

22 automundo

\$ 30.-
Uruguay \$ 8.50.-

*Mercedes Coupe Special
230 SL, Pininfarina*

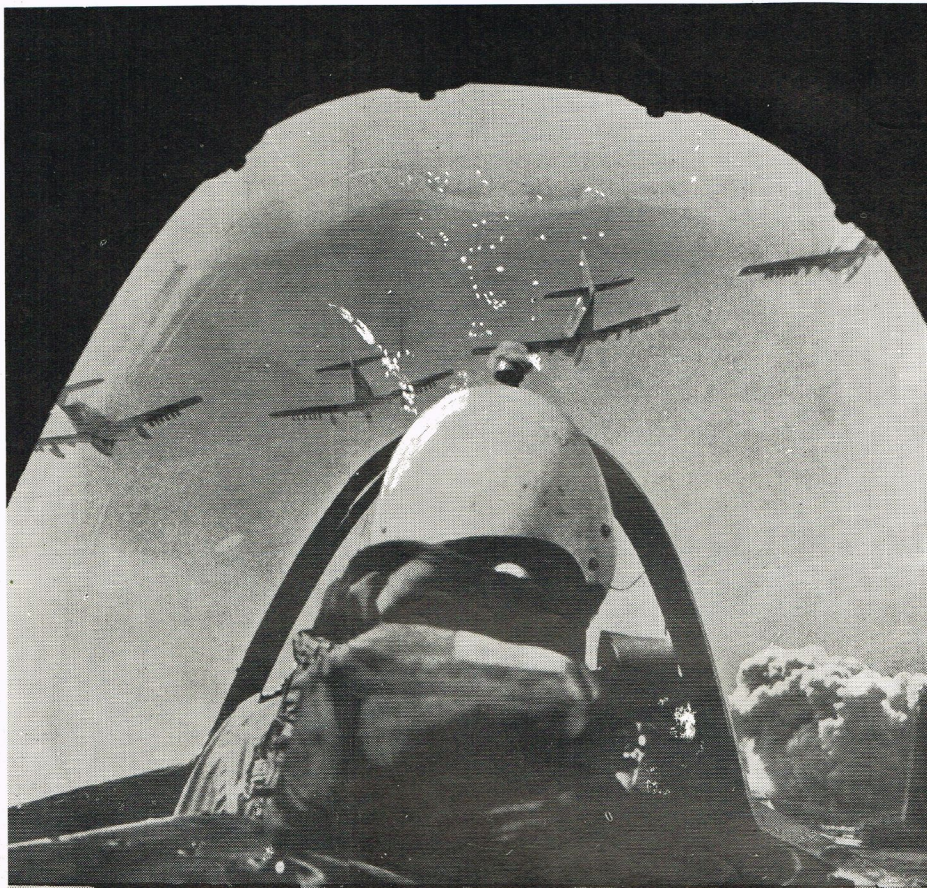
Colección Automundo



TTC

Pininfarina
automundo

FRENTE AL GRAN PREMIO



BATALLA AEREA

Viernes

2030

en canal

Siete

su canal personal

EL CHEVITU



... si el coche de Jorge Cupeiro, o sea el Chevy II, ha sido fabricado en serie o si la fábrica Chevrolet ha producido un motor especial para competir en las pruebas de TC.

Alfredo Di Paola
Necochea 741
Azul (Pcia. de Buenos Aires)

El auto de Froilán González, que conduce Jorge Cupeiro, es un automóvil producido en gran serie, en EE.UU., bajo la denominación Chevy II. En lo que respecta al motor, el mismo, en origen, es un motor de serie. En su preparación, la General Motors no ha tenido nada que ver. La misma ha estado a cargo de los hermanos Bellavigna, bajo la supervisión de "Pepe" Froilán González. La potencia máxima de ese motor se encuentra en los 262 HP a 5.500 rpm; A 40 km cada 1.000 rpm, las 5.500 rpm —que según los preparadores se alcanzan en directa— corresponden a 220 km/h. De acuerdo con nuestras informaciones, el proceso de preparación no se ha detenido y el motor aún no ha llegado al límite de su resistencia mecánica. Ante la arremetida de Angel T. Rienzi, los hermanos Bellavigna sacarán otro as de la manga. Al menos, así lo han manifestado.

PEUGEOT 1894

... en la portada de AUTOMUNDO N° 15 del 7 de julio se reproduce un automóvil Peugeot 1904 (2,5 HP), según la inscripción, pero en la reproducción de la página 3, el mismo modelo figura como Peugeot 1894. Ahora bien, según las fotos reproducidas en la página 7, el Victoria con capota se dejó de fabricar en el año 1892, para pasar a la construcción del Vis-a-vis con dosel. Por consiguiente, el Victoria con capota que muestra la tapa no es del año 1904 ni del año 1894. Es posible que sea el primero fabricado por Peugeot en 1890...

Jaime A. Gantier
Sarmiento 249
Arrecifes (Pcia. de Bs. As.)

Las inscripciones de la ilustración de la portada y la de la reproducción de la página 3, no coinciden, debido a un involuntario error de tipografía. Pero ese modelo fue fabricado en 1894 y la fotografía corresponde a una unidad de ese año, pues si bien de la nota se desprende que en 1894 se comenzó a construir el Break con dosel, no se dejó por eso de fabricar el Victoria con capota.

LIBROS

... y desearía me informen cuáles son los libros que existen sobre manejo deportivo y dónde se los puede adquirir.

Roberto Diaz

Rio Bamba 1045 (Capital Federal)
Hay dos periodistas que escribieron sobre el arte de la conducción deportiva. Jenis Jenkinson, el barbudo copiloto de Stirling Moss, produjo "The

Racing Driver" y el galo Paul Frere, piloto que fue de primera línea hace diez años largos, es autor de "Sport Car and Competition Driving". Ambos libros los encontrará fácilmente en las buenas librerías que disponen de ediciones extranjeras. Entendemos que el más completo, en cuanto a conducción se refiere, es el libro del ingeniero Piero Taruffi, titulado "Tecnica e pratica della guida automobilistica da Corsa". Este libro fue traducido al español por Amadeo Recanatí y publicado en México por la Editorial Patria S. A. (avenida Uruguay 25 - 2°, Apartado 784, México D.F.) en el año 1959.

CORVETTE Y CHAPARRAL

... en el ejemplar número 16 se encuentra una nota referente al nuevo Corvette Sting Ray, en donde se habla de sus características y se dan sus datos técnicos, pero no se especifica cuál es su velocidad máxima. También, quisiéramos saber si este auto está capacitado para correr contra coches como el Ford GT y las Ferrari, con algún resultado satisfactorio.

En el mismo número se habla de la victoria de los Chaparral en Sebring y tenemos entendido de que vencieron a los Ford en esa carrera; nos extraña que no hayan corrido en Monza y Le Mans, do no corrieron porque en Sebring les permitieron cambios automáticos y en otras carreras no?

Jorge A. Covarr y Bruno L. Travi
Malabia 2801 (Capital Federal)
Sin tomar en consideración la última versión presentada oficialmente por la fábrica, equipada con el motor Turbo Jet 396, que otorga 431 HP SAE, a

automundo



25 de agosto de 1965
N° 22 Año I - EDITORIAL CODEX S. A.

SUMARIO

- 3 Correo del lector
- 4 Mercedes 230 SL, cupé especial Pininfarina
- 6 AUTOMUNDO presenta el Gran Premio Turismo Carretera
- 14 Gran Mercedes 600: impresiones de manejo
- 16 Al volante del ASA 1000 GT
- 18 Espionaje industrial
- 18 Profesión lucrativa
- 19 Le Mans visto por dentro: Ferrari una vez más
- 22 Golosina sin dulce
- 24 Una carrocería para los Emilozzi
- 26 TM en Concordia. Sobre tierra compacta ganó Gradassi
- 27 Minijuniors en el Autódromo
- 28 Rejuvenecimiento de una línea tradicional
- 30 AUTOMUNDO en la industria
- 32 TM en el A.M.: Las invasiones inglesas
- 34 Carrocería de resina sintética
- 35 El contador que quería vivir (última nota)
- 39 Automodelismo: de hobby a industria millonaria
- 40 Gran Bretaña al día
- 40 Rincón de tuercas
- 41 Importancia de la rosca universal en los motores de seis tiempos
- 42 Crucigrama tuercas N° 7
- 42 Rally de la montaña
- 42 Muerte o lesiones en accidente

CORRESPONSALES EXTRANJEROS

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

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

MERCEDES 230 SL CUPÉ ESPECIAL PININFARINA



SOBRE el prestigioso y bien conocido chasis Mercedes 230 SL, Pininfarina realizó un Cupé Especial, 2 plazas, de características deportivas y aerodinámicas.

Estéticamente, el auto presenta una línea muy esbelta. Es particularmente notable el equilibrio y la proporción de las masas, que confiere al modelo una línea singularmente estilizada.

La parte delantera que conserva la fisonomía típica de los modelos de la fábrica de Stuttgart, presenta una larga abertura horizontal, que cumple la función de toma de aire para el radiador y para el sistema de ventilación interior, que se ensambla armoniosamente en los guardabarros delanteros, en los que se encuentra un grupo óptico típico de la marca alemana. En la parte media se ha montado la clásica estrella Mercedes, en un diseño muy estilizado.

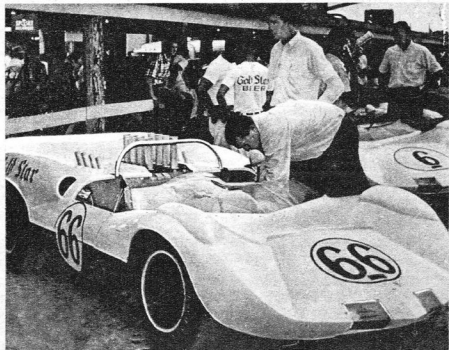
Los paragolpes de acero cromado son de pequeña sección, y están formados por un solo elemento.

Los flancos son de una línea continua y presentan dos diedros que nacen en el grupo óptico delantero y se prolongan a lo largo de todo el coche, terminando en la parte inferior del guardabarros trasero. La parte posterior se caracteriza por tener un baúl muy racional y un grupo óptico de diseño original, que agrupa las luces de estacionamiento, el stop y los indicadores de giro.

El techo, que nace en un gran parabrisas de doble curvatura, tiene una ligera inclinación y su diseño ha sido objeto de un cuidadoso estudio para lograr una mayor penetración aerodinámica. Los delgados parantes traseros, bordeados por un marco de acero inoxidable, encuadran una gran luneta trasera suavemente curvada.

Los grandes vidrios laterales de las puertas son completamente descendentes, mientras que los de atrás son dos ventiletes móviles. Los asientos, muy confortables y envolventes, tienen una forma anatómica y funcional.

El tablero, provisto de los instrumentos típicos de los modelos Mercedes Benz, está realizado en un material espumoso, aislante acústico y antirreflejante, y cuenta con un grueso acolchado para disminuir los riesgos en caso de accidente.



Jim Hall junto a su "Chaparral".

6.400 rpm, cuyas características de performance aún no obran en nuestro poder, el modelo más potente del Corvette Sting Ray era el 27 CV/375 HP, el que, con una compresión de 11:1, entrega 380 HP SAE a 6.200 rpm, con una cupla máxima de 48,4 kgm (SAE) a 4.200 rpm, encontrándose la alimentación a cargo de un equipo de inyección directa marca Rochester.

Con una relación final de puente trasero de 3,70:1 y neumáticos 7,75 x 15, la velocidad en directa es de 34,2 km cada 1.000 rpm y su velocidad tope se encuentra en el orden de los 220 km/h.

No creemos en su posibilidad de competir contra los Ford GT o las Ferrari, pero ello, únicamente porque se trata de vehículos distintos en su concepción. El Corvette Sting Ray es un auto con el que se puede andar en la calle. Los ejemplos que usted menciona, son llevados en "trailer" hasta el lugar de la competencia y son específicamente automóviles de carrera, sobre todo si las versiones a las que usted se refiere, como lo suponemos, son las más publicitadas de ambos modelos, el GT-40 y la 250 Le Mans. Nada tienen que ver los sistemas de transmisión con la posibilidad de intervenir en competencias. Sólo Jim Hall puede contestar su pregunta.

CUESTIONARIO

Me permito el envío de la presente, con el fin de efectuarles unas cuantas preguntas para la sección Correo del Lector.

Primeramente, les voy a decir que en casa tenemos un Ford Taurus modelo 57, pero no se asusten, no les voy a preguntar si le podemos colocar 8 carburadores Weber o si poniéndole un múltiple escape con 15 salidas, podríamos andar parejos con Emiliozzi. No, mis preguntas, si bien son de temas deportivos, no le egan a tanto. 1) ¿Cuándo estrenará Emiliozzi su nuevo coche? (En "Clarín" publicaron fotos del nuevo coche y les puedo asegurar que es una bomba.)

2) ¿Es verdad que Oscar Cabalén está preparando un Ford Mustang con motor F100 para correr en TC?

3) ¿Pueden darme una nómina aproximada de corredores que estén preparando F100?

4) Esta pregunta pueden contestarla con un sí, o un no, para evitar menciones comerciales. ¿Es cierto que Alberto J. Armando, conocido concesionario Ford, dejaría esta marca para vender productos IKA?

5) Felicitaciones por el continuo avance de AUTOMUNDO.

Raúl Bonitto
Av. San Martín 306
Bernal (Pcia. Buenos Aires)



Angel Rienzi y su F100 en la reciente Vuelta de Carlos Casares.

A su primera pregunta: de acuerdo con nuestra información "cuando podamos salir con todo" (Torcuato Emiliozzi). Nuestra estimación, de acuerdo con datos no oficiales, para Olavarría.

A su segunda pregunta: es verdad. El auto se encuentra en la ciudad de Córdoba, donde se están realizando las tareas de adaptación del nuevo motor. Podemos adelantarte que se han encontrado algunas dificultades, por cierto no insalvables, en lo que respecta a ubicación del motor, ya que el mismo es de mayor tamaño que el original que equipa el auto.

A su tercera pregunta: se habla mucho y no se hace tanto. Fuera de los ya conocidos, Emiliozzi, Rienzi, Cabalén y Castagnola la certeza está en Tempone y los comentarios en Galbato, Casá y Di Palma.

A su cuarta pregunta: no sabemos.

A su felicitación: muchas gracias.

COSAS DEL PEUGEOT

Admirador que soy del Peugeot quisiera saber si:

- 1) ¿El Peugeot 403 se sigue fabricando en la Argentina?
- 2) ¿El nuevo Peugeot 404, modelo 1965, tiene alguna diferencia técnica apreciable con relación al modelo anterior?
- 3) ¿Cuánto cuesta aproximadamente?
- 4) ¿Tienen en sus programas publicarlo los "Road Test" de estos dos modelos Peugeot?

José Luis Acena
Rivadavia 277

Pilar (Prov. Buenos Aires)

- 1) El Peugeot 403 dejó de producirse, como quien dice, ayer mismo porque de fábrica salieron, en el mes de junio, 16 unidades y en el primer semestre del año 798 automóviles. Fueron los últimos.
- 2) El último modelo del Peugeot 404 viene con cinco bancadas mientras que el anterior (1964) traía solamente tres.
- 3) Con \$ 1.055.000.— bien al contado, puede comprar un modelo estándar al precio oficial de lista. Si sus gustos son más refinados y prefiere el especial hay que depositar \$ 1.130.000.—.
- 4) En fecha próxima, aun cuando no determinada, nos ocuparemos del 404.

REPETIMOS . . .

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



BAJO
EL
SIGNO
DE



Los dos en la misma línea de calidad que les exige su función. Fuerza y suavidad, combinadas en la acción: Nafta Supershell y Aceite Shell X-100 Multigrado. El combustible que da plus-potencia al motor y el lubricante que responde bajo cualquier temperatura. Shell respalda estos productos, fruto de su experiencia mundial y capacidad técnica. Asegure larga vida y mejor marcha a su automotor. Use

SUPERSHELL
SHELL X-100 MULTIGRADO

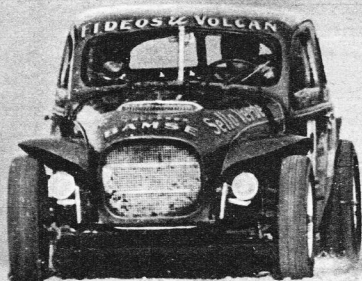
...y siga seguro con



automundo

PRESENTA:

EL GRAN PREMIO TURISMO CARRETERA



Cinco mil trece kilómetros repartidos en cinco etapas. Promedio: 1.002,600 por día de carrera. Una divergencia peligrosa entre el medio y el escenario. Los autos. Los caminos. La experiencia. ¿Refleja el Gran Premio la actividad del año? ¿Sus resultados traducirán la realidad de nuestro TC? Mientras nos aferramos al pasado, los preparadores planean la "despreparación" de los autos de carrera. Hay quienes piensan en hacer turismo veloz y esperar . . .

En la misma oportunidad en que presentara el Gran Premio Internacional de Turismo, el Automóvil Club Argentino dio a conocer los detalles y aspectos reglamentarios del 43° Gran Premio Argentino de Carretera. En la amable reunión que precedió a la formalidad informativa y con posterioridad a la misma, tuvimos oportunidad de conversar con unos y con otros. Con dirigentes de la entidad organizadora, con colegas periodistas, con corredores en actividad. Los primeros no comprenden nuestra extrañeza frente a las características del escenario, en función a los parciales de etapa.

Quizá por tradición, quizá por no mantener un contacto cercano y permanente con la continua evolución mecánica de los autos o por ambos factores, combinados en extrañas proporciones; la verdad es que con absoluta honestidad y dentro del deseo de hacer las cosas bien, se le ha "echado un pial" a la categoría.

Si de la experiencia recogida en "Dos Océanos" y, últimamente, en la "Vuelta de Cuyo", si de las declaraciones de corredores de nota, que estiman entre 600 y 700 los kilómetros de aguante de las plantas motrices, si de los Índices de abandono producidos a lo largo de todas las competencias en lo que va del año se obtiene, como resultado, el trazado del 43° Gran Premio y, sobre todo, la longitud asignada a sus etapas, debemos extraer en conclusión que, o se busca modificar la actual tendencia de construcción en Turismo Carretera, o se auspicia, bajo la fórmula de "competencia de velocidad libre en ruta", una carrera de especulaciones, con autos que han dejado de responder a las características que han revitalizado el TC.

No podemos evadir la realidad...

...por mucho tiempo más. Las "trollipas" de HP cada vez se agrupan más compactas bajo los capots. El motor del Chevrolet 400 no ha dado aún lo que sus preparadores estiman como posibilidad plena...

Aldo Bellavigna se confiesa:

"Algunos creen que estamos en el límite... pero, le aseguro, ¡queda mucho por hacer!" (29-7-65). Angel Rienti (F 100) nos dice:

"Estamos muy satisfechos; anda muy fuerte y no se rompe. Pero sobre todo... ¡hay que recordar que es el comienzo!"... (25-7-65).

Marcos Cianci (Valiant Slant Six) no ocultó que: "Debo superar un problema de resistencia mecánica. No lo tengo ni en HP ni en velocidad. Cuando lo logre... será otra cosa" (13-6-65).

En resumen, "las trollipas" son numerosas y los "caballos" que las integran, muchos. Jorge Cupeiro nos habla de 260 HP, los 230 HP ya no le llaman la atención a nadie y, entre ambas cifras, se escalonan los primeros del ranking. La búsqueda y la experimentación siguen adelante. Quizá otros motores, con perspectivas sólidas, puedan intervenir en la puja.

Mientras tanto, el reglamento, que es estático, sigue exigiendo chasis de coche de paso, con dis-



La carrera se disputará sobre caminos nacionales y provinciales y alcanzará un recorrido total de 5.013,0 kilómetros y será dividida en cinco (5) etapas, entre los días 27 de noviembre al 5 de diciembre de 1965, en la forma y condiciones que se detallan a continuación:

27 de noviembre: 1ª etapa, Buenos Aires - San Rafael
Buenos Aires (largada simbólica), Luján (largada efectiva), Chacabuco, Junín, Lincoln, Gral. Pinto, Gral. Villegas, Resicó, Chamaicó, Unión, Caneleros, Gral. Alvear, San Rafael, con un total de 952,0 kilómetros.

28 de noviembre: Descanso en San Rafael

29 de noviembre: 2ª etapa, San Rafael - La Rioja
Por Pareditas, Tunuyán, Luján de Cuyo, Uspallata, Calingasta, Pachaco, San Juan, Nikizanga, Mascasin, Chepes, Empalme Ruta Nacional N° 79, Catuzana, Santiago del Estero, con un total de 848,0 kilómetros.

30 de noviembre: Descanso en La Rioja

1 de diciembre: 3ª etapa, La Rioja - Santiago del Estero
Por Aminga, Aimogasta, Tinogasta, Belén, Huafin, Punta de Talasto, Santa María, Taffi del Valle, Acherar, San Miguel de Tucumán, Las Termas, Santiago del Estero, con un total de 848,0 kilómetros.

2 de diciembre: Descanso en Santiago del Estero

3 de diciembre: 4ª etapa, Santiago del Estero - Capilla del Monte
Por Lavalle, La Vña, Villa Alberdi, Compañía, Casa de Acoajuquia, Empalme Ruta Nacional N° 62, Singuil, San Isidro, San Antonio de la Paz, Totoralejos, Deán Funes, Cruz del Oeste, Capilla del Monte, con un total de 891,0 kilómetros.

4 de diciembre: Descanso en Capilla del Monte

5 de diciembre: 5ª etapa, Capilla del Monte - Buenos Aires
Por Villa Carlos Paz, Nina Clavero, Empalme Ruta Nacional N° 148 (Villa Dolores), Concarán, San José del Morro, Empalme Ruta N° 8 (Mercedes), Río Cuarto, La Carlota, Canals, Venado Tuerto, Colón, Rojas, Chacabuco, Cermen de Arco, Buenos Aires, con un total de 1.187,0 kilómetros.

Total de kilómetros: 5.013,0.

ARO 1910
GRAN PREMIO NACIONAL: Buenos Aires - Córdoba
 Del 24 al 29/3 - 759 kilómetros

| | | | |
|-------------------|-------------------|---------|-------------------|
| 1º Juan Cassoulet | De Dion-Bouton | 30h 42' | Prom. 24,429 km/h |
| 2º Andrés Castro | Panhard Levassor | 42h 53' | |
| 3º Victor Laborde | Datsun Belleville | 53h 19' | |

ARO 1914
GRAN PREMIO NACIONAL: Córdoba - Rosario - Buenos Aires
 Del 1 y 2/3 - 711 kilómetros

| | | | |
|--------------------|-----------|-----------------|-------------------|
| 1º Abel J. Poblet | Springuel | 14h 24' 34" | Prom. 49,180 km/h |
| 2º Santiago Turina | Case | 14h 40' 10" 2/5 | |
| 3º Isidro Pastor | Imperia | 16h 11' 38" | |

ARO 1916
GRAN PREMIO NACIONAL: Buenos Aires - Rosario - Buenos Aires
 Del 5 al 7/3 - 732 kilómetros

| | | | |
|----------------------|------------|-------------|-------------------|
| 1º Manuel Díez | Mors | 15h 5' 40" | Prom. 46,408 km/h |
| 2º Paul W. Rhoads | Studebaker | 14h 33' 45" | |
| 3º Eugenio Cassoulet | Overland | 18h 25' 30" | |

ARO 1921
GRAN PREMIO NACIONAL: Buenos Aires - Rosario - Buenos Aires
 Del 2 y 2/3/1 - 732 kilómetros

| | | | |
|-------------------------|---------|---------------|-------------------|
| 1º Mariano de la Fuente | Packard | 11h 4' 0" 1/5 | Prom. 67,951 km/h |
| 2º Martín Alzaga Urzué | Hudson | 11h 13' 13" | |
| 3º Juan Masoro | Dodge | 11h 29' 13" | |

ARO 1922
GRAN PREMIO NACIONAL: Buenos Aires - Rosario - Buenos Aires
 Del 25 y 27/2 - 732 kilómetros

| | | | |
|------------------|------------|-----------------|-------------------|
| 1º Antonio Ovide | Studebaker | 10h 23' 51" 1/5 | Prom. 72,324 km/h |
| 2º Juan Rol | Buick | 10h 38' 20" 3/5 | |
| 3º Pedro Malgor | Hudson | 10h 46' 12" 2/5 | |

ARO 1923
GRAN PREMIO NACIONAL: Buenos Aires - Rosario - Buenos Aires
 Del 24 y 25/2 - 732 kilómetros

| | | | |
|--------------------|------------|-----------------|-------------------|
| 1º Guillermo Burke | Studebaker | 10h 45' 35" 1/5 | Prom. 69,889 km/h |
| 2º Pedro Malgor | Lincoln | 10h 47' 22" 1/5 | |
| 3º Paris Giannini | Studebaker | 10h 52' 35" | |

ARO 1924
GRAN PREMIO NACIONAL: Córdoba - Rosario - Morón
 5, 6, 8 y 9/3 - 1.506 kilómetros

| | | | |
|-------------------------|------------|-----------------|-------------------|
| 1º Mariano de la Fuente | Studebaker | 25h 6' 10" 1/5 | Prom. 60,232 km/h |
| 2º Bernardo Duggan | Hudson | 25h 11' 12" 2/5 | |
| 3º Horacio Ferrerya | Studebaker | 27h 5' 46" 1/5 | |

ARO 1925
GRAN PREMIO NACIONAL: Morón - Rosario - Córdoba - Rosario - Morón
 Del 21 al 25/1 - 1.506 kilómetros

| | | | |
|--------------------|------------|-----------------|-------------------|
| 1º Angel Marelli | Studebaker | 21h 26' 59" 4/5 | Prom. 70,489 km/h |
| 2º Paris Giannini | Studebaker | 22h 51' 22" 3/5 | |
| 3º Ernesto Zanardi | Alfa Romeo | 22h 56' 24" 1/5 | |

ARO 1926
GRAN PREMIO NACIONAL: Morón - Córdoba - Morón
 Del 28 al 31/1 - 1.506 kilómetros

| | | | |
|--------------------|------------|-----------------|-------------------|
| 1º Tomás Rosta | Hudson | 19h 25' 3" | Prom. 77,871 km/h |
| 2º Angel Marelli | Studebaker | 20h 2' 33" | |
| 3º Antonio Gaudino | Hupmobile | 21h 54' 59" 2/5 | |

ARO 1927
GRAN PREMIO NACIONAL: Morón - Córdoba - Morón
 Del 28 al 30/1 - 1.506 kilómetros

| | | | |
|--------------------|------------|-----------------|-------------------|
| 1º Juan A. Gaudino | Hupmobile | 18h 54' 0" 4/5 | Prom. 79,999 km/h |
| 2º Paris Giannini | Studebaker | 18h 55' 13" 2/5 | |
| 3º Domingo Bucchi | Hudson | 19h 17' 07" | |

ARO 1928
GRAN PREMIO NACIONAL: Morón - Córdoba - Morón
 1.506 kilómetros

| | | | |
|--------------------------|---------------|-----------------|-------------------|
| 1º Domingo Bucchi | Hudson | 16h 37' 55" 4/5 | Prom. 96,723 km/h |
| 2º I. A. Correa da Silva | Studebaker | 16h 3' 28" 1/5 | |
| 3º Carlos Zatuszack | Mercedes Benz | 16h 9' 27" | |

GRANDES PREMIOS DE CARRETERA ORGANIZADOS

ARO 1929
GRAN PREMIO NACIONAL: Morón - Córdoba - Morón
 1.506 kilómetros

| | | | |
|--------------------|----------|-----------------|--------------------|
| 1º Raúl Riganti | Hudson | 14h 14' 3" | Prom. 105,421 km/h |
| 2º Juan A. Gaudino | Chrysler | 15h 27' 23" 2/5 | |
| 3º Joaquín Blanco | Jordan | 16h 20' 56" 4/5 | |

ARO 1930
GRAN PREMIO NACIONAL: Buenos Aires - Córdoba - Buenos Aires
 Del 23 y 26/1 - 1.506 kilómetros

| | | | |
|-----------------------|---------------|-----------------|--------------------|
| 1º Juan A. Gaudino | Chrysler | 18h 11' 53" 2/5 | Prom. 81,926 -km/h |
| 2º Carlos Zatuszack | Mercedes Benz | 18h 16' 0" 1/5 | |
| 3º Eduardo Pedrazzini | Ford A | 19h 9' 18" 4/5 | |

ARO 1931
GRAN PREMIO NACIONAL: Morón - Córdoba - Morón
 Del 7 y 8/2 - 1.480,8 kilómetros

| | | | |
|----------------------|---------------|-----------------|-------------------|
| 1º Carlos Zatuszack | Hudson | 15h 44' 40" 1/5 | Prom. 93,999 km/h |
| 2º Alberto Ansaldo | Mercedes Benz | 18h 0' 51" 2/5 | |
| 3º Ernesto H. Blanco | R.E.O. | 18h 32' 17" 4/5 | |

ARO 1932
GRAN PREMIO NACIONAL: Buenos Aires - Córdoba - Buenos Aires
 Del 22 y 23/1 - 1.480,8 kilómetros

| | | | |
|----------------------|---------|-----------------|-------------------|
| 1º Ernesto H. Blanco | R.E.O. | 14h 59' 52" 4/5 | Prom. 93,345 km/h |
| 2º Domingo Bucchi | De Soto | 16h 1' 38" 1/5 | |
| 3º Domingo Iglesias | Hudson | 16h 32' 46" 2/5 | |

ARO 1933
GRAN PREMIO NACIONAL: Florencia, Varela - Bahía Blanca - Florencia Varela
 Del 11 y 12/2 - 1.650 kilómetros

| | | | |
|----------------------|------|-------------|-------------------|
| 1º Roberto A. Lozano | Ford | 22h 24' 11" | Prom. 73,201 km/h |
|----------------------|------|-------------|-------------------|

ARO 1934
GRAN PREMIO NACIONAL: Rosario - Resistencia - Rosario
 Del 24 y 25/2 - 1.482,8 kilómetros

| | | | |
|-----------------------|----------|-----------------|-------------------|
| 1º Emilio Karstulovic | Mercedes | 12h 58' 2" 2/5 | Prom. 76,745 km/h |
| 2º Ricardo Carú | Fiat | 13h 10' 31" 1/5 | |
| 3º Ernesto H. Blanco | R.E.O. | 13h 11' 43" 3/5 | |

ARO 1935
GRAN PREMIO INTERNACIONAL: Buenos Aires - Mendoza - Santiago - Temuco - Bahía Blanca - La Plata - Del 14 al 24/3 - 4.409 kilómetros

| | | |
|--------------------|----------|---------------------|
| 1º Arturo Krause | Plymouth | 203 puntos perdidos |
| 2º Antonio Vázquez | Plymouth | 229 puntos perdidos |
| 3º Antonio Pereyra | Ford A | 234 puntos perdidos |

ARO 1936
GRAN PREMIO INTERNACIONAL VIRGINIA F. GREGO
 Del 16 al 29/2 - 6.865 kilómetros

| | | | |
|--------------------|-----------|-----------------|-------------------|
| 1º Raúl Riganti | Terraplan | 89h 47' 20" 4/5 | Prom. 76,456 km/h |
| 2º Antonio Vázquez | Ford | 91h 37' 7" | |
| 3º "Hipódmenes" | Ford | 91h 52' 27" | |

ARO 1937
GRAN PREMIO ARGENTINO
 Del 5 al 15/8 - 6.864,7 kilómetros

| | | | |
|-----------------------|------|-----------------|-------------------|
| 1º "Hipódmenes" | Ford | 80h 36' 21" | Prom. 80,535 km/h |
| 2º Carlos Garbarino | Ford | 82h 30' 15" 4/5 | |
| 3º Eduardo Pedrazzini | Ford | 82h 42' 15" 4/5 | |

ARO 1938
GRAN PREMIO DESUR ARGENTINO
 Del 10 al 20/3 - 6.224,500 kilómetros

| | | | |
|-------------------------|----------|----------------|-------------------|
| 1º Hector Suplicí Sedes | Ford | 70h 44' 6" 2/5 | Prom. 90,436 km/h |
| 2º Carlos Garbarino | Ford | 70h 55' 33" | |
| 3º Arturo Krause | Plymouth | 70h 55' 33" | |

ARO 1939
GRAN PREMIO ARGENTINO
 Del 18 al 30/10 - 7.389,800 kilómetros

| | | | |
|----------------------|-----------|-----------------|-------------------|
| 1º Ricardo Risatti | Ford | 88h 58' 53" 4/5 | Prom. 83,048 km/h |
| 2º Angel L. Pascuali | Ford | 91h 14' 50" 1/5 | |
| 3º Antonio Gauthier | Chevrolet | 91h 25' 47" 1/5 | |



tancia entre ejes original, conservando sus medidas y formas, prohíbe su diseño y construcción local en forma artesana, rezando tal prohibición también para las suspensiones, con lo que elimina la posibilidad de hacerlas independientes en el tren trasero y, cosa curiosa, prohíbe el uso del puente De Dion, dejándonos la libertad de pensar las razones.

Pues bien, pensamos que debe haberse prohibido por viejo y superado, por cuanto el primer auto de serie que lo utilizó fue el De Dion Bouton modelo 1898 y su uso ha sido comúnmente abandonado hace más de una década. Por cierto que también prohíbe, aunque en forma muy elegante, la ubicación del motor en la parte trasera del vehículo y refirma tal prohibición la limitación de desplazamiento del motor sobre el bastidor, en sólo quince centímetros.

En lo que respecta a carrocerías, las limitaciones que el reglamento impone a la inquietud y capacidad de nuestros carroceros, se ven traducidas, en la ruta, a mayores exigencias de potencia para una misma velocidad, con el consiguiente aumento de solicitudes a la resistencia mecánica.

Pero quizá la consecuencia más importante de limitar la creación local se encuentra en el apla-



Su silueta es inconfundible. La voz popular le rebautizó como "Cheviti". A la hora en que el Gran Premio se ponga en marcha serán varios los que habrán seguido idéntico camino. Por el momento, en lo de Baerfer, tres Chevrolet 400 Super esperan turno para recibir el "tratamiento" de los "gradués" de TC. El trazado de, al menos, "la carrera más larga del año", ofrece una sola variante no explotada por el "equipo" de José Froilán González: "la montaña". La misma no es una aneñaza y, probablemente, tampoco sea una incógnita. El piloto la conoce y el auto iré prevenido. Nos dijo Aldo Bellavigna: "La preparación será fácil. De todo un poquito menos y todo un poco más duro".

POR EL AUTOMÓVIL CLUB ARGENTINO

| | | |
|--|---|---------------------|
| ARO 1939 | | |
| GRAN PREMIO INTERNACIONAL DEL SUR | | |
| Del 23/3 al 2/4 - 7.211,900 kilómetros | | |
| 1º Angel Lo Valvo 2º Julio Pérez 3º Pedro Yerza | Chevrolet 89h 24' 41" Chevrolet | Prom. 80,856 km/h |
| GRAN PREMIO ARGENTINO | | |
| 19 y 20/10 - 1.379,400 kilómetros | | |
| 1º Oscar Alfredo Gálvez 2º Tadeo Tardía 3º Boris Afanzenko | Ford 17h 59' 4" 2/5 Chevrolet 18h 55' 3" 3/5 | Prom. ~.76,699 km/h |
| GRAN PREMIO EXTRAORDINARIO | | |
| 23/10 al 5/11 - 4.429,000 kilómetros | | |
| 1º Oscar A. Gálvez 2º Daniel Musso 3º Rosendo Hernández | Chevrolet 44h 44' 46" 3/5 Ford 44h 53' 31" 4/5 Ford 45h 18' 52" 1/5 | Prom. 98,999 km/h |
| ARO 1940 | | |
| GRAN PREMIO INTERNACIONAL DEL NORTE: Buenos Aires - Lima - Buenos Aires | | |
| Del 28/9 al 12/10 - 9.445,400 kilómetros | | |
| 1º Juan Manuel Fangio 2º Daniel Musso 3º Rosendo Hernández | Chevrolet 109h 36' 16" 4/5 Ford 110h 42' 37" 2/5 Ford 112h 29' 43" 2/5 | Prom. 86,176 km/h |
| ARO 1947 | | |
| GRAN PREMIO INTERNACIONAL Buenos Aires - Santiago - Buenos Aires | | |
| Del 22 al 30/11 - 5.335 kilómetros | | |
| 1º Oscar A. Gálvez 2º Eusebio Marcella 3º Victor García | Chevrolet 55h 16' 11" 3/5 Ford 57h 4' 27" 3/5 Ford 57h 9' 56" 4/5 | Prom. 96,526 km/h |
| ARO 1948 | | |
| GRAN PREMIO DE LA AMERICA DEL SUR: Del 20/10 al 8/11 | | |
| Ier. Tramo: Buenos Aires - Caracas - 9.375,8 kilómetros | | |
| 1º Domingo Mattoni 2º Eusebio Marcella 3º Juan Gálvez | Chevrolet 118h 37' 18" Chevrolet 118h 49' 59" Ford 119h 7' 54" | Prom. 80,726 km/h |
| Zdo. Tramo: Lima - Buenos Aires - 5.189,4 kilómetros | | |
| Del 2 al 11/12 | | |
| 1º Oscar A. Gálvez 2º Rosendo Hernández 3º Daimo Bojanich | Ford 47h 20' 40" Chevrolet 48h 54' 48" Ford 49h 44' 54" | Prom. 102,149 km/h |
| ARO 1949 | | |
| GRAN PREMIO DE LA REPUBLICA | | |
| Del 5 al 27/11 - 11.035 kilómetros | | |
| 1º Juan Gálvez 2º Juan M. Fangio 3º Oscar A. Gálvez | Ford 104h 28' 58" 1/5 Chevrolet 106h 20' 4" 2/5 Ford 111h 2' 29" 2/5 | Prom. 105,497 km/h |
| ARO 1950 | | |
| GRAN PREMIO ARGENTINO DE CARRETERA "LIBERTADOR GRAL. SAN MARTIN" | | |
| Del 1 al 10/12 - 5.780 kilómetros | | |
| 1º Juan Gálvez 2º Jorge Descote 3º Oscar A. Gálvez | Ford 47h 28' 45" 2/5 Chevrolet 48h 1' 25" 1/5 Ford 48h 40' 52" 2/5 | Prom. 121,823 km/h |
| ARO 1951 | | |
| GRAN PREMIO ARGENTINO DE CARRETERA | | |
| Del 20/10 al 4/11 - 8.457,4 kilómetros | | |
| 1º Juan Gálvez 2º Daimo Bojanich 3º Daniel Musso | Ford 78h 42' 45" Ford 77h 16' 27" 3/5 Ford 78h 0' 36" | Prom. 111,552 km/h |
| ARO 1952 | | |
| GRAN PREMIO ARGENTINO DE CARRETERA | | |
| Del 16 al 23/11 - 4.107,083 kilómetros | | |
| 1º Rosendo Hernández 2º Juan Gálvez 3º Raimundo Caparrós | Ford 39h 1' 2/5 Ford 33h 20' 32" 4/5 Ford 33h 28' 38" 3/5 | Prom. 123,210 km/h |
| ARO 1953 | | |
| GRAN PREMIO NACIONAL | | |
| 5 y 6/12 - 1.633,108 kilómetros | | |
| 1º Dante Emiliozzi 2º Juan Gálvez 3º Oscar A. Gálvez | Ford 9h 51' 47" 8/10 Ford 9h 56" 0" 8/10 Ford 10h 40' 25" | Prom. 165,574 km/h |

| | | |
|---|---|--------------------|
| ARO 1954 | | |
| GRAN PREMIO ARGENTINO DE CARRETERA "Bodas de Oro del Automóvil Club Argentino" | | |
| Del 15 al 24/10 - 5.446,240 kilómetros | | |
| 1º Oscar A. Gálvez 2º Guido Maineri 3º Juan C. Garavaglia | Ford 46h 48' 37" Ford 48h 21' 58" Ford 48h 45' 19" | Prom. 116,347 km/h |
| ARO 1955 | | |
| GRAN PREMIO ARGENTINO DE CARRETERA "República Argentina" | | |
| Del 18/11 al 2/12 - 7.447,000 kilómetros | | |
| 1º Juan Gálvez 2º Félix A. Peduzzi 3º Oscar A. Gálvez | Ford 69h 24' 6" Chevrolet 71h 15' 23" Ford 72h 3' 33" | Prom. 107,315 km/h |
| ARO 1957 | | |
| XXXV GRAN PREMIO ARGENTINO DE CARRETERA "Hieleros Sta" | | |
| Del 29/11 al 10/12 - 4.903,250 kilómetros | | |
| 1º Marcos Cianci 2º Oscar A. Gálvez 3º Carlos Manditague | Chevrolet 39h 44' 40" 1/5 Ford 41h 0' 53" Ford 41h 7' 40" | Prom. 123,369 km/h |
| ARO 1958 | | |
| XXXVI GRAN PREMIO ARGENTINO DE CARRETERA "C.I.P.A." | | |
| Del 5 al 14/12 - 5.451,7 kilómetros | | |
| 1º Juan Gálvez 2º Marcos Cianci 3º Oscar A. Gálvez | Ford 39h 50' 28" Chevrolet 39h 54' 3" Ford 40h 45' 55" | Prom. 137,841 km/h |
| ARO 1959 | | |
| XXXVII GRAN PREMIO ARGENTINO DE CARRETERA "Yacimientos Petrolíferos Fiscales" | | |
| Del 21 al 29/11 - 3.950 kilómetros | | |
| 1º Rodolfo de Ataza 2º Juan Gálvez 3º Juan C. Navone | Ford 30h 44' 53" Ford 31h 19' 52" Ford 32h 16' 20" | Prom. 128,463 km/h |
| ARO 1960 | | |
| XXXVIII GRAN PREMIO ARGENTINO DE CARRETERA "General Mosconi" | | |
| Del 1 al 11/12 - 4.612,5 kilómetros | | |
| 1º Oscar A. Gálvez 2º Marcos Cianci 3º Raimundo Caparrós | Ford 37h 34' 22" Chevrolet 38h 4' 50" Chevrolet 38h 6' 50" | Prom. 122,889 km/h |
| ARO 1961 | | |
| XXXIX GRAN PREMIO ARGENTINO DE CARRETERA "Petróleo Argentino" | | |
| Del 6 al 17/12 - 5.247,8 kilómetros | | |
| 1º Oscar A. Gálvez 2º Juan Gálvez 3º Manuel Mantinián | Ford 39h 26' 33" 2/5 Ford 39h 50' 8" 2/5 Chevrolet 40h 56' 48" 4/5 | Prom. 133,049 km/h |
| ARO 1962 | | |
| XL GRAN PREMIO ARGENTINO DE CARRETERA "Supermóvil Y.P.F." | | |
| Del 7 al 15/12 - 3.898,7 kilómetros | | |
| 1º Félix A. Peduzzi 2º Félix Mabelini 3º Angel R. Meunier | Chevrolet 30h 35' 47" Ford 31h 0' 4" Chevrolet 31h 16' 15" | Prom. 127,423 km/h |
| ARO 1963 | | |
| XLI GRAN PREMIO ARGENTINO DE CARRETERA "Supermóvil Y.P.F." | | |
| Del 30/11 al 7/12 - 3.814 kilómetros | | |
| 1º Carlos A. Pairetti 2º Manuel Mantinián 3º Armando J. Rios | Chevrolet 25h 52' 7" Chevrolet 27h 9' 12" 2/5 Chevrolet 27h 44' 12" | Prom. 147,342 km/h |
| ARO 1964 | | |
| XLII GRAN PREMIO ARGENTINO DE CARRETERA "Supermóvil Y.P.F." | | |
| Del 5 al 13/12 - 3.953,7 kilómetros | | |
| 1º Juan Manuel Borden 2º Dante Emiliozzi 3º José Manzano | Chevrolet 26h 28' 10" 1/5 Ford 26h 33' 13" 3/5 Chevrolet 27h 38' 59" 1/5 | Prom. 149,368 km/h |

camiento que recibe la voluntad de hacer, que existe, y se manifiesta en nuestros artesanos carroceros aun bordeando la ilegalidad reglamentaria. Tratamos de conciliar imposiciones y limitaciones con el generoso producido de HP de los motores y, con la salvedad de algunos exponentes que saltan la brecha por lo moderno de su mecánica aplicada o al actualizado del punto de partida, lo demás nos produce desazón.

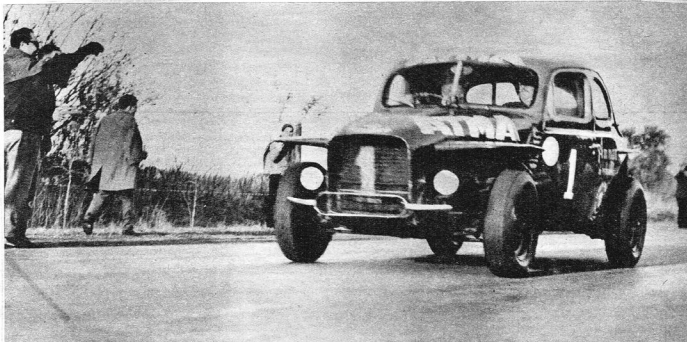
Como confirmándolo, Vicentes Formisano, con un dejo de amargura, una vez nos dijo: "Mirálo... Recién lo termino. Creo que he hecho el TC más moderno del momento, y sin embargo... es viejo."

REGLAMENTO

Accediendo a lo solicitado en numerosas cartas de lectores, transcribimos la parte referente a los automóviles (coches turismo de carretera Fórmula- "B") correspondiente al reglamento que regirá el próximo Gran Premio.

BASTIDOR:

1) Deberá ser el de un coche de paseo, fabricado en gran serie, del tipo de larguero o autoportantes o similar de cualquier procedencia.



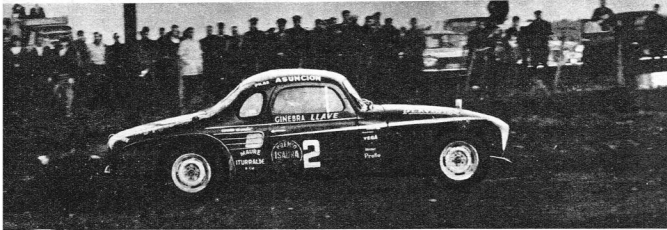
El dúo que se ha transformado en incógnita: los hermanos Dante y Torcuato Emiliozzi. Su desaparición de las carreras fue brusca y total. Con el natural orgullo de los campeones no pudieron aceptar en silencio, impasibles, aquello de "...también cumplieron íntegramente el recorrido...". La honestidad deportiva de los hombres de Olavarría, su respeto por quien fueron doctores, los ha impulsado a concretar un nuevo automóvil, al que dedican en la actualidad todo su conocimiento y esfuerzo. Torcuato fue quien nos manifestó: "Ahora a casa. Hasta que el F100 no esté listo y podamos volver con todo... a casa".



Rodolfo de Alzaga es sinónimo de habilidad en los tramos en que prevalece el hombre sobre la máquina. La montaña le cuenta entre sus "maestros" y el equipo Falcon como "su piloto N° 1". Temperamental, lleno de colorido, es atracción donde quiera que se haga presente. Los km/h que como norma le faltan, los compensa con ese "algo más" que, también normalmente, ofrece como cuota extra.



Algunos lo llaman "El Loco", Otros "El Rengo". Para el gran público es Carlos Loeffel. No es el primero que en el contexto del automovilismo mundial logró superar la disminución física en base a carácter. Por su parte agrega audacia y determinación. Los acompañantes no le duran. Es hombre de vigor poco común dentro de una conducción vehemente y no exenta de riesgos. Pero, como él mismo lo dijera: "¿Qué es lo que me critican? ¿Qué ando fuerte? ¿Y... para qué son las carreras?, ¿eh?".



Primero fue "perenne segundo" con un auto que no se rompía. Luego "el primer abandono de la carrera". Su auto, pese a mantener una línea exterior que conforma lo absurdo de los reglamentos, es cabal muestra del avance de concepción mecánica de nuestro TC. La síntesis de su problema: "resistencia de la planta motriz". El banco de pruebas de Saigós lo mantiene, en estos momentos, ocupado. Su insistencia sobre el "cuatro bandecadas" le ha dado más que un disgusto. La brillantez de su conducción arranca para Carlos Paireti aplausos, dondequiera que vaya. N° 1 de Arrecifes, en cuanto logre el equilibrio mecánico que se le niega, puede ser N° 1, en cualquier parte.

En toda circunstancia, vayan las cosas bien o vayan las cosas mal, Luisito Di Palma hace sonar alegremente su inconfundible bocina. La racha que lo llevó al estrellato fue corta. Su apariencia, su simpatía y su accesibilidad con el público hizo el resto. Que maneja bien es un hecho. Que tiene futuro una certeza. El interrogante se plantea en... ¿encontrará Luis Di Palma los elementos que hacen falta... y con ellos, encontrará quién lo dirija en una actividad que ya es profesión y que como tal necesita disciplina...?



PREMIOS

El Automóvil Club Argentino ha instituido para la Clasificación General y distintos tramos de la carrera, la suma de seis millones dieciséis noventa mil pesos moneda nacional (m\$ 6.296.000,00) que será distribuida en concepto de premios en efectivo entre los corredores clasificados, pudiéndose oportunamente instituir y otorgar premios especiales que hará conocer oportunamente a los participantes del certamen.

CLASIFICACION GENERAL

| | | | |
|--------|-------|---------------|---------------|
| AI 10 | ..... | m\$ 1.000.000 | --- |
| AI 20 | ..... | 750.000 | --- |
| AI 30 | ..... | 600.000 | --- |
| AI 40 | ..... | 500.000 | --- |
| AI 50 | ..... | 400.000 | --- |
| AI 60 | ..... | 350.000 | --- |
| AI 70 | ..... | 200.000 | --- |
| AI 80 | ..... | 150.000 | --- |
| AI 90 | ..... | 130.000 | --- |
| AI 100 | ..... | 120.000 | --- |
| AI 110 | ..... | 110.000 | --- |
| AI 120 | ..... | 100.000 | --- |
| AI 130 | ..... | 90.000 | --- |
| AI 140 | ..... | 80.000 | --- |
| AI 150 | ..... | 70.000 | m\$ 4.550.000 |

CLASIFICACION POR ETAPAS

| | | | |
|--------|-------|------------|-----|
| AI 10 | ..... | m\$ 70.000 | --- |
| AI 20 | ..... | 50.000 | --- |
| AI 30 | ..... | 40.000 | --- |
| AI 40 | ..... | 35.000 | --- |
| AI 50 | ..... | 30.000 | --- |
| AI 60 | ..... | 25.000 | --- |
| AI 70 | ..... | 20.000 | --- |
| AI 80 | ..... | 15.000 | --- |
| AI 90 | ..... | 12.000 | --- |
| AI 100 | ..... | 11.000 | --- |
| AI 110 | ..... | 10.000 | --- |
| AI 120 | ..... | 9.000 | --- |
| AI 130 | ..... | 8.000 | --- |
| AI 140 | ..... | 7.000 | --- |
| AI 150 | ..... | 6.000 | --- |

Son m\$ 348.000 --- por 5 etapas --- m\$ 1.740.000 ---
TOTAL DE PREMIOS EN EFECTIVO m\$ 6.290.000 ---

TC

- Podrá ser de cualquier marca, modelo o año de fabricación, manteniendo siempre la distancia entre ejes original de la marca y modelo declarados.
- Podrá ser alivianado o reforzado en forma libre, no pudiéndose modificar sus medidas y sus formas.
- Cuando se coloque suspensión independiente, el bastidor podrá ser modificado en su parte delantera para lograr la adaptación adecuada del tren delantero.
- No se admitirán los que en su origen sean o hayan sido de coches Sport o Gran Turismo.

SUSPENSION:

- Deberá ser de la misma fábrica del bastidor y producido en gran serie o similar de cualquier procedencia.
- Podrá ser de cualquier modelo o año de fabricación.
- Podrá ser reforzada o alivianada en forma libre.
- La cantidad y el sistema de amortiguadores es libre.
- Su colocación en el bastidor es libre.
- La suspensión independiente se permitirá únicamente en el tren delantero. Sólo se admitirán en el puente trasero si la misma es original de un coche de paseo, producido en gran serie, de fabricación nacional.

TREN DELANTERO:

- Deberá ser de la misma fábrica del bastidor y producido en gran serie o similar de cualquier procedencia.
- Podrá ser de cualquier modelo o año de fabricación.
- Podrá ser alivianado o reforzado en forma libre.
- Su colocación es libre.
- Puntas de ejes, rodillos, mazas, barras de dirección y caja de dirección son libres.

DIFERENCIAL:

Es libre. El puente de Dion solo se admitirá si el mismo es original de un coche de paseo, producido en gran serie, de fabricación nacional.

FRENOS:

Libres en su construcción, y de acuerdo con el Artículo 519 del R.D.A., que textualmente dice:

Sistema de frenos: en automóviles monoplazas y coches cerrados para Turismo de Carretera, excluidos coches Sport y Turismo, dispondrán de un sistema de frenos sobre las cuatro ruedas, con dos circuitos independientes, accionados por el pedal de freno.



El hombre de "la marca", insiste. Días hay en que la satisfacción se concreta. Los otros, los más, son el prólogo de largas jornadas de taller. Mientras el descanso no existe en la perenne búsqueda del equilibrio entre la potencia y la resistencia mecánica, junto a su tradicional TC, se va perfilando la silueta de un Valiant III. Se ensancha así la brecha que abreira José Froilán González cuando presentó, en el Autódromo Municipal, el primer compacto en TC. Marcos Ciani, en este año, aunque no logre otro triunfo, puede vivir del emocionado recuerdo de un final inolvidable, cuando Venado Tuerto, íntegro, vibró al conjuro del nombre de su ídolo.

Deberá estar munido también de un freno de mano de emergencia, que actuará sobre las ruedas o tambor especial.

MOTOR:

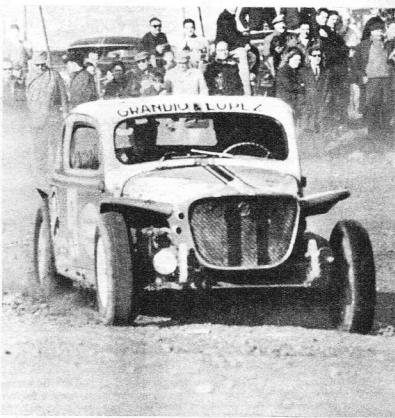
- 1) Su block deberá ser producido en gran serie, de fabricación nacional o importado, idéntico éste en todos sus aspectos al de fabricación nacional.
- 2) Podrá ser de cualquier marca, modelo o año de fabricación.
- 3) Su cilindrada máxima, una vez preparado, será de 4.000 cc.
- 4) El recorrido de los pistones será el original del motor utilizado.
- 5) La construcción del árbol de levas es libre, no pudiéndose modificar su ubicación y no permitiéndose más de uno.
- 6) La colocación del núcleo motor-caja de velocidad se hará sobre el bastidor, de tal forma que la ubicación de la cara posterior del block del motor, con respecto al puente trasero, sea la original de fábrica del bastidor. Se permite su desplazamiento con una tolerancia máxima de quince (15) centímetros en cualquier sentido.
- 7) En el caso de que en un coche se sustituya el motor original por otro de diferente marca, éste no podrá tener una cilindrada que sobrepase al que equipaba originalmente al vehículo, en más de un 20 %, ni exceder el límite máximo de 4.000 cc.

TAPAS DE CILINDROS:

- 1) Las tapas de cilindros serán nacionales o importadas originales de fábrica producidas en gran serie o similares.
- 2) Las originales de fábrica podrán ser preparadas libremente.
- 3) Las similares nacionales, construidas por fábricas con capacidad de producción limitada, autorizadas éstas por la Comisión Deportiva Automovilista, deberán ajustarse a las siguientes especificaciones:
 - a) su exterior deberá ser similar al original de fábrica, debiendo mantener la ubicación de válvulas y bujías del modelo original;
 - b) su interior es libre;
 - c) su material de construcción es libre;
 - d) deberán poseer en alto relieve el nombre de su fabricante y número de serie.

CARBURACIÓN Libre.

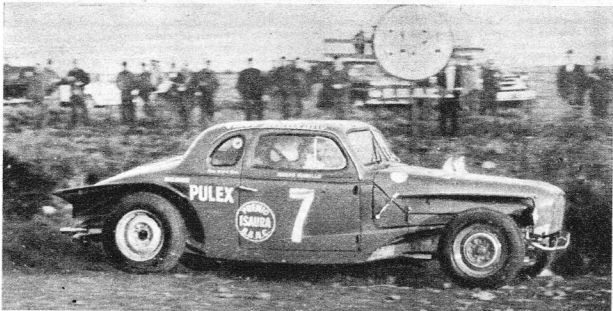
SOBREALIMENTACIÓN Prohibida.



Hugo Gimeno nos dijo: "Es imposible correr y experimentar al mismo tiempo. Hace dos meses que no voy por Mendoza. Lo del Chevita es increíble... ¿Sabés una cosa? Me compré una cuarta y un ancla. En cuanto lo pueda enganchar me voy con él. ¿Cuánto nos va a sacar? Y... medio día más o menos... Claro que me gustan todas. Por eso que voy a todas. La mejor característica de mi auto creo que es la tenida. Dobra bien..."



Mientras no está en el volante no hace recordar al "hombre quieto". Juan Manuel Bordeu es callado, medido e increíblemente justo. Lo gusta todo terreno y lo sostiene con las siguientes palabras: "El TC debe correr en todos los tipos de caminos que ofrece el país. Tanto en el asfalto, como en el ripio, la tierra, el llano y la montaña. Es una categoría típicamente argentina, para los caminos argentinos". También ha dicho y esto hay que repetirlo (1/8/65): "Mi auto anduvo perfectamente bien. Sin ninguna falla. Felicito al ganador por la gran carrera que ha realizado". "Noblesse oblige".



Dondequiera que concorra José Manzano, Mendoza estará bien representada. En la montaña, cuando el Gran Premio la atraviese, Rodolfo de Alzaga tendrá un adversario formidable. Lo hemos visto conducir en el asfalto, en el guadal y en la cornisa. Nos gustó en todos lados. Su auto es funcional y veloz. Su excesiva vehemencia, en condiciones desfavorables, puede llegar a transformarse en disgusto. Siente una obligación: "Quiero llevar un triunfo a Mendoza".



TC

ENCENDIDO Libre (sin alterar el número de bujías por cilindro original de fábrica).

CAJA DE VELOCIDAD Libre, permitiéndose el uso de sobre-marcha. En cualquier caso el número de velocidades hacia adelante, como máximo, será de cuatro (4) marchas.

CARROCERÍA

1) Deberá ser la de un coche de paseo fabricado en gran serie y de la misma marca del bastidor o similar de cualquier procedencia.

2) Podrá ser de cualquier modelo o año de fabricación.

3) Podrá ser aliviada o reforzada en forma libre, manteniendo siempre la línea del modelo declarado.

4) El parabrisas, ventanillas laterales y traseras, deberán mantener las medidas y formas del modelo declarado.

5) El piso es libre, para los coches con bastidor a largueros, no así para los del tipo autoportantes, que deberán mantenerlo original de fábrica.

6) El torpedeo es libre.

7) El techo es libre.

8) La cola hasta el comienzo superior de la tapa del baúl deberá mantener su forma original, siendo el resto de construcción libre.

9) El capot es libre.

10) Deberá mantener como mínimo en su parte inferior, detrás de las butacas, una altura de 1.07 m, tomada la misma desde la parte superior del bastidor hasta el techo.

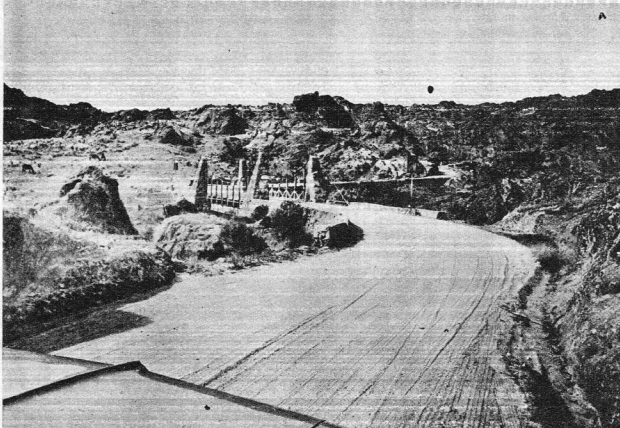
Las únicas excepciones para la aplicación de esta norma son las que comprenden a todos aquellos vehículos cuyas medidas sean estrictamente originales de fábrica, para los cuales no rige esta medida.

11) La carrocería, en su parte baja, podrá terminar a ras de la parte inferior del bastidor.

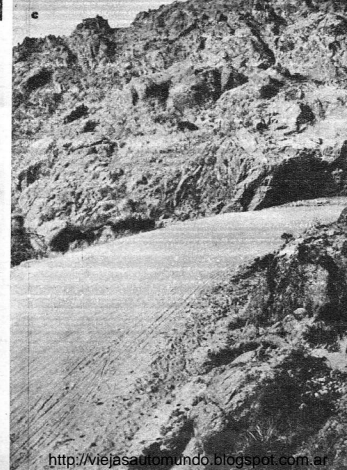
12) Las puertas pueden acortarse en su parte inferior hasta la altura del borde superior del bastidor. En tal caso deberá agregarse un panel fijo en reemplazo de la parte eliminada.

13) Los coches que originalmente eran de dos (2) o cuatro (4) puertas y se transformaron en tipo cupé, deberán ajustar sus medidas y sus formas al modelo adoptado, permitiéndose en este caso mantener las medidas originales de las puertas en su ancho, previas a la transformación.

Un episodio que veremos repetirse. No importa dónde. No importa a quién. Importa sí que el escaso tiempo disponible pueda utilizarse sin problemas, sin sugerencias, sin críticas y hasta sin ayudas. La natural curiosidad del público halla aquí su versión menos peligrosa... Molesta pero no interfiere. Otras oportunidades hay en que "tapan de intento" la marcación de la ruta justo en la vecindad de la curva más difícil, del paso a nivel peligroso, del lomo de burro espectacular. Ocasiones hubo en que las señales de apurar se contraponieron con un inminente e invisible peligro. Otras en que "no la maldad", pero "sí la inconciencia", pusieron el desastre sobre el tapete. ¿Cuál es el mejor escenario...? Cualquier corredor puede contestar la pregunta: "¡El que no tiene público...!".



Para muestra basta un botón. Desde Carlos Paz a Mina Clavero, la trepada, la pampa y el descenso. En el primer tramo, puentes (foto a); en la pampa, los guardaguanados (foto b). En todo el recorrido las curvas cerradas, ciegas, con precipicios a los costados. Los TM los recorrieron en varias oportunidades; la comparación que resulte será interesante. Dentro de la ruta gráfica recomendamos especial atención a la foto c: la curva se encuentra al comenzar el descenso, cuando la atención aún no es concentración. En cuanto la vean frenen, es de derecha a izquierda y la caída abrupta.



14) Su colocación sobre el bastidor es libre.

15) En todos los casos deberá ser construida en chapa de un espesor mínimo de 0,88 mm (N° 20).

16) Es obligatorio un arco de refuerzo en su parte interior, fijando los dos extremos en el bastidor y abarcando el techo.

TANQUE DE COMBUSTIBLE

1) Su construcción es libre.

2) Deberá estar equipado con un dispositivo al alcance del conductor, que permita cerrar instantáneamente la alimentación del combustible.

3) Deberá estar colocado dentro de la carrocería.

CARACTERÍSTICAS: Todos los coches deberán poseer.

1) Mínimo dos asientos.

2) Techo acorazado.

3) Cuatro guardabarros obligatorios.

4) Arranque, generador y acumulador.

5) Faros reglamentarios.

6) Vidrios inastillables.

7) Cerrojos o correas de seguridad en ambas puertas.

8) Espejo retrovisor.

9) Extintor de incendio.

10) Cinturones de seguridad en ambos asientos.

11) Limpiaparabrisas.

DISPOSICIONES GENERALES

1°) Los coches comprendidos en el Reglamento de Turismo de Carretera Fórmula "B", que caducó el 31 de diciembre de 1964, podrán seguir compitiendo con las siguientes limitaciones:

a) no se admitirán los de árbol de levas a la culata;

b) deberán limitar su cilindrada a 4.000 cc.

c) no deberán corresponder a un modelo posterior al año 1964.

2°) La construcción o elección de los elementos que no están expresamente prohibidos por el presente Reglamento es libre.

3°) En caso de duda, para la adecuada aplicación y/o interpretación de las disposiciones contenidas en el presente Reglamento, los corredores deberán efectuar las respectivas consultas ante la Comisión Deportiva Automovilista.

El comienzo es bueno. El ripio fino. "Estamos en la tercera etapa". Se bordea el río Mendoza. La cornisa es suave y se encuentra protegida por paredones y pilares. Se puede andar "muy fuerte". Más arriba el camino se ensancha y la velocidad aumenta. Pero a no confiarse demasiado, que volveremos a la cornisa, pero "sin paredones, ni pilares".

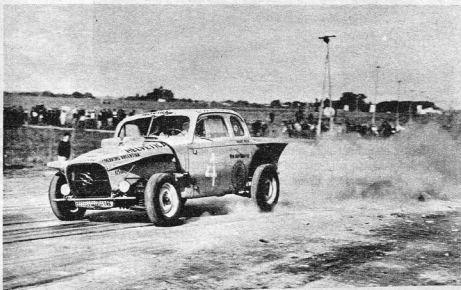
Cuando Tafi del Valle se insinúa faltará el descenso. En la planicie que lo precede el camino es bueno y los promedios subirán sustancialmente. Ojo avizor a los animales que cruzan la ruta... y, en el descenso: "¡a cuidar frenos...!".



A veces se da. No son muchas las oportunidades en que un "novato" se presenta a la línea de largada con la solvencia de un "veterano". Que hace "de golpe" las cosas rápido y sin practicarlas mucho las hace "bien". Juan Carlos Perkins tiene lo que hace falta: condiciones naturales, sentido del equilibrio dinámico, tiempo para adquirir experiencia y solidez económica. En la tierra es un "natural". El Gran Premio será quizá una prueba de fuego donde el primero en ponerse sobre el tapete será la juventud de Johnny Perkins.



El planteo de Oscar Cordonnier ha dado excelentes resultados. Nadie puede negarle el derecho a elegir un plan de carrera y amoldarse a él. Haciéndolo logró mantener un saludable "superávit" en lo que va del año y colocar el broche justo en la más exigente de las carreras: la Vuelta de Cuyo. Como competidor del Gran Premio es de lo "más peligroso". Tiene una condición sin la cual no se ganan carreras: "¡llega!".



IMPRESIONES

NUESTRO CORRESPONSAL, GIANNI MARIN, RELATA BREVEMENTE SUS IMPRESIONES AL VOLANTE DEL GROSSER MERCEDES 600. JUAN MANUEL FANGIO, EL CINCO VECES CAMPEON MUNDIAL, TAMBIEN TUVO OPORTUNIDAD DE PROBARLO. COMO LO MUESTRA LA SECUENCIA FOTOGRAFICA. INTERROGADO POR UN PERIODISTA, LO DEFINIO ASI: "ES UNO DE LOS AUTOMOVILES MAS VOLUMINOSOS DEL MUNDO, PERO SU COMPORTAMIENTO ES TAN AGIL Y APASIONANTE COMO EL DE UNA MAQUINA DE CARRERA".

PARA poder analizar profundamente las enormes posibilidades del Mercedes "600", no es suficiente manejarlo unos pocos cientos de kilómetros, como lo hicimos nosotros. Sin embargo este corto recorrido nos bastó para descubrir algunas de sus maravillosas condiciones.

Su increíble confort de marcha se logra, en primer lugar, por la perfecta flexibilidad de las suspensiones, que no transmiten ni la más mínima vibración a la carrocería y a sus ocupantes y, en segundo término, por su equipo acondicionador, que una vez regu-

"Cualquiera sea la máquina que se maneje, el piloto debe tener, en todo momento un dominio total de ella. Para lograrlo, se debe asir el volante de modo que las manos formen un ángulo de 180° entre sí".

"Cuando se conduce a velocidades moderadas y en medio de un tránsito poco congestionado, se puede adoptar una posición un poco más relajada, descansando las manos sobre los rayos del volante".



"Ahora les mostraré lo que jamás se debe hacer... a pesar de que la suavidad de la dirección nos tienta. La presión ejercida con la palma de una mano, basta para mantener el auto en línea recta... y llegado el momento no podemos arreglar con el pulgar derecho. Dos dedos bastan para hacerlo doblar y al volver a la recta... ¿Por qué no dejarlo andar solo? El equilibrio y la estabilidad son perfectos, la trayectoria impecable. Pero, volvamos a la cordura, tomemos el volante con las dos manos, y recuerde que si se ve obligado a levantar una, porque le pica la nariz, no debe quitar en ningún momento la vista del camino".

AL VOLANTE DEL ASA 1000 GT



El interior se caracteriza por su cuidadosa terminación y gran habitabilidad, a pesar de las reducidas dimensiones del modelo.

Hace bastante tiempo que el pequeño cupé ASA 1000 da que hablar periódicamente a la prensa especializada. Aun antes de recibir su nombre, por lo menos en forma definitiva, este nuevo "enfant terrible" italiano se convirtió en una "vedette" en potencia, lo que es comprensible si se tiene en cuenta que nació gracias a una iniciativa personal de Enzo Ferrari. Sin embargo, en esta época —en 1959— no existía más que un motor, pero la fantasía exaltada de todo italiano bien nacido, permitía hablar de la aparición de la "Ferrarina". Se puso en evidencia que la Ferrari en cuestión era pequeña, desde el momento en que se anunció que el nuevo motor sería llamado "Tipo 854", es decir, que la cilindrada total apenas superaría los 850 cc: totalizados por cuatro cilindros en línea y un block con tres bancadas de cigüeñal.

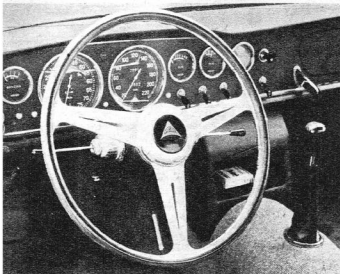
En su versión original, el motor Ferrarina era del tipo cuadrado (diámetro y carrera de 64 mm) y su relación de compresión había sido limitada a 7,5:1. Alimentado con dos carburadores Weber 38 DC0 desarrollaba 68 HP efectivos a 7.000 rpm y fue bajo esta versión que cumplió los primeros ensayos, montado sobre un chasis Fiat 1200. En el mismo año de su aparición, este motor cedió su lugar a uno "Tipo 950", cuya cilindrada de 973 cc se obtenía a partir de un diámetro de 67 mm y una carrera de 69 mm. A la vez que más comprimido (relación de compresión 9,1:1), este nuevo motor era más dúctil y potente (80 HP siempre a 7.000 rpm), pero finalmente la versión definitiva del Ferrarina fue un "Tipo 1000" con 2 mm más de diámetro (sin duda para no entrar en la categoría de hasta 1.000 cc en la que, compitiendo los Fiat Abarth "Bialbero", no tenía ninguna posibilidad de ganar una carrera), y con una cilindrada de 1.032 cc su potencia fue elevada a 98 HP efectivos a un régimen de 7.200 rpm, con una relación de compresión aumentada a 9,2:1.

En 1961 el motor Ferrarina fue instalado sobre un nuevo chasis de corta distancia entre ejes (220 cm), realizado de acuerdo con la escuela de las grandes Ferrari (estructura tubular y largueros de sección ovalada), y la realización de la carrocería fue confiada a Nuccio Bertone, que la presentó en el Salón de Turín. En este salón italiano, el modelo que la "vox populi" había bauti-

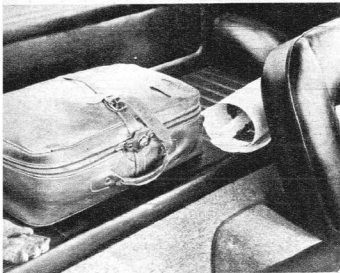
tizado Ferrarina, no apareció bajo este nombre. Enzo Ferrari se encontró ante la imposibilidad de fabricar al mismo tiempo, en Maranello, la pequeña Ferrari simultáneamente con los modelos de gran cilindrada. El "benjamín" fue a Turín en busca de un padre adoptivo, y éste no tardó en aparecer. Oronzio de Nora, magnate milanés de la industria electroquímica y fundador de la sociedad Autoconstruzioni Società per Azioni (ASA), al frente de la cual el Commendatore de Nora colocó a su hijo Nicolo, tomó a su cargo al recién nacido. Después de un período de dudas, durante el cual se perfeccionó la puesta a punto de la máquina, la ASA se instaló definitivamente en las inmediaciones de la planta de Nora en Milán. Trabajando esencialmente con subcontratistas (entre los cuales se encuentra Ellena, que hace los carrocerías bajo licencia de Bertone), las actividades de la fábrica se limitan prácticamente al montaje final y desde el otoño pasado produce el pequeño 1000 GT de Enzo Ferrari a razón de una unidad por día.

Presentación impecable

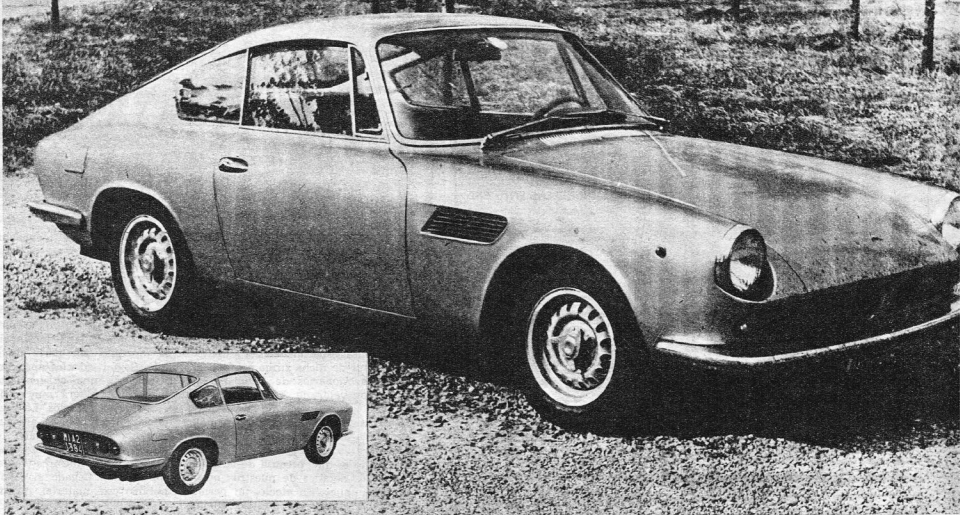
Al igual que un cierto número de automóviles europeos que llevan el sello de dicho carrocerero (lo que se traduce en su precio), el ASA 1000 GT se distingue por una presentación realmente impecable, y el atractivo de su línea, que se mantiene joven y personal a pesar de sus años, se realiza por una terminación interior de primer orden. A esto se suma el hecho de que el auto ha sido concebido en forma funcional al extremo, a pesar de sus dimensiones lilliputienses. No obstante su altura total de apenas 120 cm, el acceso a su habitáculo no demanda ninguna gimnasia especial, y una vez instalados, los dos pasajeros no experimentan en absoluto la impresión de encontrarse a bordo de una máquina tan pequeña. La capacidad del baúl de equipajes no tiene nada de ridículo, como así también la plataforma ubicada delante de la luneta trasera. El conductor disfruta de una posición de manejo ideal y la profundidad de los pedales puede ser regulada a voluntad. El tablero cuenta con un equipo muy completo de instrumentos: siete magníficos cua-



El instrumental del ASA 1000 GT es uno de los más completos en modelos de su tipo. Los cuadrantes de los instrumentos (todos Jaeger) son fácilmente legibles desde el puesto de conducción.



Entre el respaldo de los asientos y la luneta trasera existe un amplio plano de carga que complementa el baúl de equipajes.



El artesano Elena realiza la elegante carrocería diseñada por el conocido Nuccio Bertone.

drantes Jaeger lo cubren por completo, de los cuales dos son de mayor tamaño, el del cuenta-revoluciones y el del velocímetro. Por la noche, el tablero es iluminado por luz verde, cuya intensidad está controlada por un reóstato, que resulta a la vez eficaz y tranquilizante. El modelo viene equipado de fábrica con un volante Nardi, que si bien se encuentra muy bajo, no molesta las piernas del piloto.

Aunque su habitáculo es muy cómodo, el ASA 1000 nos recuerda a una máquina de competición por su relativamente pobre confort de marcha. En parte debido a su corta distancia entre ejes, a sus pequeñas ruedas de 13 pulgadas y al corto recorrido de sus suspensiones, el auto reacciona nerviosamente ante las irregularidades del camino, pero esto no disminuye su estabilidad. Los ruidos de rodamientos (siempre más pronunciados con neumáticos "cinturados") no son excesivos, pero circulando por rutas en mal estado las suspensiones son muy ruidosas (por lo menos esto era lo que ocurriría en la unidad que tuvimos oportunidad de probar). Además, los asientos podían haber sido mejor concebidos: los respaldos no son regulables y su sostén lateral es netamente insuficiente en caminos sinuosos cuando se maneja a gran velocidad.

Performances notables

Aunque antes de entrar en producción el ASA 1000 fue muy poco ensayado (con una relación de compresión de 9.1:1 y carburadores con gargantas de 40 mm la potencia efectiva a la salida del embrague es de alrededor de 80 HP a un régimen de 6.800 rpm), sus performances son bastante notables. Sorprende agradablemente descubrir que un motor de tan reducida cilindrada sea tan dúctil: la conducción en ciudad no crea ningún problema, y desde las 2.000 rpm la máquina responde sin esfuerzo en directa. Sin embargo, en estas condiciones el montaje en régimen es muy lento y es recién alrededor de las 4.500 rpm que el motor comienza realmente a vivir. El auto se muestra nervioso hasta las 7.000 rpm. He aquí los tiempos registrados por nosotros con el piloto solamente a bordo:

| | |
|---------------------------|---------|
| de 0 a 80 km/h | 8"8/10 |
| de 0 a 100 km/h | 13"1/10 |
| de 0 a 120 km/h | 19"4/10 |
| de 0 a 140 km/h | 29"8/10 |
| 1 km con partida detenida | 34"9/10 |

Siendo muy notables, las performances resultarían más brillantes si el automóvil dispusiera de una caja de velocidades que se adaptara perfectamente a sus exigencias muy particulares. Este, por desgracia, no es el caso. La caja de velocidades "adoptada" es una Sunbeam de cuatro relaciones hacia adelante y "overdrive" Leycock de Normandville que actúa sobre la tercera y la cuarta por medio de una pequeña palanca selectora ubicada debajo del volante. La primera no es sincronizada y aun haciendo el "doble embrague" resulta virtualmente imposible colocarla con el auto en marcha sin provocar chillidos. La sincronización de las otras marchas es bastante mediocre y además de contar con un comando totalmente falta de suavidad, la caja presenta un escalonamiento muy poco favorable. Haciendo los cambios a 7.000 rpm, solamente la tercera sobremultiplicada y la cuarta sobremultiplicada caen en un régimen favorable a alrededor de 5.500 rpm. La segunda y la tercera caen a 4.550 rpm (demasiado bajo) y pasando de tercera sobremultiplicada a la toma directa, el motor pasa a 6.300 rpm (muy alto). Finalmente, la cuarta sobremultiplicada, que debería ser una relación plenamente utilizable, no es más que una sobremultiplicación que limita el régimen máximo a 6.300 rpm y la velocidad máxima a poco más de 175 km/h (alrededor de 10 km/h menos que lo anunciado por el constructor). Esta laguna parece haber llamado también la atención del constructor, que está estudiando una caja completamente nueva de su propia creación.

En el curso de nuestro ensayo, que se desarrolló durante unos días muy calurosos, la máquina mostró marcada tendencia a recalentar. En autopistas era prácticamente imposible pasar las 5.000 rpm (5.500 rpm por la noche) sin que la temperatura del aceite superara los 120° C, alcanzando en seguida el fondo de la escala del termómetro. Simultáneamente, la presión del aceite era siempre baja en extremo (3,5 kg/cm²). Para remediarlo, sería suficiente utilizar un cárter de aluminio con aletas interiores y exteriores, lo que permitiría

ganar de 15 a 20° C. En las condiciones actuales la máquina quema mucho aceite (alrededor de 1 kg por cada 500 km), mientras que el consumo de combustible oscila entre 10,7 y 14,51 /100 km.

¿Automóvil o juguete?

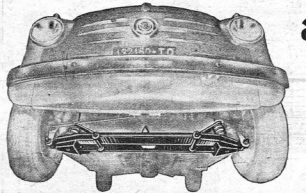
Si bien estos defectos no parecen influenciar demasiado sobre la duración de la máquina (se recordará la demostración del ASA en la última Targa-Florio, con dos autos a la largada y dos en la llegada), no invitan por cierto a explotar al máximo sus excelentes condiciones rufutas. Esto es lamentable, porque en este sentido el ASA 1000 ha sido objeto de un cuidadoso estudio, y su ejemplo tenida permitiría explotar potencias más superiores. Algo subvirante, el auto conserva una adherencia irreplicable en todo momento y en ciertas curvas rápidas la potencia es suficiente para seguir una trayectoria correcta sobre las curvas. Aun sobre pavimentos en mal estado la máquina no pierde en absoluto sus cualidades, demostrando que el puente trasero rígido no está pasado de moda si su sistema de guía es correcto (bielas de empuje y timón de Watt transversal). A esas cualidades se suma una dirección precisa y agradable, aunque un tanto sensible a las irregularidades de la ruta, y frenos a la altura de sus performances.

A pesar de una concepción general muy refinada, con el ASA 1000 resulta muy difícil contestar la pregunta: ¿dónde comienza el auto y dónde termina el juguete?

Dado que desde un punto de vista económico se puede admitir que manteniendo el mismo precio el auto podría ser equipado con un motor más voluminoso que haría su conducción más agradable y sin duda más brillante, nos preguntamos si tiene sentido querer comercializar las altas performances, limitándose a una cilindrada tan modesta. Por costar mucho más (2.520.000 liras en Italia) que otros automóviles de Gran Turismo más grandes y más rápidos, el ASA 1000 GT no parece dejar ninguna duda al respecto, y es de esperar que el constructor encuentre en este sentido un apoyo que bien merece por parte del público.

ETIENNE CORNIL

• REPUESTOS • VENTAS SERVICE • ACCESORIOS



ahora sí!..

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

Probados en Europa y utilizados por S. Abarth para equipar sus coches de alta velocidad por la extraordinaria estabilidad y seguridad que proporciona al vehículo.

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

PRINCIPALES

VENTAJAS:

STOCK PERMANENTE

ECONÓMICO. Evita los gastos por roturas de hojas y/o elásticas. PRACTICO. Fácil colocación. RESISTENCIA alástico sobre los mismos montajes de fábrica. SEGURO. De mayor agarre en las curvas. SILENCIOSO. Evita el descauce de puertas y carrocerías. CÓMODO. "DE ANIMAR FACIL". Fijante por sus horquillas orientales.

STOCK PERMANENTE DE REPUESTOS FIAT

ACCESORIOS LEGÍTIMOS
VENTAS POR MAYOR Y MENOR
Envíos al interior
No cerramos al mediodía

FIATODO

SARMIENTO 3099 E66. SALGUERO - T. 87-1832
LA ESQUINA FIAT DE BUENOS AIRES



Planta que la Mercedes Benz posee en Untertürkheim, en la que se encuentra la administración central y los departamentos de diseño y ensayos.

ESPIONAJE INDUSTRIAL

EL reciente anuncio oficial hecho por la Mercedes Benz, sobre la nueva línea de modelos que presentará en el mes de setiembre, llamó la atención en los círculos especializados y suscitó vivas protestas por parte de los representantes de dicha firma en todo el mundo. Según cálculos aproximados, los concesionarios de Gran Bretaña tienen aún una existencia de vehículos por valor de 250.000 libras esterlinas, que les será muy difícil vender ante la inminencia de la aparición de los nuevos modelos. La razón de la aparentemente injustificable conducta de la famosa fábrica alemana, fue explicada en una carta enviada al representante en Gran Bretaña, con fecha 27 de julio en la que sus directivos declaran: "La razón de este anuncio anticipado es que, a causa de la indiscreción de uno de nuestros empleados, todos los detalles de nuestros nuevos modelos han llegado al conocimiento del público. En efecto, un periódico publicó este material, que fue prácticamente robado de nuestras oficinas".

Sigún parece, uno de los empleados de la imprenta donde se estaban confeccionando los folletos de los nuevos modelos, robó una copia de ellos y la vendió al diario "Bild Zeitung". El pasado 12 de abril dicho diario reveló que el modelo 200 reemplazará al actual 190, al igual que en la versión diésel; que el 230 reemplazará al 220 y, —la revelación más sensacional— que aparecerá un modelo totalmente nuevo de 2,5 litros de cilindrada, el Mercedes 250. El problema se agravó cuando el mismo órgano periodístico en su edición del 18 de julio publicó una fotografía del Mercedes 250, obtenida, según se cree, con un teleobjetivo durante uno de los ensayos realizados en la pista de pruebas de la fábrica.

Este es el segundo caso de "espionaje industrial" ocurrido en Alemania en las últimas semanas. Una información clandestina sobre la nueva línea Volkswagen causó a dicha firma una pérdida estimada por sus directivos en un millón de libras esterlinas.

PROFESIÓN LUCRATIVA

JIM CLARK, habiendo ganado nuevamente el Campeonato del Mundo de Conductores y la edición de este año de las "500 Millas de Indianápolis", se ha convertido en el corredor profesional mejor pagado de la historia del automovilismo deportivo. Hasta hace unos diez años, el automovilismo era un deporte casi totalmente amateur, pero gracias, entre otras cosas, a la influencia de Stirling Moss, actualmente casi todos los pilotos de carrera toman esta actividad como una verdadera profesión capaz de asegurar su subsistencia.

Clark, como la mayoría de sus rivales, además de los derechos exigidos para intervenir en las competiciones y de los premios que recibe en las que triunfa, percibe un subsidio de varias firmas por utilizar sus productos. Entre las más importantes se cuentan: Lotus, Esso, Dunlop, Girling (frenos), Ford Detroit y Ford Dagenham. Su "tarifa" actual es de 500 libras esterlinas por cada carrera por el título y de 400 por cada carrera disputada en Gran Bretaña sin puntaje para el Campeonato Mundial.

Si bien Jim Clark no es uno de los pilotos que más ha explotado su fama con fines publicitarios, tiene algunas otras fuentes de ingreso, como, por ejemplo, los derechos de autor de su libro "Jim Clark at the

wheel", del que se vendieron 52.500 ejemplares el año pasado.

En síntesis, según las estimaciones más razonables, el "escocés volador" percibirá en el curso de 1965 alrededor de 75.000 libras esterlinas (unos 37 millones de pesos argentinos) cifra que cubre ampliamente sus necesidades, especialmente si se tiene en cuenta que se trata, como bien escocés, de una persona moderada en los gastos.



JIM CLARK

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

FABRICA DE REPUESTOS AUTO UNION
D. K. W. • INSTITUTE • GRACIELA
ARENAL 1334 (ALT. CORDOBA 5900)
T. E. 72-955 - BUENOS AIRES

REPUESTOS LEGÍTIMOS PEUGEOT

OSCAR S. E. DEL PRADO
ENVÍOS AL INTERIOR
CABILDO 4112
T.E. 70-578 - 703-586
Buenos Aires

SI CAMBIA AROS... ¿QUÉ SEAN?

BURD 2en

RULEMANES

Para todo tipo de uso automotor
Rotones de Grasa

"RODAMIENTOS 8 S"
RIVADAVIA 1778 - T. E. 629-937
MORON

MERLO: Suphaca 444

HANSA 1100

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

INDIANAPOLIS

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

RONCHETTI, RAZZETTI & CIA. S.A.
Viamonte 1574 - Buenos Aires

C V

CV que tiene la NUEVA SUPER FUNDA FUNCIONAL...

...SU CITROËN 2 CV

con botillos aplicados en el respaldo. COLORES: Negro, Verde metalizado con negro y Celeste meta lizado con negro. **COLOCACIONES EN EL ACTO**

TAPIZADOS Avenida

Av. Mitre 581/54 - Tel. 745-745 y 235
2362 Villa Martelli Pcia. Bs. Aires
EN CAPITAL: Berutti 2813
Tel. 82-6375

APRENDA A MANEJAR A

en vehículos modernos, con garantía por escrito de aprendizaje y clases en pleno tránsito.

APRENDA EN
Autopapren

DÍAZ VELEZ 531 - T.E. 89-7225
CAMPOLEJO 814 - T.E. 87-0211

en anillos elásticos de seguridad

VIGIA

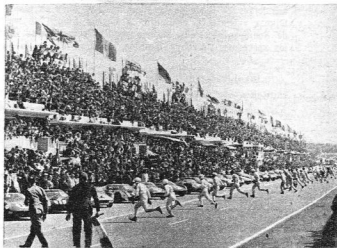
es garantía de calidad y seguridad

Fabricados estrictamente de acuerdo a normas DIN, por una potente Industria Argentina

METALURGICA SAI
S. R. L.

Av. R. Sáenz Peña 825 7º piso de 703 36-40-4400
Fabrical. Cite 341 - BANFIELD (Pcia. Bs. As.)

FERRARI UNA VEZ MÁS



ESTE AÑO TRIUNFARON LAS FERRARI "PARTICULARES", DESPUES QUE TODAS LAS "OFICIALES" QUEDARON FUERA DE

CARRERA POR ROTURAS DE FRENSOS - BUEN PRINCIPIO Y RAPIDA DESAPARICIÓN DE LOS POTENTES FORD 7 LITROS - IMPORTANCIA DE LOS CONSUMOS.

Una vez más, la Ferrari le ha ganado la batalla a la Ford, y ha inscripto, por sexta vez consecutiva, su nombre como vencedor de las "24 Horas" de Le Mans, aunque no haya sido con un auto oficial. Pero fue sin embargo, una victoria que costó más sacrificios y fatigas que nunca, sobre todo a los directores de equipo y mecánicos de los boxes de la Ferrari. El día anterior se temía, y no sin motivo, la ofensiva en masa de la Ford. La marca se hizo presente con once autos, atendidos y preparados por 6 escuderías: Shelby American, Ford Advanced G. B. A. C., Ford France, escudería Filippetti, y R. R. C. Walker. Un conjunto excepcional de hombres y medios. Los tres diversos prototipos estaban equipados con motores de 7 litros, de 5,3 lts y de 4,7 lts. En la "Gran Turismo", el Cobra. Todos confiados a hombres como Phil Hill, McLaren, Miles, Bondurant, Maglioli, Amon, Bucknum, Gurney, Grant, Ireland, Trintignant, Wittor y Sears, por citar sólo los nombres más famosos.

Esta vez, la preparación aparentó ser muy cuidada. Junto a los motores habituales de 4700 cc, se habían dispuesto otros de 5300 y de 7000, derivados, estos últimos, de los grandes propulsores del Ford "Galaxie". Se hicieron las pruebas necesarias en la pista experimental de la Ford, en Dearborn, durante las cuales el 7 litros alcanzó una media de más de 225 km/h.

No obstante, en las pruebas oficiales pareció que la Ferrari podía presumir de una ventaja, aunque pequeña, porque Surtees, sin llegar al récord de 3'35", había obtenido el mejor tiempo con 3'38". Pero, sobre el final de la prueba Phil Hill, lanzándose a fondo, alcanzó un espectacular 3'33" con una media de 227,509 km/h. Más tarde, en el momento de iniciarse la competencia se supo que, de acuerdo con una imprevista disposición llegada de Detroit (según parece como consecuencia de las pruebas hechas en el banco) se había montado en el Ford 5300 un motor 4700 del que Umberto Maglioli, entre otros, se declaraba más que satisfecho, sosteniendo que, en cuanto a aceleración, el motor estaba casi a la altura del de 7 litros.

La carrera

La prueba se inició bajo el signo de la Ford. McLaren y Hill tomaron en seguida la delantera, imitados por Bondurant (que formaba pareja con Maglioli), al que se le había encargado la misión de mantener a distancia los Ferrari más peligrosos, o sea los de Surtees-Scarfiotti y Guichet-Parkes. Luego venían los demás Ford, en misión de cobertura, mientras el Cobra, tras el cual se veía el N° 9 de Dan Gurney, se distinguía entre los de Gran Turismo y, en particular, del único Ferrari GTB.

Durante la primera hora, los Ford iban claramente a la cabeza con una ventaja de más de un minuto sobre el Ferrari de John Surtees y eran marcadamente más veloces. Pero, ¿resistirían mucho tiempo? Esa era la incógnita, porque si las grandes cilindradas de los autos de E.E. UU. permiten a los pilotos ir a 6000-6500 revoluciones — o sea, usando regímenes inferiores a los máximos, se gún declaraban sus pilotos— estaba por ver si las cajas y transmisiones (sobre todo en el caso del 7 litros) podían resistir. Mientras tanto, Phil Hill obtenía la vuelta que sería la más veloz: 3'37"15 a una media de 222,800 km/h. Pero en ese momento la carrera cambió de fisonomía. Lo que influyó primero fue el consumo: los Ferrari se presentaban al aprovisionamiento cada hora y media, los Ford cada 65-70 minutos, lo que significaba que en nueve horas, los autos estadounidenses debían detenerse seis veces y los estadounidenses ocho.

En las primeras paradas, o sea, pasada la primera hora de carrera, la situación cambiaba y la Ferrari de Surtees y Guichet pasó a la cabeza, aunque momentáneamente. Los Ford, al salir de su box volvieron a conquistar las primeras posiciones, pero, poco después se encontraban con un inconveniente serio: roturas de transmisión y calentamiento de motores iban deteniendo, uno tras otro, a todos los autos de Detroit. El que más resistió fue el Cobra, pero también tuvo que ceder al fin, siendo la única excepción el N° 11, de Sears-Thompson que prosiguió con notable demora, clasificándose en el octavo puesto, a 600 km del vencedor.

Y así, a la sexta hora de carrera, los seis Ferrari ocupaban tranquilamente los primeros puestos, con Surtees, Guichet, Bonnier, Bandini, Rodríguez y Bianchi al volante. Se estaba repitiendo la clamorosa victoria del año anterior.

Pero lo que no consiguió la Ford lo lograron los problemas de materiales en las Ferrari: concretamente, los discos de los frenos. En el curso del control habitual, el ingeniero Forghieri descubrió que los discos del auto de Surtees estaban a punto de romperse: profundas fisuras corrían a lo largo de todo el diámetro y amenazaban con destruir el disco entero. Inmediatamente se ordenó la detención de todos los autos (incluso los dos 4400 cc de la NART atendidos también por el equipo de boxes de Ferrari) y se descubrió el mismo fenómeno en todos ellos. Si el peligro no se hubiera descubierto a tiempo y los frenos se hubieran roto en la carrera, bloqueando las ruedas con el auto a toda velocidad, podrían haber ocurrido graves accidentes.

En ese momento, reinó un verdadero pánico en el box de la casa modenasa: pilotos nerviosos, dirijentes agitados y mecánicos atareados al máximo. Mientras pasaban los minutos se bus-

có la solución recurriendo a los frenos de los "Le Mans" particulares, parados ya por defectos, y al 4400 cc de Bonnier, que estaba fuera de carrera.

Desgraciadamente, mientras los mecánicos se afanaban para poner en orden de marcha los autos, llegó el 4400 cc de Rodríguez Vaccarella, el único Ferrari que habría podido terminar la carrera con plena eficiencia. Por si faltaba algo, este auto fue el último en repararse, perdiendo así un tiempo precioso.

En aquel momento, los trabajos, verdaderamente sobrehumanos de los mecánicos llegaban a su fin y los autos partían, uno tras otro. Pero los pilotos, nerviosos por la larga espera, por el retraso sufrido, cuando creían haber ganado la carrera, se esforzaron por lograr una imposible recuperación. Forzaron de tal modo el ritmo que se detuvo primero el 3300 cc de Bandini-Biscaldi por rotura de válvula, y luego, el 4400 cc de Surtees-Scarfiotti quedó eliminado por inconvenientes en el embrague. Al mismo tiempo el 4300 cc de Guichet-Parkes acusó rotura de la caja continuando con sólo una marcha, abandonando más tarde por causa de la batería, y el auto de Rodríguez-Vaccarella, detenido también por problemas en el embrague, se demoraba por la severidad de un comisario que, en vez de consentir la sustitución integral de una pieza, exigía su reparación en el mismo lugar, con lo que se aumentó en una hora, el tiempo de la parada. El auto, que ya desde el comienzo no marchaba perfectamente y que por la larga detención se encontró alejado de los primeros puestos, se vio obligado a renunciar a la lucha por el cuarto-quinto lugar, quedando relegado al séptimo.

Para colmo de males, el 4 litros de Guichet, que marchaba a velocidad reducida, pero que había logrado mantenerse, milagrosamente, en el quinto



FERRARI

lugar, tuvo que detenerse en forma definitiva por el desperfecto de su batería.

Quedan los "particulares"

En aquel momento, desaparecidos todos los autos oficiales Ferrari y Ford (la casa modenese había presentado dos 4000 y un 3300, prestando también asistencia a los dos 4400 de la NART), tenían la palabra los particulares.

El primero de ellos era el "Le Mans" de la pareja franco-belga Dumay-Gosselin (inscrito en la escudería belga Francorchamps), que tomó la delantera aprovechando una serie de paradas del "Le Mans" de Gregory-Rindt, motivadas por inconvenientes eléctricos (sustitución de la bobina, distribuidor, y el control del arranque) y para cambiar las pastillas de los frenos. Pero luego, este auto, inscrito por la escudería norteamericana NART de Luigi Chinetti, se lanzó en prodigiosa persecución del otro, poniéndolo en serio peligro de perder el primer puesto. En aquel momento, mientras la ventaja del Ferrari belga disminuía y el auto de Gregory se detenía para cargar combustible, ocu-

rrió un nuevo cambio de escena que decidió el resultado. El "Le Mans" de Gosselin hacía un trompo que lo sacaba del circuito, provocando la rotura de la banda de rodamiento de los neumáticos. El belga logró llegar al box, pero, mientras los mecánicos reparaban los daños del accidente y cambiaban los neumáticos, el Ferrari de la NART le sacaba dos vueltas de ventaja, poniéndose a cubierto de toda persecución.

Y así concluyó con un verdadero "festival de los particulares", las 24 Horas de Le Mans, nacidas bajo el signo del duelo entre Ferrari y Ford. Venció el auto de la polémica, la famosa berlineta "Le Mans", no homologada como Gran Turismo y vendida a particulares como prototipo después de haber sido llevada de 3000 cc a los 3300 cc. Un auto construido en pequeña serie y "vestido" por un carroceros calificado, Pininfarina, que ha contribuido de ese modo, indirectamente, a otra gran victoria deportiva de la Ferrari.

Pero, ¿cómo ha podido ocurrir el "estrageo de los discos"? Así lo explica el taller de carreras de la casa inglesa que los ha construido. "La elevada temperatura a que fueron sometidos en el circuito de Le Mans, provocó no sólo un recalentamiento

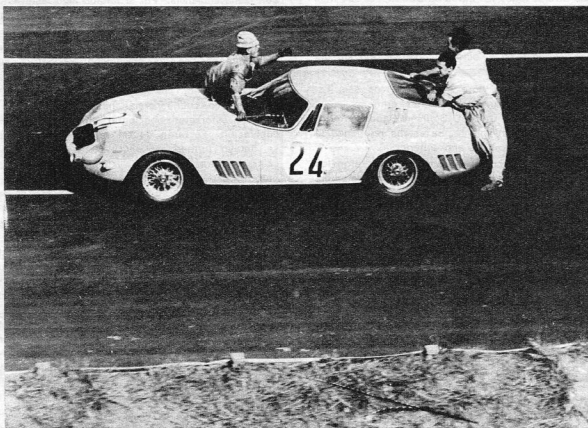
del dispositivo de freno y por lo tanto del líquido del comando, sino que, además, debido a variaciones demasiado rápidas de temperatura, los discos se recalentaban y se enfriaban con demasiada rapidez. De ahí, las fisuras del material y la necesidad de sustituirlos, sobre todo en los autos más veloces".

La historia del "Dino" 166, que también se vio obligado a retirarse prematuramente, es muy distinta. El auto había realizado dos vueltas a velocidad no excesiva y luego se detuvo. ¿Por el pie demasiado pesado del piloto? Giancarlo Baghetti, que iba al volante del auto, lo ha desmentido, afirmando que, después de haber perdido tiempo al partir porque se le había caído la llave de ignición, inició la carrera con cautela, pero que la pista estaba cubierta de aceite. De pronto, sin razón aparente, se produjo la rotura de una válvula (como ocurrió ya en Monza) mientras marchaba a 7500 revoluciones, o sea, por debajo del régimen máximo de 8500 impuesto al piloto por el director de carrera. Un verdadero misterio.

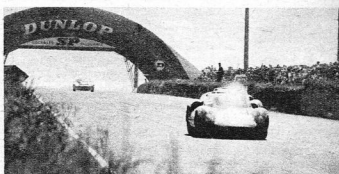
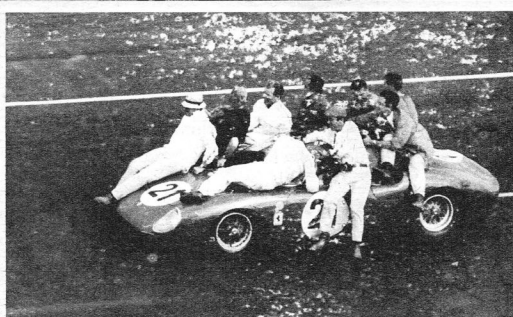
Los Ford deslustraron. Provocaron muchos clamores en las pruebas y en las primeras vueltas, pero desaparecieron de los primeros puestos durante la segunda hora de la carrera. Pero vayamos por partes. Según los pilotos, no exigieron excesivamente a los autos, que podían haber marchado a mayor velocidad. A nosotros nos dio la impresión de que eran veloces y muy estables, pero quizá demasiado pesados. Queda el hecho de que aunque los grandes 7 litros fueron más veloces, aunque no muy perfeccionados puesto que las transmisiones y el enfriamiento no estuvieron a la altura del esfuerzo, los 4700 no amenazaron nunca a los Ferrari. La cita, como dijo Carroll Shelby, se ha postergado para el 66.

¿Y la tan esperada turbina? El auto nos pareció muy mejorado en la estabilidad, lo que permitía a los pilotos obviar la no existencia del poder frenante del motor. El Rover-BRM entraba en las curvas correctamente y salía de ellas con velocidad. Pero la falta de aceleración y, sobre todo la escasa velocidad absoluta (150 millas o sea unos 240 km/h contra los 300 km/h de los prototipos de la Ford y la Ferrari) limitaban su posibilidad.

De todos modos, la "turbina" ha pasado por una buena prueba reduciendo, además, el propio consumo de querosene con respecto a la edición de hace dos años, si no hubieran terciado inconvenientes. En Le Mans, como ya se ha dicho, hizo mucho más calor de lo previsto y la gran "turbina" calentó sobre lo normal. Eso provocó pérdidas de gas en perjuicio de la eficiencia del motor.



También el Ferrari de Mairesse-Beurlys, tercero absoluto y primero en Gran Turismo, recibe honores triunfales.



LA CLASIFICACIÓN - Orden de llegada:

- 1º) Gregory-Rindt (Ferrari 250 LM), en 24 horas, 4.677,110 kilómetros; promedio: 194,880 km/h
- 2º) Dumay-Gosselin (Ferrari 250 LM), 4.602,600 km
- 3º) Mairesse-Beurlys (Ferrari GTB), primero categoría GT, 4.562,050 km
- 4º) Linge-Nocker (Porsche 6 cil.), 4.507,500 km
- 5º) Koch-Fischhaber (Porsche GTS), 4.366,660 km
- 6º) Spoery-Boller (Ferrari 250 LM), 4.354,160 km
- 7º) Rodriguez-Vaccarella (Ferrari 365 P), 4.300,190 km
- 8º) Sears-Thompson (AC Cobra Ford), 4.076,120 km

Índice de performance

- 1º) Linge-Nocker (Porsche 6 cil.), 1.248
- 2º) Gregory-Rindt (Ferrari 250 LM), 1.220
- 3º) Koch-Fischhaber (Porsche, GTS), 1.211
- 4º) Dumay-Gosselin (Ferrari 250 LM), 1.211
- 5º) Mairesse-Beurlys (Ferrari GTB), 1.190
- 6º) Spoery-Boller (Ferrari 250 LM), 1.136

- 7º) Hawkins-Rhoies (Austin Healey Sprite), 1.120
- 8º) Rodriguez-Vaccarella (Ferrari 365 P), 1.096

Índice energético

- 1º) Koch-Fischhaber (Porsche GTS): 1.10; consumo: 23,61 litros por cada 100 km
- 2º) Dumay-Gosselin (Ferrari 250 LM): 1.07; consumo: 23,84 litros por cada 100 km
- 3º) Hawkins-Rhoies (Austin Healey Sprite): 1.05; consumo: 14,83 litros por cada 100 km

Clasificación por categoría

- De 1.001 a 1.150 cc: Thuner-Lampinen (Triumph Spitfire)
De 1.151 a 1.300 cc: Hawkins-Rhodes (Austin Healey-Sprite)
De 1.601 a 2.000 cc: Linge-Nocker (Porsche 6 cil.)
De 3.001 a 4.000 cc: Gregory-Rindt (Ferrari 250 LM)
De 4.001 a 5.000 cc: Rodriguez Vaccarella (Ferrari 365 P)
Más de 5.000 cc: De Mortemart-Fraissinet (1100 Griffo)

Por eso, se decidió detener el auto para modificar la dosificación del carburante, cambiando el inyector.

Al atardecer, con la disminución del calor, hubiera sido posible volver a la regulación inicial, la que se cambiaría otra vez al día siguiente, a consecuencia del aumento de temperatura diurna. Eso habría determinado dos paradas de casi media hora. Por lo tanto, se prefirió mantener la pequeña dosificación del carburante, reduciendo aún más las prestaciones del auto, pero evitando paradas suplementarias y trabajos complicados. En definitiva, no se puede decir que el auto de turbina haya realizado, en estas 24 Horas de Le Mans, una prueba extraordinaria o positiva, aunque el auto terminara la carrera en el décimo lugar.

Poca suerte tuvo el Alfa Giulia TZ que dominaba en su clase (habría podido obtener una buena clasificación) pero Zucconi tuvo que salir de la pista para evitar un grupo de autos en trompo. Gekki salió de la pista y se le rompió el filtro del aceite y Bussinello tuvo una rotura en el motor.

Todos ellos tuvieron que retirarse. Los Alpine, en los que tantas esperanzas tenían los franceses de conseguir la victoria en el índice de performance y, por lo tanto, una afirmación de su prestigio, también claudicaron. En ese aspecto, la victoria fue del Porsche de Linge, delante

del Ferrari de Gregory, mientras que el índice energético vio el éxito del Porsche GT, de Koch. La casa alemana venció en las respectivas clases de prototipos y GT y ha obtenido el cuarto y quinto puestos absolutos.

Sorprendente fue la victoria obtenida por la Ferrari con el tercer puesto absoluto de la berlina GTB que, con Mairesse y Beurlys, venció en la categoría Gran Turismo, superando al Cobra y reabriendo así las discusiones sobre el campeonato de marcas.

Hay que señalar, finalmente, la prueba valerosa y tenaz del Griffo-Bizzarri que, a pesar de sus desgracias, terminó la carrera en noveno lugar. A pesar de todo, Le Mans fue una buena jornada para los autos italianos.

SERGIO FAVIA

En nuestro próximo número:

LOS ESTRAGOS DE LE MANS

En el próximo número de AUTOMUNDO presentaremos otra interesante nota de nuestro corresponsal Sergio Favia sobre este interesante tema. Se referirá al rendimiento de las distintas máquinas en la última edición de las 24 horas, carrera que es considerada como uno de los "bancos de prueba" más exigentes del mundo.

Algunos aspectos de la vivísima lucha de las primeras horas de Le Mans, que determinaron el abandono de los Ford y Ferrari oficiales. De arriba a abajo: a la largada los Ford 7 litros, perseguidos por los Ferrari; después de unas pocas vueltas dos Ford quedan solo a la cabeza: el de McLaren (Nº 1) y el de Hill (Nº 2); pero cuando los autos americanos se detienen para aprovisionarse, los Ferrari se adelantan; Surtees (Nº 19) solo en la cabeza; Rodriguez lo sigue de lejos (Nº 18); luego la lucha, mientras los Ferrari oficiales se detienen y el Rover-BRM a turbina (Nº 31) continúa lenta, pero regularmente, la carrera.

La docena de ausentes le quitó sabor al primer puesto de Rienz. • Paireti propone y el selector dispone. • Academia para elaborar un triunfo. • De donde otro Dante también es responsable de una Divina Comedia. • Los punteros y la noche. • ¿Quién gana en TC?

Si Ángel Rienz, en Rojas, hubiera logrado quebrar el accionar de un Borden, de un Loeffel, de un Cianí, si hubiera logrado contener el desborde de habilidad de un Paireti, de un Alzaga, de un Casá —aunque no hubiera existido otro duelo críollo con Cupeiro y los Emiliozzi prosigueran en incógnita—, el triunfo conquistado hubiera adquirido otra dimensión. Lo dicho, sin que disminuya en forma alguna la agradable sorpresa de haber asistido a la reparación de Norberto Polinori, quien mostró en notable bivalencia, superación conjunta de medio mecánico y factor humano. No fuimos los únicos gratamente sorprendidos. Otros hubo a quienes la sorpresa llegó cuando recibiam el aro de información. Tanto unos como otros vimos un auto sano, vigoroso, racional y a un conductor veloz, prolijo y caballero. Cuando el acompañante del piloto de Villa Cañas, de entre la propia nube de tierra vio surgir el auto de Rienz, no existió vacilación. El F 100 encontró de inmediato el libre paso que supo brindar un cabal deportista. Pero antes, mucho antes, en la noche del sábado, sentados frente a los mapas y con las especiales ca-

CAMPEONATO TC

| | Puntos |
|-------------------------|--------|
| 1º Cupeiro | 81 |
| 2º Emiliozzi | 66 |
| De Alzaga | 29 |
| Cordonnier | 29 |
| 4º Gimeno | 28 |
| 5º Paireti | 27 |
| 6º Loeffel | 21 |
| 7º Chabert | 19 |
| 8º Rienz | 18 |
| 9º Casá | 15,50 |
| 10º Cianí | 15 |
| 11º Manzano | 15 |
| 12º Estéfano | 12 |
| 13º J. M. Borden | 10 |
| Di Palma | 10 |
| V. del Carril | 10 |
| 14º Bont | 9 |
| 15º Gouzy | 7 |
| 16º Bertalotto | 6,50 |
| Rios | 6,50 |
| 17º Cottet | 6 |
| 18º Tarducci | 5 |
| 19º Domínguez | 4 |
| “Sandokán II” | 4 |
| 20º J. C. Perkins | 3 |
| T. Borden | 3 |
| Mainone | 3 |
| 21º Galbato | 2,50 |

racterísticas del circuito frescas en la retina, dijimos...

“Paireti se propone...”

...no dar tregua!” Su anunciado cambio de personalidad, en Rojas, no podía seguir. No debía seguir. La posible diferencia en velocidad pura daba a Rienz una hipotética ventaja del orden de los 40 seg. para los 65 km de pavimento. Pero, en la tierra difícil, con curvas y contracurvas, amplias y cerradas, lomos de burro, pasos a nivel, alcantarillas y la mar en coche, la natural habilidad del arceifeño para el escenario y el mismo, suponían —al menos— la eliminación de diferencias. Todo jugaba en función de si las circunstancias frenarían a Rienz en la tierra. Con cuatro autos delante del suyo no podía aspirar, de ninguna forma, a superarlos en la ruta antes de la “bajada” a la tierra. Por cierto que, en ésta, se vería entonces, trabado. La carrera, para el piloto de Olivios, podía tener otra faceta. Para Paireti, no.

“Pero el selector dispone...!”

Eso, no lo sabíamos entonces. Nos lo contó, al día siguiente el protagonista. Con gráficos ademanos logró ilustrarnos sobre cómo se intentó soldar en Ferré la pieza —nueva— que había claudicado. El intento fue vano. Aquella apreciación previa nuestra, acertada. El “viejo” Paireti había vuelto por sus fueros... “¿El auto...? intergro... ¿A Mar del Plata...? seguro. Son dos etapas... quién sabe...”.

Mientras se producía en Ferré la demora de Paireti, el marcador, anunciaba que algo estaba pasando. Era la primera clase de la...

...academia para elaborar un triunfo

Como si una computadora electrónica hubiese suplantado a la mera pasión, Ángel Rienz elaboraba. En Rojas se mostró absolutamente cerebral. Arriesgó lo impredecible. Quedaron para Polinori las 2 primeras vueltas en los excelentes tiempos de 59' 40" y 58' 17". El piloto de Olivios sacudió el ambiente con un espectacular 58' 48" y luego... a controlar el ganado. Usó en esa tarea, en la última vuelta, 1 h. 1' 37". Bravos los esfuerzos de Cottet, y con más audacia que suerte Cordonnier. “Suky” ganó el premio a

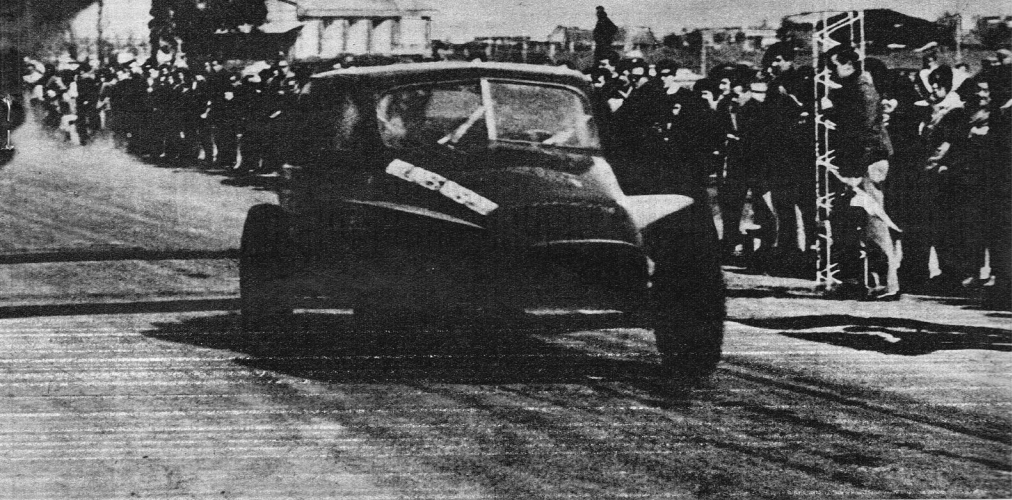
(continúa en la pág. 25)



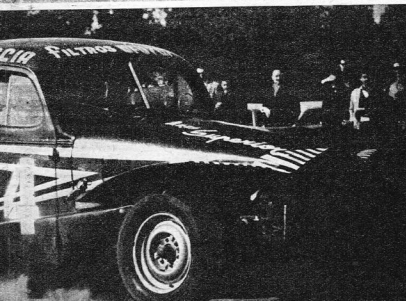
“De ahora en adelante van a ver a otro Paireti...!” En Rojas no podía ser. Vimos al antiguo. Últimas que nos duró poco y esta vez, dicho sea en honor a la verdad, no fue defecto del pie, ni del brujío... quizá de algún íntimo deseo de la barra de Olivios...? No pensemos mal. Se rompió el selector de la caja. “La última.”



GOLOSINA SIN DULCE



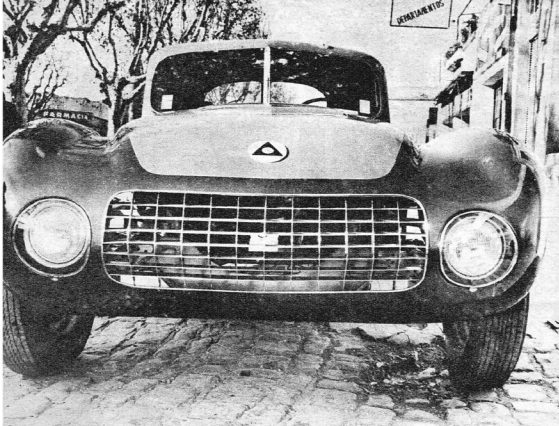
Rienzi demostró que el temperamento puede ceder al frío cálculo. A partir de la segunda vuelta dominó la competencia. El auto, entero y listo para Mar del Plata.



Norberto Polinori en su mejor actuación. El auto, remozado, concordaba con el volante. Quizá por saber que disponía "más" anduvo "mejor".



La buena racha vuelve a acercarse a Cordonnier. No con la intensidad que hubiera deseado y que a nuestro juicio hubiera merecido. Ayacucho puede estar conforme. Está bien representado.



Entre el 14 de mayo y el 9 de agosto últimos, y después de 1.200 horas de trabajo, Bauffer S. A. concluyó la carrocería del nuevo TC de los hermanos Emiliozzi.



El capot, de fácil acceso, está sostenido con una bisagra sin bulón, ni tuercas, ni chavetas, que permite desplazarlo hacia un costado y también, retirarlo totalmente.

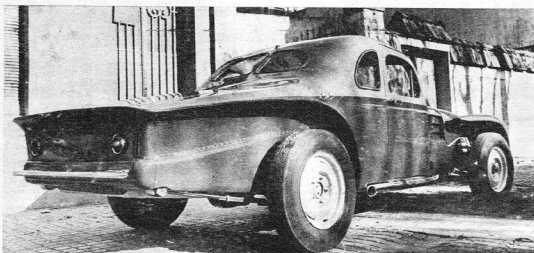
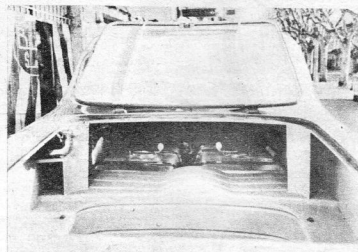
CARROCERÍA PARA LOS EMILIOZZI

Los Emiliozzi encargaron a Bauffer S. A. (Alain Baudena y Ramón Febrer) el proyecto y la realización de la carrocería de su nuevo TC. En los talleres de estos carroceros se recibió el chasis destinado al automóvil, iniciando los trabajos el día 14 de mayo y, después de 1.200 horas de labor, concluyeron el 9 de agosto próximo pasado.

La idea y forma definitiva, luego de aprobados los dibujos por los Emiliozzi, se expresó en una armazón de alambre de 8 mm. La carrocería se halla vinculada al chasis mediante 12 bulones y varios tacos de goma y se realizó tomando como base una cupé Ford "de luxe" modelo 1940.

Dentro de la carrocería y disimulada en algunas partes por el acolchado que reviste el habitáculo se halla la "jaula antivuelco". El capot de fácil acceso está sostenido con una bisagra sin bulón, ni tuercas, ni chavetas, que permite al abrirlo desplazarlo hacia un costado y también retirarlo totalmente, para trabajar con mayor comodidad. La cola es de tipo Zagato y levantando la tapa del baúl se observan los tanques de combustible, aceite y agua, que según los carroceros: "han tratado de ubicarlos lo más atrás posible".

El costo aproximado de esta carrocería —incluida materia prima y mano de obra— es de 500.000 pesos aproximadamente. Color: el azul y el rojo tradicional de los Emiliozzi.



La carrocería se haya vinculada al chasis mediante 12 bulones y varios tacos de goma. Se realizó tomando como base una cupé Ford "De Luxe", modelo 1940.

A través del parabrisas de la nueva carrocería del TC de los Emiliozzi se ve la entrada del taller de sus responsables: Alain Baudena y Ramón Febrer.



Lindo auto. Buen piloto. Terminó sin capot y sin embrague. Mientras anduvo en "una sola pieza" podía pasar por ogro listo para desayunar niños. Menos mal que el sábado dijo que la tierra estaba muy mala, que... ¡si llega a estar buena...!

ROJAS

(viene de la pág. 23)

su regularidad, extrayendo de lo que fue el mejor rendimiento, y a Gougy, con tantos problemas a solucionar, le quedó poco tiempo para correr. Mientras lo hizo, *de lo mejor*. Cincuenta y un anotados. Cuarenta y uno cumplieron la cita. Seis se clasificaron. Del primero al tercero corrieron más de once minutos. Al sexto, casi media hora. Cuánta verdad hubo en aquella frase... Justo dio en el concepto exacto... ¡Pasan los punteros y cae la noche...!

Pero las tinieblas no son para la fama del Dante. Aunque no sea Alighieri sino Tiburcio. Porque, si bien un *ausente estuvo presente* en Peñuajil, nunca la ausencia tendrá caída entre el F 100 y aquel que lo arma con celo y cuidado. El "tata" mecánico. Y para él, que en su forma la ha escrito, ésta es, también, una divina comedia...



"Dad al César lo que es del César..."

...Una vez más y como siempre, con pasión, hemos de decir, porque la creemos exacta, *nuestra verdad*. Qué no tiene por qué ser, también lo reiteramos, la *verdad*. Es la personal opinión de quien escribe. ¿Quién gana en TC? ¿Acaso Rienzí ganó en Rojas? No nos engañemos. En Rojas, un ejemplo de infinidad porque el país entero sabe que Ángel Rienzí lo hizo con un motor de esa marca. Ganó, también, quien esto escribe. Ganaron las organizaciones deportivas que transmiten la competencia y al hacerlo, a la par de un servicio para el deporte, concretan un legítimo beneficio. Muchos somos los que ganamos con el automovilismo. Nos guste decirlo o no. Pero también, nos guste o no nos

ESCALAFÓN DE PARTIDA TC

| | Puntos |
|-------------------------------|--------|
| 1° Emilliozzi | 247,90 |
| 2° Palretti | 142,20 |
| 3° Borda J. M. | 134,30 |
| 4° Cupetto | 129,85 |
| 5° Ciani | 72 |
| 6° Di Palma | 66,60 |
| 7° Cordonnier | 55,60 |
| 8° De Alzaga | 48,80 |
| 9° Casá | 46 |
| 10° Loeffel | 41,40 |
| 11° Manzano | 39,85 |
| 12° Polinori (av. 2 puestos) | 39,40 |
| 13° Roux (retr. 1 puesto) | 36,60 |
| 14° Gimeno (retr. 1 puesto) | 35,80 |
| 15° Rienzí (av. 5 puestos) | 36,60 |
| 16° Galbato (retr. 1 puesto) | 25,50 |
| 17° Chabert (retr. 1 puesto) | 24,50 |
| 18° Caballón (retr. 1 puesto) | 20,10 |
| 19° Tempone (retr. 1 pto) | 19,20 |
| 20° "San'tán H" (r. 1 pto) | 18,60 |

guste, lo que dan más de lo que reciben, los que con el importe de un primer premio no alcanzarían a pagar la centésima parte de la publicidad que la marca de su motor recibe, los actores principales, se transforman, por imperio de los hechos, en figuras de reparto. Gracias sean dadas, en nombre del automovilismo argentino, a aquellas firmas comerciales que con su auspicio hacen posibles, domingo tras domingo, las competencias de Turismo Carretera.

En esta oportunidad a Súper Cosechadoras GEMA. Gracias también a todos los concesionarios que de su peculio personal aportan apoyo donde hace falta y donde se merece.

Quizá llegue el día en que la industria específica, salvo la excepción conocida en TM, nos haga el presente de auspiciar, en alguna oportunidad, la actividad de la que, queriéndonlo o sin quererlo, se han beneficiado.

Derrape



Raúl Cottet lleva consigo, donde quiera que concurre a correr, la imagen de Juan Gómez. Verlo pasar al uno es recordar al otro. Quizá entre otras razones ésta sea una para que todos "empujemos"... y Cottet cumple bien.



En cabal ejemplo de lo que se puede hacer administrando racionalmente un medio mecánico discreto lo proporciona "Suky". No tendrá mayor velocidad, pero... ¡lo vieron doblar en la tierra...? Nosotros, sí.



Divorciado de la fortuna aparece el marplatense Raúl Chabert. Nos tenía acostumbrados a recibirlo en el parque cerrado. Lo conocimos en el de Mar del Plata. En el Faro. Quizá en la semana entrante nos dé el mismo gusto.

CLASIFICACIÓN

| Pos. | N° | CORREDOR | Tiempo | Diferencia |
|------|----|-------------------|----------------|-------------|
| 1° | 7 | Ángel T. Rienzí | 4h 0' 14" 3/5 | |
| 2° | 4 | Norberto Polinori | 4h 3' 17" 4/5 | 3' 3" 1/5 |
| 3° | 11 | Raúl Cottet | 4h 11' 56" 2/5 | 11' 41" 4/5 |
| 4° | 2 | Oscar Cordonnier | 4h 12' 21" 1/5 | 12' 6" 3/5 |
| 5° | 13 | "Suky" | 4h 16' 13" 3/5 | 15' 59" |
| 6° | 9 | Raúl O. Gougy | 4h 27' 42" 3/5 | 27' 28" |

Ganadores de vuelta: 1° Polinori, 59' 40" 1/5; 2° Polinori, 59' 17"; 3° Rienzí, 58' 44" 2/5 y 4° Rienzí 1h 1' 37" 2/5.

TM EN EL AUTÓDROMO

En el circuito N° 2 del Autódromo Municipal, se disputará, el próximo domingo, la prueba 500 Kilómetros de la Ciudad de Buenos Aires, organizada por la Asociación de Pilotos de Automóviles de Turismo, a beneficio de A.C.I.R.

La inclusión en esta competencia de la categoría TM de fabricación internacional hasta 1.800 cc nos dará oportunidad seguramente de ver máquinas poco conocidas en las carreras de nuestro medio.



Prefiera lo mejor

ACUMULADORES
Willard

OSTILIO BOCCI S.A.

Malpú 471 5° piso

T. E. 32-4729/0852

Bs. As.



SOBRE TIERRA COMPACTA, GANÓ GRADASSI

Ante numeroso público, se llevaron a cabo las competencias de automóviles que organizó el Auto Club de Concordia, en un circuito de piso de tierra compacta, en excelente estado, de 2.576 metros de recorrido, para coches de turismo mejorado, divididos en dos categorías: A, de 701 a 1.150 centímetros cúbicos, y B, de 1.151 a 1.600 centímetros cúbicos.

En la categoría A, logró vencer Héctor Luis Gradassi, con un Auto Unión, que ganó las dos series de 15 vueltas al circuito, y en la categoría B, el doctor Ricardo A. Carranza, con un Fiat 1.500.

Los resultados

Después de disputadas las dos series, que se corrieron en forma conjunta, la clasificación de cada categoría fue la siguiente:

Categoría A: 1º) Héctor Luis Gradassi, con Auto Unión, en 54' 51", promedio 86,544 km/h; 2º) Gastón Perkins, con Renault 1093, en 55' 22" 8/10 (este corredor fue recargado con 1' por haber salido adelantado en la largada de la segunda serie); 3º) Héctor Fojo, uruguayo, con Saab, en 56' 17" 8/10, todos con 30 vueltas; 4º) Juan P. García, con



Héctor Luis Gradassi, con un Auto Unión, se adjudicó el triunfo en la categoría A, en la competencia organizada por el Auto Club de Concordia.



En la categoría B, el doctor Ricardo A. Carranza, con un Fiat 1.500, se adjudicó el primer puesto, con 56' 46" 8/10.

MINIJUNIOS EN EL AUTÓDROMO



En la categoría A alcanzó la segunda colocación Gastón Perkins, con un Renault 1093, realizando las 30 vueltas en 53' 22" 8/10.

Héctor Fojo, uruguayo, con un Saab, se colocó tercero. Su tiempo fue de 56' 17" 8/10.

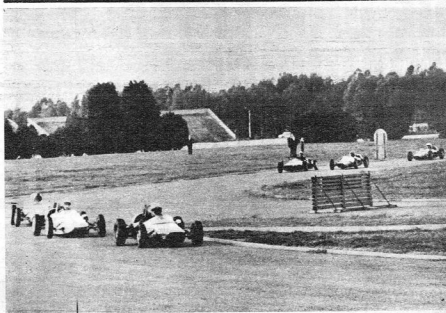


Renault 1093, en 56' 1" 2/10, con 29 vueltas; 5º) Luis Keller, con Fiat-Abarth, en 57' 45" 4/10, 29 vueltas; 6º) José Zanetta (h), Fiat-Abarth, en 55' 29" 2/10, con 28 vueltas; 7º) Próspero Bonelli, con Auto Unión, en 57' 10" 2/10, 28 vueltas; 8º) Pedro Sancha, con Fiat-Abarth, en 56' 27" 7/10, 27 vueltas; 9º) Horacio Flagear, Auto Unión, en 51' 46" 9/10, 25 vueltas; y 10º) Héctor García, Renault 1093, en 45' 22" 1/30, 23 vueltas.

Categoría B: 1º) Ricardo A. Carranza, con Fiat 1.500, en 56' 46" 8/10, 30 vueltas, y 2º) "Lorenzo San", con Fiat 1.500, en 57' 11" 1/10, 30 vueltas.



Héctor Gradassi, el ganador, sonríe luego de haberse enterado que su promedio fue de 86,544 kilómetros por hora.



En conmemoración del 13º aniversario de su fundación el Vicente López Automóvil Club organizó una competencia de Minijunios en el Autódromo Municipal. Se realizaron dos series de 10 vueltas cada una en el circuito N° 5, y el resultado fue el siguiente:

Primera serie: 1º Roberto Galluzzi, en 12' 31" 3/10, a un promedio de 100,587 km/h; 2º Guillermo Lagos, en 12' 40" 1/10; 3º Humberto Crespi, en 12' 43" 7/10; 4º Francisco Gallardo, en 12' 50" 8/10; 5º Luis J. Luzzi, en 13' 57" 1/10, y 6º Juan C. Benzi, en 5' 9" y sólo 4 vueltas cumplidas.

Segunda serie: 1º Roberto Galluzzi, en 12' 32" 1/10, a un promedio de 101,791 km/h; 2º Guillermo Lagos, en 12' 32" 3/10; 3º Juan C. Benzi, en 12' 38" 4/10; 4º Humberto Crespi, en 12' 44" 1/10; 5º Francisco Gallardo, en 13' 26" 1/10; 6º Luis J. Luzzi, en 12' 38" 3/10, para 9 vueltas recorridas.

Clasificación general: 1º Roberto Galluzzi, en 25' 38" 4/10, a un promedio de 100,963 km/h; 2º Guillermo Lagos, en 25' 12" 4/10; 3º Humberto Crespi, en 25' 27" 8/10; 4º Francisco Gallardo, en 26' 16" 9/10, y 5º Luis J. Luzzi, en 26' 35" 4/10, para 19 vueltas.

VISTO Y OÍDO EN EL AUTÓDROMO

El sábado, los surtidores y el patio de los boxes se convirtieron, por así decir, en un "petit salon" del auto sport...

Haciendo cola por ese "elixir" de los HP, que es la 100/130 octanos, estaban un Alfa 2600 carrozado por Bertone, un Lancia Fulvia con su color nacional, varios Guillettas, dos de ellas en versiones TI, una Sprint, una Spider, un MG tipo A, etcétera...

Por momentos hubo algunos optimistas que creyeron que se correría una de "sport"...

Un Fiat 1500 suscitó la curiosidad de los "tuercas" presentes: pertenencia a B. H. Caldarella, y lo estrenará próximamente en el AM. ¡Ah, y el color es rojo-Ferrari!...

DESDE EL PASTO...

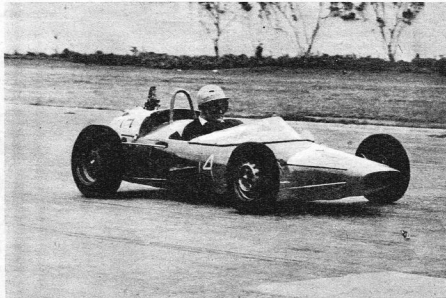
...vimos el esfuerzo de Pedro Sancha conduciendo su auto, que, por razones de "carburación de último momento", no estaba en sus mejores días. El que estaba en "su día de días" era Perico Sancha, que hizo maravillas con el pequeño, hasta que... bueno, todo tiene un límite! El trompo fue "exquisito" y el auto retrocedió al 8º puesto.

También pudimos comprobar que cuando Héctor Luis Gradassi conduce un DKW con todas las vueltas, no hay paisano en el potrero que se anime a echar un pal. La salubridad de sus tres cilindros habló el mismo idioma que Gradassi. Con tonada cordobesa y todo. Mientras tanto, vimos algo feo. Que no nos gusta. Mientras un auto disponía de más velocidad que otro en los tramos rectos, el segundo se lo "comía" en las curvas. Las "tocadas" de paragolpes se sucedieron y, finalizada la carrera, los pilotos casi llegan a las manos. Feo, feo. "Los hermanos sean unidos, porque esa es la ley primera..." nos decía Martín Fierro, y para eso nos pasamos tanto tiempo hablando de los hermanos uruguayos!

El circuito, "de novela". Hubo quien dijo: después del Autódromo, el lugar más lindo para correr es Concordia.

La opinión unánime: que se repita. Que Entre Ríos despierte de su letargo automovilístico y nos regale, en el año, varias sorpresas como ésta.

Pero que en la oportunidad recuerden a los participantes, como en aquellas cantinas del legendario Far West: "Los impulsos agresivos serán confiscados al cruzar la balsa..."



El ganador Roberto Galluzzi

REJUVENECIMIENTO DE UNA LÍNEA TRADICIONAL

El Volkswagen 1200 De Luxe se transforma en un 1300 y la Berlina 1500 S en un Cupé "Fastback" 1600 TL.

Tal como lo anunciamos en AUTOMUNDO N° 21, pág. 27, la Volkswagen se presentará en el Salón de Francfort con un programa totalmente rejuvenecido. La fábrica alemana no esperará la inauguración del mencionado salón para lanzar sus nuevos modelos, ya que el programa entrará en vigencia tan pronto terminen las vacaciones de verano.

¿En qué consisten las modificaciones de los Volkswagen? Fundamentalmente en la extensión de su línea con la incorporación de dos nuevos modelos: el 1300 dentro de los de menor cilindrada y el 1600 TL entre los más grandes. Pero, por otra parte, toda la gama VW se ha visto beneficiada por numerosos perfeccionamientos técni-

cos y el modelo 1200, en particular, recibió el motor más potente que hasta el presente se encontraba reservado al modelo 1200 G. También veremos, por primera vez en automóviles de esta marca, los frenos a disco, que serán montados en las ruedas delanteras del 1500 y del 1600.

El VW 1600 TL "Fastback"

Contrariamente a lo que se podría suponer a primera vista, el Volkswagen 1600 TL (por Touren-Limousine) tratado en versión "fastback", ofrece una mejor habitabilidad a los ocupantes del asiento posterior que la berlina 1500, ya que se aumentó la altura del

techo. También se benefició la capacidad del compartimiento para equipaje y la utilidad del plano de carga, existente frente a la luneta trasera, con la adopción de este diseño. Los vidrios laterales traseros no están montados en forma convencional, sino que se abren hacia afuera gracias a la flexibilidad del vidrio utilizado. El habitáculo ha sido objeto de algunas mejoras de terminación y en la carrocería se ha hecho un uso discreto de cromados.

El VW 1600 TL está equipado con un motor con dos carburadores. La cilindrada total de 1584 cc se obtiene con un diámetro de 85,5 mm (2,5 mm más que en el motor 1500) y una carrera que se mantuvo en 69 mm. Con respecto al motor 1500 S con dos

carburadores, la relación de compresión disminuyó de 8,5:1 a 7,7:1, razón por la cual, desarrollando la misma potencia (54 HP-DIN a 4200 rpm), el 1600 TL puede utilizar nafta común. Por el contrario, la cupla máxima aumentó junto con la cilindrada y su valor pasó de 10,2 a 11,2 kgm-DIN para un régimen algo inferior (de 2400 rpm pasó a 2200 rpm). Al igual que toda la serie 1500, el 1600 TL tiene frenos delanteros a disco marca Ate (bajo licencia Dunlop) en combinación con un nuevo modelo de frenos a tambor en las ruedas traseras.

Exclusivo para AUTOMUNDO

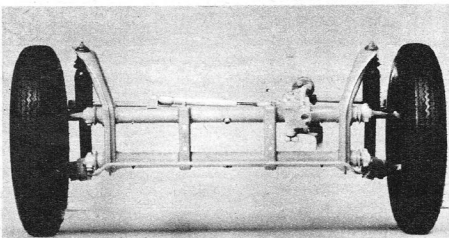
El nuevo VW 1300

El nuevo VW 1300 no hace más que completar una línea ya conocida. En efecto, conservando la legendaria carrocería del 1200, el recién llegado viene a reemplazar el 1200 G con motor de 34 HP-DIN, motor que habrá de equipar la unidad estándar de 1200 cc de cilindrada. El 1300 conserva el diámetro de 77 mm de la serie 1200, pero al haber sido equipado con el cigüeñal de la serie 1500-1600 tuvo como consecuencia un aumento de la carrera de 64 a 69 mm. De este modo, la cilindrada total pasó de 1192 a 1285 cc y la potencia alcanza los 40 HP-DIN a un régimen de 4000 rpm, mientras que la cupla

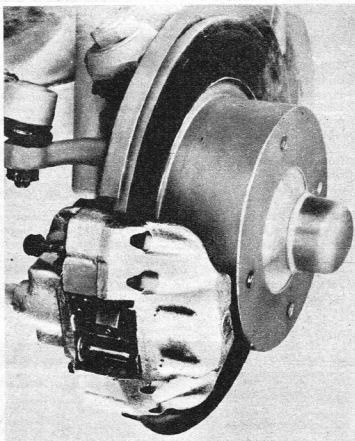


máxima fue llevada de 8,4 a 8,9 kgm-DIN a un régimen invariable de 2000 rpm. El constructor anuncia una velocidad máxima de 120 km/h, lo que representa un aumento de 5 km/h con respecto a la del anterior 1200 G. Como en el modelo 1200 A, cuya potencia es ahora de 34 HP-DIN (contra 30 HP-DIN del modelo anterior), en el 1300 se utiliza un tren delantero modificado con rótulas lubricadas "for life", es decir, que no necesitarán un engrase asiduo. La dirección a tornillo y rodillo fue reemplazada por un sistema de tornillo sinfin (con amortiguador de vibraciones) y la sincronización de la caja fue mejorada. El habitáculo del 1300 ha sido cuidadosamente estudiado y su equipo se completó con una tercer boca del desempañador en el centro del parabrisas, un sistema de regulación de los respaldos de los asientos delanteros, una palanca para el comando de las luces y del indicador de giro y un volante de acabado mate. El VW 1300 será producido también en versión cabriolé y cupé Karmann-Ghia, mientras que el 1600 "Fastback" será acompañado por una rural y un cupé Karmann-Ghia cuyas líneas se mantendrán invariables con respecto a las de sus homónimos de la serie 1500.

ETIENNE CORNIL



Nuevo tren delantero que equipa los modelos 1200 y 1300. El cuerpo está compuesto por dos tubos soldados, ligeramente más separados que en el modelo anterior. Cada tubo contiene un haz de diez láminas de torsión. Gracias a la adopción de un nuevo tipo de rótulas, los engrases pueden hacerse cada 10.000 km.

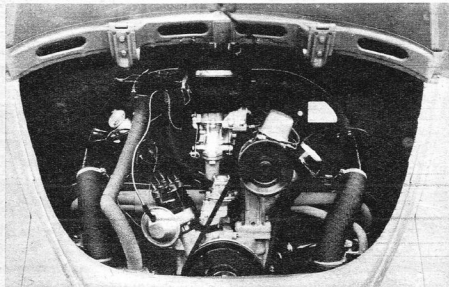


Todos los modelos de la línea 1500-1600 serán equipados con frenos a disco en las ruedas delanteras y a tambor en las traseras. Los frenos a disco utilizados (en la ilustración) no requieren mantenimiento alguno.

EL interior del VW 1300 es más lujoso que el del modelo anterior. Una tercera boca del desempañador fue ubicada en el centro del tablero. El volante es de tipo cáliz y la bocina se acciona con un semicírculo cromado.



Una elegancia funcional caracteriza el interior de los 1600. El piso está totalmente recubierto por una alfombra. Las baguetas cromadas que bordean los apoyabrazos armonizan perfectamente con el resto del tapizado.



El nuevo motor VW 1300 de 50 HP-SAE (40 HP-DIN) confiere a este modelo una mayor aceleración y una velocidad de cruce superior. El motor mantiene sus características básicas de construcción. Conservando el mismo diámetro, se aumentó la cilindrada a 1.285 cc utilizando el cigueñal de la serie 1500.



Las ventanillas traseras del VW 1600 TL siguen la línea de la carrocería. Su montaje no es el convencional y el sistema de apertura es posible gracias a la flexibilidad de la lámina de vidrio utilizada.



Se hizo cargo de sus nuevas funciones como director de ventas de Firestone de la Argentina SAIC, el señor Victor Lamson, en remplazo del señor J. P. Sweeney, quien ha pasado a ocupar el cargo de gerente de la Seiberling International Division. El señor Lamson ingresó a Firestone en 1948 y, un año después, fue transferido a la sucursal de la compañía en Hattí, cuya gerencia ocupó hasta ser nombrado en la sucursal de ventas del Uruguay.

Dufaycote se llama un nuevo producto británico cuyo componente principal es una resina de cloruro de polivinilo que provee la British Geon Ltd. Se emplea para el recubrimiento de productos metálicos, especialmente aquellos que están expuestos a gran desgaste y mucha manipulación. Es particularmente apropiado para manijas, rieles, muebles de acero y cajas de instrumentos de automóviles, especialmente en las partes inferiores, como protector contra la corrosión. Presentado en forma líquida, el nuevo material puede ser aplicado por pulverización de tipo convencional o mediante rodillos. Basta una mano y no hace falta preparar antes los objetos a que se aplica.

Diésel Nacional, productora de automotores en México, ha construido sus primeros automóviles con el 60 % de integración nacional. Automex, fabricó en fecha reciente su motor número 10.000. Esta última y otras empresas alcanzarán también el mismo nivel de integración de Diésel Nacional. En la Argentina se ha superado con amplitud el 90 % de integración local y Brasil ya ha llegado al 100 %.

General Electric Co. informó que ha sido incorporado al uso diario un rectificador eléctrico que permite seleccionar velocidades y temperaturas en artefactos de uso doméstico y automotores. El aparato actúa como llave de contacto, permitiendo fijar temperaturas en el horno, la plancha o la tostadora eléctrica, seleccionar velocidades en las batidoras y reducir la necesidad de "poner a punto" los motores de los automóviles, extendiendo la vida de las bujías a un máximo factible de 80.000 kilómetros. El aparato proviene de un invento de 1957 cuyo valor era de 300 dólares. Ahora, reducido su costo de producción, logrado en gran parte por el estampado de matriz, sólo cuesta 0,35 de dólar.

30

Eaton Manufacturing Co. de E.E.UU. ampliará su línea de producción en nuestro país. De acuerdo con la decisión de la empresa norteamericana su filial en Argentina, **Eaton Ejes ICSA**, cuya planta industrial se encuentra en San Miguel, incrementará su capacidad de producción en la que estará incluida la fabricación de ejes livianos traseros, para autos y camiones.

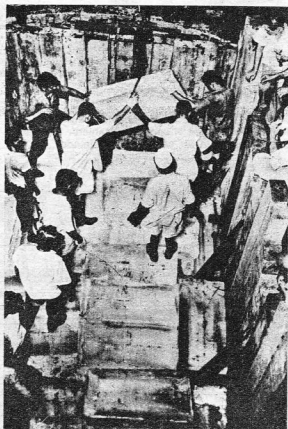
La etapa inicial programada exige una inversión de 1.600.000 dólares en maquinarias y equipos, estimándose que la parte productiva se iniciaría en el transcurso de este año. E. M. de Windt, vicepresidente de **Eaton Yale & Towne International Group**, anunció la designación del señor J. C. Sprague como gerente regional para Latinoamérica, con sede operativa en Buenos Aires. El señor Sprague era, hasta el momento de su promoción al cargo referido, gerente general de **Eaton Fuller** de Brasil. Por otra parte la firma local **S. Becciu e Hijos**, con planta de estampado y forja en San Isidro, provincia de Buenos Aires, ha firmado un acuerdo de asistencia técnica con Eaton.

Prosiguió viaje a Venezuela el señor G. T. Boling Broke, alto ejecutivo financiero de **The Firestone Tire & Rubber Co.** de Akron-Ohio, E.E.UU. Durante su estada en Buenos Aires, procedente de Brasil, entrevistó a los directores locales de **Firestone de la Argentina SAIC**.

Isótopos radiactivos de amplio uso en la medicina y en la industria se usan en las pruebas de neumáticos. El jefe químico de **The Goodyear-Tire & Rubber Co.**, informó que esa compañía está utilizando la radiación de isótopos colocados en la banda de rodamiento de las cubiertas, a fin de acortar las extensas pruebas a que son sometidas. Los isótopos descubren desgastes mucho antes que el sistema convencional. Para resolver problemas de desgaste desigual se hace rodar a los neumáticos miles de kiló-

metros antes de que aparezcan indicios de desgaste. En cambio, los isótopos radiactivos permiten detectar tales indicios luego que las cubiertas han recorrido sólo 80 kilómetros. Los radiótopos utilizados por Goodyear son de yodo y de azufre. En el caso del yodo, se presionan contra la banda de rodamiento del neumático pequeños círculos de papel saturados con solución de isótopos de yodo, que es absorbida por aquélla. Luego, la cubierta es montada en un automóvil y después de rodar 80 kilómetros, se mide, con instrumentos ultrasensibles, la radiación emitida por ella. Señalan los investigadores de Goodyear que aunque el desgaste de la cubierta producido en tan corto recorrido es imposible de medir, el porcentaje de desgaste puede ser determinado por la pérdida de intensidad de la irradiación.

El proceso cumplido por **Mercedes-Benz Argentina** en relación con la integración nacional registra 6 etapas claramente definidas: 1) Fabricación de chapas en general, cabinas de conducción inclusive. 2) Fabricación de bastidores, ejes delanteros y campanas de freno. 3) Fabricación eje de cardán completo. 4) Fabricación de ejes traseros completos, inclusive diferencial. 5) Fabricación de cajas de velocidades. 6) Fabricación y montaje de motores. Se estima que el porcentaje actual de integración con la industria nacional pasa del 80 %, lo que, considerando el valor de cada unidad en 5 mil dólares, significa que la producción de esa empresa produce un ahorro de divisas de casi 4 mil dólares en cada vehículo que sale de la línea de producción de la planta de González Catán en la provincia de Buenos Aires. Mercedes-Benz Argentina tiene 1.300 empresas nacionales proveedoras, las que entre 1959 y 1964 han obtenido órdenes de compra por un monto de 3.104 millones de pesos.



Cuatro fases en la solución de un arduo problema. Los ingenieros de Premier Automobiles Ltd. de Bombay, India, empresa asociada a Chrysler International de Ginebra, debieron aceptar el desafío que suponía el instalar un martillo-pilón de 6 toneladas, que en conjunto pesa 105, sin interrumpir las tareas de la planta automotriz. Y hallaron la solución con una ayuda nada común: el hielo. Luego de excavado el foso (foto 1), en que habría de ser asentada la base del martillo-pilón, destinado éste a la producción de ejes y cigñales, se procedió a llenarlo de bloques de hielo hasta un total de



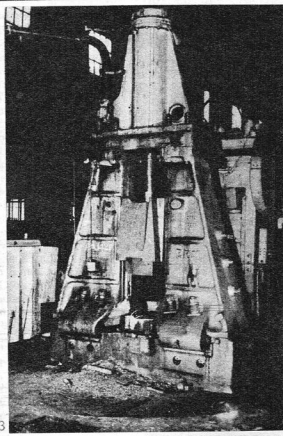
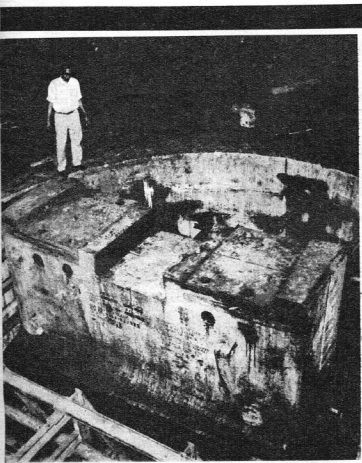
EN LA INDUSTRIA



Alumnos de la especialidad electro-mecánica en una de las aulas de la escuela técnica INDIEL, inaugurada oficialmente el Día de la Educación Técnica. Esta es una obra realizada con los auspicios de Martín, Anzito y Cía. SAIG, empresa dedicada a la fabricación de equipos eléctricos para automotores la que, en 1964, vendió motores de arranque, generadores y alternadores, reguladores de voltaje y levanta vidrios eléctricos por un monto que superó los 1.200.000.000 de pesos —200 % más que el año anterior— estimándose que con la producción de solenoides, bobinas y "flashers", el presente ejercicio alcanzará los 2.000.000.000 de pesos. La obra es un positivo aporte que mantiene bajo su control el Consejo Nacional de Educación Técnica y desarrollará planes tendientes a que sus cursos abarquen los necesarios para expedir títulos de técnicos en diferentes especialidades.

Una moderna fábrica de radiadores provee desde Mendoza a un importante sector de usuarios de esa región. Los radiadores de "FOR" Soc. Resp. Ltda. ya han sido puestos a prueba en algunas competencias deportivas. La precisión de costosas maquinarias, el tratamiento térmico correcto, la dirección técnica eficiente y la rigurosa selección de la materia prima que utiliza en el proceso de elaboración, procuran

las condiciones necesarias para un buen sistema de refrigeración, adoptado incluso por el Ferrocarril General Belgrano para su máquina diésel. La experiencia industrial de la mencionada empresa data de 25 años. Su producción anual es de 2.500 unidades, que cubren las necesidades del parque automotor de la zona, compuesto por automóviles, camiones, maquinarias para el agro y unidades diésel fijas.



36 toneladas, (foto 2). Luego se llevó la base, mediante rodillos de acero y a brazo, hasta la superficie helada, y (foto 3) siete días después el hielo había cumplido su labor cuando al derretirse hizo descender la base hasta quedar en el lugar que se le había designado. Ahora (foto 4) el martillo-pilón, ya en funciones, cumple su misión correspondiente en la construcción de vehículos para pasajeros y de camiones para el mercado de ese país del Asia. Así, la efímera pero exitosa vida de un "casquete polar" en plena India contribuyó a seguir movilizándolo el mundo sobre ruedas...

¡NOTICIA
BRILLANTE!

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



La "Funda de Cristal"

Adoptada con éxito en EE.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



LAS INVASIONES INGLESAS

El Morris Cooper llevó la delantera de punta a punta, pero Gradassi no se le despegó nunca, acuciado a su vez por el Abarth durante las primeras seis vueltas.

Del Perú vino una "Cortina" tan espesa que nadie la pudo atravesar. ● Gainza Paz y su "enfant terrible" arrasaron con sus competidores. ● Los hermanitos De Carlo se sienten solos. ● Una refiración y una brillante despedida: Galluzi y "Chasem" primeros en Minijunior. ● No hubo quórum en el "Club de Veteranos", ¿cuándo veremos nuevos GT?



Era lógico. Si gana en Europa, también lo tenía que hacer aquí, pero para nosotros fue un espectáculo nuevo. "Pitty Block" lo sabe usar.

El domingo pasado se disputó en el Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires el "Primer Premio Copa de Plata Fiat Sergi", que organizó la Asociación Argentina de Automóviles Sport.

El programa anunciaba cinco pruebas, Gran Turismo hasta 2.000 cc, y Sport Fuerza Libre, Minijunior y Monoplazas, hasta 175 cc, y tres categorías de TM (hasta 700 cc, hasta 1.151 cc y hasta 1.600 cc), pero no fue así. En efecto, a pesar de que el sábado se cumplieron las pruebas de clasificación de todas las categorías, la comisión deportiva anuló la primera de ellas el día siguiente por falta de inscriptos. Un Ford Prado, pilotado por S. González, el sábado, marcó el mejor tiempo (con una media de 114,44 km/h), frente a una Maserati conducida por Alberto Gómez, que fue seguida por la Maserati dos litros de Néstor Salerno. Estas tres máquinas, junto con un Porsche, de Mr. Davies, y la veterana Ferrari que fuera de Sáenz Valentín, hacían un total de cinco competidores... y el Reglamento exigía seis.

LOS MÁS CHICOS

Las pruebas de clasificación nos mostraron un "Klear" seguro y veloz, que con su De Carlo cupé logró el puesto de preferencia en la línea de largada con una marca de 11' 21" 4/10 (promedio 93,972 km/h). Las primeras vueltas de la carrera del sábado confirmaron esta supre-

macia, pero un desperfecto mecánico lo obligó a conformarse con el record de vuelta (1'19" 7/10 en la 3ª) y a ceder el primer puesto a su tenaz perseguidor, Mario Cámara. El De Carlo de este último, junto con los de Vanzani y Scaramella, que se clasificaron segundo y tercero, respectivamente, demostraron que la marca no tiene rivales en su categoría, mientras no se pueda incorporar nuevas máquinas a ella. Un espectacular vuelco del De Carlo de Gallo, felizmente sin consecuencias para el piloto, volvió a probar la utilidad de las barras de refuerzo de la carrocería.

GALLUZI Y MINI CRESPI: UNA FELIZ COMBINACIÓN

La prueba de minijunior sirvió para comprobar la pericia de Galluzi y la bondad de su máquina. Desde el primer momento encabezó el lote, y sólo poco antes de completar la primera vuelta su posición se vio amenazada por un instante. Con gran sorpresa de nuestra parte, vimos que una rueda solitaria se le acercaba. A veces se ven monoplazas tan extraños en esta categoría que inmediatamente tratamos de averiguar quién era el creador del singular diseño. Pronto descubrimos la verdad. La rueda pertenecía al Mini Crespi de Benzi, accidente que provocó el abandono de este piloto y de Soifer y Gallardo, deshabilitando en forma lamentable la prueba. "Chasem", al volante del único Mini

Delfosse, quiso dejar una buena impresión antes de partir para Estados Unidos. Lo logró. Obtuvo un cómodo segundo puesto en la primera serie de ocho vueltas. En la segunda serie se repitieron los resultados, asegurando a Galluzzi y a "Chasem" los dos primeros lugares de la clasificación general, en la que los siguió Crespi.

COMIENZA LA OFENSIVA BRITÁNICA

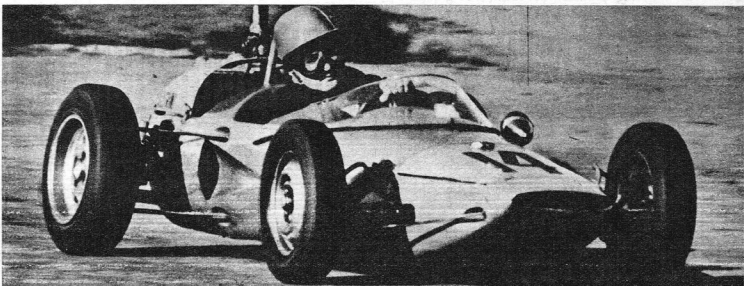
En la categoría de hasta 1.151 cc observamos los resultados del genio de Alec Issigonis. El diminuto Morris Cooper de Gaiña Paz se colocó en primera línea apenas bajada la bandera, posición que conservó hasta el final, perseguido de cerca por el Auto Union de Gradassi. Pedro Sancha, con su Fiat Abarth, fue un peligroso tercero durante las seis primeras vueltas, pero la rotura de un balancín de válvulas lo obligó a abandonar en medio del aplauso del público, cediendo su lugar al Auto Union de Cancellieri. Mientras tanto, Mazza, con un Renault 1000, hacía demostraciones magistrales... de lo que no se debe hacer. Primero incurrió por el pasto, luego jugó al trompo en la S y completó su exhibición provocando un desbande de mecánicos y espectadores frente a los boxes (¿los ubicarán más atrás antes de que se produzca un accidente serio?)

LA "VEDETTE" INGLESA

La atracción de la tarde era, sin duda alguna, el Ford Cortina Lotus, del peruano "Pitty Block". Durante las tres primeras vueltas de la prueba de clasificación del sábado siguió pacientemente al Giulia de Rizzuto Mujica. El peruano no conocía el Autódromo y buscaba los límites de su máquina. En la tercera vuelta los encontró, y desde ese momento la despechada "Giulia" tuvo que resignarse a un tranquilo segundo puesto. La carrera del domingo fue algo así como si la clasificación se hubiera prolongado doce vueltas más, en lo que respecta a los dos primeros. Detrás de ellos venían los Fiat 1500, peleando rabiosamente una carrera aparte. Sus pilotos demostraron haber comprendido el espíritu de aquella próxima que presidía las Olimpiadas de Londres:



Cámara era el lógico heredero del puesto de "Klear". Vanzani se adjudicó un segundo lugar que durante las primeras vueltas se lo disputaban un NSU Prinz y un Isard 700.



Galluzi y su máquina parecen entenderse cada vez mejor. "Chasem" con su Mini Delfosse los exigió a fondo.

"Lo importante no es ganar, sino participar". Durante la primera mitad de la competencia Maneglia se erontraba tercero, perseguido de cerca por Arana y el Dr. Carranza (con una máquina del equipo de la firma organizadora), pero un trompo en la sexta vuelta lo relegó al quinto puesto, circunstancia que aprovecharon los otros dos pilotos para adelantarsele, manteniendo sus posiciones relativas. El otro Fiat 1500 del "Equipo Sergi" debió abandonar al desfondar una de sus llantas.

En síntesis: una linda tarde de Autódromo.



CLASIFICACION

Categoría Minijunior (resultados de las dos series de 8 vueltas al circuito N° 5)

- 1º) R. Galluzi, con Mini Crespi, en 19' 38" 7/10 (promedio: 104.882 km/h).
- 2º) "Chasem", con Mini Delfosse, en 19' 48" 4/10.
- 3º) E. Crespi, con Mini Crespi, en 20' 11" 8/10.

Recorrido de vuelta: Galluzi, en 1' 6" 8/10 a 114.590 km/h (3ª vuelta).

Categoría TM hasta 700 cc. (10 vueltas al circuito N° 5).

- 1º) M. Camera, con De Carlo cupé, en 14' 9" 5/10 (promedio: 90.107 km/h).
- 2º) R. Vanzani, con De Carlo cupé, en 14' 18" 5/10.
- 3º) R. Scaramella, con De Carlo cupé, en 14' 28" 6/10.

Recorrido de vuelta: "Klear", con De Carlo cupé, en 1' 19" 7/10, a 96.044 km/h (3ª vuelta).

Categoría TM hasta 1.151 cc. (12 vueltas al circuito N° 2).

- 1º) G. Gaiña Paz, con Morris Cooper, en 28' 35" 2/10 (promedio: 105.951 km/h).
- 2º) H. Gradassi, con Auto Union, en 28' 37" 7/10.
- 3º) Cancellieri, con Auto Union, en 28' 37" 8/10.

Recorrido de vuelta: Gaiña Paz, en 2' 10" 1/10, a 108.259 km/h (5ª vuelta).

Categoría TM hasta 1.600 cc. (12 vueltas al circuito N° 2).

- 1º) "Pitty Block", con Ford Lotus Cortina, en 25' 26" 7/10 (promedio: 110.705 km/h)
- 2º) Rizzuto Mujica, con Alfa Romeo "Giulia", en 25' 56" 5/10.
- 3º) R. Arana, con Fiat 1500, en 26' 3" 9/10.
- 4º) R. Carranza, con Fiat 1500, en 26' 4" 8/10.
- 5º) H. Maneglia, con Fiat 1500, en 28' 35" 8/10.

Recorrido de vuelta: "Pitty Block", en 2' 4" 7/10 a 112.946 km/h (8ª vuelta).



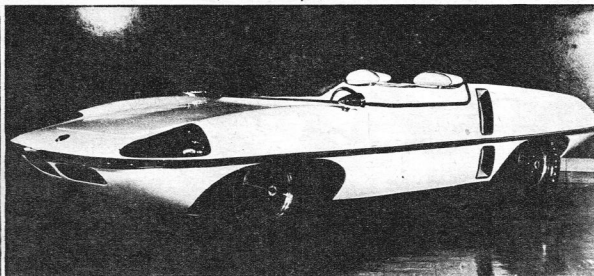
La "Giulia" de Rizzuto Mujica chillaba de rabia. Por una vez no sería la "miña bonita" de la carrera.

Los Fiat 1500 corrieron su carrera "detrás de la Cortina". El Dr. Carranza se colocó cuarto, luego de una tenaz lucha con Arana y Maneglia.

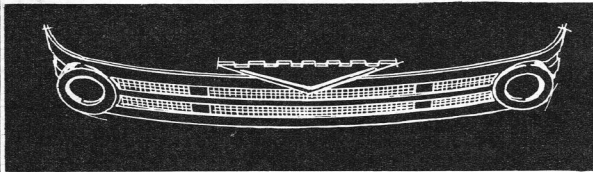
CARROCERÍA DE RESINA SINTÉTICA

La Sociedad Borg-Warner, famosa por sus realizaciones en cajas de velocidades, tiene también una División Química (Marbon) que desde hace tiempo produce resinas termoplásticas especiales, designadas con el nombre de Cycolac y dotadas de cualidades que las hacen aptas para una gran variedad de aplicaciones prácticas. En muchos casos la aplicación de ese material ha demostrado que puede sustituir muy bien al metal, especialmente gracias a su tenacidad, dureza y rigidez. Como es natural, entre sus aplicaciones

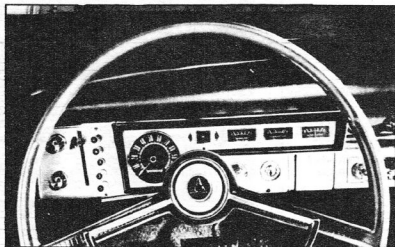
hay muchas concernientes a los sectores de la producción automovilística. Se pueden citar, por ejemplo, paneles para los acondicionadores de aire, rejillas, estructuras para apoyar los codos, tapas que cubren las aberturas del reloj o de la radio en el tablero de instrumentos, mangos de las palancas de cambios, revestimiento de las columnas de los volantes, la ménsula bajo la transmisión, manijas para bajar los cristales de las ventanillas, parrilla delantera del auto, etc.



El auto deportivo experimental Cicolac tiene la carrocería formada por dos únicos elementos hechos de resina sintética. Fue realizado por la Marbon, en colaboración con la firma Jentzen-Miller Co. y con la Centaur Engineering Co. de Detroit. Puede tener un 4 cilindros de 62 CV, enfriado por agua, o un 6 cilindros de 180 CV, enfriado por aire.



Parrilla para vehículos automotores de extremada ligereza realizada en Cycolac ABS, resistente e inalterable a la intemperie. Una clase de este material sintético se ha perfeccionado recientemente para ser cromada y presenta un alto coeficiente de adhesión al metal, que no alcanzó hasta ahora ningún material plástico.



El Cycolac tiene muchas aplicaciones en la producción de accesorios para automóviles, particularmente para los diversos elementos que constituyen el tablero de instrumentos, para el revestimiento de columnas, de volante, etc.

Recientemente, la Marbon ha realizado un auto sport de competición con la carrocería formada por dos placas del rígido y tenaz termoplástico Cicolac. Se trata de un vehículo destinado a efectuar investigaciones experimentales. Las dos partes del casco se moldearon al vacío, con un tiempo de formación de casi 15 minutos cada una, y luego se han reunido para formar un vehículo completo, excepción hecha, claro está, del bastidor del auto.

Las dos secciones de la carrocería comprenden también los elementos integrativos que, normalmente, constituyen partes separadas. Por ejemplo, en la parte superior se incluyen los asientos preformados, con respaldos móviles, una consola central apoya-codos, el tablero de instrumentos y el marco del parabrisas. Los paragolpes y el encaje de las ruedas forman parte de la sección inferior.

Los dirigentes de la Marbon N. V. de Amsterdam, productora de la resina Cicolac, declaran que el costo del equipo para el molde del auto es inferior, en más del 90 por ciento, al que requiere una carrocería en poliéster o fibra de vidrio y, sin duda, sólo una parte pequeñísima de lo que cuestan los moldes tradicionales de las planchas metálicas.

La carrocería en cuestión ha sido producida por la Jentzen-Miller Co. de Troy (Michigan, EE. UU.), mientras que el auto fue construido por la Centaur Engineering Corporation de Detroit. Las dos compañías se han asociado para perfeccionar las líneas de montaje de producción en serie que seguiría a este modelo experimental.

El motor de este auto, de líneas decididamente deportivas, es un 4 cilindros, enfriado por agua, con una potencia de 62 CV a 5.000 rpm y con una relación de compresión de 10:1. También se puede entregar con un motor supercompacto de 6 cilindros, enfriado por aire, con una potencia de 180 CV a 5.000 rpm, y con una relación de compresión de 9,5:1.

El diseño original fue elaborado por un grupo de proyectistas de la William M. Schmidt Associates, de Harper Wood, Michigan.

La unión de las dos secciones de la carrocería se puede efectuar con métodos convencionales, o sea por medio de bulones, remaches o grampas. A pesar de su ligereza, la resina ABS Cicolac resiste esas operaciones tan bien como el acero, el aluminio, el poliéster reforzado o la fibra de vidrio.

Un detalle interesante: un tipo especial de este material, Cicolac, perfeccionado recientemente, puede ser cromado y le da al metal un coeficiente de adhesión que hasta ahora no había alcanzado ningún material plástico.

VINCENZO LANCIA,

EL CONTADOR QUE QUERÍA VIVIR...



(Última nota)

por DIEGO BARACCHINI

LAS ÚLTIMAS CREACIONES LANCIA LUCEN, TAMBIÉN, EL CARACTERÍSTICO ESCUDO CREADO POR EL CONDE BISCARETTI DI RUFFIA: EL NOMBRE, LA BANDERA Y EL VOLANTE, Y ENCANDILAN A LOS AUTOMOVILISTAS DEL MUNDO ENTERO HACIENDO HONOR AL LEMA DE PROPAGANDA DE LA FIRMA: "MÁS ALEGRÍA EN LA VIDA".



LA SERIE FLAMINIA



BERLINA 2,8

MOTOR: 6 cilindros en V de 60 grados; diámetro, 85 mm; carrera, 81,5; cilindrada, 2.775 cc; relación de compresión, 9:1; potencia efectiva, 129 HP DIN a 5.000 rpm; régimen máximo, 5.300 rpm; cupla máxima, 23,3 kgm a 2.500 rpm; distribución con válvulas a la cabeza inclinadas: árbol de levas en el centro de la V, accionado a cadena con tensor hidráulico automático; alimentación por bomba eléctrica Bendix; carburador Solex C4OPAIL, invertido, con bomba de aceleración; lubricación a circulación forzada, con filtro de aceite a cartucho Fran; refrigeración por agua con circulación forzada y con termostato.

GRUPO PROPULSOR: embrague monodisco seco; cambio de cuatro velocidades hacia adelante sincronizadas y marcha atrás; palanca sobre la barra de dirección; diferencial a semi-

ejes oscilantes y cupla cónica hipoidal; relación 13/51.

SUSPENSIÓN: delantera: a cuadrilátero transversal, resortes helicoidales, barra antirrolido y amortiguadores telescópicos de doble efecto; trasera: con resortes longitudinales, eje transversal rígido con barra de reacción, barra estabilizadora, amortiguadores telescópicos de doble efecto.

DIRECCIÓN: a la derecha o a la izquierda, sistema a tornillo sinfin.

NEUMÁTICOS: 175 x 400, Michelin XA o equivalente.

SISTEMA ELÉCTRICO: 12 voltios, batería de 45 amperes hora.

DIMENSIONES Y PESO: distancia entre ejes, 2.870 mm; trocha delantera, 1.368 mm; tro-

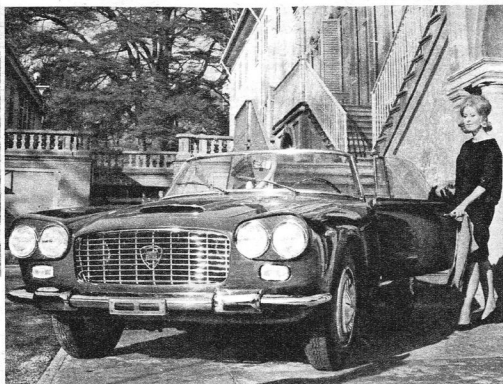
cha trasera, 1.370 mm; longitud máxima, 4.855 mm; ancho máximo, 1.750 mm; altura máxima (vacío), 1.480 mm; despeje del suelo (cargado); 110 mm; radio de giro, 6 m; peso en orden de marcha, 1.560 kg; peso máximo (con carga completa), 2.040 kg.

MANTENIMIENTO: capacidad del tanque de nafta, 58 litros (comprendidos 7 litros de reserva); radiador y motor; 10 litros de agua (comprendido 1 litro para el aparato de calefacción); cárter (comprendido filtro y tuberías); 6,6 litros; grupo caja de velocidad-diferencial; 4,10 litros.

PERFORMANCES Y CONSUMO: velocidad máxima, 170 km/h; pendiente máxima que puede trepar, 35%; consumo: 13,9 litros por cada 100 km (CUNA); autonomía, 410 km a velocidad de crucero.

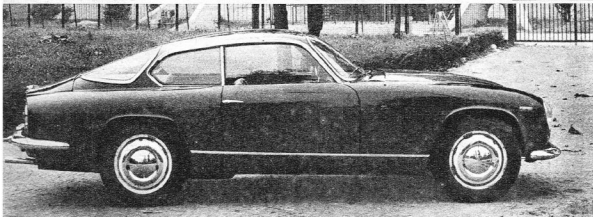


CUPÉ 3 B 2,8



CABRIOLE CONVERTIBLE 3 C

VINCENZO LANCIA LA SERIE FLAMINIA



SUPERSPORT

CUPÉ 3B 2,8

MOTOR: 6 cilindros en V de 60°; diámetro, 85; carrera, 81,5 mm; cilindrada total, 2.775 cc; relación de compresión, 9:1; potencia máxima, 140 HP (CUNA) a 5.400 rpm; régimen máximo, 5.450 rpm; cupla máxima, 22,5 kgm a 3.000 rpm; distribución con válvulas a la cabeza, inclinadas; árbol de levas en el centro de la V, comandado por cadena y con tensor hidráulico automático; alimentación con bomba hidráulica Bendix; carburador Solex C35P3-1, invertido; lubricación a presión, con filtro de aceite a cartucho Fran y radiador de aceite; refrigeración bajo presión con termostato para la circulación de agua y para el comando de la persiana del radiador.

GRUPO PROPULSOR: en block con la caja de velocidades; embrague monodisco seco; caja de velocidades de cuatro marchas sincronizadas y marcha atrás; comando con palanca en el piso; diferencial con semiejes oscilantes; cupla cónica hipoidal; relación 13/49.

SUSPENSIÓN: delantera: ruedas independientes, brazos oscilantes, resortes helicoidales y barra estabilizadora; trasera: con resortes a láminas semielípticas longitudinales, eje con barra de reacción trasversal y barra estabilizadora; amortiguadores telescópicos hidráulicos de doble efecto.

DIRECCION: volante a la der. o izq., sistema sinfin.
NEUMÁTICOS: 175 x 400 Michelin XA o equivalente.

INSTALACION ELECTRICA: 12 voltios, batería de 56 Ah.
DIMENSIONES Y PESO: distancia entre ejes, 2.750 mm; trocha delantera, 1.368 mm; trocha trasera, 1.370 mm; largo total, 4.680 mm; ancho máximo, 1.740 mm; altura total (vacío), 1.420 mm; despeje del suelo (cargado), 124 mm; radio mínimo de giro, 6 m; peso en orden de marcha, 1.520 kg; peso máximo (con carga total), 1.840 kg.

MANTENIMIENTO: capacidad del tanque de nafta: 58 litros (comprendido 7 litros de reserva); radiador y motor; 10 litros de agua (comprendido el calefactor); cárter, 6 kg de aceite; caja de velocidades y diferencial: 3.700 kg de aceite.

PERFORMANCIAS Y CONSUMO: velocidad máxima, 181 km/h; pendiente máxima que puede trazar, 35 %; consumo (CUNA): 14,6 litros de nafta especial por cada 100 km; autonomía alrededor de 390 km a velocidad de crucero.

CABRIOLE CONVERTIBLE 3C

MOTOR: 6 cilindros en V de 60°; diámetro, 85 mm; carrera, 81,5 mm; cilindrada total, 2.775 cc; relación de compresión, 9:1; potencia máxima, 150 HP DIN a 5.400 rpm; régimen máximo, 5.600 rpm; cupla máxima, 22,8 kg a 3.500 rpm; alimentación por bomba eléctrica tipo Bendix; lubricación con bomba a engranajes, filtro y radiador; carburador Weber 35DCNLS.

TRANSMISION: embrague monodisco seco; caja de velocidades de cuatro marchas sincronizadas hacia adelante y marcha atrás; palanca de comando en el piso; relación de la cupla cónica, 13/46; llantas, 175 x 400; neumáticos, Michelin 165 x 400 XA.

INSTALACION ELECTRICA: 12 voltios (negativo a masa); batería de 45 Ah; bujías Marelli CWGSL.

CHASIS Y CARROceria: frenos a disco: adelante sobre las ruedas, atrás sobre los propulsores; comando hidráulico a pedal y servo-freno a depresión que actúa sobre las ruedas delanteras y traseras por medio de circuitos independientes; freno de estacionamiento mecánico, sobre el propulsor, con comando manual; suspensión delantera: ruedas independientes, brazos oscilantes, resortes helicoidales y barra estabilizadora; amortiguadores delanteros: hidráulicos telescópicos; suspensión trasera: elástico de láminas longitudinales sobre el eje; barra de reacción trasversal y barra estabilizadora; amortiguadores traseros: hidráulicos telescópicos.

DIMENSIONES, PESO Y PERFORMANCIAS: distancia entre ejes, 2.500 mm; trocha delantera, 1.368 mm; trocha trasera, 1.370 mm; longitud máxima, 4.500 mm; ancho máximo, 1.660 mm; altura máxima (vacío), 1.300 mm; despeje del suelo (cargado), 110 mm; peso en orden de marcha, 1.400 kg; peso con carga completa, 1.560 kg; velocidad máxima, 193 km/h; pendiente máxima que puede trazar, 37 %; consumo (CUNA), 14,2 litros por cada 100 km; autonomía, 400 km a velocidad de crucero.

SUPERSPORT

MOTOR: 6 cilindros en V de 60°; diámetro, 85 mm; carrera, 81,5 mm; cilindrada total, 2.775 cc; relación de compresión, 9:1; potencia máxima, 152 HP DIN a 5.600 rpm; régimen máximo, 5.900 rpm; cupla máxima, 23,6 kg a 3.000 rpm; sistema de alimentación con bomba eléctrica tipo Bendix; sistema de lubricación: bomba de engranajes, filtro integral y radiador; número y tipo de carburadores: 1 Weber 40DCN6 o 2 Weber 40DCN7.

TRANSMISION: embrague monodisco seco; cambio de cuatro marchas sincronizadas hacia adelante y marcha atrás, con palanca de comando sobre el piso; relación de la cupla cónica, 13/45; llantas 185 x 400; neumáticos, Michelin 165 x 400 XA.

INSTALACION ELECTRICA: de 12 voltios (con negativo a masa); batería de 45 Ah; bujías tipo Lodge 2HL.

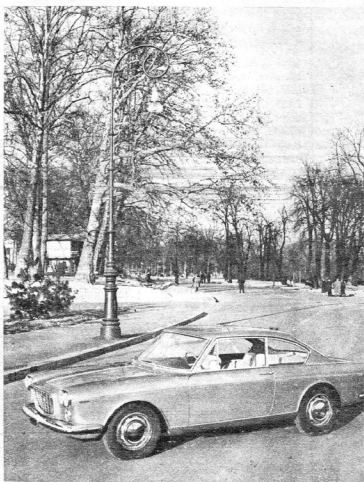
CHASIS Y CARROceria: frenos a disco, delanteros sobre las ruedas, traseros sobre el propulsor; comando hidráulico a pedal y servo-freno a depresión que actúa sobre las ruedas delanteras y traseras por medio de circuitos independientes; freno de estacionamiento mecánico sobre el propulsor, con comando manual; suspensión delantera: ruedas independientes, a cuadrilátero trasversal, resortes helicoidales y barra estabilizadora, amortiguadores hidráulicos telescópicos; suspensión trasera; a ballesta longitudinal sobre el "eje", con barra de reacción trasversal y barra estabilizadora; amortiguadores hidráulicos telescópicos.

DIMENSIONES, PESO Y PERFORMANCIAS: distancia entre ejes, 2.520 mm; trocha delantera, 1.368 mm; trocha trasera, 1.370 mm; largo máximo, 4.420 mm; ancho máximo, 1.650 mm; altura máxima (vacío), 1.280 mm; despeje del suelo (cargado), 115 mm; radio de giro, 5,50 m; número de plazas: 2; carrocería, tipo Coupé, 2 puertas; volante a la izquierda; velocidad máxima, 210 km/h; pendiente máxima capaz de trazar, 39 %; peso en orden de marcha, 1.330 kg; peso a plena carga, 1.490 kg; consumo (CUNA), 15,2 litros por cada 100 km.



SERIE FLAVIA

BERLINA 1.500



CUPE 1,8

CONVERTIBILI 1,8

BERLINA 1.500

CARROCERIA: berlina con casco de acero, autoportante, con chasis auxiliar móvil; cuatro puertas, seis plazas.

MOTOR: de 4 cilindros horizontales opuestos; diámetro, 80 mm; carrera, 74 mm; cilindrada total, 1.488 cc; relación de compresión, 8,5:1; potencia máxima, 80 HP a 5.600 rpm; régimen máximo, 5.600 rpm; cupla máxima, 11,3 kg a 3.500 rpm.

DISTRIBUCIÓN: con válvulas a la cabeza accionadas por botadores y balancines; dos árboles de levas en la base comandados por cadenas con tensores hidráulicos.

ALIMENTACIÓN: con bomba eléctrica tipo Bendix; carburador invertido tipo Solex C32PAIAR.

LUBRICACIÓN: a presión, con bomba centrífuga, filtraje integral con filtro a cartucho.

REFRIGERACIÓN: por agua, con bomba centrífuga, termostato situado en la boca de salida del agua del motor.

EMBRAGE: monodisco seco.

CAMBIO: cuatro marchas sincronizadas hacia adelante y marcha atrás.

PROPULSOR: cupla cónica Gleason-Hypoid, relación 10/41.

TRASMISION: por medio de dos árboles con juntas homocinéticas, con deslizamiento a bolillas del lado del propulsor.

SUSPENSION DELANTERA: a ruedas independientes con cuadrifloro a brazos oscilantes, elástico a ballesta trasversal, barra estabilizadora y amortiguadores oleoneumáticos tipo "de carbón".

SUSPENSION TRASERA: a eje rígido con ballestas longitudinales, barra estabilizadora y amortiguadores oleoneumáticos tipo "de carbón".

DIRECCION: sistema a tornillo sinfin, relación de 18:2.1.

FRENOS: a discos en las cuatro ruedas, con servo-freno a depresión y comando a doble circuito hidráulico; freno de estacionamiento mecánico con comando manual.

NEUMATICOS: medida: 165 x 15; tipo Michelin X o Pirelli "cinturado" 367F y 367F banda blanca.

INSTALACION ELECTRICA: 12 voltios, batería de 42 Ah.

PESO Y DIMENSIONES: peso en orden de marcha (vacío) 1.190 kg; peso a plena carga, 1.670 kg; distancia entre

ejes, 2.650 mm; trocha delantera, 1.300 mm; trocha trasera, 1.280 mm; largo máximo, 4.580 mm; ancho máximo, 1.610 mm; altura máxima (vacío) 1.510 mm; despeje del suelo (vacío), 135 mm.

PERFORMANCIAS Y CONSUMO: velocidad máxima, 150 km/h; consumo (CUNA), 9,9 litros por cada 100 km; autonomía, 80 km a velocidad de cruceo; pendiente máxima capaz de trepar, 31%.

CUPE 1,8

MOTOR: de 4 cilindros horizontales opuestos; diámetro, 88 mm; carrera, 74 mm; cilindrada total, 1.800 cc; relación de compresión, 9:1; potencia máxima, 92 HP DIN a 5.200 rpm; régimen máximo, 5.650 rpm; cupla máxima, 14,9 kgm a 3.000 rpm; sistema de refrigeración; a mezcla anticongelante, con bomba y radiador; sistema de alimentación; con bomba mecánica; sistema de lubricación; con bomba centrífuga, filtraje integral y radiador de aceite; un carburador tipo Solex C32PAIAR.

TRASMISION: embrague monodisco seco, con comando mecánico; cambio de cuatro marchas hacia adelante y marcha atrás, con comando sobre el piso; relación de la cupla cónica, 11/43; ruedas motrices delanteras; llantas, 4 1/2 x 15"; neumáticos Michelin 165 x 15 X; presión de inflado adelante y atrás, 2 kg/cm² cuadrado.

SISTEMA ELECTRICO: 12 voltios (con el negativo a masa); batería de 42 Ah; bujías tipo Lodge KL.

CHASIS Y CARROCERIA: freno a discos en las cuatro ruedas, con comando hidráulico a pedal y servo-freno a depresión que actúa sobre las ruedas delanteras y traseras mediante circuitos independientes; freno de estacionamiento mecánico sobre las ruedas posteriores, con comando manual; suspensión delantera; ruedas independientes, cuadrifloros trasversales con brazos oscilantes inferiores y superiores, elástico a ballesta trasversal y barra estabilizadora, amortiguadores oleoneumáticos telescópicos tipo DE CARBÓN; suspensión posterior; a ballesta longitudinal sobre el eje, con barra de reacción trasversal y barra estabilizadora, amortiguadores oleoneumáticos telescópicos tipo DE CARBÓN; distancia en-

tre ejes, 2.480 mm; trocha delantera, 1.300 mm; trocha trasera, 1.280 mm; largo máximo, 4.485 mm; ancho máximo, 1.610 mm; altura máxima (vacío), 1.350 mm; despeje del suelo (cargado), 115 mm; radio de giro, 5,130 m; número de plazas: 4; tipo de carrocería: cupé 2 puertas.

PERFORMANCIAS Y PESO: velocidad máxima, 173 km/h; pendiente máxima capaz de trepar, 34%; peso en orden de marcha, 1.160 kg; peso a plena carga, 1.480 kg; consumo: (CUNA) 9,6 litros por cada 100 km.

MANTENIMIENTO: capacidad tanque de combustible, 48 litros de nafta especial (número mínimo de octanos: 92); aceite del motor y radiador, 6,1 kg; aceite del circuito de refrigeración del propulsor, 2,3 kg; liquido del circuito de refrigeración del motor, 6,7 litros.

CONVERTIBILI 1,8

MOTOR: de 4 cilindros horizontales opuestos; diámetro, 88 mm; carrera, 74 mm; cilindrada total, 1.800 cc; relación de compresión, 9:1; régimen máximo, 5.650 rpm; potencia efectiva, 92 HP (CUNA) a 5.200 rpm; cupla máxima, 14,0 kg a 3.000 rpm; sistema de refrigeración; con bomba y radiador; sistema de alimentación; con bomba eléctrica; sistema de lubricación; con bomba a engranajes, filtro y radiador; carburador tipo Solex C32PAIAR.

TRASMISION: embrague monodisco seco, con comando mecánico; cambio de cuatro marchas sincronizadas y marcha atrás, con comando sobre el piso; relación de la cupla cónica, 11/43; ruedas delanteras; llantas 4 1/2 x 15"; neumáticos Michelin 165 x 15 X.

SISTEMA ELECTRICO: 12 voltios (con el negativo a masa); batería de 42 Ah.

CHASIS Y CARROCERIA: freno a discos en las cuatro ruedas, con comando hidráulico a pedal y servo-freno a depresión sobre las ruedas anteriores y posteriores mediante circuitos independientes; freno de estacionamiento mecánico sobre las ruedas posteriores, con comando manual; suspensión anterior; ruedas independientes, cuadrifloros trasversales con brazos oscilantes, elástico a ballesta trasversal y barra estabilizadora; suspensión posterior; a ballesta longitudinal

VINCENZO LANCIA:

sobre el eje, con barra de reacción transversal y barra estabilizadora; amortiguadores anteriores y posteriores: hidráulicos telescópicos tipo DE CARBÓN; distancia entre ejes, 2.480 mm; radio de giro, 5,130 m; trocha anterior, 1.300 mm; trocha posterior, 1.280 mm; largo máximo, 4.340 mm; ancho máximo, 1.610 mm; altura máxima, 1.370 mm; despeje del suelo, 115 mm; número de plazas: 4; tipo de carrocería: convertible, 2 puertas.

PERFORMANCIAS Y PESO: velocidad máxima, 173 km/h; pendiente máxima capaz de trepar, 34 %; peso en orden de marcha, 1.150 kg; peso a plena carga, 1.470 kg; consumo (CUNA), 9,6 litros por cada 100 km.

MANTENIMIENTO: capacidad del tanque de combustible: 48 litros de nafta especial; aceite de motor y radiador, 6,1 kg; aceite cambio y propulsor, 1,8 kg; agua radiador y motor, 6,7 litros.

superiores; elástico a ballesta transversal y barra estabilizadora; amortiguadores anteriores: oleoneumáticos telescópicos tipo DE CARBÓN; suspensión posterior: a ballestas longitudinales sobre el eje con barra de reacción transversal y barra estabilizadora; amortiguadores posteriores: oleoneumáticos telescópicos tipo DE CARBÓN; distancia entre ejes, 2.480 mm; diámetro de giro, 10.260 m; trocha delantera: 1.300 mm; trocha trasera: 1.280 mm; altura máxima (vacío): 1.340 mm; despeje del suelo (cargado): 115 mm; número de plazas: 4; tipo de carrocería: cupé, 2 puertas.

PERFORMANCIAS Y PESO: velocidad máxima: 187 km/h; pendiente máxima capaz de trepar: 38 %; peso en orden de marcha: 1.060 kg; peso a plena carga: 1.380 kg; consumo: (CUNA) 10,4 litros por cada 100 km.

MANTENIMIENTO: capacidad del tanque de combustible: 48 litros; combustible: nafta especial, octanaje mínimo 92; aceite del motor y del radiador: 6,1 kg; aceite del cambio de propulsor: 2,3 kg; líquido de refrigeración del motor: 6,7 litros.

SPORT

MOTOR: de cuatro cilindros horizontales opuestos; diámetro y carrera: 88 x 74 mm; cilindrada total: 1.800 cc; relación de compresión, 9:1; potencia máxima, 105 HP DIN a 5.600 rpm; régimen máximo, 5.800 rpm; cupla máxima, 16,1 kgm a 3.500 rpm; sistema de refrigeración: mezcla anticongelante, con bomba y radiador; sistema de alimentación: con bomba eléctrica; sistema de lubricación: con bomba centrífuga, filtrado integral y radiador de aceite; 2 carburadores.

TRANSMISIÓN: embrague monodisco seco, comando mecánico; cambio cuatro marchas adelante y marcha atrás, con comando sobre el piso; relación cupla cónica, 11/42; ruedas con circuitos independientes; llantas, 4 1/2 J x 15"; neumáticos: Michelin 165-15 X.

SISTEMA ELÉCTRICO: 12 voltios (negativo a masa); batería: 12 voltios, 42 Ah.

CHASIS Y CARROCERÍA: freno de servicio: a disco^o sobre las cuatro ruedas, comando hidráulico a pedal y servo-freno a depresión actuando sobre las ruedas anteriores y posteriores con circuitos independientes; freno de auxilio; freno de estacionamiento: mecánico sobre ruedas posteriores, comando a mano; suspensión anterior: ruedas independientes, con cuadriláteros transversales con brazos oscilantes inferiores y



SPORT



FULVIA

MOTOR: inclinado a 45° hacia la izquierda; 4 cilindros en V; diámetro 72 mm; carrera, 67 mm; cilindrada total: 1.091 cc; relación de compresión, 7,8:1; potencia máxima, 60 HP a 5.800 rpm; régimen máximo, 6.000 rpm; cupla máxima, 8,4 kgm a 4.000 rpm; árboles de levas a la cabeza comandados por cadenas; ángulo de las válvulas: 60°; block de fundición; tapa de cilindros de aluminio; cigüeñal montado sobre tres bancadas; carburador tipo Solex C32PA1A/8, con bomba de aceleración.

TRANSMISIÓN: embrague monodisco seco, con comando mecánico; caja de velocidades; piones de toma constante con dientes helicoidales, cuatro marchas sincronizadas hacia adelante y marcha atrás; relaciones: 3,947:1 en 1ª, 2,331:1 en 2ª, 1,518:1 en 3ª, 1:1 en 4ª, 4,398:1 en marcha atrás; propulsor: cupla cónica "Gleason-Hyroid", relación, 9/43 (11-4,78); eje de las ruedas con juntas homocinéticas y deslizador sobre ballestas.

SUSPENSIÓN: delantera: a ruedas independientes y brazos oscilantes superiores e inferiores, resorte de láminas transversal con articulaciones de goma en sus extremos, amortiguadores hidráulicos telescópicos y barra estabilizadora; trasera: eje tubular de acero, elásticos de lámina longitudinal y amortiguadores hidráulicos telescópicos.

FRENOS: de servicio a disco sobre las cuatro ruedas (tipo Dunlop-Lancia), con comando hidráulico a pedal; freno de seguridad; freno de estacionamiento mecánico sobre las ruedas traseras con comando manual; diámetro de los discos: delanteros, 25,85 cm; traseros, 26,7 cm.

DIRECCIÓN: a sinfín y cremallera, relación de desmultiplicación, 18:2:1.

RUEDAS Y NEUMÁTICOS: llantas: 4 1/2 J x 14"; neumáticos: 155 x 14 Michelin X o Pirelli "cinturado" 367F.

DIMENSIONES, PESO Y PERFORMANCIAS: distancia entre ejes, 248 cm; trocha delantera, 130 cm; trocha trasera, 128 cm; longitud máxima: 4.160 mm; ancho total: 1.555 mm; altura máxima (vacío), 1.400 mm; despeje del suelo (cargado), 120 mm; peso (vacío), 995 kg; velocidad máxima: 138 km/h; consumo (CUNA): 9,2 litros de combustible de 83 octanos por cada 100 km.

DE HOBBY A INDUSTRIA MILLONARIA

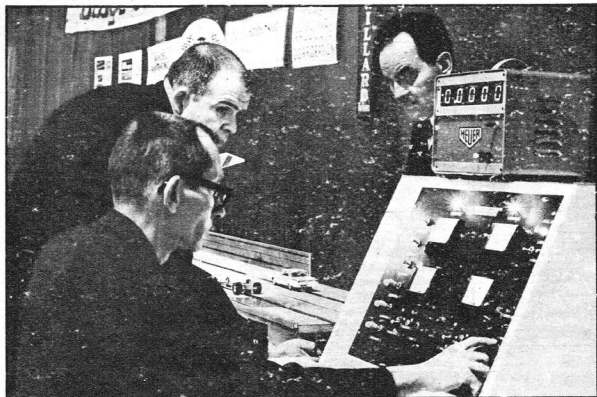
A PESAR de las pesimistas previsiones de quienes afirmaban que se trataba simplemente de un fenómeno similar al del "Hoola Hoop", la industria de los automóviles de carrera en miniatura, aparecida en los Estados Unidos en 1959, operó el año pasado por valor de 100 millones de dólares, y para este año se espera superar los 150 millones.

Existen 31 distribuidores de dichos modelos en escala y 600 pistas "comerciales" en las que los aficionados pueden competir.

El próximo paso en la evolución de este hobby será, sin lugar a dudas, la organización de competencias internacionales. La primera de ellas tuvo lugar en Hartford, Connecticut, con la participación de cerca de

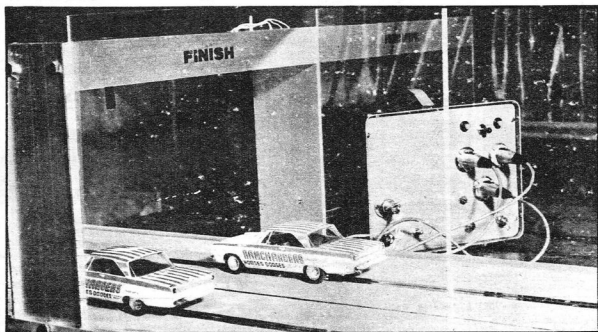
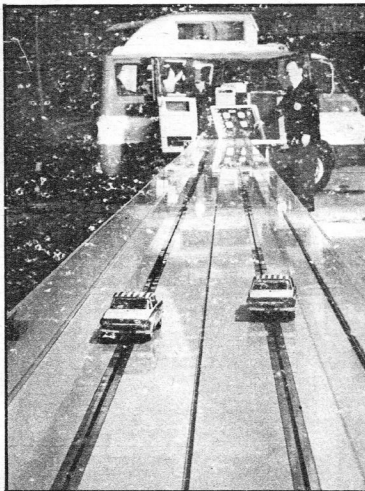
1.000 automóviles, provenientes de 11 países diferentes. La competición tomó la forma de un "drag racing" y se realizó en una pista especialmente construida para dicho fin, en la que se invirtieron 10.000 dólares.

Un cronómetro electrónico controlaba las performances de los modelos en escala, con una precisión de un diezmilésimo de segundo.



Dos técnicos controlan, en el panel del instrumental electrónico, los tiempos logrados por los pequeños automóviles, que desarrollan hasta 160 km/h.

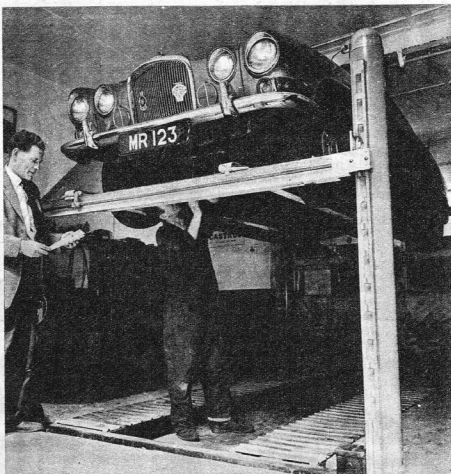
La pista de la Dodge Car Model es una verdadera obra maestra de la técnica. Su longitud es equivalente a un cuarto de milla en la escala en que son construidos los modelos, y está cubierta con plástico laminado. Las guías de contacto son de bronce.



Cuando los automóviles cruzan la línea de llegada, su paso es registrado por una célula fotoeléctrica, que envía una señal al cronómetro electrónico.

Modelos de automóviles que participaron en la primer carrera internacional. La mayor parte de ellos reproducen en escala a los famosos "dragsters" utilizados en los Estados Unidos en las carreras de velocidad pura.





UNA pujante industria subsidiaria se ha formado en Gran Bretaña en torno a los grandes grupos dedicados a la producción de automotores. Sus creaciones, que cubren una extensísima gama, van desde la industria de los accesorios a la de aparatos destinados a los talleres mecánicos. Las ilustraciones corresponden a dos ejemplos recientes del ingenio creador de los técnicos ingleses.

El primero es un nuevo modelo de elevador de automóviles, producido por la International Gearbox Company, de Londres, con el que se obtiene un rendimiento del 95 % en el trabajo mecánico empleado para elevar la máquina. La segunda ilustración muestra un navegador Chobham (encerrado en el círculo) especie de brújula que ha sido ensayada con gran éxito en Inglaterra. Este aparato, instalado en cualquier automóvil, permite a su conductor tener de seis a ocho puntos de referencia para situar la localización del vehículo en el mapa; resulta particularmente útil cuando se conduce de noche, bajo la niebla o en bosques espesos, circunstancias en las que es muy difícil identificar las señales de tránsito.

40



transmisión Borg-Warner Mod. 35 en algunos de sus modelos.



El Cupé Vallenga De Tomaso será equipado con el motor del Ford Lotus Cortina de 1.600 cc. El motor inglés de cuatro cilindros, idéntico en sus partes esenciales al del Lotus Cortina, desarrolla 135 bhp. Según el uso corriente en máquinas de este tipo, el motor será colocado casi en el centro de la carrocería, entre los asientos y el eje trasero.



La Leyland ha sometido a la consideración del gobierno de Israel, un proyecto para la construcción de un nuevo establecimiento para la fabricación de automóviles. Mr. Donald Stokes, vicepresidente de la Leyland Motor Corp. y presidente de la Standard-Triumph, señaló la posibilidad de que se fabrique en este establecimiento un nuevo modelo de Triumph, que sería presentado en el próximo Salón de Londres. Mr. Stokes ha estimado en cuatro millones de libras esterlinas el costo del proyecto, que prevé una producción mucho mayor que las 5.000 unidades anunciadas para el primer año.



El primero de junio pasado, Timo Makinen, ganador del Rally de Montecarlo cumplió una de las pruebas más duras de su carrera de volante, según sus propias declaraciones: el examen para obtener la licencia de conductor en Inglaterra. Finalmente, las autoridades británicas a quienes no parecen

Muchas veces, nuestros lectores habrán escuchado hablar de una cubierta desbandada. Nos hemos preguntado si tendrían una idea exacta de qué es lo que sucede cuando se desbanda una cubierta y cuáles son las consecuencias. La ilustración gráfica es terminante. Lugar: VUELTA DE SALTO. Protagonista: Rodríguez. Consecuencia: susto.

Dejando a la imaginación la libertad de nutrirse en el supuesto, imaginan el episodio arriba de los 200 km/h...? Bueno... es a la velocidad que ocurren los desbandes de neumáticos.



La Prince Motors de Tokio decidió adoptar las transmisiones automáticas Borg-Warner, como equipo opcional en sus modelos Gloria Six y Grand Gloria.

Este tipo de transmisión viene como elemento de serie u opcional en 21 marcas distintas de vehículos, fabricados en Inglaterra, Italia, Suecia y Japón. La Prince Motors Co. ha seguido el ejemplo de otras dos fábricas japonesas, la Nissan y la Mitsubishi, que desde el año pasado ofrecen la

CARRERAS DE LA SEMANA

PRUEBAS NACIONALES

Pruebas de velocidad

29 de agosto - Asociación Pilotos Automóviles de Turismo - Buenos Aires - Autódromo (TM).
29 de agosto - Asociación Marplatense de Volantes - Mar del Plata - carretera (TC).

Pruebas de regularidad

29 de agosto - Organiza y fiscaliza: Club Argentino de Regularidad - Categoría: 3ª - Recorrido: Capital Federal - Lobos y regreso.

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

PRUEBAS INTERNACIONALES

Pruebas de velocidad

29 de agosto - GEM/CMM - Suiza - Gran Premio de la Montaña de Ollon - Villans (GT I, II, III, C, S, PT).
29 de agosto - CEAT - Holanda - Carrera en Zandvoort (3, GT, T).
30 de agosto - Gran Bretaña - Carrera en Brands Hatch (S, GT).

Pruebas de regularidad

28-29 de agosto - Alemania - Rally de Berlín.
30 de agosto - 4 de setiembre - Bélgica - Spa - Sofía - Lieja.

| | |
|--|--|
| CMC = Campeonato del Mundo de Conductores (Fórmula 1) | C = Automóviles de Carrera |
| CMM = Campeonato del Mundo de Marcas (Automóviles de Gran Turismo) | FT = Fórmula de Carrera de Tasmania (hasta 2.500 cc) |
| TP = Trofeos Internacionales de Prototipos | I = Fórmula 1 |
| CEM = Campeonato Europeo de Montaña | II = Fórmula 2 |
| CER = Campeonato de Europa de Rallies | III = Fórmula 3 |
| CEAT = Challenge Europeo de Autos de Turismo | 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 |

CAMPEONATO PORTENO DE REGULARIDAD

El Club Argentino de Regularidad, entidad que desde hace muchos años promueve este tipo de competencias automovilísticas en nuestro medio, organiza y fiscaliza un Campeonato Porteno de Regularidad. Las posiciones, según los resultados de las pruebas realizadas hasta el momento, son las siguientes:

| | |
|--|------------|
| 1. - Guillermo Vacaro - Miguel Ángel Yasky | 964 puntos |
| 2. - Roberto Hipólito - Sra. de Hipólito | 903 .. |
| 3. - José M. Salguero - Leonel Carballo | 895 .. |
| 4. - Manuel Quejereja - Ricardo Zavaleta | 795 .. |
| 5. - Antonio Requejo - Andrés Castelo | 776 .. |
| 6. - Carlos Valle - Andrés Valle | 629 .. |
| 7. - Tito Cabo - Osvaldo Campos | 540 .. |
| 8. - Ricardo Carranza - Sra. de Carranza | 520 .. |
| 9. - Guillermo Cabana - Elsa S. de Ledo | 514 .. |
| 10. - Roberto Gardy - Vicente Acaña | 508 .. |

impresionar los antecedentes de los candidatos, lo aprobaron con un lacónico: "No comment".

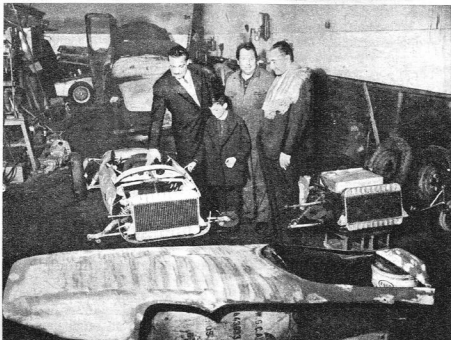


Francia y España estarán unidas por un túnel a través de los Pirineos. Esta obra tendrá una longitud total de 3.498 m, de los cuales 1.822 estarán en Francia y 1.676 en España. Su ancho será de 7,20 m y su altura máxima de 4,50 m. Además del túnel propiamente dicho, se construirá ocho kilómetros de carreteras para establecer una unión con el resto de las redes

camioneras de dichos países. Este túnel, que ocupará el tercer lugar de Europa por su importancia, será financiado por las dos naciones, proporcionalmente al número de kilómetros que le corresponde a cada una.

En el primer semestre de este año, la Dunlop Rim and Wheel Co. aumentó en un 80 % sus ventas en el mercado europeo y americano. Las ruedas Dunlop se exportan regularmente a 86 países. Los mejores clientes europeos son la Ford de Amberes, la Ford de Colonia, La Simca, la Innocenti y la Scania-Vabis.

DIRECTIVOS DEL BAHIA BLANCA AUTOMOVIL CLUB VISITAN EL TALLER DE LELIO CASTELLI



Los señores Enrique Lluil y José María Podestá, presidente y vice, respectivamente, del Bahía Blanca Automóvil Club en amable conversación con uno de los constructores de moda: Lelio Castelli, quien aparece sonriente. No es para menos. El club acaba de ordenarle la construcción de dos monoplazas Mecánica Nacional Fórmula 2 que debutarán el día 12 de setiembre, en la carrera que organiza el mencionado club, en el Autódromo de Villa Bordieu. El circuito, totalmente asfaltado, mide 1.950 m y la prueba se desarrollará a lo largo de 50 vueltas, sumando los premios a distribuirse en más de m\$ 250.000.—. Debutarán, asimismo en esa oportunidad, Pedro Sancha y Carlos Martín Oses, equipados sus autos con motores Fiat 733 cc, mientras Goicoechea lo hará con su conocido BMW 700 cc, equipándose otros autos, también comprometidos para la ocasión, con el conocido motor Gordini 850 cc. Las diferencias de cilindrada, tal como lo prevé el reglamento, son compensadas mediante exigencias de peso mínimo. Gonzalo Luis Barceló, bien conocido por sus actuaciones en la categoría "A", el comando de un NSU, trabaja febrilmente —en esta ocasión sobre un motor Gordini— para realizar su debut en idéntica competencia. Lo mismo hace Tito Ciancilleri quien utilizará como planta motriz el DKW 1000 cc, al igual que "Tati" Galanti.

Importancia de la rosca universal en los motores de seis tiempos

por **LEBA ZELAZNOG**

Ilustró: **SALVATI**

ESTO que voy a escribir es casi una traición. Pero lo creo un deber de mi parte. No puede ser que uno tenga un secreto de la magnitud del que yo poseo y se lo guarde para sí mismo perjudicando, de esa manera, a todo el mundo "tuercas".

Días pasados tuve un contratiempo con mi coche: de pronto comenzó a fallar y pocas cuadas después se detuvo irremediablemente.

Resignado me bajé y examiné el motor. Comencé a sacar y cardar y los múltiples, nada, todo estaba en orden. Entonces verificé si las bielas se encontraban en su lugar y si estaban todas: estaban. A continuación, y siguiendo siempre las indicaciones del manual, desarmé el árbol de leva con su correspondiente cigñal: estaba bien. Invertí el sentido de las válvulas y las de la cutata las puse a la cabeza. Probé darle arranque y el motor tampoco funcionó. Sospeché que el inconveniente podía ser más grave de lo que pensaba; ¡quizá fuera el amperímetro el que estuviera descompuesto! No me animé a desarmarlo, y llamé al auxilio. El diagnóstico de los especialistas fue, ¡nada menos!, que había que cambiar las bujías. La cara de desesperación que yo hice al haber sido tremenda, pues el mecánico je me palmó el hombro y dijo compasivamente: "No se aflija señor, si en lugar de las bujías llegan a ser los platinos de la transmisión entonces sí que había que tirar todo el auto".

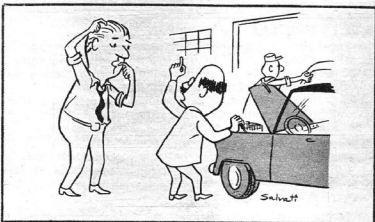
Cuando ya me iba a mi casa a comunicarle la triste noticia a mi mujer, se me aproximó un hombrecito —y casi con un murmullo— dijo que quería hablar conmigo. "Si usted me permite, susurró, le voy a explicar por qué el motor de su automóvil no funciona. Pero eso sí, lo que le revele debe quedar como un secreto entre nosotros dos. ¿De acuerdo?". Y sin esperar respuesta continuó: "Yo soy el ingeniero Cadenazzi, discípulo del sabio holandés Lopus Lúpius, del que seguramente habrá oído hablar. Hace casi diez años que estoy estudiando el problema de las leyes de la termodinámica aplicadas al principio de Arquímedes. El sabio griego descubrió que toda fuerza genera energía, y que una energía ejercida en el seno de una masa gaseosa es igual al cuadrado de la distancia que se produce en un campo magnético, ¿recuerda? Bien.

"Lúpius halló que en el termostato de los cilindros de un motor de explosión se produce el mismo fenómeno. Hasta aquí no hay nada de raro. Pero un día, mientras se encontraba experimentando en su taller, ocurrió un hecho que no pudo explicar: en el campo gravitatorio de los pistones se originó un fenómeno desconocido por la física cuántica que impedía que el motor funcionara. A ese fenómeno nuevo Lúpius lo denominó rosca universal. Tres años después el sabio holandés



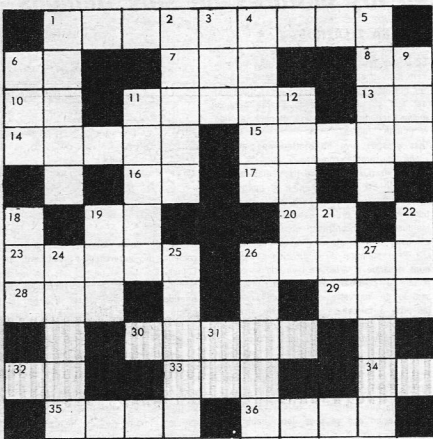
moria sin poder terminar sus trabajos. Yo comencé mis experimentos en el punto en que Lúpius lo había dejado. A las ideas del holandés agregué las del filósofo Gologorski referidas a la psico-kinésis. Es decir el problema del P.K.Z. Entonces vi todo con claridad. Sobre el banco de pruebas, y utilizando un motor de cuatro tiempos del tipo Tornador Jet, comprobé que el régimen de alimentación, cuando se produce la rosca universal, hacía que el motor de cuatro tiempos se transformara en un motor de seis tiempos. Yo sé lo que Ud. va a decirme; yo también creía que los motores de seis tiempos no existen, pero eso ocurre cuando el fenómeno de la rosca universal no se produce. ¡Pero cuándo eso ocurre? Se lo voy a demostrar. Los mecánicos dijeron que el inconveniente del motor de su coche está en la ignición, ¿es verdad? Y que había que cambiar las bujías. Pero ese razonamiento no es rigurosamente científico, ya que si yo modificara la posición del cárter la falta peristáltica; por aquello de que la presión de aceite en el manómetro está íntimamente ligada con el encendido y el *dynastar*. Sin embargo, si introduzco el destornillador en el múltiple y desplazo los planetarios el efecto de rosca universal habrá desaparecido y el motor volverá a su régimen de cuatro tiempos normal. ¡Y!

Y uniendo la acción a la palabra, el ingeniero Cadenazzi puso el destornillador en el lugar señalado, lo hizo girar a la izquierda, conectó el arranque y el motor comenzó a rorronear alegremente. Yo me quedé de una sola pieza y no pude articular ni media palabra. Cuando volví de mi asombro; el raro hombrecito ya no estaba. Había desaparecido tan misteriosamente como llegara. Cuando me marchaba del taller, el mecánico je se acercó sorprendido y me preguntó cómo había logrado ponerlo en marcha. Si le explicaba la importancia de la rosca universal en los motores de seis tiempos seguro que no lo iba a comprender, entonces —mientras me alejaba— le grité casi: "No se precupace, lo que sucedió fue que el chicle de la cuarta estaba tapado". Y me fui a escribir este documento que, así lo espero, algún día figurará en una antología de la termodinámica del automóvil.



CRUCIGRAMA TUERCA

Problema Nº 7



HORIZONTALES

1. Apellido de un corredor de TC. - 6. Iniciales del nombre y apellido de un corredor de TC colocabdo 2º en la primera etapa de la Vuelta de Cuyo. - 7. Punto de partida de cada cronología particular. - 8. Coventry Climax. - 10. Industria Argentina. - 11. Orden en que se colocan las personas o cosas según su naturaleza. - 13. Iniciales del apellido y nombre de un famoso músico español (1860-1909). - 14. Del verbo operar. - 15. Marca de un automóvil argentino. - 16. Moneda de cobre de los romanos. - 17. Secretaría de transporte. - 19. Carta de la baraja. - 20. Contracción. - 23. Lo que comunica movimiento. - 26. Instrumento de labranza. - 28. Abreviatura de compañía. - 29. Pedido de auxilio. - 30. Alza, levanta. - 32. Nota musical. - 33. Percibi un olor. - 34. Símbolo químico del germanio. - 35. Prefijo griego que significa nuevo (pl.). - 36. Del verbo salir.

VERTICALES

1. Lugar de escala. - 2. Tontos, simples. - 3. Cólera, enojo. - 4.

RALLY DE LA MONTANA

El Club Tucumano de Regularidad ha organizado una competencia denominada GRAN RALLY PIRELLI que habrá de disputarse entre los días 28 y 29 de agosto, uniendo las provincias de Tucumán, Salta y Jujuy. La competencia se desarrollará según el siguiente plan:
Día 28: largada desde la ciudad de Tucumán con destino a Salta, tramo que se cumplirá en regularidad y promedio impuesto, Salta a San Salvador de Jujuy con tramos de velocidad libre y kilómetro lanzado a la llegada.
Día 29: de San Salvador de Jujuy hasta la localidad de Tapia en regularidad y promedio impuesto, tiempo cronometrado hasta el cerro San Javier, trepada y descenso en caravana hasta el pie del cerro Aconquija, para finalizar con un kilómetro lanzado.

Espacio cubierto de vegetación en medio del desierto. - 5. Hijo de Dédalo. - 6. Adjetivo posesivo. - 9. Rodrigo Ruy Díaz de Vivar. - 11. Lucio Licinio. - 12. Existir en un lugar. - 18. Campeonato del mundo de conductores (abrev.). - 19. Lia. - 21. Acusativo del pronombre personal femenino plural de tercera persona. - 22. Artículo determinante plural. - 24. Escucharán. - 25. Claros. - 26. Marca de un automóvil inglés. - 27. Marca de un automóvil estadounidense. - 31. Artículo determinante.

La solución en el próximo número
SOLUCION DEL PROBLEMA Nº 6



AUTOMUNDO Y LA LEY

MUERTE O LESIONES EN ACCIDENTES

(Responsabilidad penal)

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

Frecuentemente se producen en la vía pública accidentes de automóviles que tienen como consecuencia lesión o muerte. Prescindiendo de la responsabilidad de orden civil, que trae aparejada la indemnización por daños y perjuicios, los que se fijan en una suma de dinero —tema que será objeto de otras notas—, el o los conductores que ocasionan el accidente pueden o pueden incurrir en responsabilidad de índole penal, y, por lo tanto, sufrir otro tipo de sanción.

En efecto, el artículo 84 del Código Penal prescribe: "Será reprimido con prisión de seis meses a dos años e inhabilitación especial, en su caso, por cinco a diez años, el que por imprudencia, negligencia, impericia en su arte o profesión o inobservancia de los reglamentos o deberes a su cargo, causare a otro la muerte" (contempla el caso del llamado "homicidio culposo").

El artículo 94 del mismo código dispone: "Sufrirá la pena de doscientos a mil pesos de multa e inhabilitación especial por uno a cuatro años, el que por imprudencia o negligencia, por impericia en su arte o profesión o por inobservancia de los reglamentos o deberes a su cargo, causare a otro un daño en el cuerpo o en la salud" (caso denominado "lesiones culposas").

CONDUCTAS QUE LA LEY PENAL SANCIONA

Ambas disposiciones, como se advierte, responsabilizan en base a las mismas causas, causas que se hace necesario explicar, aunque, en realidad, todas presentan ciertos puntos de contacto que permite resumirlas, ya que a través de su examen se infiere que, en definitiva, lo que la ley represiva sanciona es una falta de previsión o de precaución en el conductor.

Ejemplificando, podemos citar casos de **imprudencia**—exceso de velocidad, maniobras de riesgo—, **negligencia**—falta de atención en el manejo—, **impericia**—conductor torpe, inexperto—, **inobservancia de los reglamentos o deberes**



—conducir en lugar prohibido, de tramontano, a velocidad superior a la permitida, o sea en todos los casos en que se violan las ordenanzas de tránsito; pero, como se ve, guardan ciertas semejanzas entre sí y algunos hechos caen en más de una categoría —exceso de velocidad, por ejemplo—.

Además, para establecer si existió alguna causa de responsabilidad hay que examinar cada caso concreto que se presente, porque lo que en ciertas condiciones puede resultar imprudente, negligente, etc., puede no serlo en otras. Por eso es que sólo pueden darse pautas generales y decir, como adelantáramos, que conviene referirse a falta de previsión. Por otra parte, hay que tener en cuenta, también, la conducta observada por quien resulta víctima, sea un peatón u otro conductor, porque muchas veces es ella la que ocasionó el accidente —por ejemplo, un peatón que cruza distraidamente, en mitad de cuadra, y ante la proximidad de un rodado—, y ello podrá eximir de responsabilidad a quien la embistió. En este sentido, no pueden darse normas fijas, ya que cada caso ofrece particularidades distintas, desde aquellos que no ofrecen mayor duda para responsabilizar al automovilista —por ejemplo, si circulaba por una calle céntrica a 100 kilómetros por hora; si violaba una luz roja, etc.— hasta los que son difíciles de precisar —por ejemplo, si una mala maniobra que ocasionó daños a terceras personas se debió a la presencia de otro vehículo que obligó a actuar así. Una vez producido el accidente del que se originan las consecuencias especificadas —muerte, lesiones (si ellas no ocurren, la responsabilidad por aquel será sólo de orden civil)—, se ponen en movimiento los resortes policiales y judiciales, se efectúa el correspondiente juicio y, si se declara culpable al conductor o conductores por haber incurrido en alguna de las causas de responsabilidad, se los sanciona. De dichas sanciones nos ocuparemos próximamente.

Naturalmente! Cómo va a tener baúl un vehículo que ofrece tanto espacio para equipaje... o cargas? Cuando usted mire detrás de su asiento posterior descubrirá que allí hay más espacio que en el baúl de cualquier automóvil de su tipo!

Además, Renault 4L le ofrece:

- Cuatro puertas y una "de servicio"
 - Amplio despeje del suelo
- Suspensión a barras de torsión en cada rueda.
 - Cuatro plazas que valen por cinco.
 - Piso plano por fuera y por dentro.
 - 33 Poderosos HP.
- Asiento trasero rebatible y desmontable
- Repuestos y service donde esté o donde vaya.

SIGA EL RUMBO DEL ROMBO
 hasta el Concesionario RENAULT
 más próximo, y adquiéralo ahora
 hasta en 30 meses de plazo!



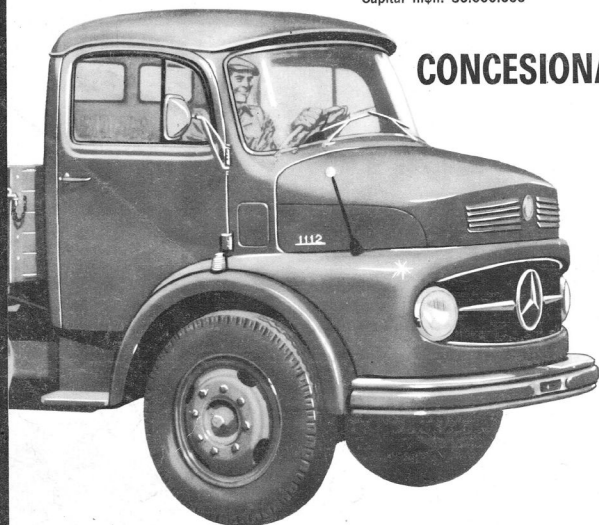
4L
 RENAULT

Producto de calidad de Industrias Kaiser Argentina
 Miembro de ADEFA



JUAN MANUEL FANGIO y Cía. S. R. L.

Capital m\$n. 30.000.000



CONCESIONARIA OFICIAL DE:

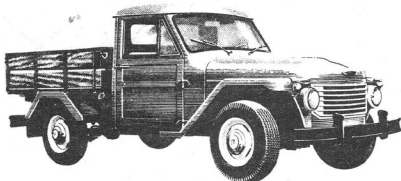


**MERCEDES BENZ
ARGENTINA S.A.**

**CHASIS PARA:
CAMIONES
COLECTIVOS
OMNIBUS**

INDUSTRIA AUTOMOTRIZ SANTA FE S. A.

**AUTOMÓVILES
Y RURAL UNIVERSAL D. K. W.**



**D.I.N.F.I.A.:
AUTOMOTORES "RASTROJERO"**

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

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

**SECCIONES:
GOMERÍA
ACCESORIOS
AUTO - RADIO**

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

BUENOS AIRES