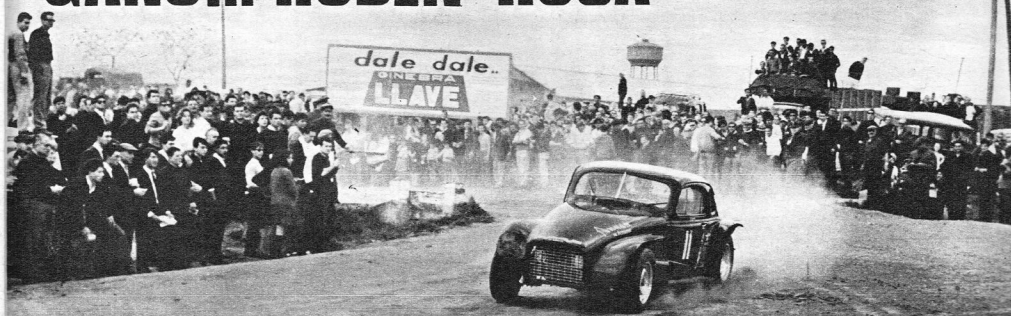


Jorge Cupeiro rethió "la orden". Salí a buscar la punta por tiempo neto y la encontré. No por muchos segundos, ni por largo tiempo.

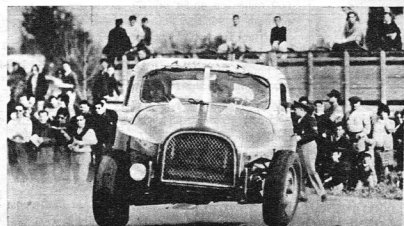
Hugo Gimeno peleó mano a mano con Marcos Ciani. A marcas iguales, promedios iguales. El mendocino demostró, además, resistencia y, sobre el final, que tenía resto. Ganó la última vuelta.



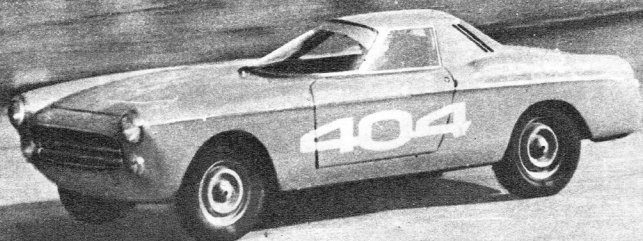
GANÓ... RUBÉN ROUX



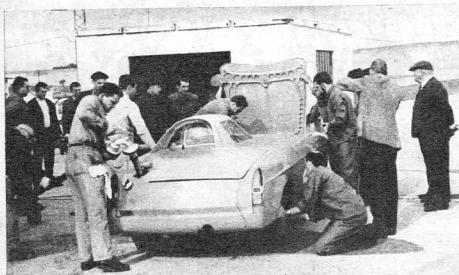
ASOMBRÓ ÁNGEL RIENZI



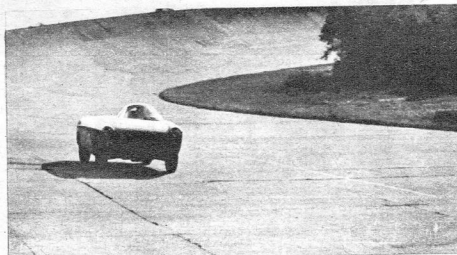
No sólo entre los punteros se caminaba fuerte. Las chances se jugaban también más atrás, con menor velocidad pero con igual vehemencia. Carlos Sabanes, Sampaglione y Pourciel a "la hora de doblar", lo hacían como los mejores.



21 RÉCORDS EN 6 DÍAS



Durante una de las paradas para reabastecerse, el Peugeot 404, especialmente preparado para batir récords de su categoría, es examinado por los técnicos de la fábrica.



La pista de Linas-Monthéry fue un marco adecuado para la dura prueba. En el curso de sólo seis días se batieron 19 récords y se establecieron 3 más, para las 5.000 millas, los 10.000 km y las 72 horas.

LUEGO de los recientes triunfos del Peugeot 404, en el East African Safari (se clasificó segundo en la general), y en la Copa de Constructores, el departamento técnico de la fábrica francesa preparó un auto "especial de récords" sobre la base del 404. Se trata de un cabriolet al que se le quitó el parabrisas original y se le colocó un hard-top del lado del conductor. Propulsado por un motor diésel Indenor, tipo 85, de cuatro cilindros de 88 mm de diámetro y 80 mm de carrera, lo que totaliza una cilindrada de 1948 cc, batió en la pista de Linas-Monthéry 19 récords internacionales para vehículos con encendido por compresión de la clase "E" y estableció 3 nuevos récords para las 5.000 millas, los 10.000 kilómetros y las 72 horas. Durante los seis días de prueba, cinco pilotos se turnaron en el volante del prototipo, reemplazándose cada tres horas. El equipo estuvo integrado por MM. de Lageneste, du Genestoux, Besnardiere, Gerard y Tchekemian.

RÉCORDS BATIDOS

50 km en 18' 45" 57	.....	a una media de 159,92 km/h
50 millas en 30' 1" 65	.....	" " " 160,79 km/h
100 km en 37' 12" 84	.....	" " " 161,23 km/h
100 millas en 59' 37" 80	.....	" " " 161,93 km/h
1 hora = 161,929 km	.....	" " " 161,93 km/h
200 km en 1h 14' 48"	.....	" " " 162,14 km/h
200 millas en 2h 2' 35"	.....	" " " 157,54 km/h
3 horas = 478,058 km	.....	" " " 159,35 km/h
500 km en 3h 8' 3" 70	.....	" " " 159,52 km/h
500 millas en 4h 59' 56" 69	.....	" " " 160,96 km/h
6 horas = 965,836 km	.....	" " " 160,97 km/h
1.000 km en 6h 12' 27" 35	.....	" " " 161,08 km/h
1.000 millas en 9h 57' 9" 22	.....	" " " 161,70 km/h
12 horas = 1.940,733 km	.....	" " " 161,73 km/h
2.000 km en 12h 21' 49" 50	.....	" " " 161,76 km/h
2.000 millas en 19h 53' 52" 59	.....	" " " 161,76 km/h
24 horas = 3.881,884 km	.....	" " " 161,75 km/h
5.000 km en 30h 58' 5" 47	.....	" " " 161,62 km/h
48 horas = 7.751,457 km	.....	" " " 161,49 km/h

NUEVOS RÉCORDS ESTABLECIDOS

5.000 millas en 49h 51' 30" 14	....	a una media de 161,39 km/h
10.000 km en 61h 55' 4" 08	....	" " " 161,50 km/h
72 horas = 11.627,329 km	....	" " " 161,49 km/h



"Nos dimos el virulón..." nos dijo César Román, acompañante de Armando J. Ríos. Este se eximió del comentario. Las razones del accidente se sintetizan en un piso duro, lleno de pequeños desvíes, un auto de suspensión excesivamente rígida, un andar como "flotando" sobre el camino, la banquina barrosa y... un poste telefónico de costado. Sobre el final: un árbol contra el techo. Mucha chapa y un pequeño corte. Con suerte, los fierros se arreglan.

POSICIONES EN DE DE DE PARTIDA

	Puntos
1° Emiliozzi	247,90
2° Pairetti	137,20
3° Bordeu	124,30
4° Cupeiro	121,85
5° Ciani	72
6° Di Palma	66,60
7° Cordonnier	52,60
8° De Alzaga	48,80
9° Casá	46
10° Loeffel	40,40

GANÓ RUBÉN ROUX

(viene de la pág. 32)

... llegó el domingo...

... con él, la carrera. 54 inscriptos, 9 deserciones. 43 bajadas de bandera y la mar de gente... Abandona Pairetti... la caja de velocidades fue la que le jugó la mala pasada en esta oportunidad. Del motor, el arceñico no se quejó. Al contrario, para Salto... le gustaba. Con problemas de velocidad Luis Di Palma. Confesó 180 km/h y "con eso no voy a ninguna parte. Largo para cumplir y si aguantá... veremos". Con él, en la posterior lista de abandonos... Ciani... Manzano... Ríos... y más. Pero vayamos por partes. Cupeiro demostró a qué fue a Salto cuando lo superó a Pairetti a los tres kilómetros de la partida. Largados con quinientos segundos de diferencia, anularla a razón de 5 seg por kilómetro, sobre todo teniendo en cuenta que el Chevytú fue cronometrado por su propio auxilio en 16/10 para esa distancia, ubica la velocidad de Pairetti en el orden de los 20 seg el km o sea, arañando los 200 km/h. Para cualquier domingo era poco. Para éste, menos, si tenemos presentes los resultados de las dos primeras vueltas.

Amigos, de alquiler balcones. Por Arroyo Luna, a 46,10 km, Cupeiro superaba a Rieni por 14 seg, lo que implicaba para el primero una ganancia sobre el F100 del orden de los 3 décimos de segundo por kilómetro. Pero de Arroyo Luna a Salto —65,850 km— Rieni desuena los 14 seg que le llevaba Cupeiro, pasa a puntear por tiempo neto y a su vez, le saca al Chevytú 16 seg 1/5, o sea un total de 30 seg 1/5, menos de medio segundo por kilómetro, variando en este caso el escenario ya que del tramo 40,350 km lo son de tierra y agrupa las curvas más cerradas de todo el circuito. Mientras Rieni peleaba a pie firme con el

puntero del campeonato y con los inevitables inconvenientes que supone el tener que superar a 15 competidores, como lo hizo, Gimeno le daba caza y alcance a Ciani, igualando el tiempo de éste antes de producirse el abandono del venadense.

Loeffel, Ríos, Gougy, Roux, Sandokan y Manzano enhebraban sus actuaciones, 1 m 25 seg encerraba 10 autos, pero entre ellos, mediando la normalidad que pronto se quebraría sólo dos tenían el domingo derecho a la butaca.

Cupeiro recibió orden de dirigir la partitura y, sin duda, lo hizo. Bajó en 6 seg 2/5 el tiempo empleado por Rieni para el circuito anterior, marcado con partida detenida, estableciendo un nuevo récord absoluto para la vuelta en 35 m 48 seg 4/5, tiempo que podría haber compartido con Rieni si éste no se detiene a cargar aceite justo 1.350 m antes de la línea de control. Pero las carreras se rigen por hechos y no por suposiciones.

Hechos tales como el abandono de Rieni por rotura de manguera del agua y simultánea pinchadura de neumático, la merma de rendimiento del Chevytú a partir de la tercera vuelta en la que pasa acusando fallas que, en definitiva, le privarían del primer y segundo puestos. Hechos tales como el triunfo de Roux en la cuarta vuelta y de Gimeno en la quinta, separados ambos por sólo 4/5 de segundo, o como la conquista final del representante de Monte Grande en el tiempo récord de 3h 6m 44seg 1/5. Pero de los hechos podemos extraer conclusiones, y éstas nos indican que el Chevytú, a 5.500 rpm, puede viajar "de aquí a cualquier parte".

... que para trabajarlos sobre ese régimen habrá que estudiar la forma de evitar cierto flojamiento de válvulas que merma su rendimiento... que cada día son menos los autos que disponen de la especialización necesaria para transformarse en competidores con chance de arriar.

... que pese a ello y a la mayor resistencia mecánica que se supone debieran tener al requerir menores sollicitaciones, conforman la mayoría de los abandonos...

... que el Chevrolet 4 bandecadas pareciera haber llegado al límite de lo que puede ofrecer... que el Ford, válvulas laterales, ha ganado un puesto, y con mucho mérito, en la historia del automovilismo argentino...

... que aún más que en otras actividades, en automovilismo, el que no avanza, retrocede... que la categoría adelanta a pasos agigantados, y el tradicionalismo es, esencialmente, estético...

... que hay en preparación nuevos Chevrolet 7 bandecadas, nuevos compactos de distintas marcas y nuevos motores F100... que sería conveniente alquilar balcones...



Una parada para cargar aceite, sumados los tiempos de desaceleración y aceleración le privaron a Angel Rieni de, al menos, igualar el tiempo récord de Jorge Cupeiro en la segunda vuelta. El buen humor no abandonó a Rieni. Frente a la manguera "culpable" sonrió... anunciando que estárá presente en Pehuajó... y en todas!

CLASIFICACIÓN

Nº	Piloto	Tiempo	Diferencia
1º	11 Rubén Roux	3h 6'44" 1/5	
2º	10 Hugo Gimeno	3h 8'39" 1/5	1'36"
3º	3 Jorge Cupeiro	3h 17'58" 2/5	4'24" 1/5
4º	14 Antonio Tomponi	3h 17'58" 2/5	11'14" 1/5
5º	21 "Suby"	3h 20'48"	14' 3" 4/5
6º	16 Mario Tarducci	3h 23'12" 1/5	15'28"
7º	16 Nello Marshall	3h 23'46" 1/5	32' 2"
8º	24 Norberto Aloe	3h 29' 8"	32'23" 4/5

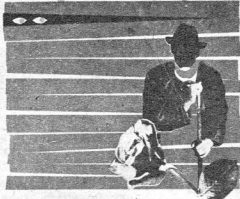
Prom. del ganador: 179,852 km/h (nuevo récord). Ganadores de vuelta: 1º, Rieni. 2º,54'11"/5; 2º, Cupeiro. 3º,48"/4/5 (récord absoluto); 3º, Cupeiro. 35'54"/1/5; 4º, Roux. 37'31"/1/5; y 5º, Gimeno. 37'32".

CAMPEONATO TC

Nº	Piloto	Puntos
1º	JORGE CUPEIRO	75
2º	DANTE EMILIOZZI	66
3º	RODOLFO DE ALZAGA	29
4º	OSCAR O. CORDONNIER	29
5º	HUGO GIMENO	27
6º	CARLOS A. PAIRETTI	24
7º	CARLOS W. LOEFFEL	21
8º	RAUL CHARENT	19
9º	EDUARDO CASÁ	15-5
10º	MARCOS CIANI	15
11º	JOSE MANZANO	13
12º	NASIF ESTEFANO	12
13º	JUAN R. BORDEU	12
14º	LUIS DI PALMA	10

Derrape

SELECCIONES DE
espionaje
CODEX



UN CASO PARA PEGGY BRUCE

Excepcional relato de Clive Frisby, en que una joven y atractiva asesina la vincula por estar con una peligrosa acción de contrabando.

• LA OMBRA DE LOS ZORROS, por James Fargo
• CUATRO EL PESO, por Eric Ambler
• EL VENTUROSO DE NUT SINGER

• EL REBELDE ESTÁ EN LAS OMBRAS DE LA REVOLUCIÓN MONTAÑARCA
• ME LLAMA FALCÓN, por Eric Ambler
• ESPIONAJE EN COREA



SELECCIONES DE
aventuras
CODEX

LOS HOMBRES-LOBO
de FRANK POWELL

Excepcional novela sobre el mundo de aventuras y misterio de un grupo de investigadores de los misteriosos ataques de la noche.

- ¿EXISTEN LOS PLATOS VOLADORES?
- MUERTE Y RESURRECCIÓN DE UNA ISLA, TRISTAN DE SUVA
- HENRY MORGAN, BANDERA NEGRA EN EL CARIBE
- VERSALLLES EN CHINA • SAIGÓN OCCIDENTAL



SELECCIONES
POLICIALES
CODEX

En este número:

- EL OCTAVO DÍA, la más espectacular novela escrita por el primer autor británico de la novela policíaca
- MUJERES EN EL PASADO, por Henry CROW
- VERGANDA FREESTRADA, por Leo WILSON
- PÉLVIS, EL PLAZABUQUE DE LA CATEDRAL, por James FARRER
- EL CUARTO CERRADO, por Donald A. TRESS
- SEA DE LO QUE SEYER, • EL ÚLTIMO TRÁFICO
- EL HOSPITAL DEL INFERNO



ELLERY QUEEN
El octavo día



¡IMPACTO EN LA EMOCIÓN!

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

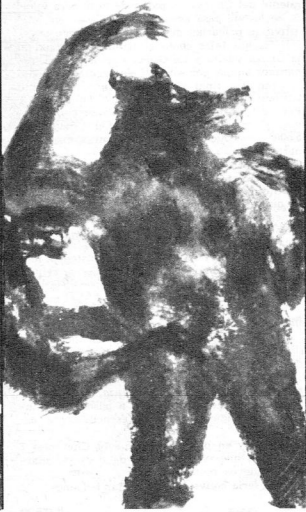
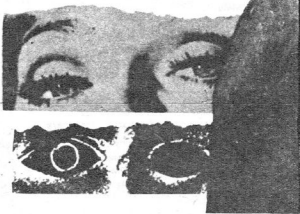
- ¡Los más famosos autores en su género!
- ¡Novelas completas, muchas de ellas traducidas por primera vez al castellano!
- ¡Casos verídicos e imaginados!
- ¡Páginas plenas de intensidad y fuerza!
- ¡Un golpe directo a la emoción!



SON EDICIONES cuidadas en todos sus detalles.

SÓLO \$ 50.-

Aparecen todos los meses.
160 Páginas Ilustradas.



POR TIERRA Y POR MAR



EL LVW es un vehículo anfibio de desembarco que está ensayando la División de Operaciones de Defensa de la Chrysler Corporation, de acuerdo con un contrato firmado con la Marina de los Estados Unidos. Las pruebas se realizan en la base que esta última posee en Little Creek, Virginia. El LVW es

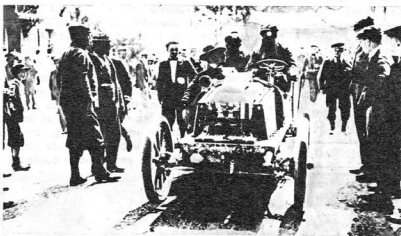
propulsado por un motor a turbina y puede desarrollar una velocidad de 56 km/h en tierra y de 30 nudos en el agua. Desplaza 16 toneladas y tiene una capacidad de carga de 5 toneladas. En tierra utiliza neumáticos de 18 x 25; tiene tracción opcional en dos o en las cuatro ruedas y puede trepar pendientes de hasta 60°. En el



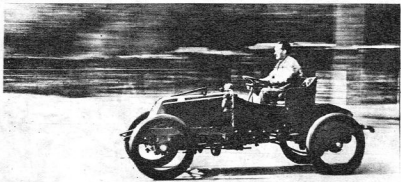
agua, sus cuatro ruedas son levantadas por un sistema hidráulico y pasa a ser accionado por una hélice de 61 cm. Su dirección se controla con dos timones gemelos. En las pruebas mencionadas, la Marina emplea dos prototipos cuyas medidas son: 10,97 m de largo, 3,56 m de ancho y 3,10 m de alto.

63 AÑOS DESPUÉS

EN 1902, un público entusiasta aclamaba a Marcel Renault al completar el difícil recorrido París-Viena. Pilotando una máquina equipada con un motor de 4 cilindros de 3.759 cc, que desarrollaba una potencia de 14 HP, cruzó la línea de llegada en medio de una densa nube de polvo. Sesenta y tres años después, el equipo Masion-Durn acaba de repetir la hazaña con la misma máquina en ocasión de la reciente 4ª Copa Internacional del Museo del Automóvil. El automóvil, especialmente puesto a punto para esta dura y ardua prueba, recorrió el largo trayecto sin inconvenientes, demostrando la calidad de las primeras creaciones de una marca que con el correr de los años habría de convertirse en una de las fábricas más importantes de Europa.



Ayer: Marcel Renault durante la carrera disputada hace 63 años.



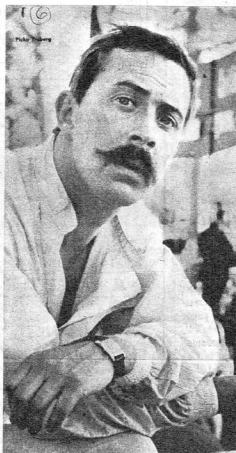
Hoy: Masion cruza raudamente la línea de llegada en la 4ª Copa Internacional del Museo del Automóvil.

1965: UN "AÑO BRITÁNICO"

LA PRESENTE temporada europea de automovilismo se presenta muy favorable para los constructores británicos. No es solamente la impresionante serie de triunfos de Jim Clark con las geniales creaciones de Chapman que nos permite llamar a 1965 un "año británico" del automovilismo deportivo. En efecto, también en Fórmula 3 las escuderías inglesas están poniendo en jaque a los constructores continentales, y, en particular, a los Italianos. El último Gran Premio Lotería, disputado en Monza (en el que participó nuestro compatriota Néstor Salerno), sirvió para demostrar categóricamente

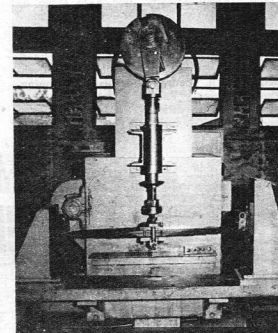
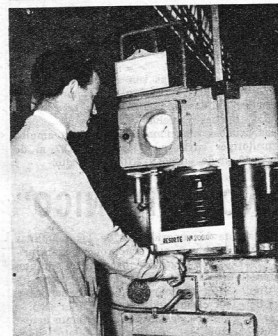
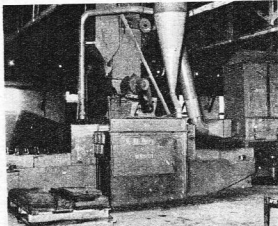
la superioridad de las máquinas Brabham, que ocuparon los siete primeros puestos, excepto el quinto, que fue obtenido por otro coche inglés, un Cooper. El auto italiano mejor clasificado fue un Wainer (8°).

Mercedes destacaron la brillante actuación del ganador, el piloto sueco Plicko Troberg, que a lo largo de una reñida carrera, consiguió mantener la delantera compitiendo con máquinas similares a la suya, pilotadas por figuras de primera línea, en su categoría, como lo son Cardwell, Courage, Williams, Penning, Moser y Facetti, que se clasificaron en ese orden.



El vencedor, Troberg, cumple con la vuelta de honor después de la brillante y reñida carrera (entre la primera y la sexta máquina hubo una diferencia de apenas 9/10 de segundo).

Hasta el presente los pilotos suecos son fácilmente identificables: en Fórmula 1, Joakim Bonnier con su cuidada barba; en Fórmula 3, Plicko Troberg con su enorme bigote fútsiclar... ¿Cómo harán los futuros volantes de Suecia para demostrar su personalidad?



En la "Exposición Nacional del Automóvil" celebrada en Buenos Aires hace unos años, Hoesch Argentina se presentó por primera vez con un "stand". Mostró una maqueta de su fábrica, en construcción en la localidad de Valentín Alsina, así como diferentes muestras de su producción de élasticos y resortes helicoidales y encontró en los visitantes muy buena acogida. El esmero de esa empresa en suministrar al mercado argentino y del exterior productos de calidad se puede apreciar en las notas gráficas que presentamos. En la foto 1. Máquina para tratamiento de "shot peening" (bombardeo con perdigones de acero) con ella, se logra aumentar la vida útil de los elementos de suspensión. Foto 2. Sobre el 100 % de la producción se efectúa un control de carga estática en los resortes antes de lanzarlos al mercado. Foto 3. Un ensayo dinámico de élasticos, o prueba de fatiga; se efectúa en laboratorio sobre cada serie y es el al L.ite destructivo. Los fabricantes de automotores argentinos suelen presentar estos detalles de eficiencia de la industria nacional de partes.

DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MEXICO

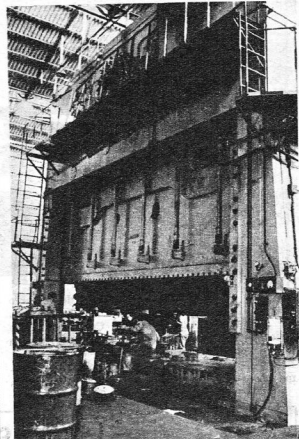
Según datos suministrados por el servicio estadístico de ADEFA, en base a cifras de AMIA, Dirección Nacional de Estadística de México, Banco Nacional de Comercio Exterior y Secretaría de Obras Públicas, en México se ha registrado un acentuado aumento del volumen físico de producción en el armado de automotores en los años 1963 y 1964. Por otra parte se destaca la carencia de cifras, en los mismos años, referidas a la importación de unidades armadas. México, en el año 1962, armó 40.801 automóviles y 25.836 camiones incluido autobuses. En 1963 alcanzó a armar 47.972 automóviles y 21.163 camiones incluido autobuses, y en 1964 las cifras indican una producción de 63.458 automóviles armados y 27.294 camiones incluido autobuses. Un análisis del conjunto de las importaciones registradas en 1963 para el sector automotriz mexicano, revela una tendencia acista con prioridad para los productos de la industria subsidiaria procedente del área estadounidense.

Concepto	1959	1960	1961	1962	1963
Automóviles p. el transp. de personas	676,9	727,8	740,0	819,5	976,9
Automotores p. el transp. de efect. Chasis	455,7	450,1	508,3	443,7	498,5
PARTES Y REPUESTOS	299,3	359,5	378,0	399,2	441,9
Motores y medios motores para autobuses	78,9	124,4	152,6	70,1	91,1
Ómnibus	17,2	14,5	34,4	53,4	28,3
TOTAL	1.627,3	1.838,4	1.938,6	1.896,4	2.221,4

PROCEDECENCIA	1959	1960	1961	1962	1963
EE. UU	263,4	306,0	306,9	346,5	376,0
Alemania	11,0	15,7	17,3	18,9	25,7
Japón	3,7	7,0	10,4	8,7	6,4
Reino Unido	12,3	16,5	28,4	8,3	7,1
Francia	3,0	3,8	7,6	6,6	7,1
Italia	5,7	10,0	6,5	4,9	5,6
Suecia	0,2	0,5	0,9	0,4	0,1
Otros	—	—	—	4,9	13,9
TOTAL	299,3	359,5	378,0	399,2	441,9



Periodistas de la Capital Federal, de la prensa especializada, visitan el Centro Industrial Fiat Concord, en la localidad de Ferreyra, Córdoba. Allí, la fabricación de tractores, grandes motores diesel y material rodante ferroviario ha sido encargada para cubrir las necesidades de tres sectores fundamentales de la economía argentina: el agro, la energética y el transporte. El lote de motores del 1500 que registra la nota gráfica, fue el de las compras a la industria subsidiaria nacional en 1964: \$ 20.840.100.000.—.



Imponente prensa "Clearing" de 3.000 toneladas, que acciona a razón de 8 golpes por minuto; es la más grande del país. Su mayor capacidad está en su extensión que es de 12 metros. Prati, Vázquez, Iglesias la ha destinado a su sección "grandes piezas estampadas", de donde salen largueros para chasis de camiones pesados y otras piezas requeridas por la industria automotriz. En algunas ocasiones suele usarse esta prensa con 5 matrices simultáneas. Funcionarios de la empresa aseguran haber conquistado el mercado uruguayo de acoplados y semiacoplados y haber exportado para el mayor transportista del Perú, una flota completa de acoplados y semiacoplados, en libre competencia con países tradicionalmente fabricantes de tales productos.

Según lo expuesto por el Director General de ADEFA, señor Juan Alberto Puiggrig, en el II Congreso Argentino de Ergonomía, con el mayor empleo de mano de obra y partes de elaboración nacional, desciende la utilización del material importado y se observa que de 88 millones de dólares despachados al mercado argentino en 1962 se ha llegado a una reducción de 33 millones en 1964, no obstante haber aumentado la producción de automotores en más del 50 %. De acuerdo con ese proceso las importaciones de partes para automotores se irán reduciendo, quedando sólo

EN LA INDUSTRIA

aquellos rubros que la industria nacional no está en condiciones de elaborar. Las partes producidas en el país deben reunir las mismas características técnicas que tienen las piezas originales de las mismas marcas, control que es realizado por las empresas con la mayor meticulosidad a fin de mantener su prestigio y la bondad del producto que avalan; este rígido control de calidad ha redundado en beneficio de toda la industria nacional. La industria subsidiaria ha debido y tiene que realizar aún grandes esfuerzos para alcanzar el nivel técnico que la exigencia del comprador impone. En este sentido es muy valiosa la colaboración del INTI (Instituto Nacional de Tecnología Industrial) a través de sus laboratorios de ensayos de materiales, gabinete de metrología y otras instalaciones que permiten controlar la calidad y verificar el cumplimiento de las especificaciones de fábrica.

En los últimos años, la producción de cubiertas ha mantenido un firme aumento ascendente indicado por las siguientes cifras: en 1958 la producción fue de 1.180.799 unidades, en 1960 fue de 1.461.782, en 1962 fue de 2.227.461 y en 1964 fueron 2.429.385 las cubiertas producidas en nuestro país. Hoy, a pesar del alto nivel de producción de las numerosas fábricas de automotores que hay en el país y de la enorme demanda que se ha creado en consecuencia, no faltan ni tipos ni medidas de cubiertas. Así informa la Goodyear S. A. a través de su departamento de prensa.

Con el asesoramiento de fábricas extranjeras, cuyas licencias está gestionando, una firma local —la Dulbecco—, dedicada desde hace 10 años a la fabricación de levas para distribuidores, está preparando importantes planes de expansión. Para ello, incorporará modernos equipos de gran precisión. En varias de las marcas de automotores que se fabrican en nuestro país, las levas que produce la empresa mencionada ya han sido incorporadas como parte original y son elaboradas con la misma geometría angular que las originales de importación, y se ponen a la venta, luego de exhaustivos controles de laboratorio.

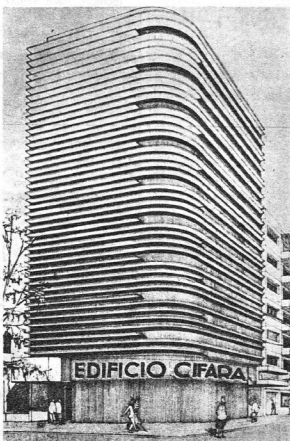
TENSA, Talleres Metalúrgicos Norte S. A. ha obtenido prioridad para integrar nuevos equipos a sus plantas industriales. La firma mencionada obtuvo la autorización para introducir al país maquinarias por un valor de 98.600 dólares mediante el decreto N° 4.437/65, expresándose en uno de los considerandos de éste que se ha tenido en cuenta el actual desarrollo de la industria automotriz nacional. El destino final de ese equipamiento incrementará la producción de cilindros maestros, cilindros de rueda, frenos de potencia y frenos de aire para vehículos automotores.

La Daimler-Benz AG ofrece, como novedad, un muelle compensador hidroneumático que puede ser montado como extra opcional en los Mercedes-Benz 190, 190 D, 220, 220 S, 220 SL y 220 SE; incluso es posible, con este nuevo muelle, reemplazar al auxiliar neumático ofrecido hasta ahora, el cual tenía que ser inflado en los surtidores, según fuese la carga del eje trasero. La adaptación a la carga variable del eje trasero, tiene lugar ahora de modo automático, o sea con absoluta independencia del motor. No es necesario un accionamiento manual. El bombeo empieza en cuanto el

motor se pone en marcha. Los pequeños desvíos del pavimento bastan para que se inicie el bombeo a través de ambos semiejes. No necesita mantenimiento ni manejo y no cambia las propiedades de suspensión ni la adaptación del vehículo a la carretera.

El directorio de WOBRON SAIC está sobre el camino que podría conducir a esa empresa nacional —primera en el país como fabricante de embragues— a su total consolidación como industria de jerarquía. A este efecto ha creado la Gerencia de Comercialización, a cargo del señor Elías Dubilet, lo que hace posible que aquella compita internacionalmente. Sus productos bajo licencia Borg & Beck (E.E. UU.), F & S (Alemania), Feriod (Francia) y Borg y Beck (Inglaterra) ampliarán, de esa manera, sus posibilidades dentro de los países latinoamericanos.

La "Fábrica Nacional de Vagões S. A." con sede en Cruzeiro, Estado de San Pablo, Brasil, comenzó su vigésimo año de actividades industriales. En ese período ha construido 10 mil vehículos ferroviarios. Posee un área de 580.000 m² de los cuales 45.000 son cubiertos. Cuenta con dos prensas mecánicas de 8.000 toneladas cada una —las más grandes de Latinoamérica— y dos repujadoras hidráulicas que son las únicas que funcionan en el hemisferio sur. Produce más de cien tipos diferentes de vagones y una extensa línea de partes para la industria automotriz.



Los Industriales del sector subsidiario de la industria automotriz, agrupados en CIFARA (Cámara Industrial Fabricantes de Automotores, Repuestos, Accesorios y Afines), se han lanzado a la tarea de construir su local propio en el predio ubicado en la esquina de Uruguay y Viamonte. La obra la realizará la empresa Dujovne-Faigón S. R. L. sobre la base de un contrato que la comisión directiva de la entidad ha firmado con aquélla y se estima que el valor superará los 50 millones de pesos. El Edificio CIFARA —como se habrá de llamar— constará de 11 pisos y sub suelo y en la planta baja se instalará el salón de la Primera Exposición permanente de los productos que fabrica la industria subsidiaria automotriz argentina.

¡NOTICIA
BRILLANTE!

¡LLEGO
A LA
ARGENTINA,
LO QUE SU
VEHICULO
ESPERABA!



La "Funda de Cristal"

Adoptada con éxito en E.E.UU. y EUROPA.

De fácil aplicación, da permanente brillo.

Protege contra el óxido, polvo, hollín, lluvia y los desgastes inevitables que produce el tiempo en las superficies pintadas, cromadas o esmaltadas. Fija, además, la pintura original del automóvil

APLIQUELA HOY Y... SIEMPRE

Crist-Sil

San Luis 691 - Avellaneda

OCURRIÓ EN VALLELUNGA

DURANTE el desarrollo de una carrera, reservada a la clase 1300 cc, disputada recientemente en Vallelunga, el piloto Zaniratti entró en la "S" a una velocidad excesiva y no pudo evitar el vuelco. A pesar de ello, el bravo volante no perdió la calma y, ayudado por algunos fotógrafos, volvió a poner su auto sobre las cuatro ruedas partiendo a gran velocidad en medio de una nube de polvo. Al término de la carrera, Zaniratti ocupaba el segundo puesto, luego de una magistral demostración de manejo, conquistando al mismo tiempo el nuevo récord de vuelta en su categoría, con una marca de 1'9" 2/10. Las ilustraciones muestran las alternativas del incidente.



RINCÓN DE

Un periódico francés anunció recientemente que la Simca está estudiando un modelo de 1100 cc de cilindrada, con tracción delantera (denominada 6 CV por los caballos fiscales), con un motor derivado del 1000 actual. Este automóvil, según las declaraciones de este periódico, sería la respuesta de la Simca al Peugeot 204, al Autobianchi "Primula" y a otros modelos europeos de tracción delantera recientemente aparecidos. Los periodistas franceses afirman que este modelo, que representa la primera incursión de Simca en la tracción delantera, será presentado en el Salón de París en 1966.

La Ford Motor Company dio a conocer recientemente las cifras de su producción en el periodo 1903-1964. De los 1.708 automóviles producidos en 1903, pasó a 2.614.401 el año pasado. La cifra total de automóviles fabricados por Ford en Estados Unidos desde su fundación es de 62.910.028.

La empresa Cummins Diesel Internacional, junto con la firma argentina Casa Stewart SA patrocinan un curso de capacitación técnica en el establecimiento industrial que la Cummins Engine Company posee en Columbus (Indiana). La invitación fue formulada a YPF, que eligió a tres de sus técnicos para seguir ese curso, que durará dos meses y comprende además una serie de visitas a otros centros industriales de Estados Unidos vinculados con la explotación petrolera.

La firma Daimler-Benz, que desarrolla sus actividades en el campo de la

construcción de motores desde 1883, obtuvo la inscripción de su nuevo motor marino OM 312 en el Lloyd's Register of Shipping. Este modelo, que es fabricado en la Argentina, desarrolla una potencia de 47 a 70 HP, a 1.500 y 2.400 rpm, respectivamente, tiene seis cilindros verticales en línea y es refrigerado por agua. Su reducido peso y volumen, su excelente relación peso-potencia y sus bajos costos de mantenimiento lo colocan en un lugar destacado entre los motores de este tipo producidos en nuestro país.

Por segunda vez, la Unión de Proprietarios de Garajes sueca ha solicitado a las autoridades económicas que intervengan ante los gobiernos extranjeros para que la importación de vehículos usados sea liberada parcialmente de los impuestos con que está gravada actualmente.

Recientemente se firmó un acuerdo entre la Maserati y la fábrica de radios para auto AUTOVOX. Según ésta, la mayoría de los modelos de la "casa del tridente" saldrán de su línea de montaje equipados con receptores de esta marca. Este acuerdo demuestra por una parte, la constante preocupación de la fábrica de Módena por brindar el máximo confort a sus clientes y por otra, confirma el bien ganado prestigio de la AUTOVOX en el campo de la producción de autorradios.

En una reciente reunión realizada en Roma para discutir los problemas planteados por el turismo a los habitantes de esta ciudad, se consideró

CARRERAS DE LA SEMANA

PRUEBAS NACIONALES

Pruebas de velocidad

15 de agosto. — Auto Club Concordia — Concordia — circuito (TM).
15 de agosto. — Automóvil Club Pehuajó — Pehuajó — carretera (TC).

Pruebas de regularidad

15 de agosto. — Organiza y fiscaliza: Club Argentino de Regularidad; categoría: 3; recorrido: Capital Federal — Cañuelas.

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

PRUEBAS INTERNACIONALES

Pruebas de velocidad

15 de agosto. — CMM — Italia — Copas de la Ciudad de Enna (GT, III).
15 de agosto. — Italia — Gran Premio del Mediterraneo en Enna (I).

CMC = Campeonato del Mundo de Conductores (Fórmula 1)
CMM = Campeonato del Mundo de Marcas (automóviles de Gran Turismo)
TP = Tráficos Internacionales de Prototipos
CEM = Campeonato Europeo de Montaña
CER = Campeonato de Europa de Rallyes
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

TUERCAS

Noticiero confidencial

particularmente el de los ruidos causados por los automotores. Se decidió mantener una política represiva sumamente estricta, que llega en ciertos casos al retiro definitivo de la licencia de conductor a los infractores.

También en España se reglamentó la venta de automóviles con facilidades. Según la nueva ley, la suma abonada al contado no puede ser inferior al 20 % del valor total y el plazo máximo de financiación son 36 meses. Los agenceros pueden descontar los documentos en el Banco de España con un interés anual del 5,50 %, cifra que, por cierto, difiere bastante de la que es usual en nuestro país.

El Departamento Competición de IKA, está preparando, bajo la dirección de Horacio Steven, un Turismo de Carretera basado en el Renault Gordini. Un motor del R6, de 1.100 cc, alimentado con dos carburadores Weber de doble cuerpo y que desarrolla una potencia de alrededor de 100 HP, fue montado en una carrocería Gordini. Las suspensiones fueron objeto de varias modificaciones. En una serie de pruebas realizadas recientemente, se obtuvo una velocidad máxima promedio de 192 km/h. Por el momento sólo se ha considerado la posibilidad de hacerlo intervenir en "circuitos favorables", pero una vez superados ciertos problemas, con la experiencia recogida durante estas pruebas, se espera que pueda competir en igualdad de condiciones en todas las carreras de TC. El Sr. Horacio Steven manifestó estar estudiando exhaustivamente el recorrido del Gran Premio

de Turismo de Carretera. ¿Veremos un Gordini en la carrera más importante del año de nuestro tradicional TC?

Los días 15 y 17 de agosto se disputará una prueba de la categoría Standard Mejorado (modelos hasta 1953 y de hasta 4.200 cc), en la ciudad de Trelew. Dicha competencia ha sido organizada por la Asociación de Velantes Mar y Valle, entidad deportiva creada recientemente en dicha ciudad. La carrera constará de dos etapas: la primera, que se disputará el día 15, se hará entre las ciudades de Trelew y Rawson, cumpliéndose diez vueltas a un circuito mixto de 34 km, mientras que la segunda tendrá lugar el día 17 en un circuito de 12,9 km al que se darán 15 vueltas. Los premios instituidos superan los 600.000 pesos.

El Consejo de Seguridad Rutera Británica insistió ante el ministro de transportes en la necesidad de crear un comité encargado de estudiar si deben o no aplicarse tests psicológicos a los candidatos a obtener la licencia de conductor o a aquellos que hayan cometido una infracción, para determinar si son mentalmente aptos para conducir vehículos.

Según la revista alemana "Deutsche Automobil Revue", la NSU está preparando un modelo de 1.100 cc de cilindrada. Se trata de una berlina cuyo motor de 55 HP, deriva del actual 1.000 cc producido por esa fábrica alemana. También la carrocería del nuevo auto se mantendría fiel al diseño del Prinz 1.000, con pequeñas variantes en los grupos ópticos posteriores.

INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN PALERMO

COMO es ya tradicional, las fábricas de automotores presentaron interesantes stands en la reciente exposición de Palermo (79ª Exposición Nacional de Ganadería e Industria).

La firma Mercedes Benz, que produce vehículos pesados en su planta de González Catán, exhibió tres versiones de diferentes distancias entre ejes de su chasis 1112 con motor diésel de 120 HP, como así también su conocido motor estacionario OM-312, que ha demostrado ser un valioso auxiliar en las tareas del campo.

La Ford Motor Argentina, por su parte, presentó junto con la línea completa de sus modelos, un stand especialmente dedicado a los niños, en el que en un circuito que reproduce al número 8 del Autódromo Municipal, se disputan carreras de pequeños autos eléctricos. Los niños que visitan la muestra pueden participar en dichas competencias, y la firma instituyó valiosos premios para los ganadores.

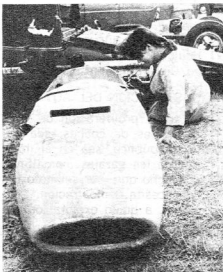
En el extenso stand de Industrias Kaiser Argentina se exhiben los 18 modelos producidos por dicha firma en nuestro país, como así también algunos motores Tornador Jet para que el público pueda apreciar los detalles de su funcionamiento, y las matrices de aparatos ortopédicos realizadas por los alumnos del Instituto IKA para ALPI.



En el stand de la Ford Motor Argentina se exhibieron los camiones que recientemente cumplieron la travesía de más de 11.000 km a lo largo de todo el territorio de nuestro país.



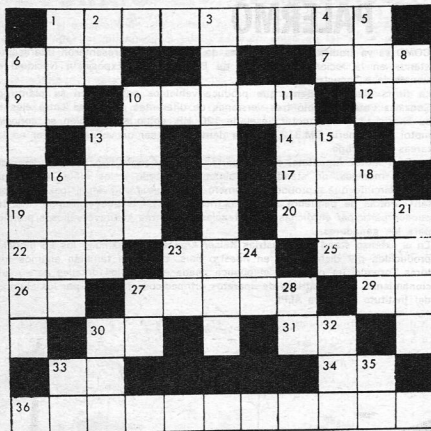
Una de las escuderías más pintorescas que frecuentan las competencias europeas de Fórmula 3 es el Goodwin Racing Team. Está integrado por dos pilotos: David Rees y Natalie Goodwin. La singular pareja recorre las pistas de Europa en un camión que además de transportar sus dos Brabham, hace las veces de taller, oficina, dormitorio, comedor y cocina. En el versátil camión se suelen ver las ropas de ambos secándose colgadas junto a un completo equipo de herramientas. En la ilustración, vemos a Natalie dando los últimos toques a la pintura del casco de su Brabham, con el que volvió en la carrera disputada recientemente en Caserta, en momentos en que ocupaba la quinta posición.



Una enorme estructura en forma de tornado ubicada a la entrada del stand de Industrias Kaiser Argentina, recuerda a los visitantes el nuevo motor que equipa la línea Rambler.

CRUCIGRAMA TUERCA

Problema N° 5



HORIZONTALES

1. Máquina que sirve para fabricar engranajes. - 6. Corriente de agua considerable que desemboca en el mar. - 7. Parte de la vasija. - 9. Apócopa de ante. - 10. Lo que comunica movimiento, como el viento, el agua, el vapor, máquinas que mueven ciertos aparatos. - 12. Moverse de un lado a otro. - 13. Nota musical. - 14. Precisión inseparable que significa dentro. - 16. Apócopa de santo. - 17. Contrario al bien. - 19. Cuedra gruesa. - 20. Marca de un automóvil alemán. - 22. Rey legendario de Troya. - 23. Género de ofidios de gran tamaño. - 25. Baile andaluz. - 26. Vocal repetida. - 27. Marca de un automóvil francés. - 29. Ante Meridiano. - 30. Símbolo químico del radio. - 31. Sociedad Comercial. - 33. Conjuncción que denota negación. - 34. Apócopa de mamá. - 36. Marca de un microcopé inglés.

VERTICALES

1. Remate, extremidad. - 2. Voz que repetida sirve para arrullar. - 3: Pista para automóviles. - 4. Nombre del Sol entre los egipcios. - 5. De esta manera. - 6. A nivel. - 8. Pieza que se coloca en la ranura del pistón.

tón. - 10. Lugar subterráneo de donde se extraen los metales. - 11. Instrumento de madera que sirve para mover las embarcaciones. - 13. Miembro de la casta sacerdotal en la religión zoroástrica. - 15. Gran río de Ecuador. - 16. Que no está acompañada. - 18. Tonta, simple. - 19. Nombre de la empresa productora del Magnette. - 21. Letra que se pone a los emblemas, armas, empresas, etc. - 23. Prefijo que denota duplicación. - 24. Símbolo químico del actinio. - 27. Sociedad Anónima. - 28. Carta de la baraja. - 30. Río de Alemania. - 32. Campeonato del Mundo de Conductores. - 33. Adverbio de negación. - 35. Igual al 26 horizontal.

La solución en el próximo número

SOLUCIÓN DEL PROBLEMA N° 4



SEVERA CRITICA

EL SENADOR por el Partido Demócrata del Estado de Wisconsin, Estados Unidos, puso en duda la calidad de los neumáticos fabricados en su país, en un reciente discurso, pronunciado en el Senado. El señor Gailford Nelson propuso que se votara una ley que establezca cuáles son las condiciones mínimas de seguridad de un neumático, para evitar lo que él llama "el escándalo nacional de los neumáticos". El senador afirmó que muchos de los nuevos modelos estadounidenses vienen equipados con neumáticos que no cumplen con los requerimientos de la seguridad.

AUTOMUNDO Y LA LEY

CONSIDERACIONES SOBRE EL CONTRATO DE GARAJE

por: José María Gestaldi, abogado, secretario de la Justicia del Crimen, y Roberto Fonseca, abogado, asesor en materia de seguros.



U n bien de naturaleza mueble, de las características y el valor que representa un automóvil, no puede encontrarse en todo momento bajo el cuidado de su propietario. Ello crea al automovilista la necesidad de asegurar el cuidado de su coche cuando éste permanece inactivo durante un tiempo más o menos prolongado. Lugares conocidos como garajes —dejamos por ahora las "playas de estacionamiento al aire libre"— liberan de tal preocupación.

Entre el dueño del vehículo y la persona que explota los sitios indicados, se crea un haz de relaciones jurídicas. El uso de un lugar indeterminado —box o cochera— dentro del garaje; la prestación de servicios accesorios, por ejemplo lavado de coches, y la obligación del garajista de cuidar el bien que se le confía y por lo cual se le abona un precio, configuran el contrato de garaje. Hay, pues, locación de cosas, puede haberla de servicios o de obra y, a título principal, existe una obligación de cuidado y de guarda del automóvil, a cargo del dueño del negocio. Entendemos que la última es la nota esencial de este contrato, configurativa de la noción y figura del "depósito" que, en este caso y como consecuencia de la existencia de un precio, es oneroso.

El garajista, como depositario (es, debe restituir la cosa (automóvil) depositada en el estado que le fue entregada, no respondiendo de los daños sufridos sin su culpa, entre los que se consideran los accidentes por caso fortuito o fuerza mayor. Dichas obligaciones son las que surgen de los artículos 2210 y 2203 del Código Civil, aplicables al caso.

SUSTRACCION DEL AUTO

La triste proliferación de sustracciones de coches, sea en la vía pública, sea en el interior de los garajes, constituye un hecho que, por ser notorio, no necesita demostración. Ello obliga, a quien explota los lu-

gares destinados a la guarda de rodados, a extremar su prudencia en el cuidado y vigilancia de los automóviles, de tal modo que la simple sustracción no lo libera de la responsabilidad frente al propietario del vehículo, en caso de desaparición de éste. Es que, en tales supuestos, el hecho delictivo es perfectamente previsible y aleja la posibilidad de considerarlo amparado en las previsiones del caso fortuito o fuerza mayor. Así, si en un descuido negligente del encargado, una persona sin ninguna relación con el propietario sustrae el rodado, la responsabilidad es innegable, aun cuando el autor del delito fuera de características físicas parecidas a aquel que tiene el dominio del coche, ya que no al tener la certeza sobre la identidad, debe —el encargado o empleado— verificarla. Sólo excepcionalmente el dueño del garaje puede liberarse de su responsabilidad frente al titular del coche sustraído, si el hecho delictivo se llevara a cabo mediante el empleo de armas o mediante escalamiento que no pudo ser resistido. De esta manera se extiende al garajista, la responsabilidad —y las causas que eximen de ella— impuesta por el C. Civil a los hoteleros.

El asalto a mano armada, como causa que exime de responsabilidad al que lo sufre, frente al que entregó el rodado para su cuidado, es la concreción de un principio admitido por la generalidad de los autores de derecho. Tal sería, por ejemplo, el caso de delinquentes que amenazando con armas de fuego al sereno de un garaje, lo reducen y roban un vehículo.

La extensión de las previsiones respecto a la excepción de responsabilidad —por fuerza mayor— del hotelero al garajista, es de pacífica y reiterada aplicación en nuestra jurisprudencia. Así, esta figura jurídica, sin estar específicamente legislada, haya solución en los principios de leyes análogas.

sigue CARBURANDO

el
equipo
de
**ROUCO Y
GONZALEZ LONGHI**

con **"DIARIO ORAL
DEL AUTOMOVILISMO"**

Sus ases, sus técnicas
y proyectos en un dinámico
desfile diario de

LUNES A VIERNES,
de 20,30 a 20,55 hs.

**"NOCHES DE FIESTA
DEL DEPORTE
AUTOMOTOR"**

Desde la cantina "La Gaviota",
Necochea 1254,
con asistencia de prestigiosas
figuras del volante.

TODOS LOS JUEVES,
de 23,00 a 23,45 hs.

y como siempre...

TRANSMISIONES DIRECTAS DE TODAS LAS CARRERAS DE

"TURISMO DE CARRETERA"

Vibrantes relatos de las grandes pruebas del año, a
cargo del famoso equipo de **"CARBURANDO"**

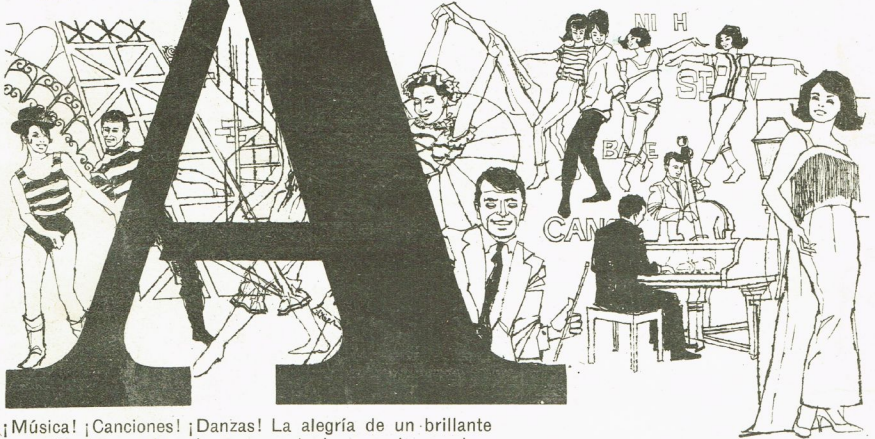
OTRO SERVICIO DE su dial al día



RADIO RIVADAVIA

al servicio de la verdad

ESTUDIO PARA



¡Música! ¡Canciones! ¡Danzas! La alegría de un brillante espectáculo, creado a la manera de las grandes producciones norteamericanas, llega con su espectacular fascinación para alegría de los televidentes.

MARIANO MORES

uno de los máximos exponentes de la música americana, al frente de su gran orquesta.

ALBA SOLIS

en interpretaciones de gran jerarquía.

HUGO MARCEL,

y la graciosísima actuación del simpático cómico.

GOGO ANDREU

son las atracciones de este nuevo favorito del público porteño.

Lunes 21.30
CANAL 13

