

33

Revista
automundo

\$ 30.-
Uruguay \$ 10.-

automundo

*Fiat Abarth 1000
Coupe Speciale*

colección AUTOMUNDO



RÉCORDS MUNDIALES ARGENTINOS

MAS PERSONAS PUEDEN AHORA

asegurar su automóvil con

LA MAXIMA CONVENIENCIA EN LA
CAJA NACIONAL DE AHORRO POSTAL

EMPLEADOS PUBLICOS _____

de las administraciones nacional, provincial o municipal (en actividad, jubilados, retirados o pensionados).

BANCARIOS _____

que se desempeñen en bancos privados (en actividad, jubilados, retirados o pensionados).

PERSONAL DE EMPRESAS _____

privadas que tengan suscripto con la Caja un seguro de vida colectivo en vigencia por un monto global no inferior a treinta millones de pesos, o vehículos de propiedad de aquellas afectados a uso particular.

DOCENTES y demás personal _____

(en actividad, jubilados, retirados o pensionados) de los institutos educativos privados incorporados a la enseñanza oficial (nacional o provincial).

AHORRISTAS _____

de la Caja con un saldo promedio, en el ejercicio anterior al de aseguramiento del automotor, de \$ 20.000 en cuentas de ahorro común o local, o de \$ 40.000 en cuentas para inversiones mobiliarias.

ASEGURADOS _____

en planes de vida individuales de la Caja por un capital mínimo de 200.000 pesos.

En los dos últimos casos, siempre que se domicilien dentro de un radio aproximado de sesenta kilómetros de la administración central de la Institución o de sus sucursales Bahía Blanca, La Plata, Mar del Plata, Mendoza y San Juan.

CAJA
NACIONAL 50 AÑOS AL SERVICIO DEL PUEBLO
DE AHORRO
POSTAL





Colin Chapman y Jim Clark junto al Lotus Ford que triunfó en Indianápolis.

automundo



Nº **33** 10 de noviembre de 1965
Año I - EDITORIAL CODEX S. A.

SUMARIO

- 3 Correo del lector
- 4 Ecos del Viejo Continente
- 6 Un "tres ruedas" británico
- 8 El "Gran Premio" ilustrado: 1ª y 2ª etapas
- 16 AUTOMUNDO en los Estados Unidos
- 18 ¡Guerra! Estados Unidos versus Europa
- 20 Tuercas de TC
- 21 Aspectos técnicos de la seguridad del automóvil el cinturón de seguridad
- 22 TM en 25 de Mayo: Los sobrevivientes del Gran Premio
- 24 Diseños "nueva ola" (2ª nota)
- 27 Los secretos de la pintura del automóvil
- 28 El Lancia "Fulvia 2C"
- 34 Vairo-Meo y su "Kreidler-Meo" en Bonneville
- 37 Cuatro nuevos récords para Abarth
- 38 La bolsa del auto usado
- 40 Nueva versión del Simca 1.000 Bertone
- 40 Rincón de tuercas
- 41 El nuevo MG "B" GT
- 42 Entretenimientos tuercas
- 42 Accidentes causados por fallas mecánicas del automóvil

CORRESPONSALES EXTRANJEROS

VICENTE 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.

CILINDRADAS PAREJAS

- 1) ¿Es cierto que, antes de aprobarse el actual reglamento de TC, los coches Ford que competían en dicha categoría tenían más centímetros cúbicos que el Chevrolet?
- 2) ¿Qué velocidad máxima se calcula que tiene el Lotus Ford que Jim Clark llevó a la victoria en Indianápolis?

Antonio Gallo
San Luis 190
Chacabuco (Bs. As.)

- 1) Hasta el año 1960, la fórmula de Turismo de Carretera favorecía a los motores Ford al facilitarles intervención con mayor cilindrada que el Chevrolet.

El reglamento establecía entonces que los motores, una vez preparados, debían tener volumen no superior a los 4,100 litros; que no se podía alterar el recorrido del pistón, y que el diámetro de los cilindros podía superarse hasta un 0,060 de pulgada.

En su modelo 59A, el Ford tenía una cilindrada original de 3.923 cc, mientras que el Chevrolet estaba en los 3.859 cc. La diferencia de 64 cc se mantenía poco menos que inalterable cuando se rectificaba a 0,060", porque los aumentos eran paralelos.

Al año siguiente (1961) se modificó la fórmula, llevando la cilindrada a 4.072 cc con la prohibición de alterar el recorrido del pistón, que debía ser el original de fábrica, pero dejando la opción de aumentar el diámetro de los cilindros hasta el límite de los 4.072 cc. Tanto Ford como Chevrolet estaban contruidos con generosidad de material y no les resultó inconveniente alguno llegar al máximo, sin riesgo de acercarse peligrosamente a las cámaras de agua; fue entonces cuando los tuvimos, por primera vez, equiparados en cilindrada.

- 2) La máquina que Clark llevó a la victoria, en las 500 Millas de Indianápolis, fue construida para esa sola finalidad, por lo que se buscó que sus

500 caballos de fuerza pudieran producir una velocidad canalizable, en esa pista rectangular, sin acusar fatiga en batalla, sobre 804 kilómetros de lucha infernal.

Basados en esos principios, entendemos que su velocidad tope debe estar en unos (modestos) 320 km/h, aun cuando no dudamos que sus realizadores le pueden exprimir, con relativa comodidad, 50 km más por hora, sin un compromiso deportivo se lo exigiera.

Recordemos de paso que ese motor es el más potente, de cuantos supieron de victoria en la clásica pista de Indiana.

TANQUES DE CAUCHO

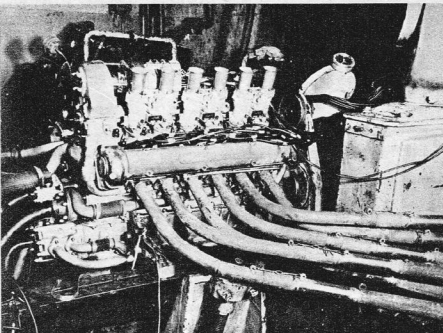
... a fin de que se sirva indicarme a cuánto debo solicitar información completa sobre los tanques de seguridad, creados por Firestone, y que aparecen en la pág. 11 del Nº 23 de la afamada revista de su digna dirección. A la espera de sus prontas noticias por cuanto deseamos, en la medida de nuestras posibilidades, adaptarlo al TC que estamos construyendo...

Amado Manuel Real
Rio Uruguay 230
9 de Julio (Bs. As.)

Nos permitimos aconsejarle que solicite ese material, directamente, a la Firestone en Avda. Antártida Argentina 2715 en Llavallol.

Nosotros estamos reuniéndolo, pero dudamos poder completar nuestras necesidades informativas, antes de un par de meses. Recién entonces, desarrollaremos el tema completo sobre estos tanques, que aún no salieron de la fase experimental, en una sola carrera en Indianápolis. Para otorgarle utilidad en nuestro medio, necesitamos saber de su resistencia y durabilidad a los distintos componentes de combustibles y de sus aditivos, y concederle así, un índice financiero, que con toda seguridad contará menos en una carrera millonaria, como las 500 Millas, pero que tiene que ser visto con cuidado por nosotros.

ECOS DEL VIEJO CONTINENTE



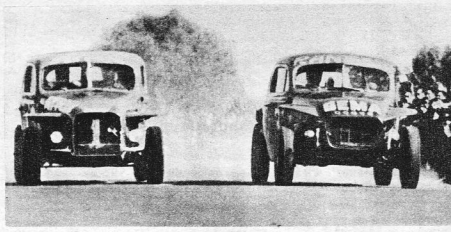
MASERATI TRABAJA PARA LA NUEVA FÓRMULA 1

CUANDO la nueva Fórmula 1 entre en vigor, el próximo mes de enero, volveremos a oír hablar de Maserati en la categoría máxima del deporte automotor. La participación de la marca del tridente de Neptuno no será más que parcial, ya que se limitará a proveer de motores a la Cooper Car Company, cuyo control se dice que pasó recientemente al Chipstead Group, que importa los Maserati en Inglaterra. Con el objeto de consumir este acuerdo, la Maserati trabaja activamente en la puesta a punto del motor. Este no es de diseño novedoso, ya que se trata de un descendiente directo de 12 cilindros en V que la casa presentó en 1957, durante el "reinado" de la Fórmula 1 de 2.5 litros. En función del nuevo límite de cilindrada, que se eleva ahora a tres litros para los motores aspirados a presión atmosférica, las cotas del motor fueron aumentadas de 68,5 a 70,4 mm para el diámetro y de 56 a 64 mm para la carrera. La cilindrada exacta resulta así de 2.987,68 cc. El motor conserva sus tapas de cilindros con cámaras hemisféricas y doble árbol de levas a la cabeza (cuatro árboles en total), y su estructura general se mantiene dentro de las tradiciones de la casa: cigüeñal con siete bancadas, lubricación a cárter seco, refrigeración individual para cada fila de cilindros, por medio de dos bombas, y doble encendido. Con dos distribuidores Marelli y alimentado por seis carburadores Weber de doble cuerpo, dispuestos en la V formada por las válvulas, el motor ya ha alcanzado las 9.000 rpm, pero en su versión más reciente, la alimentación está asegurada por un sistema de inyección indirecta, mientras que el encendido es transistorizado. Los dos dispositivos mencionados son provistos por la Lucas. El motor Maserati de Fórmula 1 pesa 180 kg en seco.

Un nuevo cupé Siata 1.600 TS

LA CASA Siata, cuyo nombre se mantuvo ligado a las actividades deportivas desde 1933 hasta 1955, se ha especializado desde hace tiempo en la construcción de máquinas de altas performances, partiendo de elementos mecánicos de serie de marca Fiat. Por cuenta de la Deutsche Fiat de Heilbronn, la Siata produce en serie una berlina 1.500 TS, que no es más que un Fiat 1.500 cuya potencia pasó de 75 a 83 HP (DIN) y cuya caja de velocidades está comandada por una corta palanca, situada en el piso. Junto a esta berlina, que es comercializada bajo el nombre de Necker, la Siata tiene en su programa un cupé "2 + 2", que utiliza la misma plataforma. En el salón de Turín del año pasado, este cupé fue presentado por primera vez con un motor con cilindros de 2,5 mm más de diámetro, que desarrollaba 106 HP (DIN) para una cilindrada de 1.587 cc. Al mismo tiempo que la Siata inaugura su nueva planta de Turín, el cupé 1.600 TS entra ahora en producción, pero en una versión modificada. El modelo recibió una nueva carrocería, también de "2 + 2" plazas. El motor es alimentado solamente por un carburador (de doble cuerpo) que llevó la potencia a 90 HP (DIN) a 5.850 rpm. El modelo está equipado con llantas especiales en las que se montan neumáticos 155 HR 14, y el constructor anuncia una velocidad máxima de 175 km/h. Su precio se conocerá cuando se inaugure el salón de Turín.

CORREO



Dante Emiliozzi (izquierda) y Marcos Cian, en la inolvidable llegada de la última "Vuelta de Venado Tuerto".

RECORDS EN RUTA

Quisiera, de ser posible, que en su sección "Correo del Lector" me constataran las siguientes preguntas:

- 1) el volante que ganó una carrera de TC a más velocidad.
- 2) cuántos años tiene Carlos Pairetti. Si fue acompañante antes de ser piloto y si sigue con Chevrolet.
- 3) el volante que ganó más carreras en TC: ¿cuántas?
- 4) el volante que ganó una carrera de TC a menor promedio.

Perdóneme por hacerle tantas preguntas. Tenemos una discusión entre amigos y queremos resolverla.

Euclicés Biagini
Calle 25 N° 885
Mercedes (Bs. As.)

- 1) La más alta velocidad que acreditó victoria, en Turismo de Carretera, fue lograda por Marcos Cian, con Dodge, cuando el 15 de marzo de 1964 se impuso, en Necocchea, a 205,156 km/h. Hay, sin embargo, un registro superior, pero corresponde a parcial de carrera. Es el de Dante Emiliozzi, logrado en la primera etapa del Gran Premio 1963, sobre los 506,520 km que separan Mercedes (Bs. As.) con Santa Rosa (La Pampa), que cubrió a un promedio de 207,039 km/h.
- 2) Carlos Pairetti nació en Clucellas, provincia de Santa Fe, el 17 de octubre de 1935. Nunca actuó como acompañante.

Todo presume que seguirá actuando con Chevrolet porque está construyendo su tercera máquina, de esa marca, que tendrá motor "400"; es el conocido por "Chevitu", en nuestro ambiente deportivo. Sus dos coches anteriores fueron el de Néstor Marinovich, que cambió luego por el que compró a "Larry" en millón y medio de pesos. Una sola vez dejó de actuar con Che-

vrolot en TC cuando, en enero de este año, llevó a la victoria el Volvo 1.800 cc, en la competencia de Villa Carlos Paz.

3) Juan Gálvez es el corredor que cosechó mayor número de victorias en Turismo de Carretera las que, por otra parte, son las únicas que tiene en su haber pues nunca ganó en las otras categorías, donde tuvo fugaz intervención. Hay en su historial 53 triunfos. Se sigue su hermano Oscar con 41 primeros puestos.

4) El más bajo promedio, en competencia de TC, no se estableció, como podría creerse, en los albores de esta fórmula sino que, por el contrario, corresponde a fecha bien reciente. Fue el del 28 de julio de 1963, en la Vuelta Sierras de Córdoba, entre Villa Carlos Paz, Mina Clavero y regreso sobre la misma ruta, con total de 205,400 km que ganó Rodolfo de Alzaga a 68,139 km/h. También en este caso, como en el del promedio cumbre, hay un parcial oficializado que sirve para la consideración. Fue el de 33.800 km/h, establecido por Oscar Gálvez para ganar la etapa Paraná-Concordia, del Gran Premio 1939, que en los 307 km le demandó un esfuerzo de 9 h 5 m.

LICENCIAS

Quisiera saber, si fuese posible, todo lo necesario para obtener licencia para conducir automóviles de carrera, que consista el examen, los documentos que preciso, alguna pregunta de mecánica para una idea, en fin, una información completa.

Miguel Bernengo (19 años)
Mazzini 624
Villa Ballester (Bs. As.)

Hasta el día 27 de setiembre era "fácil" conseguir la licencia de piloto. Se acordaba entonces a simple requerimiento, presentando, como único documento exigible, el registro municipal de conducción. Esa licencia tenía validez anual. Habilitaba para actuar en cualquier tipo de competencia fiscalizada por la C.D.A., ya sea en pista como en ruta, sin calificar tampoco el tipo de máquina que se podía conducir.

A partir de ese 27 de setiembre, las cosas cambiaron fundamentalmente: sólo quedó inalterable, desde entonces, el importe de \$ 1.000 por año y en los casos de minoría de edad, el



Carlos Pairetti.

interesado deberá presentar la correspondiente autorización de su padre, madre o tutor debidamente legalizada ante escribano público o juez de paz.

Además hay que rendir examen en el Autódromo Municipal de la ciudad de Buenos Aires, donde tendrá que concurrir el interesado, con el mismo coche que conducirá en la competencia, con cinturón de seguridad y casco. El aspirante a piloto será citado por carta. Las pruebas se realizarán los días miércoles a las 12 y 30.

El nuevo reglamento establece que "los aspirantes del interior procurarán buscar la fecha oportuna para apersonarse en ese lugar, día y hora; de lo contrario, si hubiera razones de gran distancia u otro impedimento similar, la comisión arbitral hará los medios para realizar la prueba exigida".

Aclaremos que esta nueva reglamentación no emanó de una asamblea ordinaria ni extraordinaria, sino que es simplemente, occurrencia del consejo directivo de la C.D.A. Estamos esperando la primera carrera en Jujuy, Salta o Tucumán para conocer el resultado práctico de este sistema.

PARA LA CATEGORIA SPORT

... a los efectos de hacerle conocer una idea que ha surgido cuando AUTOMUNDO publicó un reportaje al volante de Salerno, en el que se comentaba la falta de material para la categoría sport. A tal efecto he pensado que la solución es fácil de hallar por el siguiente método, que estoy seguro interesará a muchos:

1) habría que conseguir del gobierno nacional un permiso especial por el que se autorice la entrada al país de unos veinte coches destinados exclusivamente a correr;

2) inscripción de las personas interesadas en la compra de dichas máquinas. Como considero que el número ha de ser mayor que la cantidad de autos autorizados, se procederá a un sorteo, entre los inscriptos.

Es sabido que en Europa, un automóvil está en muchísimo menor precio que en nuestro medio, lo que favorece mi idea. Por otra parte, se podrían autorizar diez autos hasta 850 cc y 10 hasta 1.200 cc, que se asignarían, también, por sorteo. He pensado en estas dos categorías porque son de bajo precio y, en Europa, encontramos una larga lista entre estas cilindradas: Fiat Spider, Simca, Asa, NSU, Saab Sport, Abarth, Cisitalia, Alfa y los conocidos coches ingleses.

Estos, puestos en puerto de Buenos Aires, con repuestos y viaje, no cuestan más de 800.000 pesos c/u (hay que pensar que preparar cualquier coche nacional sobrepasa esa cantidad). Todo esto sería fiscalizado por las asociaciones de volantes y el gobierno, por medio del ACA. Las primeras se encargarían de: a) preparar varias carreras, para que surja un nuevo campeonato sport; b) encargarse de la inscripción de interesados, asesoramiento, etc.

El ACA se encargaría de: a) fiscalizar, junto con las asociaciones de volantes, los sorteos; b) exigir que las máquinas participen cada dos años en, por lo menos, quince carreras (en caso contrario el coche se entregaría a otro interesado).

La industria automotriz argentina no pierde nada porque esos productos no se fabrican en el país.

Para AUTOMUNDO, como dijera G. Perkins respecto a una competencia, sugiero: "No la acorten, no la alarguen, no la cambian nunca".

Hector Romero (h)
M. Pedraza 5015
Buenos Aires

El que tenga ojos para ver que vea. El que tenga oídos para oír que oiga. Claro que no hay mejor ciego ni sordo que el que no quiere ni ver ni oír. Que es el caso de muchos de...

¿Cómo era aquello de que... Dios le da pan al que no tiene...? Por lo demás... Gracias.

VALIANT II

Poseo un Fiat 1.500 que quisiera cambiar por un Valiant II, pero a este coche quisiera colocarle caja con 4 velocidades y palanca en el piso. Rogaría tenga a bien indicarme qué problemas se me pueden presentar en el motor, diferencial o en cualquier otra parte vital de la unidad y qué resultado me daría el coche.

Además, dónde podría adquirir la caja, qué marca me aconsejarían para que dé resultado, cuánto me costaría, si hay plan de financiación o si siendo al contado, qué descuento se otorga; quisiera saber si me aceptan la caja de 3 marchas como parte de pago o en consignación para su venta o, en todo caso, a cuánto se cotizaría.

Enrique Fenoglio
Bolívar 140
Rafaela (Sta. Fe)

Bajo el punto de vista mecánico, en cuanto a la transmisión se refiere, no tendrá usted ninguna clase de inconvenientes adaptando, a su ambicionado Valiant II, la caja de sus sueños. Motor, embrague y diferencial la ignorarán en absoluto.

Usted, que vive en las hermosas llanuras santafesinas y que tiene que recorrer un rato largo hacia el poñente, para ver las primeras montañas, no necesita, en un auto de tanta potencia como el Valiant II, dotificarla en cuatro períodos.

No podemos aconsejarle donde adquirir una caja de cuatro velocidades porque para automóviles de 127 HP no se construyen en el país. En material importado no hay "stock", por lo que deberá resignarse a las recorridas que lo coloquen delante de una carcasa, del tamaño y forma que le faciliten el "trasplante" a su futuro coche, sin grandes costos suplementarios.

Confiamos en que esta correspondencia tenga eco en el poseedor de una caja de cambios que se ajuste a sus exigencias, haciéndole el ofrecimiento que corresponde.

Para comprar su coche de la línea RENAULT AGUIRRE MASTRO pone la "marca" donde a usted le conviene.

- | | | |
|---|------|----|
| Es posible manejar el Renault antes de comprarlo? | ✓ si | no |
| Es posible pasear con la familia antes de comprarlo? | ✓ si | no |
| Es posible conocerlo "íntimamente" antes de comprarlo? | ✓ si | no |
| Es la financiación de amplia e inigualable conveniencia? | ✓ si | no |
| Es el service permanente, seguro y de gran capacidad técnica? | ✓ si | no |
| Es Aguirre Mastro un concesionario de gran prestigio? | ✓ si | no |
| Tienen sus talleres equipo moderno y probado? | ✓ si | no |
| Es posible proponer una financiación "a su comodidad"? | ✓ si | no |



Ya ve todo es positivo todo es **SI** en

AGUIRRE MASTRO y Cia. S.A.

EXPOSICION Y VENTAS: URIARTE 2353 - TALLERES Y REPUESTOS: URIARTE 2349

RADIO ARGENTINA

EXPRESIONES AUTENTICAS DE NUESTRO FOLKLORE

MENSAJE AL CAMPO ARGENTINO

Lunes a Viernes: 7 horas
Animación: Carlos Nilson

UN ALTO EN LA HUELLA

Domingos: 22 horas
Animación: Miguel Franco

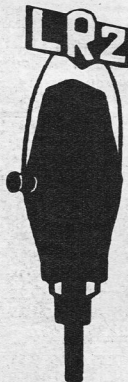
FIESTA LITORALEÑA

Sábados: 18 horas
Animación: Luis Angel Armesto

MIENTRAS PITAMOS UN CHALA

Lunes a Viernes: 21 horas
Animación: Ernesto Sánchez Uriarte

Programas en la avanzada de la
Radiofonia Argentina



Un "tres ruedas" británico



LA BOND CARS LTD. de Preston, Inglaterra, anunció la presentación de un nuevo modelo de su auto de tres ruedas, equipado con motor posterior Hillman Imp.

Según las declaraciones de la casa constructora, el Bond 875 desarrolla 34 HP con una relación de compresión de 8: 1, y consume 5,6 litros por cada 100 km. La velocidad máxima es de alrededor de 130 km/h, y la de cruceo se estima en 110 km/h. Su aceleración es considerable: de cero a 48 km/h en 4,6 segundos; de cero a 80 km/h en 11 segundos, y de cero a 96 km/h en 16 segundos. La compacta carrocería, de fibra de vidrio, mide 2.946,4 mm de largo y 1.295,4 mm de alto, y fue estudiada para asegurar, al mismo tiempo, una gran resistencia y un bajo peso.

El director de la Bond Cars declaró que este modelo está destinado a los motociclistas que desean adquirir su primer auto, a aquellos que no disponen de garage propio, y al ama de casa que desea tener una máquina pequeña y económica para hacer sus compras. La producción total de automóviles de tres ruedas en Gran Bretaña, fue de 6.020 unidades en los primeros cinco meses de este año, cifra que representa un notable incremento con respecto al mismo período de 1964, en el que se fabricaron 4.450 unidades.

RADIO ARGENTINA EN LA NOTICIA

EQUIPO INFORMATIVO

LR2



Manuel Franco
Enrique Arturo Dejean
José García Inigo
Horacio Lombardi
Alberto Ferrari
Mario Basulto
Alida Braga

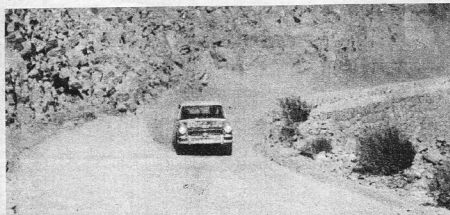
HORARIOS:

DE LUNES A VIERNES:
7.55, 8.25, 8.55, 9.25, 9.55,
10.25, 10.55, 11.25, 11.55,
12.25, 12.55, 13.55, 14.25,
14.55, 16.25, 16.55, 17.25,
17.55, 18.25, 18.55, 19.25,
19.55, 20.25, 20.55, 21.25,
21.55, 22.55, 23.25, 23.55.

SABADOS: 7.55, 8.55, 9.55,
11.55, 12.55, 13.55, 14.55,
17.55, 18.55, 19.55, 20.55,
21.55.

DOMINGOS: 12.55, 13.55,
14.55, 17.55, 18.55, 21, 21.55.

CORREO



El apunamiento, que ataca motores y pilotos, es una de las tantas dificultades de las carreras en montaña.

ETILÉN-GLICOL

1) Tengo entendido que a ciertas alturas los autos se apunan. ¿Cuál es la solución?

2) Interpreto que al agua del radiador se le agrega cierta composición, a los efectos de que no levante temperatura. ¿Podría indicarme de qué se trata?

José Adolfo Zavaleta
Ana P. de Elicapagay 137
González Chávez (Bs. As.)

1) Efectivamente. A ciertas alturas se presentan deficiencias en la combustión de los automóviles, llamadas vulgarmente apunamiento, como consecuencia de que los pistones succionan menos aire, en su ciclo de admisión, y entonces hay insuficiencia de oxígeno para que la combustión sea perfecta.

Hay carburadores con correctores alométricos que pretenden solucionar este problema pero, en la práctica, no han dado los resultados logrados en aviación, para cuya finalidad fueron contruidos. Lo único positivamente eficaz es el uso de la sobrecarga, con lo que se logra, entonces, el llenado perfecto de los cilindros. Sin embargo, el compresor siempre produce trastornos que, en el trajín diario, no pueden eliminarse; prueba de ello es que no se lo usa ni en las zonas marginales de nuestro noroeste, donde hay una altura constante de 3.500 metros y en la que el apunamiento motriz está a la orden del día. Por otra parte, la sobrecarga está prohibida en la reglamentación de Turismo de Carretera, así como también en la de Turismo Mejorado.

2) Contestamos su segunda pregunta informándole que, con un simple agregado de glicerina al agua del radiador, se alteran notablemente sus puntos extremos de ebullición y enfriamiento. La glicerina mezcla en el agua en cualquier proporción sin riesgos de saturación. Tampoco afecta, oxida o descascara las camisas de agua del motor. Se la puede mezclar en proporciones arbitrarias, aun cuando medio litro, en la carga del radiador, resulta más que suficiente para la finalidad deseada. La glicerina puede ser industrial, de color un tanto oscuro, que es mucho más económica y tiene las mismas propiedades que la cristalina.

Hay un producto, etilén-glicol, compuesto para las necesidades automovilísticas, cuyo punto de ebullición a 760 mm es de 197°C. Para el uso de cualquiera de estos productos es bueno tener presente que ninguno evita que la temperatura suba, en proceso lógico, a su fuente de calor. Lo que se consigue es, simplemente, retardar el hervor, pero sin evitar que aceite, metales y cojinetes sufran el daño de los 150°C que presentamos como ejemplo. Aquí es aplicable aquello de que un kilo de paja pesa tanto como un kilo de plomo y que la temperatura del agua no se establece por su espuma sino por el termómetro.

ORUGLO SUREÑO

Soy un estudiante universitario chubutense, en Córdoba y los motivos por los cuales me dirijo a usted son varios.

En AUTOMUNDO N° 28, pág. 5, y con el título de "Curiosidad salteña", el señor William S. Mc Donald se muestra intrigado porque el "Gran Premio Internacional de Turismo Mejorado" no pasa por la provincia de Salta.

¿Qué podemos decir nosotros, que desde que nació la categoría no ha pasado más allá del sur de Bahía Blanca y General Pico? Estas son preguntas que deberían efectuarse los miembros del ACA, ¿no les parece?, lo que también ellos piensan que la zona pagagónica no pertenece a nuestro país? No es que quiera defender los caminos sureños, pero ¿acaso me pueden decir que son mejores los del norte? y si son "más bravos" los del sur, ¿no vendrían bien como severos "bancos de pruebas" para coches y pilotos?

Tengo conocimiento de que miembros de la "Comisión del Centenario del Chubut" (Comisión de Deportes) se apersonaron a las autoridades del ACA, solicitándole que, al menos, uno de nuestros tradicionales Grandes Premios Automovilísticos pasara por la provincia; ustedes pueden darse cuenta, mirando los recorridos que han impuesto a las dos carreras, que han hecho oídos sordos.

También quiero pedirles, si se pueden poner en contacto con la "Asociación de Volantes Mar y Valle", de reciente formación, cuya sede provisoria está en Belgrano (sigue una cita ilegible), que si bien no realiza carreras todos los domingos como las de TC, las hace

en cambio periódicamente, ya sea de Ford T, estándar, mejorado, Ford T semipreparados y hasta modelos 1953 estándar mejorado.

No creo que estén enterados de que preparan la "Vuelta de la Provincia del Chubut" con varias categorías: hasta modelo 1953 y 1965 con las divisiones habituales en Turismo Mejorado.

Tengo que aclararles, además, que los volantes de aquella zona también juegan su vida en toda carrera que intervienen. Sus máquinas son preparadas a conciencia (los motores se envían a Buenos Aires para la puesta a punto, muchos con buena preparación; Oscar Gálvez, por ejemplo).

Rubén Héctor Walker
Alvear 658, Córdoba

El ACA mantiene el principio de que su Gran Premio de Turismo Mejorado debe tener un recorrido lo menos cambiante posible, para asegurar al corredor extranjero, la relativa tranquilidad y conocimiento que presume una ruta que el tiempo puede convertir en tradicional.

Es por ello que no cuentan, para sus organizadores, los constantes avances de Vialidad, como así tampoco las fundadas pretensiones de centros capitalinos, donde el automovilismo deportivo llegó, con su madurez, a importancia que no merece sino que, por el contrario, supera al de muchos lugares tradicionales del Gran Premio.

EXTRANJEROS EN TC



Raúl "Papin" Jara.

¿Por qué no vienen pilotos extranjeros a correr nuestro Gran Premio Turismo de Carretera? ¿Viniere alguna vez? ¿Ganaron alguna vez?

Alberto Ledesma
Estancia La Marucha
Paraná (E. Ríos)

El extranjero no compete en el Gran Premio porque la fórmula Turismo de Carretera es poco menos que desconocida fuera de nuestras fronteras y, por consecuencia, no lo practica ni tiene máquinas que puedan ajustarse a sus exigencias reglamentarias. TC se corre algo en Chile pero en ningún otro lugar de Sudamérica.

En cuanto a los extranjeros que vinieron le contestamos que en 1943, cuando el Gran Premio de la América del Sur con meta en Caracas, contamos con la inscripción de volantes

del Uruguay, Chile, Bolivia, Perú y Venezuela, pero ésta fue una excepción que, por tal, nunca más se repitió. Ahora, de vez en cuando, nos visita algún chileno entre los que anotamos, por su mayor consecuencia, a "Papin" Jara y "Bartolo" Ortiz Sanz. Sobre su tercera y última pregunta podemos ser más extensos y a ese tema nos remitimos a continuación.

Seis son los nombres de los corredores, nacidos fuera de nuestra patria, que conquistaron victorias en el Gran Premio Argentino de Carretera, cuya 43ª edición está próxima a realizarse. Uno solo de ellos, el oriental Héctor Supplici Sedes vino de su tierra para competir en nuestra carrera. Los otros eran residentes, algunos de antiguo y dos ya ciudadanos argentinos.

La serie de los extranjeros se inicia con el nombre del español Antonio Ovidés, recio volante a quien se lo puede considerar el más grande valor de esa época, cuando en 1922 conquistó su victoria que le consagró. Lo hizo al comando de un Studebaker, que era la marca preferida por casi todos nuestros grandes pilotos.

También tenemos a un estadounidense en nuestra historia. Es Guillermo Burke, quien llegó al país como mecánico de la Studebaker para luego dedicarse, con escasa fortuna, a sembrar trigo en el sur de la provincia de Buenos Aires. Su victoria se registró en 1923.

Lo sigue un italo-argentino: Juan Antonio Gaudino. Llegó muy joven a estas tierras, donde plantó definitivos reales. Cultivó las tres especialidades básicas del deporte mecánico, con idéntica eficacia. En ciclismo fue campeón argentino. Pasó luego al motociclismo, consagrándose como figura de méritos equivalentes a los de Ernesto Blanco y Raúl Riganti. En auto conquistó resonantes victorias y supo de la satisfacción de las logradas en los Grandes Premios de 1927, con Hupmobile, y 1930 con Chrysler.

Otro extranjero continúa la serie. Nos referimos a Carlos Zatuszek, a quien conocíamos en el ambiente por "el alemán" aunque era polaco. Con Mercedes, marca consecuente en sus victorias, ganó la edición del año 1931. El coche de Zatuszek pasó a manos del chileno Emilio Kartulovic, quien lo condujo, por primera vez, en el Gran Premio 1934 que se corrió desde Paganini, en las afueras de Rosario, hasta Resistencia y regreso por la misma ruta. Allí ganó el trasandino su primera y única carrera, que fue la que cerró el ciclo de los biglizas para habilitar, al año siguiente, la que conocimos luego como Turismo de Carretera y se inició con el triunfo de Arturo Kruse.

El último extranjero de nuestro relato es el uruguayo Héctor Supplici Sedes quien, como anotamos al comienzo de esta nota, fue el único que vino de su patria al solo efecto de intervenir en la prueba. Su victoria fue amplia y convincente, de una calidad extraordinaria. Condujo un Ford V8 que, entonces, producía 85 caballos de fuerza. Ganó en 1938.



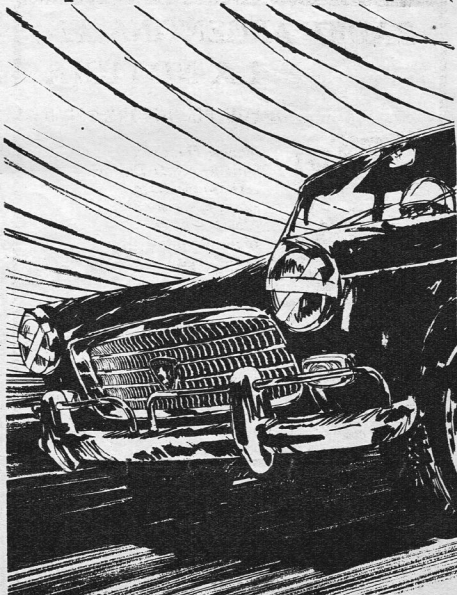
Millet

FELICITA A LOS CORREDORES DE PEUGEOT 404

que intervinieron en la máxima competencia automovilística del Calendario Deportivo Argentino, por la hazaña realizada al vencer en forma absoluta, sin distinción de origen y ciudadana, en el IX GRAN PREMIO DE TURISMO MEJORADO.

MILLET S.A., la concesionaria que más automóviles PEUGEOT ha vendido, hace extensivas estas felicitaciones a S. A. F. R. A. R., fabricantes del PEUGEOT 404, que con este triunfo ha demostrado una vez más la veracidad del slogan:

"LA CALIDAD QUE NO SE DISCUTE"



EL GRAN PREMIO

PRIMERA Y SEGUNDA

Algunas cosas que no pudimos mostrar y que vale la pena ver • Entretelones de unos y de otros • De los que cumplieron y de los que se quedaron • De lo curioso, de lo insólito • De lo divertido y de lo peligroso.

por MIGUEL ÁNGEL BARRAU



Cuando el dúo Rabanaque-Nogueira aún no había encontrado amigo alguno que saludar en la ruta del Gran Premio. Cuando la luz se hizo y, en el lugar donde la raza "tuercas" se da cita, había "tête a tête" de amistades. Un saludo inoportuno y de pronto... "tête a code" de auto con incursiones de montaña. La destrucción fue consciente... La carrera, pese al esfuerzo posterior, había concluido para el Alfa Romeo Giulietta Nº 521.

¿O no?

La experiencia hace que algunas incursiones a la Gran Carrera, no den risa, sino que se miren con gran respeto. Hay quienes hablan de velocidades de ensueño, otros de miles y miles de vueltas. Pero también existen los que entran en la conversación, en función de no parar. Este ha sido el caso de Juan Stessel, quien, mirado por sobre el hombro, al término de la primera etapa, confiaba en que las otras cualidades de su auto harían variar el sentido con el que era considerado. Lo logró. Ampliamente. Séptimo en su categoría.

8



ILUSTRADO

ETAPAS...



Los pilotos norteños, sobre todo aquellos que agrupan su esfuerzo hacia el automovilismo deportivo, en el seno de la A.T.A.S. (Asociación Tucumana de Automóviles Standard), tenían puesta buena parte de sus esperanzas en la actuación del piloto del auto 473, Italo Maresio, quien conducía el mismo Alfa Romeo Giulia con el que lograra un muy meritorio segundo puesto, en la última edición de la Vuelta del Noroeste. No pudo ser. Cuando el dique de los Molinos se desmenua en el camino a Alta Gracia, quedó trunco el esfuerzo. Pero la Vuelta del Noroeste, en 1966, festejando el sesquicentenario de la declaración de la independencia, en la ciudad de Tucumán, se programa como internacional. Italo Maresio tiene puestos sus ojos en la misma.



Cuando el auto de Eduardo Graziosi se asemeja a un auto. Luego, sustancialmente, cambió —problema de durezas relativas— de forma. El piloto sí que no cambió de forma... de correr. Siguió en sus trece por muchos kilómetros, demostrando poseer aquello que, por no encontrarse mejor expresión, se denomina como espíritu de Gran Premio.



¡¡"Mentira... mentira"...!! El señor que conduce el 4L ilustrado, integró la caravana de auxilios mentirosos, molestos, inoportunos, faltos de sentido deportivo y de don de ubicación. Los vimos repetirse durante el desarrollo de las seis etapas. Si bien nuestra conformación espiritual nos inhibe de alegrarnos de la desgracia ajena, los muy alegres "virutos" que repetidamente se daban, nos producían —al menos— una acentuada indiferencia.

EL GRAN PREMIO



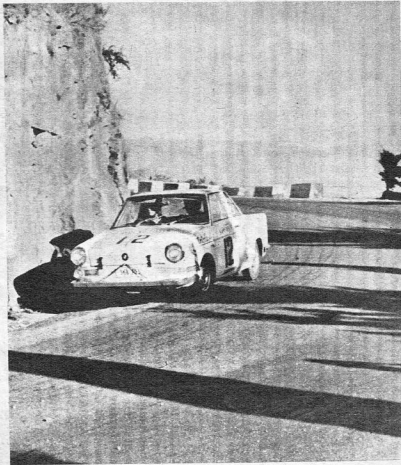
Guillermo Gainza Paz a bordo del 293, navegaba al ritmo de Espronceda... "Navega Morris mio sin temor - que ningún auto enemigo ni tormenta - ni bonanza - tu rumbo a torcer alcanza - ni a sujetar tu valor". Mientras anduvo no fue marinero, fue capitán... Luego... kaput y... a casa.



El hombre del sufrimiento. "Grey Rock" comenzó pronto sus desventuras con un parabrisas roto. Llegó a Carlos Paz pero... azul quedó. Luego un sinnúmero de sinsabores fueron alargando, progresivamente, las distancias que lo separaban de los punteros. No fue el único que paladeó el amargo sabor, dentro del equipo de los cinco pequeños de pulmón grande. El único arribo, el de los hermanos Lostalé, en el 21º puesto de su categoría, nos habla de problemas sin fin y de un sin fin de problemas.



Uruguay en "tamdem". El Bocha González y su compatriota Enrique Vivo, se ataron como por una cuerda al comienzo del sinuoso. Más adelante, distintos temperamentos y modalidades diferentes, en los medios mecánicos que conducían, produjeron actuaciones destacadas. Les prometió una foto del "Bocha" doblando de costilla en la cornisa que... bueno... bueno...



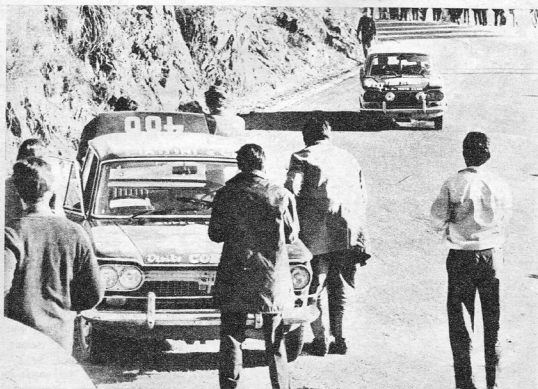
Prolijos y pegaditos a la cuerda. Característica de la que Rogelio Scaramella no se apartó en ningún momento de la carrera. Veloz, cuidadoso y pario. Sobre todo esto último. "Salud motora" por los cuatro costados, en una categoría enferma de leucemia. Solamente Norberto Guillermo Roth fue capaz de quebrar, en la primera etapa, la hegemonía del Nº 12. En la segunda, un accidente desafortunado, nos privó de la posibilidad de lucha que brindaba el Nº 179.



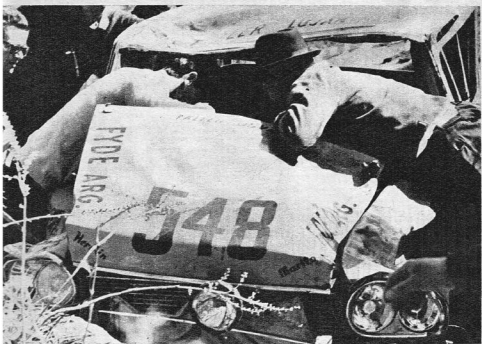
El "monstruo". El "cuco". El más grande entre los grandes. El que nos diera las actuaciones parciales más desafiantes de la carrera, en cuanto a parciales se refiere. El Ford Mustang y Oscar Cabalén, en una zona que le es conocida y que domina ampliamente. Cuando el auto pretendía irse, la aplicación dosificada de potencia ponía las cosas y las ruedas en su lugar. Aún quedaban, muy largas, las esperanzas.



Carlos Pascualini va fuerte. Algunas demoras, como la que ilustra esta secuencia gráfica, le impidieron hacerlo mejor en la primera etapa. El auto se detiene, el acompañante desciende. Los inconscientes de siempre, corren por la ruta que prolonga la curva ciega. Cervasio García la cruza con precaución, mientras el acompañante hurga en el baúl. ¡¡Ah...!! los cañitos que se tapan...

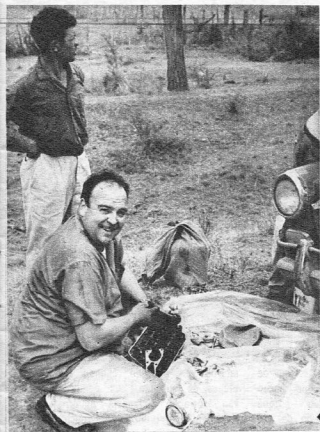


EL GRAN PREMIO



Lo que entonces no quisimos mostrar. Pero que, ahora, pasado el susto, y el Gran Premio, sirve de recuerdo de un momento afortunado. César Luis Galimberti se despeña. Nuestro asistente de turno, "Tati" Galanti, baja **rebotando entre piedras y árboles**; hay que extraer al piloto y acompañante. La tarea es ardua. Finalizada, queda sólo la curiosidad morbosa. Gracias a la **jaula**, decían unos. Gracias a Dios, decían otros. Nosotros lo expresamos en su momento...
"César Luis... Dios era tu copiloto".

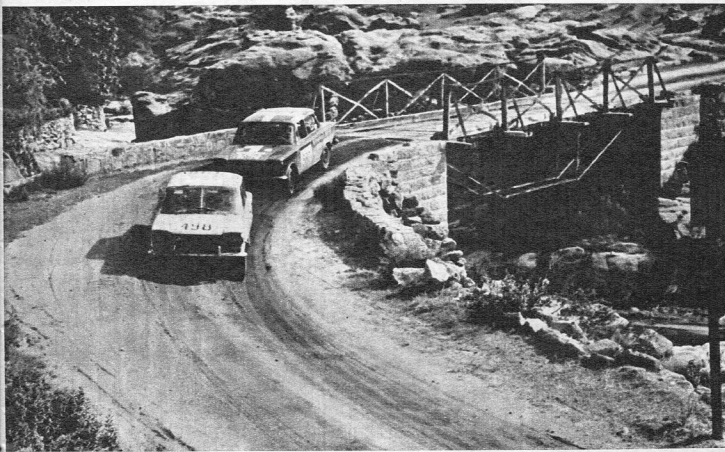
"Torres de Oza" en un auto que debió ser **muletto** y que resultó el único que, a la hora de la verdad, arribó a destino. Lo **de muletto** era una condición—por lo que se aprecia— solamente nominativa. Cuando se baja la montaña **de costado, entre piedras y cornisa**, se está haciendo algo más que seguir la carrera a ritmo ágil...



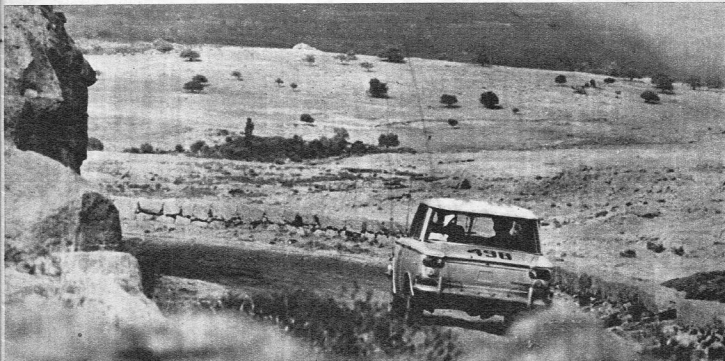
El popular "gordo" Jorge Boer ríe... entre dientes y sin ganas. La demora fue demasiada, pese a la diligencia puesta en fuego. Tony Winter movió las manitos, como en sus mejores épocas, y Boer no se quedó atrás. Pero el tiempo tampoco y, a la llegada a San Juan, quedó fuera de carrera. Eso, oficialmente. La siguió de allí en más, paso a paso y tramo a tramo. Hasta Arrecifes.

Nadie lo sospechaba. Nosotros menos que nadie. Para quienes conocemos la meticulosidad del trabajo de Alberto Gómez y el tiempo y recursos puestos a disposición del auto Nº 640, la noticia nos cayó como poco creíble. "¿Que Alberto Gómez rompió motor...?" "¿Dónde...?"

—En el camino de las bielas... Allí todo puede ser. Donde el descanso del piloto se traduce en un mayor esfuerzo de la planta motriz. La enorme recta. El asfalto liso. De San Luis a San Juan.



Uno de los últimos puentes, ya en la bajada, de El Cóndor a Mina Clavero. Luis Bonich, con el Nº 498 se defiende de la arremetida de "Larry". Pero defenderse de Alberto Rodríguez Larreta, en el sinuoso, son palabras mayores. Dos curvas más y el teleobjetivo capta lo previsible: en la foto... Luis Bonich. "Larry"... ya se fue.



EL GRAN PREMIO



José M. Aguerre Reyes es uno de aquellos competidores que hacen todo bien. No muy rápido —porque la velocidad es privilegio de pocos— pero bien. Cuando los kiló-

metros van pasando, cuando las etapas se suceden, sus nombres van acortando distancias. Aguerre Reyes pilotó uno de los pocos autos que, al finalizar estas prime-



El joven "Cardo", buen mecánico y preparador de los más pequeños competidores, encontró su escena-

rio en los tramos algo trabados de la segunda etapa. Lo vimos, cerca de La Toma, superar a un compe-

De minijunior a Peugeot 404. Guillermo "Mito" Lagos nos da la impresión —a esa altura de la competencia— de saber lo que iba haciendo. Hay que interpretar la cons-

tancia gráfica: lo que no se ve, hacia adelante, es una curva casi de retorno que cruza sobre un arroyo. Consecuencia... caída hacia ambos costados. El piloto de Agua



Allí fue cuando, a nuestro juicio, comenzaron a destacarse Alfonso Marín y Carlos José Martín. Allí, al menos, nos dimos cuenta de que, en el juego de las definiciones, tendrían que pasar. Pasa que, en un Gran Premio, nos engañamos a veces con resultados finales —aunque sean de etapa— porque, a lo largo del recorrido, no hemos tenido oportunidad de ver. Porque la nimiedad de un problema estúpido hace perder minutos que desdibujan las performances y éstas, por la propia característica de la carrera, no son parejas. En este tramo de la segunda etapa apuntamos los nombres de Alfonso Marín y Carlos Martín para más adelante.



ras dos etapas, todavía se encuentran vírgenes de carrocería. A medida que pasaron los kilómetros, este privilegio fue aún menos compartido.



tidor de la categoría "B" por afuera, en el ripio desaparejo y bastante cruzadito el hombre...

y Energía saca la cola afuera, cruza un poquito en el piso barroso, tiene fuerza, la usa y se va. Nos dejó una impresión que no condice con su juventud: madurez.



**1º EN
TODOS LOS
CAMINOS**

LOS AMORTIGUADORES FRIC-ROT GABRIEL

han demostrado una vez más que no tienen competidores. Son invencibles.

Como estos titanes de las rutas argentinas, que han sabido elegirlos.

IX Gran Premio Internacional de Turismo 1965

LEPRO-OLMEDO Alfa Romeo G.S.G.I.A.

JOSE MIGLIORE Peugeot 404

HUMBERTO MANEGLIA Fiat 1500

ALFONSO MARIN Fiat 1500

DON SEGUNDO SOMBRA Fiat 1500

ANDRES SANCHA Chevrolet 400

VELA LEONETTI Valiant III

ROSMUALDO VISINTINI Auto Unión

PEPE ZANETTA Fiat 1500

ALBERTO O'CONNOR Isard 700

NUNCIO DI LAGATTO Ford Falcon

Ud. también puede tenerlos en su coche

EXIJALOS!
AMORTIGUADORES

FRIC-ROT GABRIEL

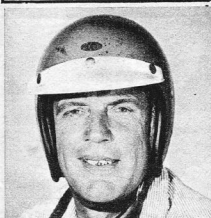
PRIMERO EN TODOS LOS CAMINOS



automundo

DESDE LOS ESTADOS UNIDOS

por el Dr. VICENTE ALVAREZ



Jud Larson

SPRINTS DEL USAC EN NEW BREMEN

NEW BREMEN, Ohio. — El veterano Jud Larson, quien hace algunos años se destacara como el piloto más bravo en esa dura especialidad que es el "dirt-track", ha vuelto a correr luego de una pausa impuesta por razones de salud y su actuación en las últimas temporadas demuestra claramente que su recuperación ha sido completa. Físicamente está en plena forma y nada ha perdido de su habilidad ni de su empuje en las pistas de tierra. Su triunfo en New Bremen (media milla de peralte reducido) ha sido espectacular y, sumado a sus otras performances del año, lo coloca a la cabeza del ranking de sprints del USAC cuando falta muy poco para finalizar la temporada. Condujo nuevamente el Offenhauser sprint construido por A. J. Watson, que le respondió en todo momento. En la prueba de fondo, sobre 50 vueltas, tomó la punta en la tercera al pasar a Rutherford, que había partido en el puesto de honor. A partir de ese momento debió defenderse de Mc Cluskey, que se le acercó mucho en la cuarta vuelta y de Bobby Unser, que mostró la seriedad de sus intenciones al acosarlo tenazmente entre la décima y la décimoquinta vueltas.

Para poder escapar a sus perseguidores, Larson debió utilizar todo el ancho de las curvas, entrando indistintamente por fuera o por dentro, siempre seguro, muy fuerte y demostrando su extraordinaria capacidad de improvisar en la tierra. En las vueltas finales cargó Red Riegel e hizo un desesperado intento de alcanzarlo en la última, pero quedó varios largos detrás al cruzar la línea de llegada. Johnny Rutherford hizo la mejor clasificación —19.43"— batiendo a Larson por sólo seis centésimas de segundo. Las series preliminares (8 vueltas) fueron ganadas por Larson, Unser y Conard; Arnold se impuso en la semifinal de 10 vueltas. Resultados de la carrera final, sobre 50 vueltas: Jud Larson (Offenhauser), Red Riegel (Chevrolet), Johnny Rutherford (Chevrolet), Don Branson (Offenhauser) y Chuck Arnold (Chevrolet).



Harold Leep y un trofeo más para su colección. Leep figura entre lo mejor de la división Sprint de la IMCA; un verdadero maestro en las pistas cortas de tierra o asfalto. Conduce una máquina con motor Chevrolet.

FIN DE SEMANA EN LINCOLN - SPRINTS DE LA IMCA

LINCOLN, Nebraska. — Los coches sprint de la IMCA cumplieron un triple programa de carreras, ante una concurrencia récord, en la pista de un kilómetro (tierra, sin peralte) de la Feria del Estado. Harold Leep, con una máquina sprint con motor Chevrolet, se adjudicó el triunfo en las finales del sábado y domingo y fue segundo de Don Brown en la del lunes. Solamente el sábado hubo eliminatorias, válidas para los tres días, en las que Brown hizo el mejor registro: 30.69". La pista estaba excesivamente blanda y pegajosa pero lo único

que esto hizo fue hacer resaltar aún más la extraordinaria calidad de los ganadores, que se impusieron a lo más selecto del plantel de la IMCA, especialistas del óvalo de tierra. Resultado de las tres carreras de fondo: 25 vueltas: Harold Leep, Don Brown, Tom Bigelow, Jim Mougham y Gordon Woolley; todos con Chevrolet. 30 vueltas: Harold Leep, Tom Bigelow, Buzz Barton (Offenhauser), Don Brown y Jim Mougham. 30 vueltas: Don Brown, Harold Leep, Tom Bigelow, Jim Mougham y Gordon Woolley.

FERRARI EN INDIANÁPOLIS

NEW YORK. — Luigi Chinetti, representante de Ferrari en Estados Unidos y patrocinador del equipo "North American Racing", anunció que persuadirá a Enzo Ferrari para que le construya un motor para las 500 Millas de Indianápolis. "Usaremos un V12 —declaró— igual que en nuestros coches de pasajeros, y espero que podamos adaptar alguna versión de nuestros chasis monoplazas de Grand Prix. Si todo anda bien, esta máquina correrá con los colores oficiales del NART (North American Racing Team) en 1966 y la casa Ferrari participará con todo su poderío en 1967". Chinetti rechazó la sugerencia de usar un V8 diciendo: "Ese es el motor de Ford". Agregó que probablemente se decidan por un tres litros, ya que el 4.200 entre un exceso de HP que difícilmente puede aprovecharse y confía en que Ferrari produzca un motor moderno de tres litros con una potencia suficiente para que sea fuertemente competitivo en Indianápolis.

Este anuncio no ha impresionado mayormente, fuera de un círculo muy especial, ya que no es el primero de la serie y, las pocas veces que se concretó algo, no tuvo mayor trascendencia: en 1962 le ofreció al concurrente John Chalk dos motores Ferrari "ganadores" para 1963 pero la operación no se concretó y no pasó de ser una charla de sobremesa en el bar de "Le Chanteclair" de Nueva York. Parece que esta vez la cosa va más en serio; veremos qué ocurre.

FOYT EN LAS CIEN MILLAS DE INDIANÁPOLIS - ESTÁNDAR DEL USAC



A. J. Foyt

INDIANÁPOLIS, Indiana — "Esta va en compensación de tantas otras... especialmente las 100 Millas del Raceway Park", declara A. J. Foyt al ser proclamado vencedor de las 100 Millas Estándar disputadas en la pista de tierra de una milla de Indianápolis. Paul Goldsmith, que había puntado durante 75 vueltas con amplio margen sobre el segundo, Foyt, se quedó sin nafta en la última vuelta y apenas pudo, a los minutos, finalizar quinto. Y así fue que Foyt se encontró ganando una carrera en la que dudaba incluso llegar segundo, ya que hasta la raya vino muy presionado por Nelson y Foster. Parmeli Jones había hecho el mejor tiempo en clasificación, a una media de 140,822 km/h, y encabezó el peleton hasta la vuelta 24, en que se retiró con su Ford recalentado al cubrirse de barro el radiador. En ese momento se adelantó la decimotercera Goldsmith, que se adelantó gradualmente de Foyt. El canadiense Billy Foster — que está causando sensación en los Estados Unidos (en cualquier tipo de coche) — había perdido mucho terreno a causa de una colisión con Bobby Isaac; lo recuperó hasta colocarse tercero a mitad de la carrera, y colocado en segundo lugar cuando faltaban ocho vueltas, debió parar en el box a cargar nafta. Con Foster detenido y Foyt —tercero— veintiocho segundos atrás, Goldsmith debería haber aprovechado para adelantarse, máxime cuando en ese momento estaban excesivamente las luces amarillas de precaución, pero insistió (¿ahí o sus mecánicos?) en completar el recorrido sin ninguna parada, error que le costó una carrera que dominaba fácilmente. Con la excepción de Goldsmith y Foster, todos los competidores habían planeado una detención para cargar combustible... Resultado final: A. J. Foyt (Ford 65), Norm Nelson (Plymouth 65), Billy Foster (Dodge 65), Don White (Ford 64) y Paul Goldsmith (Plymouth 65).

Jim Hall, campeón nacional de Sport 1964, ganador de las 500 Millas de Eldar Lake.



AUTOS SPORT EN ELKHART LAKE: CHAPARRAL PRIMERO Y SEGUNDO

ELKHART LAKE, Wisconsin.—Hap Sharp, Jim Hall y Ron Hisson compartieron los honores del triunfo en las 500 Millas Sport disputadas en el circuito "Road America" de cuatro millas de largo, luego de turnarse en la conducción del Chaparral: Hall hizo las primeras 44 vueltas, Sharp las 39 siguientes y Hisson las últimas 43.

En segundo lugar se clasificó otro Chaparral y en esto también tuvieron mucho que ver Hall y Sharp, como relevos de Bruce Jennings. Terceros fueron Dick Thompson y Ed Lowther con Cobra 427 y cuarto George Follmer con Lotus-Porsche; los puntos de este cuarto puesto son suficientes para que Follmer se adjudique el campeonato del año. El promedio de los ganadores fue de 144,147 km/h. La carrera se redujo prácticamente a un duelo entre los dos Chaparral, matizado en las vueltas iniciales por la intervención de Walt Hansgen que los apremiaba con su Lola "T70" Ford; Hansgen había señalado el mejor tiempo de clasificación y largó en punta pero perdió terreno en la segunda vuelta; siguió segundo un tiempo hasta que debió detenerse por fallas en el mando del acelerador, perdiendo más de seis minutos en su box; a poco de reanudar la marcha quedaba eliminado definitivamente el Lola por rotura de la caja-puerta. La carrera debió interrumpirse a las 15 vueltas como consecuencia del choque entre Ensley (Apache) y Lindburg (Elva-BMW); los coches quedaron cruzados en la pista —el Elva en llamas— y pasó una hora y media antes de que la pista quedara en condiciones. Clasificación general: Hall, Sharp y Hisson (Chaparral II); Sharp, Jennings y Hall (Chaparral II); Thompson y Lowther (Cobra 427); Follmer y Earl Jones (Lotus-Porsche).

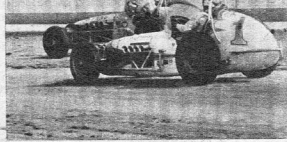


Remo Stott, uno de los más destacados pilotos de estándar de la IMCA, en una escena que le es habitual: recibiendo un trofeo. Esta vez se le entrega Marie McKinney, secretaria de la Feria del Estado. De izquierda a derecha: Gene van Winkle, vicepresidente de National Speedways Inc. (promotor), mis McKinney, Stott y Woody Brinkman, largador.

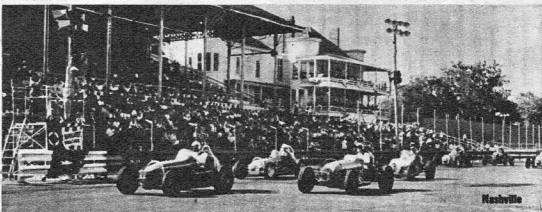
MIDGETS Y ESTÁNDAR DE LA IMCA EN SAINT PAUL

SAINT PAUL, Minnesota.—Remo Stott y Bill Ewbank se adjudicaron las pruebas de fondo en estándar y midgets, respectivamente, en la pista de la Feria del Estado: media milla de asfalto. El programa de estándar comenzó con las eliminatorias, en las que Ernie Derr, actual puntero del ranking, hizo la vuelta más rápida, en 23,42 segundos; Stott hizo el segundo tiempo. La prueba de fondo, sobre 100 vueltas se inició con Derr al frente, seguido de muy cerca por Stott; en esa forma se cumplió la mitad del recorrido pero en la vuelta 52 Stott pudo pasar adelante y se despegó del lote. Dos veces debió reducirse la velocidad debido a accidentes: en la vuelta 39 Blackie Wangerin chocó con Mike Barnes y la bandera amarilla estuvo desplegada durante cinco vueltas.

Wangerin volvió a chocar —esta vez con Bill Thomas— en la vuelta 70 y se corrieron 13 vueltas a velocidad reducida. Por tal causa, el tiempo total de Stott para las 100 vueltas —4' 5,67"— quedó lejos del récord, pero extraordinariamente Stott fue cronometrado en carrera con su mejor vuelta en 21,47 segundos, tiempo récord. Resultados final: Remo Stott (Plymouth 65), Ernie Derr (Dodge 65) y Eddie Meyer (Ford 64). Bill Ewbank se impuso en la carrera de fondo, sobre 20 vueltas, para midgets, batiendo a Tom Bigelow por ocho largos, después de haber señalado un tiempo de 21,55" en eliminatorias, récord para midgets de la IMCA en esa pista. Clasificación final: Bill Ewbank, Tom Bigelow, Keith Thomas y Roger West.



DOS MAESTROS DE LA PISTA DE TIERRA. Y dos formas distintas de recorrerla: por afuera, en la parte de tierra suelta, Don Branson; por adentro, en la zona compactada, A. J. Foyt. Esta escena se registró durante la reciente carrera de cien millas en la pista de una milla de Du Quoin, prueba con puntos para el campeonato nacional del USAC, en un momento del duelo Branson-Foyt que duró hasta que el segundo se detuvo a cambiar una rueda. Branson arrebató la delantera a Foyt en la cuarta vuelta y se mantuvo primero hasta la llegada; Foyt, pese a su detención, finalizó en el tercer lugar.



INCENDIO EN LA PISTA DE NASHVILLE

NASHVILLE, Tennessee.—Un incendio de origen desconocido redujo a cenizas las tribunas y oficinas, destruyendo además los archivos de la entidad promotora de carreras Fairgrounds Speedway, Inc. Por esta causa debió eliminarse del calendario la próxima prueba de 400 vueltas por el campeonato de sprints de la IMCA. "No tenemos dónde hacer la carrera —declaró el promotor Benny Goodman— pero para el año próximo reabriremos las puertas con una tribuna moderna de concreto y acero con mayor capacidad que la anterior". Esta fotografía pasó a tener carácter histórico: la pista de Nashville fue durante cuarenta años uno de los más destacados escenarios de dirt-track en Estados Unidos y la vieja tribuna de madera, ni hermosa ni muy cómoda, será echada de menos por los aficionados de la guardia vieja.

EUFORIA EN ESTADOS UNIDOS, E INQUIETUD EN EUROPA POR LA MARCHA DE LA INDUSTRIA AUTOMOVILISTICA. LOS BOLETINES ESTADOUNIDENSES SON DE VICTORIA AL ANUNCIAR NUEVOS RECORDS DE PRODUCCION; LOS EUROPEOS (Y LOS JAPONESES) DENUNCIAN INCERTIDUMBRE, Y HASTA PREOCUPACION.

GUERRA!! ESTADOS



En los primeros siete meses de este año, la industria yanqui ha superado las cifras de producción precedente, trabajando a un promedio mensual de 672.944 unidades, frente a las 576.775 de 1964.

La tendencia general de esta producción, de acuerdo con la demanda del mercado interno, revela una cierta inclinación hacia la cilindrada mayor, o más potencia, con respecto al bienio 1962-63, no llegando sin embargo, a las máximas de 1958, cuando la cilindrada media era de más de cinco litros (5.310 cc) y la potencia media de 260 caballos (SAC). En ese mismo año, además de la carrera de cilindradas y potencias, en los motores estadounidenses se observaba, también, competencia en las relaciones de compresión, que pasaron —entre 1954 y 1958— de 7:3 a 9:7.

El nacimiento del llamado fenómeno del "rombo" —especie de tic-tac claramente audible (como si se pasara un paño por una persiana)— a fines de 1950, alarmó a los técnicos, sin orientarlos, por cierto, acerca de su origen. Se probó suprimir ese ruido con los combustibles antidetonantes, pero sin resultado. Al principio se pensaba que tenía el mismo origen que la llamada detonación, producida por los depósitos carbonosos de la cámara de combustión, pero en 1959 se llegó a establecer que estaba determinado por las vibraciones de flexión del cigüeñal.

Como las sucesivas investigaciones confirmaron que el "rombo" no tenía, en efecto, repercusiones sensibles sobre la estructura del motor, y que modificando el diseño de la cámara de combustión y la composición de los aceites de lubricación y los carburantes, se podía remediar en parte el fenómeno, volvió la carrera por el aumento de la relación de compresión, que gradualmente llegó a los valores de 1958 y hasta los superó, empleando, siempre, carburantes con un número de octanos comprendido entre los 98 y los 100, que es el que ofrece, en la práctica, todos los llamados supercarburantes.

Tranquilizados por lo menos en parte, los técnicos se dedicaron a aumentar las relaciones de compresión de los motores de serie; pero no es de prever que alcancen valores muy superiores a los actuales, excepto en el caso de los motores con particulares características deportivas. Con todo, en el salón de Frankfurt de este año se vieron, por ejemplo, motores de serie con relación de compresión de 11:2:1 en el nuevo modelo AUDI 1966 de la Auto Union, para el cual el mismo constructor recomienda un carburante con un número mínimo de 96-100 octanos. Se trata de un cuatro cilindros de 1.969 cc, que desarrolla 80 caballos a 5.000 revoluciones, y consume 8,4 litros por cada 100 kilómetros.

La natural y justificada tendencia a consumir siempre menos, ha orientado y orienta a los constructores a llevar la relación de compresión, aunque sólo sea dentro de los límites de conveniencia de un motor de turismo. En efecto, al aumentar dicha relación se eleva la potencia y, al mismo tiempo, se disminuye el consumo.

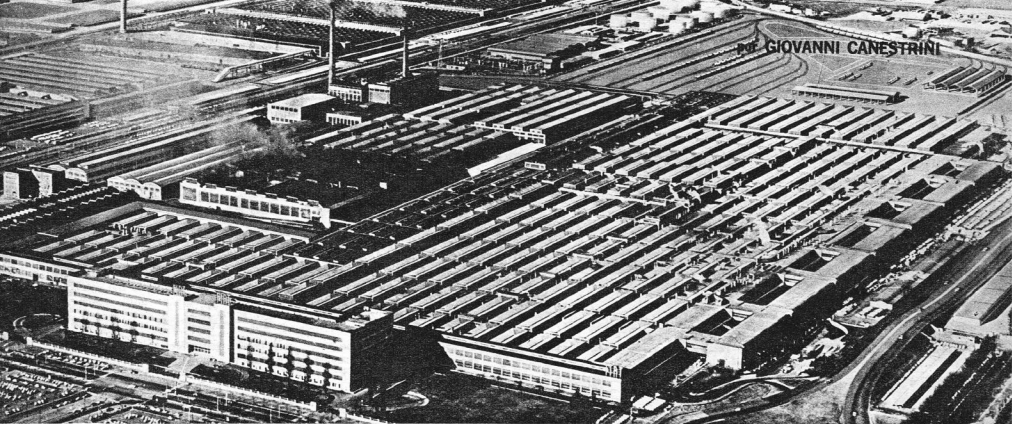
Esta es ya una tendencia general, tanto en los motores yanquis como en los europeos, los que se encuentran preparados para alcanzar y superar el valor de 9:1 de la relación. Tal clase de motores existe ya; uno de los más recientes es el de la Fiat Abarth, de 982 cc de cilindrada, derivado del 850 Fiat, en el que se ha adoptado un valor de 9,5:1, constituyendo una de las novedades del salón alemán. La misma Citroën, conservadora por tradición, ha presentado recientemente en el mercado, sus modelos DS y DS 19, con motores que alcanzan la cifra de 8,75:1.

La técnica italiana, en este campo, ocupa un puesto de vanguardia; basta citar los Fiat 1.500 de serie, que tienen una relación de compresión de 9:1 y, naturalmente, los Alfa Romeo, que llegan a los valores estadounidenses actuales de 9:7:1.

En el primer semestre de 1965, la producción automovilística francesa registró una disminución del 13,3 % con respecto a la de 1964. El gobierno intervino a favor de la Citroën con un préstamo de 5.200 millones de peses.

UNIDOS VERSUS EUROPA

por GIOVANNI CANESTRINI



Otro motivo, no de carácter técnico sino de mercado, que ha hecho detener la carrera de la cilindrada y la potencia estadounidenses, marcando así una regresión, es el hecho de que los usuarios yanquis se contentan, desde hace cuatro o cinco años, con autos de motores de potencia no superior a los 175 caballos, y con cilindrada de no más de cinco litros.

Por el contrario, la situación europea es muy distinta en cuanto a las dimensiones y motores de los vehículos, y se orienta, claramente, hacia aumentos de cilindrada y potencia, contenidas, a juzgar por los autos de mayor producción, dentro de los 150 caballos. Según recientes estadísticas, ha sido comprobado que, mientras en el mercado italiano el 64 % de los autos vendidos es de cilindrada inferior a los 850 cc y a los 50 caballos, en los demás mercados europeos se tiende a una potencia del orden de los 80-90 caballos con cilindradas de hasta 1.600 cc.

En suma, se orienta a lo que nosotros llamamos el auto medio, uno de cuyos precursores es el Alfa Romeo. Lo que pasa es que el mercado italiano ha debido invertir su tendencia a causa de la crisis no superada aún, resistiéndose, por consecuencia, la industria, que ha tenido una ligera disminución en las exportaciones. Entre enero y junio de este año, todas las cilindradas, menos la inferior, como ya se ha dicho, registraron una disminución en las ventas.

También los demás países europeos, en un grado más o menos acentuado, acusan la regresión o el estancamiento de su producción. Alemania apresuró la renovación de sus modelos. En el salón de Francfort, no sólo la Daimler-Benz, sino casi todas las principales firmas, presentan alguna novedad; hasta la Volkswagen ha decidido sacar de sus fábricas el nuevo 1.600, junto con el antiguo 1.200 cc y el más reciente 1.500. La producción semestral de la industria ale-

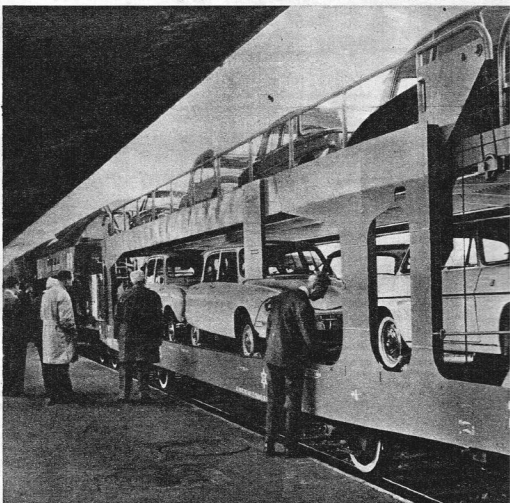
mana ha sido de 1.551.200 unidades, que comparadas con las 1.512.553 del mismo período en 1964, revelan una disminución porcentual del 2,6 %. Las variaciones más elevadas, en sentido positivo, son las producidas en las clases de cilindrada entre diez y tres litros (39,2 %), mientras que hubo un descenso del 23,4 % en la clase entre medio litro y un litro de cilindrada. Las exportaciones han pasado de 776.430, el año pasado, a 794.037 en los primeros meses de 1965, con una variación positiva del 2,3 %.

En Francia, las cosas no marchan bien; en el primer semestre de 1965, la producción automovilística ha registrado una disminución del 13,3 % con respecto a la de 1964, y el intercambio (importación y exportación) ha permanecido estacionario. No hace mucho que el gobierno intervino en favor de la Citroën con un préstamo de 5.200 millones de pesos. Parece que se trata del primer préstamo destinado a promover la industria automovilística, a fin de que modernice sus equipos y haga frente a la competencia. Se habla, entre otros cosas, de una no muy lejana fusión de la Peugeot con la Citroën, lo que daría una mayor concentración a la industria francesa.

No van mejor las cosas para la industria del automóvil inglesa. Al parecer, la que más ha sentido la crisis es la Ford, como dice *The Economist*, porque sus modelos no han encontrado el favor del público. También la Vauxhall y la BMC acusan una disminución aunque ven con optimismo el futuro próximo. La noticia más sensacional, en este campo, procede del Japón, cuya industria, después de un sorprendente período de desarrollo, y aun cuando hace notables esfuerzos para vender en el extranjero sus automóviles, parece haber entrado en una fase de crisis que causa muchas preocupaciones.

Mientras tanto, los estadounidenses anuncian nuevas inversiones en sus industrias automovilísticas de Europa.

Entre enero y junio, la industria italiana se vio comprometida a causa de la crisis económica que desde hace tiempo soporta la península. La Fiat conserva las cifras de ventas de años anteriores en las cilindradas inferiores a los 850 centímetros cúbicos.



La producción semestral de la industria alemana ha sido de 1.551.200 unidades, con una disminución porcentual, comparada con la del año pasado, del 2,6 %. Para promover sus ventas, la Volkswagen ha decidido sacar de sus fábricas el nuevo 1.600, junto con el 1.200 y el más reciente 1.500.

TUERCAS de TC

El flamante papá de Arrecifes (Pairetti), que se encuentra preparando un siete bancadas para el año próximo, no correrá hasta el Gran Premio, oportunidad en que lo hará con uno de los tres motores de cuatro bancadas que, actualmente, tiene en el banco de pruebas de Jorge Saigós. Mientras tanto prepara modificaciones en el sistema de frenos.

☆☆☆

Luis Di Palma recibió de Marcos Cianu un juego de bielas para su nuevo motor Dodge Vallant, las que hasta el momento representaban su más grave problema. El coche de Vallant tendrá mecánica similar a la del venadense, quien está prestando su inestimable ayuda al arrecifeño para que la máquina esté en óptimas condiciones para el Gran Premio.

☆☆☆

Para esta prueba, R. Gamalero le quitará a su coche, en busca de mayor resistencia, pues piensa que han de ser muchos los que habrán de quedar a la vera del camino. A la vuelta, pasará a engrasar las filitas del F-100.

☆☆☆

Los Ford Falcon del equipo oficial no correrán más hasta el Gran Premio. N. Estefano, A. Álzaga y A. Viale del Carril esperan confiados la competencia, en la que piensa realizar un gran papel.

☆☆☆

Plinio Abel Rosetto adquirió el TC-F 100 de A. Sogólo, con vistas al Gran Premio. El motor, cuya compresión está en 8,50:1, aproximadamente, generaría alrededor de los 230 HP.

☆☆☆

La máquina de Rosetto, a su vez, fue adquirida por un aficionado de Lanús, de apellido García, quien la correrá en el Gran Premio.

☆☆☆

Angel Nondedeu, cuya participación en la prueba máxima del calendario TC es muy difícil, tiene proyectado construir un auto totalmente nuevo, al que equipará con un motor F 100.

☆☆☆

E. Scally, "Skuky", tiene ya en su poder el motor Vallant con el que irá al Gran Premio. Su preparación comenzará de inmediato y es probable que lo pruebe en Tandil.

☆☆☆

Otro que sigue el camino del progreso es Sandokán, quien está preparando un Tornado, con vistas a la próxima temporada. Al Gran Premio irá, pero con su máquina tradicional que prepara, con un grupo de amigos.

☆☆☆

O. Parodi estaría interesado en comprar el abollado coche de A. Rienzi y reconducirlo para el Gran Premio.

☆☆☆

A. J. Ríos, que está muy contento con el rendimiento de su siete bancadas, piensa que aún le puede sacar más velocidad. No obstante, al Gran Premio irá tal cual está, por considerar inoportuno tocar nada.

☆☆☆

Una válvula, artísticamente partida, fue la causa del abandono de C. Galbato en S. A. de Areco. Su F 100, que aún no ha rendido en la medida esperada, será objeto de diversos tratamientos con vistas a la participación en el Gran Premio.

☆☆☆

V. Galluzzo, cuyo verde Bauffer-F 100 *hará morir de envidia al menos envidioso*, estrenaría su máquina en Tandil y luego irá al Gran Premio. Aún no se sabe su velocidad. A S. A. de Areco no fue por un pequeño problema de aceite.

☆☆☆

Rubén Rozar ha sido nombrado presidente de la Asociación Corredores de Turismo de Carretera.

☆☆☆

La máquina que habitualmente corre Raúl Cottet está siendo objeto de un tratamiento especial, para dotarla de mayor resistencia y velocidad, y en la que piensa llegar, y muy bien colocado, Jorge Grimoldi, que la correrá en la oportunidad.

☆☆☆

Angel Rienzi se está reponiendo rápidamente de los golpes que recibió en el vuelco sufrido en San Antonio de Areco. A fines de la semana pasada fue trasladado a su casa desde el hospital de San Andrés de Giles, en el que se encontraba internado. Hasta el momento los médicos no lo han autorizado a recibir visitas, pero de levantarse esta prescripción, en el curso de la semana realizará una visita al piloto de Olivos para poder transmitir a nuestros lectores sus impresiones del espectacular accidente.



El equipo oficial de Ford Motor Argentina en lo que se espera sea la carrera del reencuentro.



"Stocks vitamínicos para el F 100 de Caramelo Galbato. Los amigos de "El Volcán" colaboran.



Atilio Viale del Carril sonríe por anticipado... ¿Se estará acordando de Dos Océanos?



Pareciera que Cottet no será de la partida en el G. P....

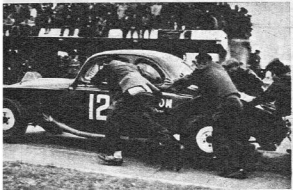
Luisito Di Palma vuelve a las andadas. Venado Tuerto y Arrecifes se hermanan.



San Antonio de Areco. Angel Eterovich, Arroyo Lana. TC con pretensiones académicas y sin consecuencias físicas. Deo Gratias.



"Holo" de Álzaga mira el Gran Premio como niño una vidriera de juguetería. "Con toda la montaña que tiene..."



Hubo que empujarlo muchas veces. Plinio Abel Rosetto espera tener mejor suerte que Sogólo.



El hombre más querido de Turismo Carretera: Rubén Rozar. ¡Felicitaciones, Presidente!



La familia aumenta...



Más caballos para Carlitos Marinovich... Esperemos que lleguen con el motor Tornado...

Parodi no cree —co-mo algunos— en que la destrucción haya sido total.

Aspectos técnicos de la seguridad del automóvil

EL CINTURÓN DE SEGURIDAD

En varios artículos anteriores, hablamos ya de las cimbras, arcos que unen los montantes que sujetan el techo del automóvil. Tienen como misión evitar peligrosas deformaciones del techo del vehículo cuando el auto capota. Sin embargo, subsiste aún el problema de que, en caso de choque, el sobresalir de la superficie del techo disminuyen la zona del impacto y pueden causar, fácilmente, lesiones o fracturas.

Para proteger a los pasajeros es necesario, entonces, recurrir a la solución de colocar abundante acolchado entre ellos y las cimbras.

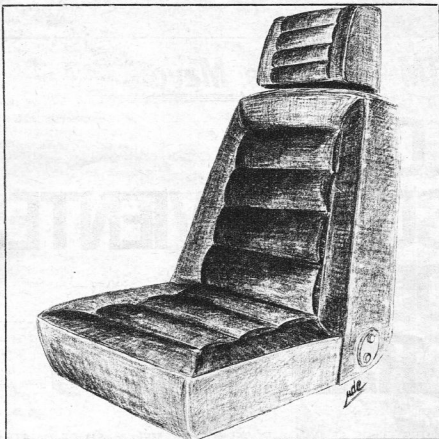
Dicho acolchado, además del original de fábrica, deberá extenderse a zonas adyacentes, a los arcos transversales que están por lo común colocados sobre el parabrisas, en relación directa con los montantes centrales y posteriores y a los arcos longitudinales que se encuentran sobre las puertas. El lado interior de ellas, también, puede ser causa de peligros latentes. En efecto, en el panel interno de las portezuelas están montadas las manijas de apertura y cierre de las mismas, de levantavítrios y de aletas deflectoras. Cualquiera de ellas que sobresalga constituye un peligro real, convirtiéndose en causa de lesiones. La solución para este problema está dada por el uso de acolchados que incorporen, en cavidades hechas al efecto, el control de la aleta y de la ventanilla y en los cuales se coloque el apoyabrazos (sobresaliendo, por supuesto). De bajo, cubierta, se ubicará la manija de apertura de la puerta. Entre los detalles, aún no mencionados, se encuentran las viseras parasol que deberán estar convenientemente acolchadas. En caso de accidente protegerán

la cabeza de golpes contra el techo, constituyéndose, así, en un elemento de defensa. El espejo retrovisor, por su forma y posición, es otra amenaza oculta. Para garantizar la seguridad de los pasajeros deberá ceder en cualquier imprevisto y evitar, o al menos atenuar, las posibles lesiones en el rostro.

El apoyacabeza

El apoyo de la cabeza es un elemento que adquirió cierta difusión desde hace varios años. Pero la verdad es que se coloca más por la comodidad que ofrece que por la seguridad derivada de su uso. En otros términos, hay que hacer notar que los automovilistas ignoran lo importante que puede ser, para la seguridad, el apoyacabeza. Además, no se puede decir que los modelos en venta respondan plenamente a requisitos básicos de seguridad.

El lector recordará tal vez lo que afirmamos al hablar de los choques sufridos por la parte posterior del coche. Estos aumentan su peligrosidad porque toman desprevenidos a los viajeros, es decir, se les somete a una peligrosa aceleración hacia adelante cuando están ubicados cómodamente. La fuerza de inercia empuja a los pasajeros de los asientos. Sucede entonces que en el proceso de reacción, mientras el cuerpo resulta mantenido por el respaldo, la cabeza se violentamente empujada hacia atrás, girando alrededor del cuello sin que nada la sostenga. No es improbable, sobre todo en los golpes violentos, que la rotación de la cabeza motive la fractura de la espina dorsal a la altura de las primeras vértebras, inmediatamente bajo la nuca. Se comprende, entonces, como



Una butaca bien realizada puede significar comodidad para el viaje y aun seguridad, en el sentido de eliminar los desplazamientos laterales provocados por los efectos de inercia. La traba del respaldo, que garantice su inmovilidad, y la firme sujeción del apoyacabeza son requisitos indispensables de un buen proyecto que contemple la seguridad del viaje.

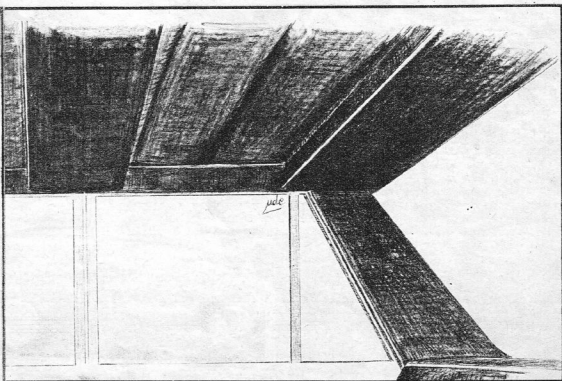
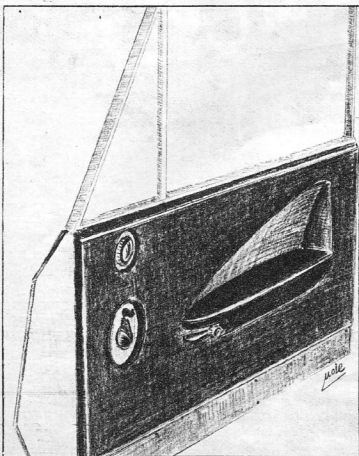
el uso del apoyacabeza puede salvar la vida. Para ello es necesario que se halle sujeta al asiento de una manera más sólida de la que está en los modelos corrientes.

Los "cinturones"

Los cinturones son, sin duda, los elementos de seguridad que tuvieron mayor difusión. Es por eso que recién nos referimos a ellos en esta nota. La importancia que tienen, en función de la integridad de los pasajeros, está reconocida universalmente. Lo único que queda por destacar es la elección del modelo. Pese a que es cierto que el tipo ventral resulta más cómodo, se deberá elegir el tipo bandolera porque es el único, entre los modelos simples, que garantiza protección de

casi todas las partes del cuerpo del pasajero. Es necesario además, contrariamente a lo costumbre, que los cinturones de seguridad sean colocados, también, en los asientos traseros. Los modelos en venta son casi todos de óptima calidad y poseen sistemas de "desenganche" simples y seguros. Si bien los cinturones de seguridad no bastan por sí solos en la defensa de los pasajeros contra los peligros del choque, sí están colocados en coches con habitáculos indeformables y con los accesorios que hemos puntualizado pueden contribuir, ciertamente, a normalizar una situación que, hasta hoy, es un constante motivo de preocupación.

M. DEL CARMINE



Al embutir todos los controles en adecuados paneles, en las puertas, se elimina uno de los problemas que constituyen todos los elementos con aristas y en sobrenivel, constante amenaza de lesiones.

Los acolchados generosos, en los lugares adecuados, son elementos que confieren real seguridad para los pasajeros. Los estudios realizados determinan con exactitud los lugares de mayor peligro.

TM en 25 de Mayo

LOS SOBREVIVIENTES DEL GRAN PREMIO

ENTRE ELLOS SE CONTO ROGELIO SCARAMELLA. SU DE CARLO NO PARECE SENTIRSE FATIGADO LUEGO DE LOS 5.000 KILOMETROS DEL GRAN PREMIO. ● A JOSÉ CALDUCH SE LE ESCAPÓ EL TRIUNFO CINCO KILOMETROS ANTES DE LLEGAR. ● EN LA CATEGORÍA "B" DANILO BONAMICI ENCABEZÓ LA COMPETENCIA DE PUNTA A PUNTA. ● TOMASI Y PARISI DEMOSTRARON, JUNTO CON EL PUNTERO, QUE LOS 1.093 "NO OFICIALES" TAMBIÉN SON RIVALES PELIGROSOS EN ESTA CATEGORÍA.

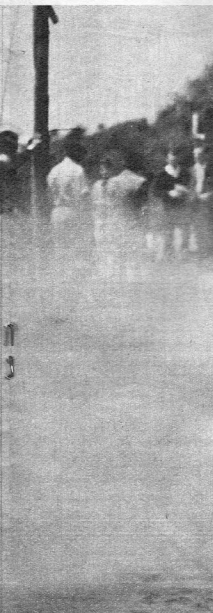




Calduch encabezó la categoría "A" de la competencia hasta poco antes de finalizar. En la ilustración, lo vemos cuando acaba de superar, en el camino, al De Carlo de Ruiz, que se clasificó segundo.



Tomasi, segundo en la categoría "B", negocia hábilmente un lemo de burro, en el tramo de tierra.



Año tras año, nuevas entidades del interior se suman a la ya larga lista de organizadores de competencias automovilísticas. El domingo pasado fue el Auto Club Veinticinco de Mayo que, utilizando una fecha del calendario deportivo cedida por el "Nueve de Julio Automóvil Club", decidió iniciarse en el deporte automotor con una prueba reservada a máquinas de las dos categorías interiores de Turismo Mejoradas.

Lo reciente del Gran Premio hacía temer una escasa concurrencia de competidores. Sin embargo, los 57 inscriptos demostraron que existían numerosos "sobrevivientes" de la dura competencia... y algunos "resucitados". Entre estos últimos descubrimos, con gran sorpresa, que se contaba Osvaldo Mantega. Nuestras sospechas se confirmaban: su adiós no había sido definitivo, y nuevamente vimos a su DKW color coral cruzar la línea de partida.

La prueba, que se disputó en un circuito mixto de 49,73 km de extensión (29,57 km de tierra y el resto de asfalto) al que se dieron cinco vueltas, dio ocasión al club organizador para demostrar que con empeño y buena voluntad se puede, a veces, suplir la inexperience. En efecto, a pesar de lo reciente de la fundación del Auto Club Veinticinco de Mayo —cuenta con menos de cinco meses de vida— la competencia sólo adoleció de pequeñas fallas de organización.

Luego de una sesión de pruebas de clasificación, realizada el día sábado para establecer el orden de largada, se procedió a la disputa de la carrera en la mañana del día domingo. A las nueve y treinta, Juan Carlos Gallo, a quien le había correspondido el primer puesto en la línea de largada, inició la competencia. Fue seguido cada diez segundos por los demás participantes de la categoría "A" (hasta 700 cc), en la que volvió a evidenciarse una total preponderancia de los De Carlo. Luego de los treinta y tres inscriptos de la categoría menor, se esperaron dos minutos para comenzar con los de la "B" (de 701 a 1.150 cc), que fueron encabezados por el Renault 1.093 de Danilo Bonamici.

A unos dos kilómetros del puesto de control de la largada, comenzaba el tramo de tierra, a la salida de una estrecha curva. Luego del paso de las cuatro primeras máquinas, vimos acercarse, en una misma línea, a los De Carlo de Juan Sampayo (5) y de Mario Cámara (6). Al hacer este último un rebaje antes de entrar a la curva, un mudo seces los hizo temer por la "salud" del pequeño motor. Doscientos metros más adelante nuestros temores se vieron confirmados: un pistón roto obligó a Cámara a iniciar una lista de abandonos que resultó, por cierto, bastante extensa. En el curso de la primera vuelta, Juan Carlos Gallo mantuvo su primer puesto en el camino pero, por tiempo corregido, debió ceder el puesto de honor a José Calduch, que había logrado colocarse tercero en el camino, a pesar de un rebaje de ochocientos metros. Mientras tanto, Danilo Bonamici ya había superado, en la ruta, a todas las máquinas de la categoría "A", con excepción de tres. Luego del abandono de Gallo, en la segunda vuelta, Calduch tomó la delantera, seguido por Scaramella, Ruiz, Videla y Caruso.

En la categoría "B", el abandono de Alberto Camarero, que se encontraba segundo con su DKW, dejó los tres primeros puestos en manos de los Renault 1.093 de Bonamici, Alberto Tomasi y Emilio Parisi, este último piloto local, que intentó en el reciente Gran Premio de Turismo de Jorjato del que se vio obligado a desertar, poco antes de llegar a Catarmarca, luego de quemar un pistón.

Este orden se mantuvo en las dos categorías hasta poco antes de finalizar la prueba. El primer auto en recibir la señal de llegada fue el Renault 1.093 de Bonamici. Según los cómputos, se esperaba, en segundo término, el pasaje del De Carlo de José Calduch. La espera se prolongó sospechosamente y al final vimos salir, de la curva anterior a la llegada, la máquina de Rogelio Scaramella. Un desperfecto mecánico quitó el triunfo de las manos de Calduch, apenas cinco kilómetros antes del final de la competencia que tan brillantemente había encabezado. Scaramella se adjudicó así otro triunfo que demuestra que su De Carlo es uno de los autos más resistentes de la categoría "A".

En la "B", Danilo Bonamici fue escoltado por Tomasi y Parisi, el piloto de Veinticinco de Mayo, que cruzó la línea de llegada en medio de las aclamaciones de sus vecinos.



Rogelio Scaramella sigue haciendo uso de su "abono al primer puesto". En "25 de Mayo" logró hacerlo gracias al providencial abandono de Calduch.



Parisi, el piloto de "25 de Mayo", logró un cómodo tercer puesto, detrás de Bonamici y de Tomasi, que compensó en parte la amargura que le produjo tener que abandonar poco antes de llegar a Catarmarca en el reciente Gran Premio.

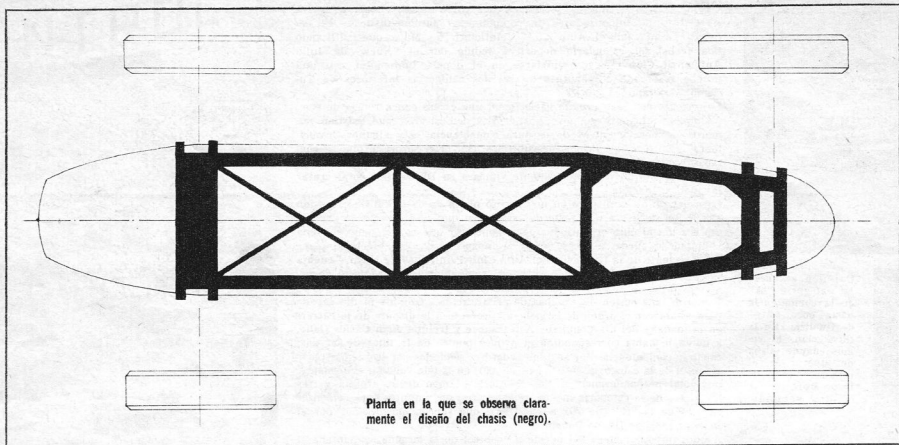
CLASIFICACIÓN GENERAL

CATEGORÍA A (hasta 700 cc)

- 1°) Rogelio Scaramella con De Carlo en 2h 20' 38" 5/10. Promedio: 104,050 km/h.
 - 2°) Jorge H. Ruiz con De Carlo en 2h 26' 24" 1/5.
 - 3°) "Espartaco" con De Carlo en 2h 29' 00" 1/5.
 - 4°) Juan Sampayo con De Carlo en 2h 31' 31" 4/10.
 - 5°) Osvaldo Videla con De Carlo en 2h 33' 58" 3/5.
- Récord de vuelta: José Calduch, en la primera, con 27' 57" 1/5, a un promedio de 107,497 km/h.

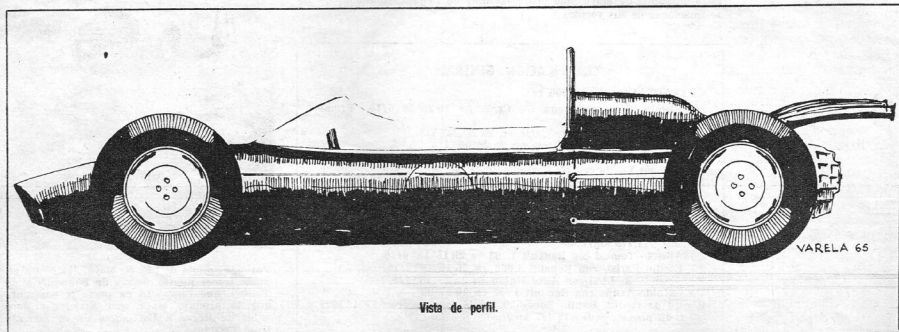
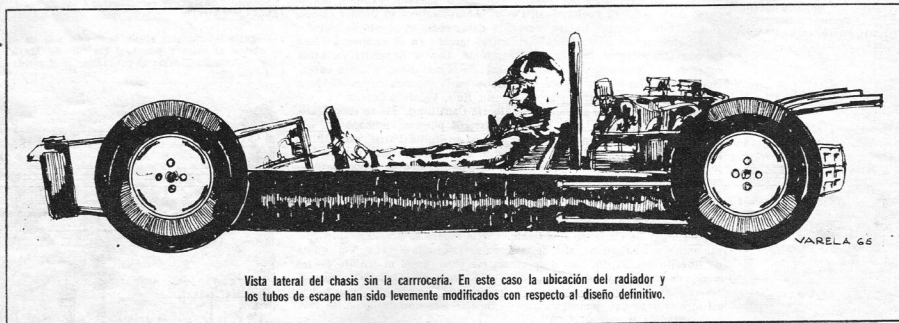
CATEGORÍA B (de 701 a 1.150 cc)

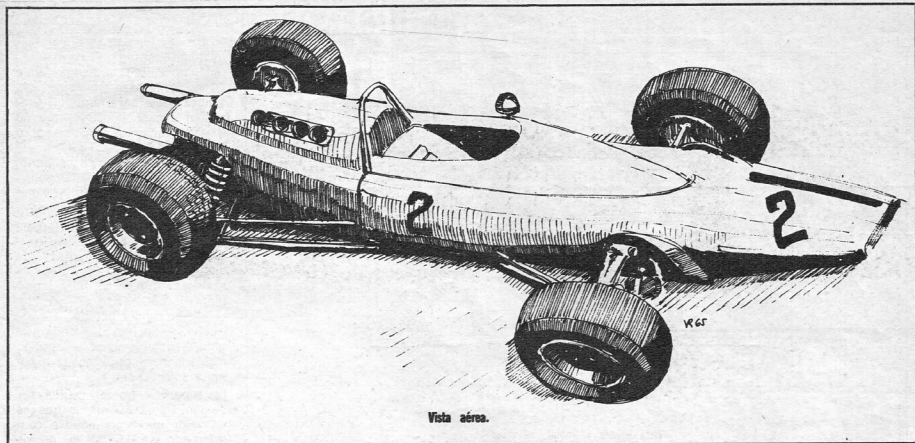
- 1°) Danilo Bonamici con Renault 1.093 en 2h 10' 55" 1/5. Promedio: 111,778 km/h.
 - 2°) Alberto Tomasi con Renault 1.093 en 2h 15' 10" 4/10.
 - 3°) Emilio Parisi, con Renault 1.093 en 2h 19' 46" 2/10.
 - 4°) Orlando R. Lizzi con Auto Unión en 2h 25' 46" 1/5.
 - 5°) Osvaldo Acuña con Renault 1.093 en 2h 27' 22".
- Récord de vuelta: Danilo Bonamici, en la segunda, con 27' 13" 2/5, a un promedio de 112,757 km/h.



Textos y dibujos de
LUIS M. G. VARELA

DISEÑOS





Vista aérea.

NUEVA OLA

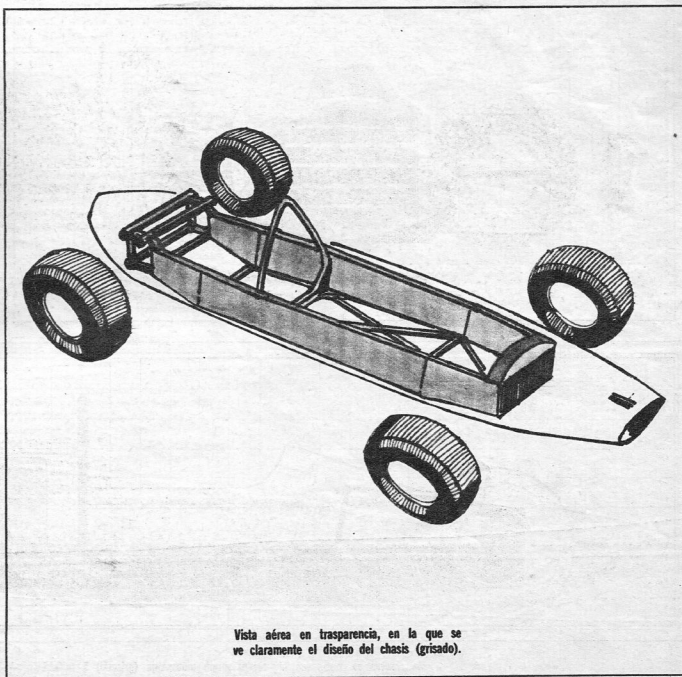
(2ª NOTA)

Este diseño ha sido realizado en base a la mecánica del Fiat 750 para las fórmulas Minijunior o MN F-2. El motor fue ubicado en la parte trasera, y para mantenerlo por delante del eje posterior, se ha debido invertir el sentido de rotación de los engranajes en la caja de cambios, con el agregado de un piñón inversor. En este caso el interés del diseño radica en el chasis, el cual vamos a comentar seguidamente, y que ha sido concebido con la intención de simplificar su construcción, a la vez que reducir el área frontal y el peso total.

Consta fundamentalmente de dos largueros huecos, con perfil acanjonado de 20 cm de alto por 5 cm de ancho, y largo igual al de la distancia entre ejes (2.100 mm). Estos largueros son, a la vez que chasis, tanques de nafta. En su extremo anterior se sitúa el radiador de agua y se fija la suspensión delantera, la pedantera y el mecanismo de dirección; la parte posterior está completada por una jaula de tubos de acero que "enlaza" y sujeta la caja de cambios, punto de anclaje de la suspensión delantera.

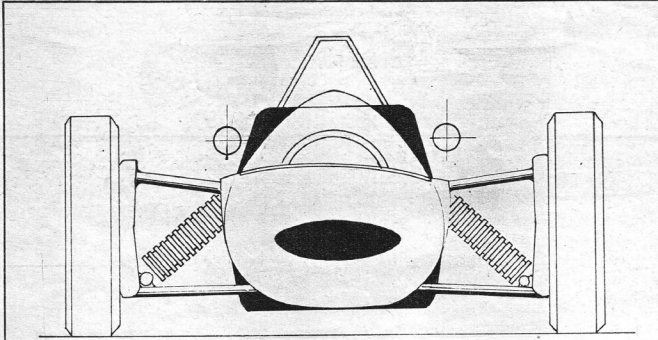
Trasversalmente dan solidez a estos largueros un par de cruces y, por supuesto, la barra antivuelco, a la que va sujeto el extremo anterior del motor y los 4 tensores del tren trasero.

Con esto, se advierte claramente que el conjunto resulta sencillo, de gran rigidez y sumamente funcional. El chasis cumple varias funciones: la de dar rigidez a la

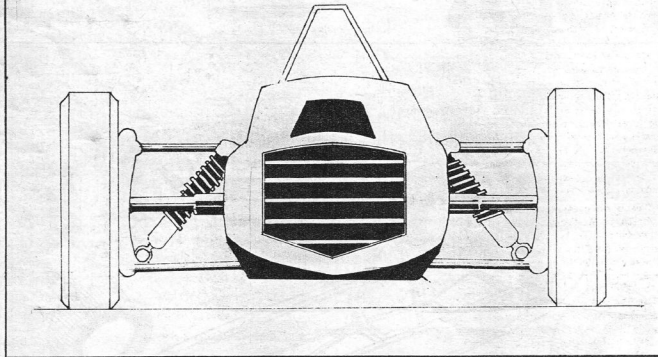


Vista aérea en transparencia, en la que se ve claramente el diseño del chasis (grisado).

DISEÑOS...



Vista trasera y frontal. Se observa el esquema de las suspensiones.



máquina, ser tanque de nafta y radiador al mismo tiempo. Este último, a su vez, contribuye a la solidez de la parte anterior. Gracias a ello se consigue que no recaigan esfuerzos parciales sobre determinadas partes del chasis, y todos los órganos en conjunto, contribuyen a absorber las sollicitaciones a que se los somete.

Esta solución permite un ahorro considerable de peso (los largueos principales pueden construirse, inclusive, en aluminio), brinda notable estabilidad en curva (es sabido que un factor muy importante de estabilidad es, precisamente, la rigidez del chasis o estructura), además se consigue reducir notablemente la sección maestra, llevando el ancho máximo a sólo 50 cm.

La superficie frontal resulta ser de tan sólo 0,30 m², lo que es un valor realmente notable considerando los 0,6/0,8 m² de los actuales F-1 europeos.

El resto del diseño responde a soluciones muy usuales y comunes, por lo cual nos abstenemos de comentar estando, por otra parte, esquemáticamente representado en los dibujos que acompañamos.

Datos técnicos

Motor: Fiat 750 (o llevado al litro para F-2).

Caja de cambios: Fiat (con engranaje inversor).

Frenos: 4 de disco.

Via delantera: 1.200 mm.

Via trasera: 1.200 mm.

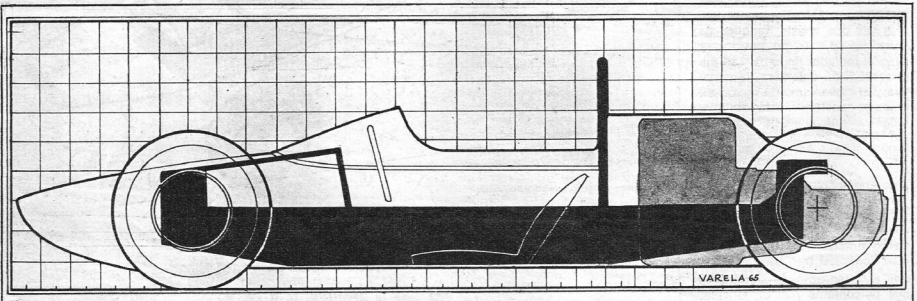
Distancia entre ejes: 2.100 mm.

Largo total: 3.240 mm.

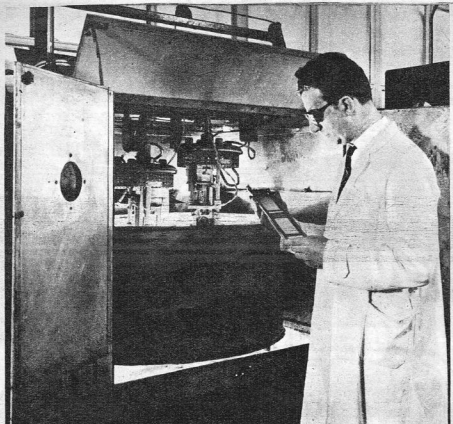
Despeje del suelo: 100 mm.

Ancho máximo (de la carrocería): 500 mm.

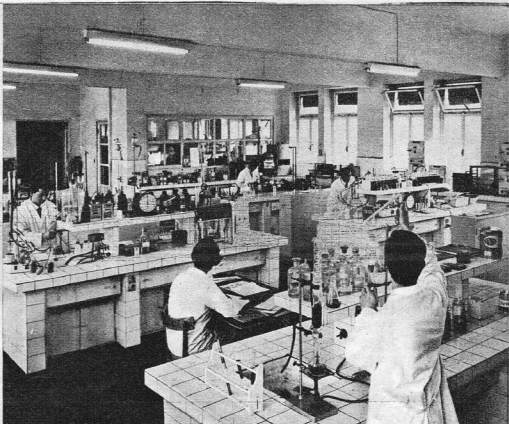
Alto de la barra antivuelco: 830 mm.



Se observa el chasis (en negro), el grupo motor-caja (grisado) y la ubicación del asiento. Cada división representa unos 11 cm, aproximadamente.



Control de resistencia de las pinturas al envejecimiento artificial por el "Weather-o-meter".



Vista parcial del Laboratorio de Investigación y Control.

Los secretos de la pintura del automóvil

La IVI (Industria Vernici Italiana), fundada en Milán en 1893, es, en la actualidad, uno de los más modernos establecimientos del mundo dedicado a la producción de pinturas, especialmente aquellas destinadas a automóviles, vehículos industriales y tractores. El incremento de la producción automotriz, que es una consecuencia del aumento de la mecanización del transporte y de las labores agrícolas, verificado en los últimos años, fue seguido por la IVI con una progresiva modernización de sus instalaciones, que le han permitido afrontar las exigencias de calidad y cantidad del mercado actual.

La superficie ocupada por el establecimiento es de alrededor de 70.000 m² y la firma emplea a más de 600 personas, entre técnicos, empleados y operarios. En primer plano, dentro del desarrollo técnico de la IVI, se encuentran sus laboratorios de investigaciones y ensayos. Una vasta labor experimental y de control se realiza con un moderno y completo instrumental científico. Los trabajos van desde el estudio de los problemas técnicos más avanzados, hasta el ensayo de las características de calidad, resistencia y duración de las pinturas, sometidas a las más dispares condiciones ambientales.

LOS COLORES DE LOS AUTOMÓVILES

La investigación y la producción de pinturas para automóviles requieren un complejo y preciso trabajo, que realizan en colaboración la industria automotriz y la química. Cuando adquirimos un automóvil, pocos somos los que conocemos los procedimientos a que han sido sometidas las pinturas antes de ser aplicadas a las miles de carrocerías que pasan anualmente por los túneles de pintura de la fábrica. ¿Cómo se elige una pintura para autos?

Los clientes quienes determinan, con sus preferencias, las principales características de las mismas. Luego de una preselección de colores, basada en los resultados de las encuestas, realizadas periódicamente entre los usuarios, la IVI somete las pinturas a un ciclo de severas experiencias científicas para determinar sus características. Estas pruebas se pueden subdividir en tres grupos.

1) Pruebas de resistencia al envejecimiento natural. Paneles pintados con las tinturas en ensayo son expuestos al sol durante 24 meses en Florida, donde se registran condiciones climáticas

extremas. En efecto, la fuerte radiación solar soportada durante el día y el brusco descenso de temperatura nocturno, sumados al elevado porcentaje de humedad y de salinidad de la atmósfera, constituyen condiciones adversas que raramente se encuentran en uso normal. El "test" resulta particularmente útil para comprobar la eventual degradación de los colores y de su brillo. Al mismo tiempo, otro juego similar de paneles se expone al variable y duro clima de Singapur. Los resultados obtenidos, de la confrontación de ambas pruebas, permiten lograr pinturas capaces de soportar, prácticamente, todo tipo de condiciones climáticas.

2) Pruebas aceleradas de laboratorio.

a) Prueba del Weather-o-meter — Este aparato reproduce, en el laboratorio, el clima imperante en zonas tropicales: 40° C de temperatura con un 65 % de humedad ambiente. La exposición dura 1.000 horas y cada hora los paneles expuestos son bruscamente enfriados mediante un chorro de agua fría.

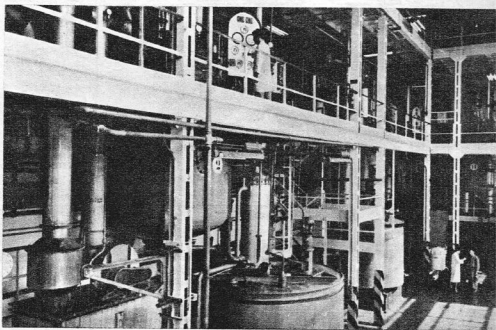
b) Pruebas de la cámara higrométrica, de exposición a la niebla salina y al "thermal shock" — Durante estos ensayos, los paneles son introducidos, sucesivamente, en una cámara a 40° C en la que se registra una humedad del 95 %, luego en otra en la que se ha formado, previamente, una atmósfera salina mediante la nebulización de cloruro de sodio, y finalmente se los somete a una variación de temperatura de 60° C (de los 40° C de la cámara original a —20° C en una cámara frigorífica). Con esta serie de ensayos se comprueba la "permeabilidad" de la película de barniz, su capacidad protectora y la resistencia a los cambios de temperatura, que es un índice de la elasticidad de la película.

c) Prueba de resistencia a los agentes químicos — Un líquido fuertemente alcalino se deposita, durante largo tiempo, sobre la superficie de los paneles. Al retirarlo, la pintura debe encontrarse intacta y no mostrar alteración alguna.

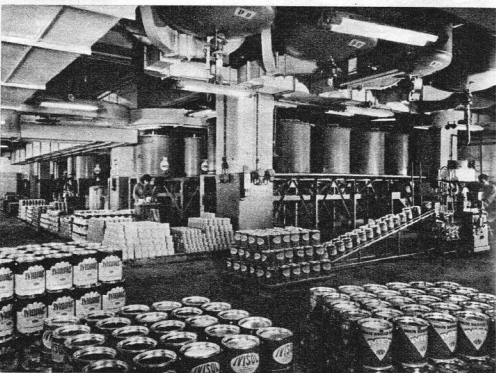
3) Pruebas mecánicas.

Los paneles pintados son sometidos a deformaciones lentas y constantes y luego a violentas, causadas por un golpe, para estudiar el comportamiento de las mismas en caso de choques.

La gama de productos de la IVI comprende cerca de 3.500 tipos diferentes de pinturas, algunas de las cuales están protegidas por patentes registradas por la firma.



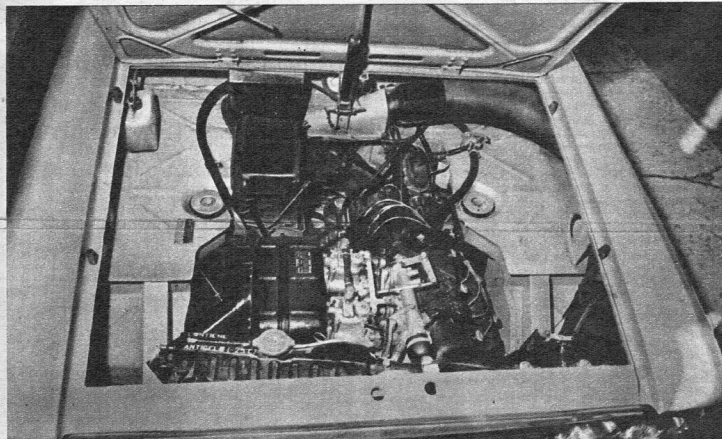
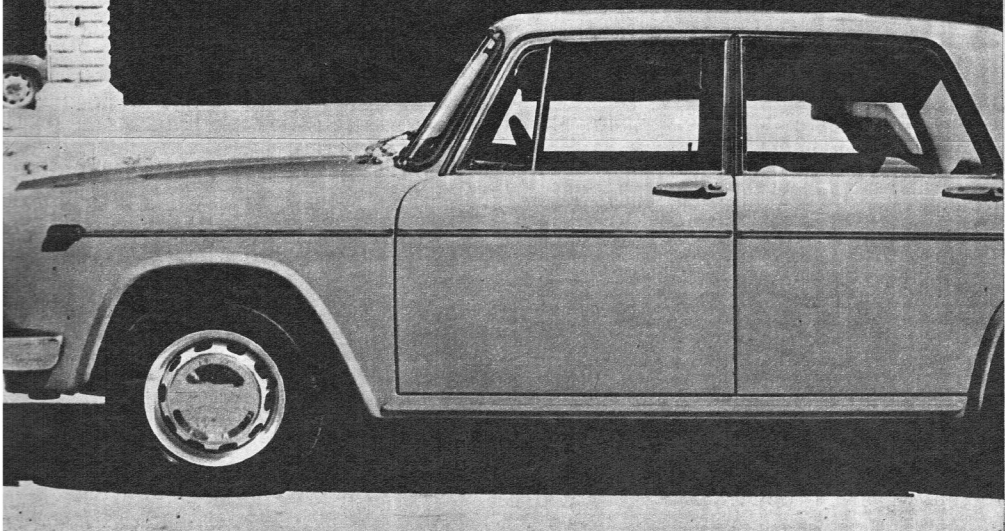
Detalle de la sección de producción de resinas sintéticas.



Vista parcial de la sección destinada a envasar los productos de la IVI.

EL LANCIA "FULVIA 2C"

UN "1.100" QUE TIENE "ALGO MÁS"

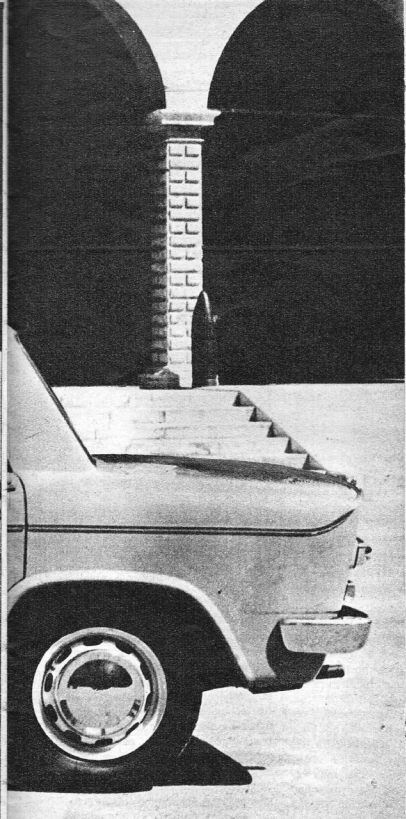


El "Fulvia 2 C" es una berlina de líneas clásica, elegante y funcional; el interior tiene proporciones muy satisfactorias.

El motor es un 1.100 cc. de 4 cilindros, con carburador de inyección mecánica. El sistema de distribución es de tipo mecánico.

El cofre del motor permite llegar con facilidad a los diversos órganos mecánicos: así como los dos carburadores horizontales de alimentación.

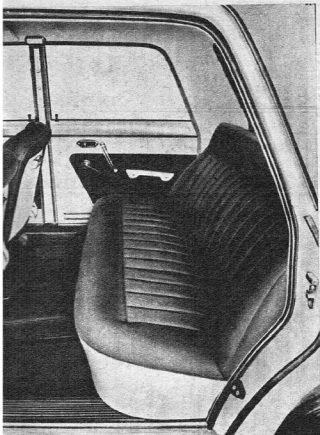
El confort es una de las características más notables del "Fulvia 2 C". En la parte delantera hay dos butacas separadas y regulables, pero el asiento posterior es un diván único. El espacio, en el sentido longitudinal, transversal y de altura, es satisfactorio.



De acuerdo con las políticas comerciales y productivas seguidas por la mayor parte de las fábricas de automóviles europeas y estadounidenses, la Lancia nos ofrece ahora, junto al Fulvia —uno de los autos más interesantes de la clase de 1.100 cc—, una versión de más potencia, a la que ha bautizado "2C", porque la modificación mecánica más importante es la adopción de dos carburadores de doble cuerpo horizontales, en el lugar del simple carburador de doble cuerpo invertido del "Fulvia" normal. La Lancia elevó también la relación de compresión a 9:1, montó un nuevo colector de aspiración y un filtro de aceite que se puede sacar con facilidad. Por su parte, el embrague, en vez de utilizar un varillaje rígido, ha sido dotado de una transmisión flexible más funcional, mientras que la caja de cambios fue mejorada con la adopción de nuevas relaciones, más adecuadas con la mayor potencia del motor. Por fin, la dirección dispone de una multiplicación más directa y el equipo de frenos de una bomba más



La parte frontal es, sin duda, la más lograda y original del "Fulvia 2 C", desde el punto de vista estético: el paragolpes carece de uñas.



La amplia superficie de vidrios del "Fulvia 2C" asegura una óptima visibilidad desde el puesto del conductor.

potente, con tanques de alimentación separados. Por tanto, el "Fulvia 2C" no sólo se presenta con un incremento de 11 HP de potencia con respecto a la versión básica, sino que se le han hecho las modificaciones necesarias para adaptar toda la mecánica a las prestaciones más altas que se pueden obtener con él.

La carrocería

Las variantes, con respecto a la versión normal, son mínimas y la línea mantiene la solución estilística elegida, que tanta perplejidad causó en un principio.

Las variantes estéticas que diferencian el "Fulvia 2C" de la versión normal se reducen a la ausencia de uñas en los paragolpes posteriores y delanteros, a la aplicación asimétrica de una placa esmaltada con la sigla "2C" en la parrilla, y el montaje de los indicadores de giro debajo de los dos grupos ópticos (en la normal se incorporaban a las uñas) y, por fin, el agregado de la sigla "2C" a la marca posterior "Lancia Fulvia". Fuera de esto, la línea del "Fulvia 2C" es idéntica a la del "Fulvia" normal. Una de las partes mejor lograda es la delantera, gracias a la parrilla, que forma un único cuerpo con los dos faros dobles y a la disposición del capot, elegante en su conjunto y su forma. La parte superior es amplia y con grandes superficies de cristal. Las portezuelas son anchas, los costados, sencillos y lineales, surcados por dos baguetas metálicas que se unen con el borde superior de la cola trunca (ésta es la parte más característica de la carrocería del "Fulvia" que, además de resolver así los problemas aerodinámicos, permite obtener un baúl de gran capacidad).

EL LANCIA...

El habitáculo

Se ha mejorado la habitabilidad, dando nueva forma al asiento posterior. El "Fulvia 2C" debe considerarse como un cómodo "cinco plazas": tres en el amplio asiento posterior, estilo diván, y las otras dos en las butacas delanteras. El diván posterior del "2C" sufrió algunas modificaciones para aumentar su confort de marcha. Del mismo modo, los respaldos delanteros han sido ahuecados un poco para aumentar el espacio para las piernas de los pasajeros de atrás. Las dos butacas delanteras, muy cómodas y bien realizadas, disponen de respaldos de inclinación regulable, que pueden volcarse completamente hacia atrás. El excelente tapizado está realizado en paño de lana del mismo tono que la pintura, y el piso está recubierto de alfombritas de goma fácilmente lavables. Las cuatro portezuelas tienen apoyabrazos y manijas de apoyo; las delanteras, además de los cristales descendentes, presentan también buenos deflectores orientables, que mandan asimismo el encendido de las luces interiores individuales. En la parte posterior de los respaldos delanteros se colocaron dos ceniceros.

El tablero de instrumentos

Enriquecido, con respecto a la berlina normal, por un utilísimo cuentarevoluciones, se presenta completo en todos sus particulares. Se mejoró la apertura de la guantera.

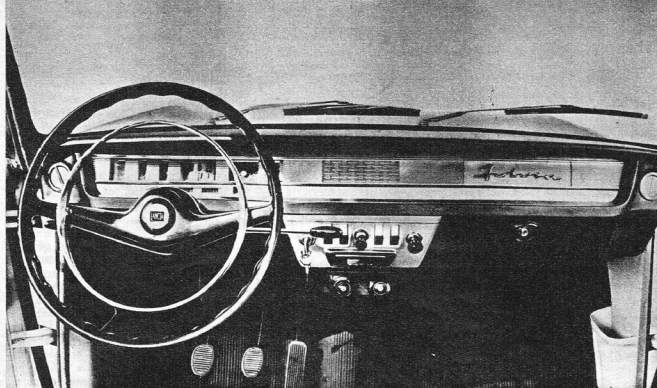
El tablero de instrumentos del "Fulvia 2C" es de gran elegancia y funcionalidad. Presenta una faja central metalizada, en la que se incorporan los diversos instrumentos colocados delante del conductor, con bordes y paneles inferiores recubier-

tos por material negro antirreflecente. Los instrumentos, perfectamente legibles, son (de izquierda a derecha): el indicador del nivel de combustible, con su luz testigo del tanque de reserva, el manómetro de aceite, el termómetro del agua, el velocímetro de tambor rotativo (bajo el cual se encuentran las luces testigo de los indicadores de giro, el cuentakilómetros parcial y el total), el indicador luminoso de la dinamo, de los faros de carretera y del freno de mano. En la parte central del tablero, bajo el cual se colocó la cajita portafusibles, se encuentra, de izquierda a derecha, la llave del encendido y arranque, el interruptor de la iluminación del panel de instrumentos, el interruptor para los eventuales faros antiniebla, el interruptor para las luces interiores y los faros, el del ventilador eléctrico, el del limpiaparabrisas y, por fin, el botón del lavaparabrisas. Más abajo se encuentra el cenicero y los dos comandos de calefacción y la entrada del aire fresco. Del lado del acompañante se ha instalado, bajo el tablero, un cajoncito portaobjetos, con cerradura con llave.

El cofre del motor

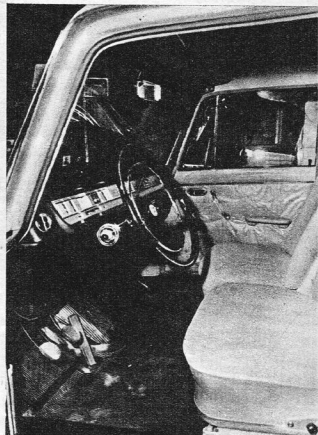
Permite realizar con gran facilidad las operaciones de mantenimiento. Sólo resulta de difícil acceso el tanque del aceite.

Haciendo actuar una palanquita colocada bajo el tablero, del lado izquierdo, se efectúa la apertura del capot, que está articulado en la base del parabrisas. Lo que no está de acuerdo con las normas de seguridad que aconsejan articularlo al frente. Esto se ha hecho para favorecer la accesibilidad al motor y facilitar las diversas operaciones de



El tablero del "Fulvia 2 C" es de gran elegancia, y también de apreciable racionalidad. El instrumental se enriqueció con un cuentarrevoluciones.

La falta de túnel central ofrece un notable aumento de habitabilidad y de comodidad. La altura e inclinación del volante son razonables.



ajuste y mantenimiento, y en particular la sustitución del cartucho del nuevo filtro del aceite. La revisión de los carburadores, la sustitución de las bujías y de la batería resultan fáciles. No obstante, se podría mejorar el diseño del tanque de aceite, cuya boca resulta difícil de alcanzar con una lata del producto. El cofre del motor está dotado de iluminación independiente.

dispone de un dispositivo antientan-dilante para la noche.

El baúl de equipajes

Una de las características más destacadas de este "1100", que puede compararse con el de autos de mucha mayor cilindrada.

La cola trunca del "Fulvia 2 C" permitió la formación de un baúl de volumen notable y además plenamente aprovechable gracias a sus líneas regulares. A ello contribuyó también la original disposición de la rueda de auxilio, colocada verticalmente contra el panel posterior, en forma de no quitar espacio útil a los equipajes y facilitando, al mismo tiempo, su extracción. La apertura de la tapa es excelente, ya que está dotada de resortes de compensación. Cuenta además con iluminación independiente.

El puesto de conducción

Estudiado atentamente, permite una conducción deportiva, que se podría haber acentuado más de haberse adoptado una palanca de cambios en el piso.

El puesto de conducción fue estudiado detenidamente y ofrece mayor comodidad, y la postura más racional al conductor. En efecto, los asientos, completamente regulables, permiten elegir la posición deseada con respecto al volante, que presenta una buena inclinación y altura. En el centro de este último se encuentra el botón de comando de la "guinada" y posee, además, una corona cromada para accionar la bocina. A la izquierda de la columna de dirección hay una palanquita para el comando combinado de los faros y la luz de dirección. Nosotros hubiéramos preferido el comando de pie adoptado en la versión cupé, de accionar más rápido e inmediato, especialmente si se tiene en cuenta que adelante no pueden ir más que dos personas. En el centro, entre los dos asientos, está la palanca del freno de mano. Los pedales son cómodos y funcionales; el del acelerador, de tabillita, permite una fácil maniobra de "punta y taco". Funcional la acción del limpiaparabrisas, como también la del espejo retrovisor, que

Así lo hemos juzgado

● CUALIDADES

Carrocería de líneas elegantes, destinada a perdurar con los años. Grado de terminación general superior al medio.

Dotación más que satisfactoria de accesorios.

Prestaciones generales muy elevadas. Consumo contenido dentro de valores aceptables.

Elevada comodidad de marcha para cuatro o cinco personas.

Mecánica refinada y particularmente fuerte.

Frenos potentes y resistentes.

● DEFECTOS

Es preferible la adopción de un cambio en el piso.

Falta de manijas apoyabrazos sobre el arco de las ventanillas.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Motor:

posición: delantera;

ciclo: de cuatro tiempos;

cilindrada: 1.091 cc;

diámetro y carrera: 72 x 67 mm;

relación de compresión: 9:1;

potencia máxima: 71 HP (CUNA) a 6.200

rpm;

cupla máxima: 9,4 kgm (CUNA) a 4.300

rpm;

carburadores: dos doble cuerpo horizontales Solex "C 32 PHH";

bomba de nafta: mecánica;

capacidad del tanque de nafta: 38 litros;

distribución: válvulas a la cabeza comandadas por balancines y dos árboles de levas a la cabeza accionados por una cadena doble, con tensor hidráulico;

lubricación: forzada con bomba rotativa y filtro de aceite en el circuito principal;

capacidad del tanque de aceite: 4 litros;

refrigeración: por agua, forzada con bombas, y termostato;

capacidad del circuito de refrigeración: 6 litros;

sistema eléctrico: de 12 voltios, con dinamómetro de 360 W;

batería: 42 Ah;

bujías: Lodge "2 HL".

Trasmisión:

ruedas motrices: delanteras;

embrague: monodisco seco, con comando mecánico flexible;

caja de velocidades: cuatro marchas hacia adelante sincronizadas y marcha atrás, con palanca de comando debajo del volante;

relaciones: 1°: 3,901:1; 2°: 2,179:1;

3°: 1,419:1; 4°: 1:1; y marcha atrás:

4,112:1;

relación de la cupla cónica del diferencial: (9/41) 4,555:1.

Chasis y carrocería:

carrocería: autoportante, en chapa de acero estampada, con soporte delantero suplementario para soporte del motor y de los órganos mecánicos;

puertas: cuatro;

plazas: cinco;

suspensión delantera: a ruedas independientes, con brazos triangulares trasversales, travesaño superior trasversal, amortiguadores telescópicos hidráulicos y barra estabilizadora transversal;

suspensión trasera: eje rígido con barra de fijación, elásticos semielípticos longitudinales y amortiguadores telescópicos hidráulicos;

frenos: de disco sobre las cuatro ruedas, con comando hidráulico mediante bomba con tanque de alimentación separado;

freno de mano mecánico sobre las ruedas traseras;

dirección: a tornillo y sin fin;

diámetro de giro: 10,7 m;

neumáticos: 155 x 14.

Dimensiones y peso:

distancia entre ejes: 248 cm;

trocha delantera: 130 cm;

trocha posterior: 128 cm;

largo: 411 cm;

ancho: 155 cm;

altura: 140 cm;

peso vacío en orden de marcha: 1.030 kg.

Performances:

velocidad máxima: 145 km/h;

consumo: 8,3 litros/100 km (CUNA);

velocidad en 4° a 1.000 rpm: 24,7 km/h

(neumáticos Michelin X); 23,8 km/h

(neumáticos Pirelli de armazón radial).

EL LANCIA...

Respecto al embrague, notamos que denuncia una cierta debilidad.

La prueba en ruta. Marcha en la ciudad

Resulta mucho más fácil que con la versión normal, porque la dirección es más directa.

La mayor potencia y aceleración, acompañadas de una elasticidad de funcionamiento más que satisfactoria del brioso cuatro cilindros, se refleja de un modo positivo en el manejo en ciudad, donde el "2 C" se encuentra aún más a su gusto que el "Fulvia" normal. Es apreciable el funcionamiento del embrague, del cambio sincronizado y de la dirección más directa que en el modelo anterior. Perfecta la visibilidad, tan útil en las maniobras de estacionamiento.

Marcha en carreteras

En esas condiciones, el "2 C" revela toda su brillantez, con marcas notables en las distintas marchas.

Teniendo en cuenta que nos encontramos frente a una berlina de 1.100 cc no se pueden sino considerar extremadamente brillantes las prestaciones obtenidas en las carreteras extraurbanas, ya sean tortuosas y con curvas, o autopistas donde es posible obtener promedios muy notables. Son óptimos, por otra parte, los límites máximos que se pueden alcanzar en las distintas marchas (45 km/h, para la primera; 75, para la segunda, 110, para la tercera, y 147, para la cuarta).

"Pique" y aceleración

Las nuevas relaciones del "2 C" mejoran el pique y la aceleración.

A pesar de que el "Fulvia 2 C" tiene un peso notable, la gran potencia desarrollada permite aceleraciones apreciables, puesto que, por ejemplo, el kilómetro con partida detenida se recorre en sólo 38" 3/10, mientras que para alcanzar los 100 y los 120 km/h, siempre con partida detenida, son necesarios, respectivamente, 16" 3/10 y 28" 5/10. A eso contribuye también el escalonamiento racional de las diversas marchas.

Velocidad máxima

Netamente superior a la de cualquiera otra berlina de 1.100 cc. La máquina permite también medias elevadas en las autopistas.

La velocidad máxima de 147,644 km/h, con el mejor tramo del trecho cronometrado a 147,687 km/h, o sea, prácticamente a 148 km/h, nos parecen valores más que adecuados con las características del auto, porque a ellas corresponde también una velocidad de cruceo bastante elevada, garantizada, por

otra parte, por la solidez—tradicional en Lancia—del motor y los órganos mecánicos.

Adherencia

De comportamiento subvirante, mítica esa propiedad en condiciones normales, gracias a su dirección más directa.

Como casi toda la totalidad de los autos de tracción delantera, el "Fulvia 2 C" también revela en las curvas cerradas un comportamiento subvirante. No obstante, como la dirección es ahora más directa, permite al conductor conocedor del auto seguir con más facilidad la trayectoria elegida de la curva, aunque sea a gran velocidad. La potencia del motor, que se puede aprovechar continuamente en las diversas relaciones de la caja de cambios, hace del "2 C" un auto seguro, estable y capaz de proporcionar una conducción tranquila, aun en terrenos mojados, donde la tracción delantera resulta muy ventajosa.

Marcha en la montaña

En las carreteras de montaña, el "2 C" se revela extremadamente brillante y se pueden conseguir óptimas medias.

Los 71 HP del motor del "Fulvia 2 C" hacen sentir su beneficio efecto en la marcha por cuestas y pendientes, donde se pueden obtener brillantes prestaciones, gracias al cambio de cuatro relaciones debidamente escalonadas entre sí. También es buena la facilidad de maniobra del volante en las curvas, donde la desmultiplicación menor facilita de un modo notable la conducción.

Consumo

Aunque requiere el uso de nafta especial, el "2 C" consume menos que el "normal".

Los cuatro carburadores del "Fulvia 2 C" permiten un consumo inferior al registrado con el Fulvia "normal", aunque el "2 C" exige el empleo de nafta especial. En efecto, en las autopistas, a 120 y 130 km/h se obtuvo un consumo equivalente de 10,4 a 11,9 litros por cada 100 km, mientras que en las carreteras extraurbanas, a 110 y 120 km/h de velocidad máxima, el consumo fue de unos 10,9 a 12,2 litros por cada 100 km. En la ciudad, el consumo oscila de un mínimo de 9 a un máximo de 10 litros por cada 100 km.

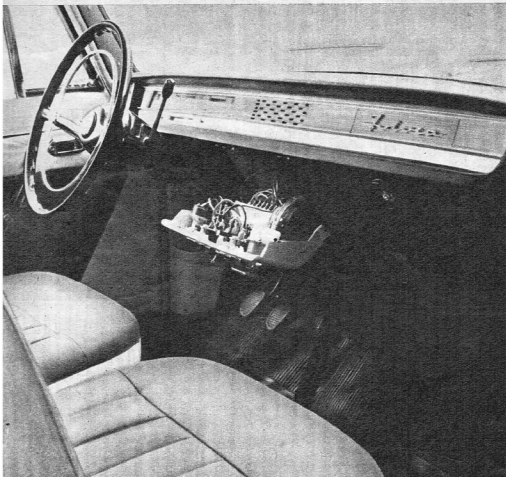
Habitabilidad y confort

Son notables desde todos los puntos de vista, gracias a la nueva forma del asiento posterior.

Como es tradicional en los autos Lancia, la comodidad y la habitabilidad se cuidaron al máximo, para ofrecer a todos los ocupantes condiciones de marcha agradables. En el "2 C" la modificación del asiento posterior, y la reducción del espesor del respaldo de los asientos delante-



Durante la prueba de manejo del "Fulvia 2 C" que nos facilitó la fábrica Lancia, descubrimos una cierta debilidad en el embrague. Pensamos que la adopción del cambio en el piso facilitaría la explotación de las enormes posibilidades de este "1.100".



La pequeña ménsula central tiene los diversos interruptores de comando y puede volcarse para hacer más accesible la caja de las válvulas y fusibles del equipo eléctrico.



La capacidad del baúl del "Fulvia 2 C" es muy grande, tanto por la notable altura como por la original disposición vertical de la rueda de auxilio.

ros, proporcionó más espacio para los que se sientan atrás. Óptimo el aislamiento térmico y acústico gracias al gran empleo de materiales antirruídos.

Motor

Brillantez, potencia y elasticidad son las tres dotes peculiares de este cuatro cilindros.

El cuatro cilindros en V del "Fulvia 2 C" se reveló particularmente brillante en la prueba. Potente, pero al mismo tiempo elástico en su rendimiento. Es también notable la posibilidad de soportar con facilidad las "pasadas de vueltas" más violentas sin ningún perjuicio para su integridad y resistencia. Los ruidos se mantienen dentro de valores siempre aceptables y por debajo de los medios normales.

Embrague

Se lo podría haber hecho un poco más resistente a las sollecitaciones impuestas por el potente motor.

El nuevo comando del embrague es muy eficiente y funcional; entra en funcionamiento con suavidad y de modo progresivo, pero después de repetidas e intensas sollecitaciones, se notan síntomas de patinado del

disco. Óptima la carrera del pedal de comando, que no exige una excesiva presión de parte del conductor.

Caja de cambios

Aunque se pasa con rapidez de una marcha a la otra, habríamos preferido la palanca en el piso.

Las cuatro velocidades completamente sincronizadas son de fácil y rápida colocación, pero le habrían sido aún más si se dispusiera (por lo menos a pedido del cliente) de un comando con palanca central en el piso. Es acertada la separación entre las diversas relaciones del cambio, concebidas por el mejor distribuidor de la potencia del motor.

Dirección

Es notable la disminución de la relación de desmultiplicación de la dirección.

A nuestro juicio, la disminución de la relación de desmultiplicación de la dirección del "Fulvia 2 C" debe considerarse benéfica, puesto que aunque facilita de modo notable la conducción suave y brillante en los trayectos mixtos y en la montaña, y ofrece más sensibilidad al volante en las rectas, no provoca el endurecimiento de la dirección en las velocidades bajas o durante las maniobras de estacionamiento.

Frenos

El sistema de frenos ha sido muy mejorado con respecto a los de la berlina "normal".

La modificación realizada en el comando hidráulico de los frenos de disco, permite disfrutar de mayor potencia de frenado, sin que eso exija una fuerte presión en el pedal de comando. Por eso, el frenado, ya sea en altas, bajas o medias velocidades, debe calificarse de excelente y sigue siéndolo aun después de repetidas pruebas realizadas en el límite de adherencia.

Concluyendo...

...aprobamos plenamente las modificaciones introducidas al "Fulvia" en su transformación en el "2 C"; aunque sólo presenta una cilindrada de 1.100 cc (lo que es una ventaja en las pólizas de seguros y desde el punto de vista del consumo), ofrece prestaciones elevadas que pueden compararse con las de autos de mayor cilindrada y una comodidad de marcha verdaderamente envidiable.

Prestaciones que hemos obtenido con el Lancia "Fulvia 2 C"

● VELOCIDAD MÁXIMA

Velocidad máxima calculada en base a varias corridas en los dos sentidos

del trecho cronometrado: 147,644 kilómetros en la hora.
Mejor tramo efectuado con dos personas a bordo: 147,967 km/h.

● ACELERACION

0-40 km/h - 0-60 km/h - 0-80 km/h - 0-100 km/h - 0-120 km/h - 1 kilómetro con partida detenida.

● LÍMITES QUE SE ALCANZAN EN CADA UNA DE LAS VELOCIDADES

Primera, 45 km/h; segunda, 75 km/h; tercera, 110 km/h; cuarta, 147 km/h.

● ESCALA DEL VELOCIMETRO

Velocidad indicada por el velocímetro: 80, 100, 120, 130 y 140 km/h. Velocidad cronometrada efectivamente: 76,4, 95,8, 115,7, 125,4 y 135,3 km/h.

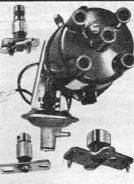
● CONSUMO

Consumo calculado en la autopista a la velocidad de 120 km/h: 10,4 litros/100 km.
Consumo calculado en la autopista a la velocidad de 130 km/h: 11,9 litros/100 km.
Consumo calculado en las carreteras extraurbanas a la velocidad máxima de 110 km/h: 10,9 litros/100 km.
Consumo calculado en las carreteras extraurbanas a la velocidad máxima de 120 km/h: 12,2 litros/100 km.
Consumo calculado en un recorrido ciudadano de 200 kilómetros: 9,13 litros/100 km.

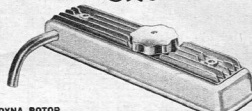
frene... mire... compre!

ALFONSO VEGA

Con taller en Avda. Santa Fe 4272, Tel. 722-8895, presenta sus LEVIAS ESPECIALES de distribuidores para preparar motores FIAT 1500, 750, 600; ISARO 1204, PEUGEOT 403 - 404, VALIANT I, II, III, CHEVROLET 400 y otros. Aumenta considerablemente pique y velocidad, permitiendo aplicarlos en motores standard, turismo, montaña y otras competencias. Próximamente en su nuevo y moderno local, Teodoro García 2318 - 82 (casi ese, Cabildo al 800).



DYNA ROTOR



DYNA ROTOR.

PRIMERA CASA ARGENTINA PARA EL AUTOMOVILISMO DEPORTIVO. RIVADAVIA 12180, Tel. 653-6098, Ciudadela, (a 4 cuadras de la Avda. Gral. PAZ). Tapavévilus fundición de aluminio, cromadas y aleadas tipo Abarth para Renault 5 1.200; Fiat 600/750 5 1.600; Palanca a la pisa para Fiat 1500. Múltiples especiales para 2 carburadores de Valiant I, II y III y Chevrolet 400. Múltiples 1050 y carburadores "Soler" de doble boca para Gordonii. Manómetros para inflar gases de alta presión con esfera circular hasta 100 libras. Práctico botiquín a bordo con instrucciones. Espejos competición cónicos, en cromado y colores. Aros informáticos para T.C. Butacas, Cascos, Instrumental, Frenos a disco. Mocasines especiales "Grand Prix" modelo europeo, Guantes para manejar. EFECTUAMOS ENVÍOS AL INTERIOR.



DINOS S. R. L.

GRANDES TALLERES CON MECANICA ALTAMENTE ESPECIALIZADA EN NSU PRINZ E ISARD.

CHAPA - PINTURA - CERRAJERIA - ELECTRICIDAD.
El stock más completo en plaza de Repuestos y Accesorios NSU Prinz Importados y Nacionales (envíos al interior).
COMPRA, VENTA y CONSIGNACIONES de AUTOMOVILES con FINANCIACION PROPIA.

ALSNIA 2114/28 - T. E. 41-1426 - Capital Federal.



Fabricante: **AL-RO SRL.**
Pje. Luis Brailite 5624, Capital, Tel. 84-8006.

Ventas por mayor y menor:

AL-RONCE July 332, Capital, Tel. 93-8246.

Auto Radio **MOTORVOX**, ofrece su modelo "SPECIAL" con notables adelantos técnicos, entre los cuales se cuenta, la eliminación de ruidos parásitos provenientes de la ignición, sin necesidad de supresores adicionales.



DIALTECNIA S.C.

Vientes 1433/37,
Tel. 21-8878 y 21-2832, Cap. Fed.

La heliada **RAYMOND** de Luxa, para el hogar, camping, auto. Interior plástico, es más liviana y no se oxida. Capa aislante lana de vidrio y exterior metálica chapa acorada. - Medidas: ancho 285 mm, alto 400 mm, largo 480 mm. Peso 4,500 kg. En venta en Est. servicio, casas de accesorios. Fabrica y Distribuye: Establecimiento Industrial TOROCO S.C.A. Cacha Cucha 2341. Tel. 98-1383, Cap. Fed-Representante para el Noroeste Argentino: Juan Galdiano S.R.L., Lamadré 174, San Miguel de Tucumán.



STOCK PERMANENTE.
FABRICANTE: Altino D. Gonet.
Bm.é. Mitre 395 (alt. Rivadavia 13300) Tel. 658-9893 Ramos Mejía.

La firma **MAURICIO VITIS** y Cia. S.R.L. Presenta su línea de ASIENTOS especiales, modelos GRAN TURISMO, TURISMO CARRETERA y SPORT. Fabricados con interiores de espuma de goma, son anatómicamente adaptables a todo físico. Pueden verse en **MAURICIO VITIS** y Cia. S.R.L. Dr. Adolfo Dikman 1375/79 (antes San Blas), s/n. Av. San Martín 2700 Teléfonos 59-2026, Buenos Aires. Solicite Folletto Gratis



OTRA VEZ

Vaifro

Tres marcas obtenidas recientemente en las salinas de Bonneville colocaron otra vez a la Argentina en el marco de los récords mundiales de motociclismo. Nuestro representante, Vaifro Meo, y el piloto alemán Rudolf Kunz, a bordo de máquinas construidas ex profeso en el país y equipadas con motores alemanes, de la marca Kreidler, de 50 centímetros cúbicos de cilindrada, llevaron a cabo estos intentos, logrando superar las marcas anteriores del kilómetro lanzado con 210,634 km/h, de la milla con partida lanzada con 209,215 km/h, y de los 10 km con partida detenida, con 180 km/h.

LA ARGENTINA EN LOS RÉCORDS MUNDIALES:

Meo y su "Kreidler-Meo" en Bonneville

La pista de Bonneville, situada a ocho kilómetros del pequeño poblado de Wendover y casi a 200 kilómetros de Salt Lake City, capital de Utah, es uno de los pocos lugares del mundo donde se pueden obtener las velocidades más grandes de la tierra. Allí se realizan, todos los años, reuniones en las que se miden los constructores profesionales y los aficionados, alcanzándose, en muchas oportunidades, resultados sorprendentes. Los automóviles "convencionales", las motocicletas, los bólidos a reacción, de tres o cuatro ruedas, logran allí límites que representan nuevos hitos en la constante evolución técnico-deportiva.

Recientemente, el motociclismo argentino obtuvo un triunfo de importancia mundial en las famosas salinas: la máquina "Kreidler-Meo", de 50 centímetros cúbicos de cilindrada, superó los más descoltantes récords internacionales de su categoría. En efecto, tras varios años de paciente labor, el conocido motociclista Vairo Meo, de 36 años de edad, ex campeón argentino en la clase "125 centímetros cúbicos" y ex récordman mundial en la "50 centímetros cúbicos" (la más pequeña de las clases reconocidas oficialmente por la Federación Internacional de Motociclismo), terminó, en este año, la preparación y puesta a punto de una máquina totalmente "carenadada" y de diseño revolucionario, para la Argentina, los récords mundiales de la clase "50 centímetros cúbicos" en el kilómetro y la milla lanzados, récords que ya estuvieron en su poder por haberlos obtenido en los años 1952 y 1955, y que le fueron arrebatados luego por el corredor alemán Muller, con la famosa NSU-"Baum II", con compresor. La empresa no era nada fácil si se tiene en cuenta que la NSU había establecido, en la misma pista de Bonneville, un promedio de 196 kilómetros por hora, con un pequeño motor de tan solo 50 centímetros cúbicos, logrando, además, una velocidad máxima de 204 kilómetros por hora.

La "Kreidler-Meo"

La máquina que Vairo Meo llevó a los Estados Unidos, en esta oportu-

nidad, fue diseñada y construida íntegramente en el país. Los principales colaboradores de esa extraordinaria realización fueron, además del propio Vairo Meo, los técnicos Roberto Perales y Tarcisio Ravazzi. El motor, en cambio, fue fabricado en Alemania por la firma Kreidler. De allí el nombre de la máquina: "Kreidler-Meo".

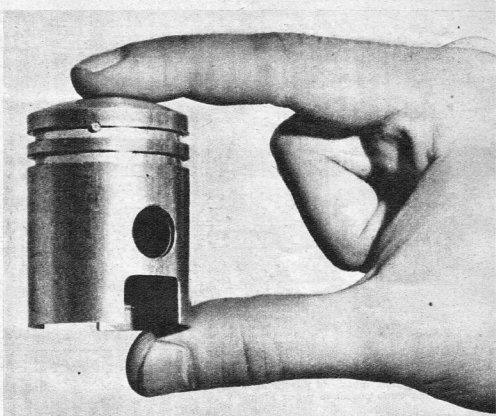
Solamente una serie de circunstancias fortuitas impidieron, a último momento, que la misma fuera pilotada durante las tentativas de récords por Vairo Meo, piloto oficial que había realizado todas las pruebas preliminares en el aeropuerto internacional de Ezeiza. Los nuevos récords fueron establecidos por el piloto de reserva, Rudolf Kunz. La motocicleta, que llevaba los colores argentinos y de Alemania Occidental, tiene la forma de un cohete y las siguientes dimensiones: 3,20 m de largo y 0,50 m de diámetro. Su altura máxima desde el suelo es de 0,65 m, aproximadamente. Su rodado es de 250 x 16. Cambio de 8 velocidades, accionadas eléctricamente; motor de dos tiempos refrigerado por agua y hielo; 40 milímetros de diámetro de pistón, con un recorrido de 49,7 mm; compresor rotativo; combustible a base de alcohol. El pequeño motor, de tan solo 50 centímetros cúbicos, desarrolla una potencia de 15 HP (300 HP por litro) a un régimen de 15.000 revoluciones por minuto.

Récords

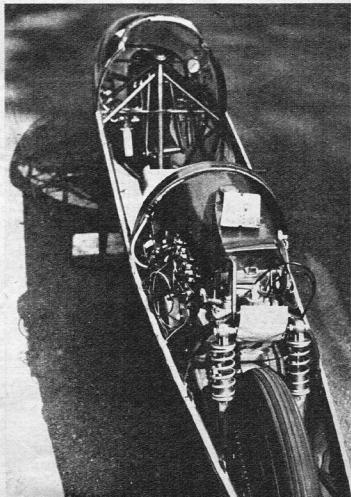
Los récords conquistados fueron los siguientes (todos en la Categoría Internacional "A", Clase 50 cc):

1 KM CON PARTIDA LANZADA
promedio: 210,634 kilómetros por hora. (Récord anterior: 196 km/h, establecido por Muller el 9 de agosto de 1956, con una NSU con compresor, en Bonneville).

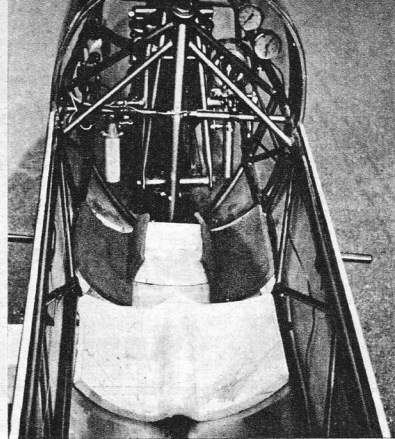
1 MILLA CON PARTIDA LANZADA
promedio: 209,215 kilómetros por hora (récord anterior: 196 kilómetros por hora, establecido por Muller con la misma máquina y en el mismo lugar).



El diminuto pistón de 40 milímetros de diámetro perteneciente al motor de 50 centímetros cúbicos de cilindrada del "Kreidler-Meo".



El motor, de origen alemán marca Kreidler, se encuentra colocado en la parte posterior de la máquina.



Con el "NSU-Baum II*", el alemán Muller estableció, en 1956, los récords de kilómetro y milla con partida lanzada (186 kilómetros por hora).

Debido a que el piloto va en cucullas sobre el asiento, todos los comandos están reunidos en el manubrio.

VAIFRO MEO...

10 KM CON PARTIDA DETENIDA promedio: 100 kilómetros por hora (récord anterior: 153.452 km/h, establecido por Volker Kramer el 13 de mayo de 1965, con Zundapp, en Monza. Anteriormente, la marca mayor la tenía la NSU —1956— con 134 km/h y luego la Kreidler —1964— con 151 km/h).

Destacamos que el mejor promedio registrado en Bonneville por la máquina "Kreidler-Meo" fue de 225 kilómetros por hora (marcado en el regreso de la milla lanzada). Como se sabe, los récords se hacen en dos "pasadas" (ida y vuelta) y se toma luego el promedio. Estos récords han sido controlados y fiscalizados por la Federación Internacional de Motociclismo (FIM), y tienen un gran significado para nuestro deporte, pues es la culminación de un esfuerzo de técnicos y mecánicos de nuestro país.

Vaifro Meo, que el día 2 de febrero de 1952 logró obtener, en la pista de Ezeiza, el primer récord mundial, al establecer para el kilómetro lanzado una marca de 92 kilómetros por hora, con una motocicleta "carenada" de nombre "Alpino-Perales", de 50 centímetros cúbicos, inicia así el ciclo de una serie de marcas que lo colocaron en el plano de las figuras internacionales. Desde aquella época, Meo siguió estudiando la posibilidad de conquistar nuevos récords para nuestro país, culminando sus estudios a fines del año pasado, en que decidió intentar nuevas marcas. Con el patrocinio del gobierno de Córdoba, se estudió la posibilidad de realizar estos intentos en las salinas del norte de la mencionada provincia, en su límite con Catamarca y Santiago del Estero, estableciendo el campamento en Totoralejos. Todo se llevó a cabo sin ninguna publicidad, pero las condiciones climáticas resultaron adversas, siendo necesario, entonces, trasladarse a la pista de Bonneville.

Pistas sudamericanas

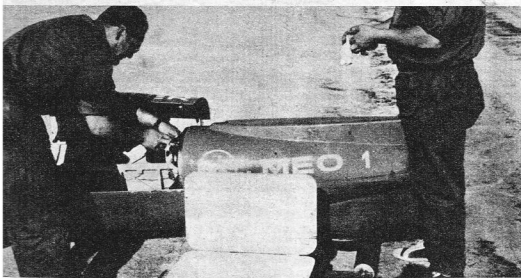
"Las salinas de Bolivia y Chile no son las únicas pistas potenciales para récords de velocidad terrestre en Sudamérica", nos dice Vaifro Meo. "Lugares similares, de la Argentina nos hacen pensar que las pistas para estos récords, verdaderamente grandes y rápidas, están aún vírgenes y esperando".

Desde 1958, Vaifro Meo comenzó a explorar las posibilidades de aquellos lugares en nuestro país. Después de haber analizado los principales, llegó a la conclusión de que "Bonneville me parece muy pequeña con sus escasas 10 millas de carrera útil".

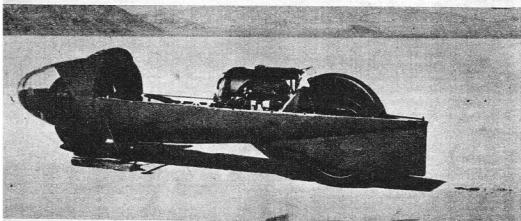
Las más amplias, y probablemente mejor situadas, de las planicies argentinas con las dos cercanas a las Salinas Grandes, "cada una de más o menos 60 millas de longitud por 30 de ancho". Están a unas 620 millas del NO de Buenos Aires y alrededor de unas 100 millas de la ciudad de Córdoba. La Ruta Nacional 60 bordea a una y un ferrocarril termina en la otra, facilitando el trasporte.

"Contrariamente a Bonneville, sus superficies son vírgenes, no dañadas y a una altura de unos pocos centos de pies sobre el nivel del mar. Están secas durante el invierno y la temperatura normal oscila alrededor de los 32 y 50° F."

Vaifro Meo nos confirma que son "extremadamente suaves y su preparación resultaría más simple y barata que en Bonneville, y mucho más aun que en Lago Eyre". En su exitosa visita de octubre último, los recordmen Art Arfons y Bob Summers le manifestaron, a nuestro representante, su entusiasmo por conocer las famosas planicies argentinas. Es posible que muy pronto las salinas de Córdoba sean escenarios de las orgías de velocidad más grandes del mundo.

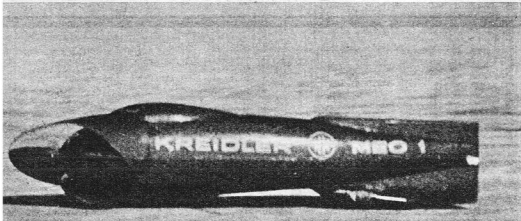


El pequeño motor de dos tiempos de 50 centímetros cúbicos de cilindrada es refrigerado por agua y por hielo.



Con el "Kreidler-Meo" se logró superar las marcas de kilómetro y milla, con partida lanzada, y de 10 kilómetros con partida detenida.

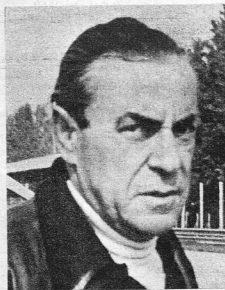
El "Kreidler-Meo" de Vaifro Meo en las salinas de Bonneville.



CUATRO NUEVOS RÉCORDS PARA ABARTH

EN LA última semana de octubre, la casa Abarth se adjudicó cuatro nuevos récords de velocidad, entre los cuales dos son mundiales, absolutos, de su categoría. Las marcas correspondieron: al curso de milla y a los 500 metros, con partida detenida; y fueron establecidos por dos monoplazas de carrera Abarth, equipados, respectivamente, con los motores Fiat Abarth "1.000 Bialbero" de 103 HP, y Abarth "Duemila" de 204 HP. Los tiempos registrados fueron los siguientes:

Récords internacionales de la clase G, hasta 1.100 cc.



Carlo Abarth.

1/4 de milla, con partida detenida: 13" 62/100; promedio: 106,344 km/h.

500 metros, con partida detenida: 15" 38/100; promedio: 117,035 km/h.

Récords mundiales:

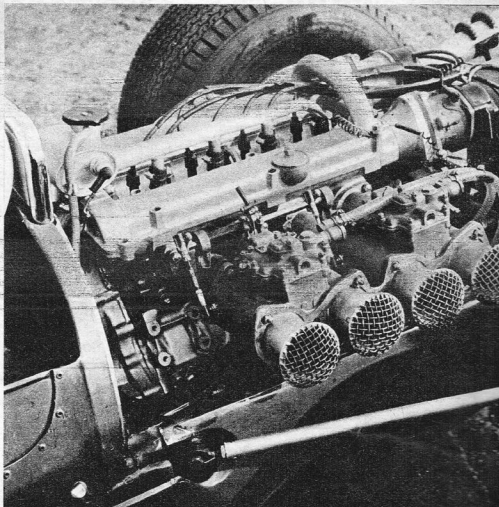
1/4 de milla, con partida detenida: 11" 55/100; promedio: 125,348 km/h.

500 metros, con partida detenida: 15" 37/100; promedio: 134,629 km/h.

Los récords anteriores son válidos para la categoría internacional, de la clase E, hasta 2.000 cc. El pasado 4 de octubre, un prototipo Porsche, de 8 cilindros, piloteado por el Barón Hunschke von Hanstein (ver AUTOMUNDO N° 32, pág. 4), había llevado estos récords, respectivamente, a 11" 89/100 (promedio: 121,97 km/h) y a 15" 55/100 (promedio: 132,77 km/h).

Estas marcas fueron logradas por Carlo Abarth en persona, quien declaró que, con ellas, se cerraba su actuación como piloto de automóviles de carrera y de motocicletas. Esto no impedirá que la casa Abarth siga intentando establecer nuevos récords, pero esta vez, sobre la base del kilómetro con partida detenida. Varias máquinas están ya en construcción para tal fin. Entre ellas se cuenta un prototipo Fiat Abarth OT 2.000.

E. C.



Motor "Duemila" con el que se establecieron los récords.

Miles de hombres privados de su libertad para preservarle a usted

Hay una gran cantidad de hombres a los que la sociedad priva de su libertad y condena al aislamiento, sólo para proteger a usted. Son los miles de enfermos de lepra que desgraciadamente existen todavía en el país. Con ellos —que le sacrifican su libertad—, usted tiene una deuda ineludible: contribuir a aliviar su mal, quizás a lograr su curación; a ampliar y perfeccionar el admirable engranaje de dispensarios, laboratorios, hogares, talleres, escuelas, cédulas de asistencia ambulatoria, centros de investigación, etc., que incansablemente trabajan para desterrar el fantasma de la lepra de nuestro país.

Pague esta deuda: sea generoso con el
PATRONATO DE LEPROSOS

DE LA REPUBLICA ARGENTINA



COLECTA ANUAL:
30 DE OCTUBRE AL
14 DE NOVIEMBRE

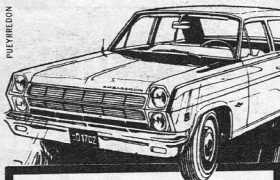


**SU
COCHE USADO
VALE MAS
EN**

**BOSCH
MOTORS**

**Compruébelo!
Y llévase
un nuevo**

RAMBLER
CON MOTOR **TORNADO-JET**



PUYFREDON

**CLASSIC CUSTOM - CROSS COUNTRY
DE LUXE**

**COMPRE
CON MAS
VENTAJAS!**

- Amplios Planes de Financiación
- Entrega inmediata
- Excelente service
- La más amplia línea de repuestos legítimos
- Asociación gratuita al Touring Club Argentino

**BOSCH
MOTORS S.A.**

CAPITAL INTEGRADO \$ 100.000.000

Dorrego 715

Tel.: 55-1141 al 47

LA BOLSA DEL

AUTOMÓVILES ESTADOUNIDENSES			Marcas y modelos		Año	m\$N
BUICK			4 puertas	1955	460.000	
Super 4 puertas	1946/47	265.000	88 4 puertas	1956	590.000	
Super 4 puertas	1948/49	290.000	88 cupé sedan	1956	620/660.000	
Super 4 puertas	1950	320/350.000	PLYMOUTH			
Super 4 puertas	1954	420/450.000	4 puertas	1954	400.000	
Super 4 puertas	1956	540.000	4 puertas	1956	460/490.000	
Super 4 puertas	1958	620.000	4 puertas	1961	590.000	
Super 4 puertas	1960	910.000	PONTIAC			
CADILLAC			4 puertas	1946/47	280/300.000	
4 puertas	1940	180.000	4 puertas	1948/49	310/340.000	
4 puertas	1942	185/200.000	4 puertas - c. aut.	1951	400.000	
4 puertas	1944	250/270.000	4 puertas - c. mec.	1951	430.000	
Cupé de Ville	1954	560/580.000	STUDEBAKER			
Cupé de Ville	1960	1.075.000	4 puertas	1946/47	250/270.000	
CHEVROLET			4 puertas	1948	280/310.000	
Cupé sedan	1940	270.000				
4 puertas	1946/47	380/400.000				
Fleetline	1947	470.000				
4 puertas	1951	490/510.000				
Bel Air 6 cil. - c. mec.	1956	675.000				
Bel Air 6 cil. - c. mec.	1956	625.000				
Bel Air 6 cil. - c. mec.	1957	705.000				
Bel Air 8 cil. - c. aut.	1957	680.000				
Bel Air 6 cil. - c. mec.	1958	780.000				
Bel Air 8 cil. - c. aut.	1958	740.000				
Impala 6 cil. - c. mec.	1958	955.000				
Impala 8 cil. - c. aut.	1958	925.000				
Impala 6 cil. - c. mec.	1961	1.200.000				
Impala 8 cil. - c. aut.	1961	1.150.000				
Impala 6 cil. - c. mec.	1962	1.460.000				
Impala 8 cil. - c. aut.	1962	1.350.000				
CHRYSLER						
4 puertas 6 cil.	1947	250/280.000				
8 cil. - 4 puertas	1950	355.000				
Imperial 8 cil.	1959	950.000				
DE SOT						
Fluid Drive 4 puertas	1947	300.000				
4 puertas (chico)	1947	355.000				
4 puertas	1953	380/400.000				
Rural 8 cil. - c. aut.	1954	500.000				
DODGE						
4 puertas	1947	300/340.000				
4 puertas	1951	340/370.000				
FORD						
Cupé convertible	1940	260/280.000				
2 puertas	1941/42	350.000				
4 puertas	1941/42	320.000				
Cupé sedan	1941/42	355.000				
2 puertas	1946/47	350.000				
4 puertas	1946/47	380/410.000				
Cupé sedan	1946/47	455.000				
4 puertas	1951	420/450.000				
4 puertas	1953	440/460.000				
4 puertas	1954	480.000				
Galaxie 6 cil. - c. mec.						
4 puertas	1960	960.000				
Galaxie 8 cil. - c. aut.						
4 puertas	1960	925.000				
Galaxie 6 cil. - c. mec.						
4 puertas	1961	1.100.000				
HUDSON						
4 puertas	1946/47	210/230.000				
4 puertas	1948	250/270.000				
MERCURY						
4 puertas	1940	300.000				
4 puertas	1946/47	390.000				
Cupé convertible	1946/47	460.000				
Monterrey 2 puertas	1951	490.000				
Monterrey 4 puertas	1953	490/510.000				
Monterrey 4 puertas	1956	550.000				
Monterrey 4 puertas	1957	620.000				
Montclair 4 puertas	1958	690.000				
OLDSMOBILE						
Cupé convertible	1946/47	240/260.000				
4 puertas	1948/49	240/270.000				
4 puertas	1950/51	340/360.000				
Cupé sedan	1955	390/410.000				
AUTOMÓVILES DE PRODUCCIÓN ARGENTINA						
AUTOAR						
Sedan	1956/57	195.000				
Sedan	1960	255.000				
Rural	1960	250.000				
BERGAMIN						
4 cil. - 4 puertas	1960	335/350.000				
4 cil. - 4 puertas	1961	350/390.000				
6 cil. - 4 puertas	1962	400/450.000				
CITROEN						
2 CV	1960	285.000				
2 CV	1961	325.000				
2 CV	1962	340/370.000				
2 CV	1963	380/410.000				
2 CV	1964	425/450.000				
CHEVROLET						
400	1962	780/830.000				
400	1963	840/880.000				
400	1964	930/955.000				
DE CARLO						
600	1960	240.000				
700	1960	280/310.000				
700	1961	300/340.000				
Cupé BMW	1961	400.000				
700	1962	340/380.000				
700	1963	360/390.000				
DI TELLA						
1500 4 puertas	1960	520/560.000				
1500 4 puertas	1961	580/610.000				
1500 4 puertas	1962	630/660.000				
1500 4 puertas	1963	680/710.000				
1500 4 puertas	1964	740/770.000				
Magnette	1963	875.000				
Rural Traveller	1964	810.000				
DKW						
Cupé sedan	1956	380/410.000				
4 puertas	1958	400/440.000				
Sedan 1000 4 puertas	1960	450/480.000				
Sedan 1000 4 puertas	1961	500/525.000				
Sedan 1000 4 puertas	1962	540/560.000				
Rural 1000	1962	600.000				
Sedan 1000	1963	630.000				
Sedan 1000	1964	675.000				
Fissore sport	1964	840.000				
ESTANCIERA						
IKA	1957	280/300.000				
IKA	1958	310/340.000				
IKA	1959	330/360.000				
IKA	1960	340.000				
IKA	1961	470.000				
IKA	1962	490/510.000				
IKA	1963	540/560.000				
IKA	1964	610/640.000				
FIAT						
600 2 puertas	1960	280/300.000				
1100 4 puertas	1960	415/450.000				
750 2 puertas	1961	350/370.000				
1100 4 puertas	1961	470/500.000				
750 2 puertas	1962	410.000				

AUTO USADO

Marcas y modelos	Año	m\$n	Marcas y modelos	Año	m\$n
1100 4 puertas	1962	550/570.000	VALIANT		
750 4 puertas	1963	410/440.000	I	1962	830/850.000
1100 4 puertas	1963	620/650.000	II	1963	900/930.000
1500 Gran clase 4 puertas	1963	720/740.000	III	1964	1.075.000
750 2 puertas	1964	490.000			
1500 Gran Clase	1964	800/820.000			
Rural Familiar	1964	875.000			
FORD			AUTOMÓVILES EUROPEOS		
Falcon 6 cil. - 4 puert.	1962	800/840.000	BORGWARD		
Falcon 6 cil. - 4 puert.	1963	860/900.000	Isabella	1956	400/420.000
Falcon 6 cil. - 4 puert.	1964	950/970.000	Isabella	1957	420/450.000
GRACIELA			Isabella	1958	470/490.000
2 puertas	1957	150/170.000	Isabella	1960	520.000
2 puertas	1958/59	190/210.000			
2 puertas	1962	340/360.000			
HANSA			CITROËN		
1100 2 puertas	1960/61	330/360.000	11 ligero	1946/47	230/250.000
1100 rural 2 puertas	1961	350/370.000	2 CV	1958	265.000
HEINKEL			FIAT		
Microcupé	1958/59	105/115.000	1100 4 puertas	1958	360/380.000
Microcupé	1960/61	115/130.000	600 2 puertas	1958	260/280.000
ISARD			HILLMAN		
300	1958/59	180/195.000	4 puertas	1947	150.000
400 2 puertas	1960/61	145/170.000	4 puertas	1950	210.000
700 2 puertas	1960/61	275/295.000	4 puertas	1956	270/290.000
700 2 puertas	1962	320/340.000	Rural	1956	315.000
700 Rural	1962	340/360.000			
700 2 puertas	1963	360/380.000			
JEEP			MERCEDES BENZ		
IKA	1957	230/250.000	Rural diésel	1953	420/450.000
IKA	1958/59	280/310.000	4 puertas naftero	1953	300/340.000
IKA	1960/61	340/370.000	220 4 puertas	1953	380.000
IKA	1962	390/410.000	220 S 4 puertas	1953	440/460.000
KAISER			220 S 4 puertas	1959	900/940.000
Carabela	1958	335/360.000	220 S 4 puertas	1961	1.650.000
Carabela	1959	370/390.000	220 S 4 puertas	1962	2.250.000
Carabela	1960	450.000	220 S 4 puertas	1964	2.800.000
Carabela	1961	490/510.000	220 S 4 puertas	1964	3.300.000
Rambler C. Custom	1962	640/670.000	OPEL		
Rambler C. Country	1962	680/700.000	Rekord 2 puertas	1956/57	410.000
Rambler Ambass.	1962	740/770.000	Rural	1956/57	450.000
Rambler C. Custom	1963	730/755.000	Rural	1958	540/560.000
Rambler C. Country	1963	780.000	Rekord 2 puertas	1959	500/520.000
Rambler Ambass.	1963	850/880.000	Rural	1959	540/560.000
Rambler C. Custom	1964	870.000	Rekord 2 puertas	1960	580/600.000
Rambler C. Country	1964	900/930.000	Kapitan 4 puertas	1961	610.000
Rambler Ambass.	1964	1.000.000	Rekord 2 puertas	1961	630/650.000
NSU			Rural	1961	700.000
Prinz 24 HP	1958	230/250.000	Rekord 4 puertas	1961	680.000
Prinz 34 HP	1960	250/280.000			
Prinz 34 HP	1961	310.000	SIMCA		
Prinz 34 HP	1962	320/340.000	4 puertas	1955	280/300.000
Prinz 34 HP	1963	360/380.000	Rural	1955	305.000
PEUGEOT			Rural	1956	320/340.000
403	1956/57	435/460.000	4 puertas	1958	380.000
403	1958/59	485/520.000	TAUNUS		
403	1960	576.000	15 M 2 puertas	1956/57	365.000
403	1961	630/650.000	17 M 4 puertas	1958/59	510.000
403	1962	650/680.000	17 M rural	1958/59	560.000
404	1962	700/730.000	17 M 2 puertas	1958/59	570.000
403	1963	725/750.000	17 M 2 puertas	1960	620/640.000
404	1963	800/830.000	17 M 4 puertas	1961	640/680.000
404 Rural	1963	825.000	17 M rural	1961	710/730.000
404	1964	820/850.000	17 M 4 puertas	1962	740/760.000
404	1964	900/930.000	17 M rural	1962	800.000
404 Rural	1964	970.000			
RENAULT			VAUXHALL		
Dauphine 4 puertas	1960	300/320.000	Velox 4 puertas	1951	340/360.000
Dauphine 4 puertas	1961	340/360.000	Cresta 4 cil. - 4 puertas	1958	450.000
Dauphine 4 puertas	1962	380/400.000	Victor 4 cil. - 4 puertas	1958	470.000
Gordini 4 puertas	1962	410/440.000			
Dauphine 4 puertas	1963	420/450.000	VOLKSWAGEN		
Gordini 4 puertas	1963	500.000	Export 2 puertas	1960	550/570.000
Dauphine 4 puertas	1964	490/510.000	Export 2 puertas	1961	560/580.000
Gordini 4 puertas	1964	530/550.000	Export 2 puertas	1962	620/640.000
4 L	1964	470.000	1500 2 puertas	1962	775.000

OBTENGA LA MEJOR TASACION DE PLAZA

para su coche usado
y compre
con más ventajas

Jeep Gladiator SUPER

con motor Tornado Super Power



BOSCH MOTORS

LE ASEGURA:

- Amplios Planes de Financiación
- Entrega inmediata
- Excelente service
- La más amplia línea de repuestos legítimos
- Asociación gratuita al Touring Club Argentino

BOSCH MOTORS S.A.

CAPITAL INTEGRADO \$ 100.000.000

Dorrego 715 Tel.: 55-1141 al 4;



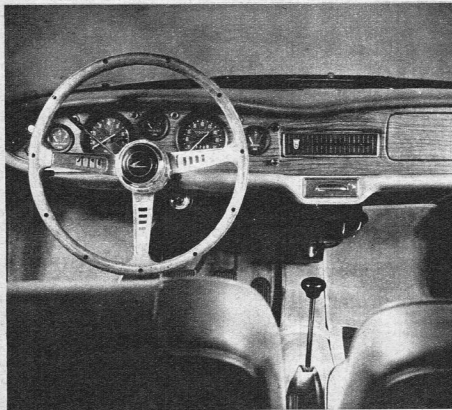
Nueva versión del Simca 1.000 Bertone

EN ESTOS días se iniciará la producción de una nueva versión del cupé Simca 1.000 Bertone, en la que se ha buscado mejorar aun más los detalles de terminación interior y aumentar el confort.

También ha sido objeto de modificaciones el espacio reservado a los pasajeros posteriores, realizando un asiento de nuevo diseño, que permite viajar cómodamente aun a dos personas adultas. Los asientos delanteros fueron provistos de un reborde acolchado. Otra variación sustancial es la del tablero, que está recubierto en madera, y en el que se adoptaron una serie de instrumentos diseñados especialmente para este modelo, lo que suma a una perfecta legibilidad, un aspecto estéticamente agradable. También se adoptó un volante de aro de madera, con armadura de acero inoxidable, que ofrece una notable seguridad y funcionalidad.

Exteriormente, el modelo no sufrió variaciones, lo que no es de lamentar, ya que su línea se mantiene actual. Las proporciones, la armonía del diseño y la calidad de la ejecución distinguen netamente a esta creación, colocándola en el plano de un verdadero "fuoriserie" de pequeña cilindrada.

A pesar de las modificaciones sufridas, el precio del Simca 1.000 de Bertone se mantendrá en 1.390.000 liras (en Italia).



El nuevo tablero, recubierto en madera, es, a la vez, elegante y funcional.



BANDINI

VACCARELLA

SCARFIOTTI



GINTHER



BAGHETTI



GURNEY



J. CLARK

En Europa ya comenzaron a tratar las adquisiciones de los pilotos de Fórmula 1 para la próxima temporada. Según las informaciones recibidas hasta este momento, Ginther dejaría la Honda, firma que se encuentra a la caza del piloto escocés Jackie Stewart. Se afirma que la casa japonesa tiene casi listo su motor tres litros de doce cilindros. Sin embargo, no se excluye la posibilidad de que Stewart firme contrato con la BRM, si es que ésta no se retira de las competencias, o con alguna escudería italiana. Bandini se mantendrá fiel a la casa de Maranello. Clark recibió ofrecimientos

CARRERAS DE LA SEMANA

PRUEBAS NACIONALES

Pruebas de velocidad

- 14 de noviembre - Tandil Auto Club - Tandil - carretera (TC)
- 14 de noviembre - Asociación Argentina de Automóviles Sport - Buenos Aires - Autódromo (TM)
- 14 de noviembre - Asociación Deportiva Automotore - Tucumán (Fza. Limitada) - circuito (MN)

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

PRUEBAS INTERNACIONALES

Pruebas de regularidad

- 12-14 de noviembre - Bélgica - Vuelta de Bélgica
- 14-20 de noviembre - CER - Gran Bretaña - Rally de Gran Bretaña

- | | |
|--|--|
| 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 | 1 = Fórmula 1 |
| CEM = Campeonato Europeo de Montaña | 2 = Fórmula 2 |
| CER = Campeonato de Europa de Rallyes | 3 = 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 |

TUERCAS Noticiero confidencial

de la Cooper para pilotar el Cooper-Maserati, equipo del que formarían parte también Ireland y Mc Laren. Bonnier parece estar decidido a crear una escudería particular, junto con Gurney y Ginther. En el campo italiano, pocas novedades. Scarfiotti, Baghetti, "Geki", Vaccarella y Businello manifestaron desear correr en F 1 y tener intenciones de formar una escudería, aunque no se sabe con qué máquinas.

En Gran Bretaña, las carreras de Fórmula 2 y de la categoría Sport, atraen cada vez más espectadores. Existen razones para suponer que durante la temporada 1966, la única prueba de Fórmula 1 que se disputará en ese país, será el Gran Premio de Inglaterra, válido para el Campeonato del Mundo de Conductores. Según los rumores que circulan en el ambiente automovilístico deportivo británico, varias grandes figuras de la F 1 están considerando la posibilidad de abandonar parcial o totalmente esta categoría, para dedicarse a la F 2 y a la categoría Sport, debido a su creciente popularidad.

Para coronar su lista de buenos éxitos en la presente temporada, dos Chaparral derrotaron nuevamente a sus adversarios en Elkart Lake, en la "Road America 500", última prueba por el Campeonato Americano. El primer puesto correspondió a Hap Sharp y el segundo a Jim Hall, lo que hizo que este último no lograra consagrarse Campeón de América, ya que quedó distanciado por dos puntos de George Foliner, que se clasificó cuarto en la mencionada carrera.

Un filme documental de la Dumlo sobre seguridad en el tránsito, fue elegido, junto con otros quince documentales de carácter industrial, para representarse a Gran Bretaña en el VI Festival Internacional de Cine Industrial, que se celebró recientemente en Ruán, Francia. El filme, titulado "Skid Sense", trata de la prevención y del control de los peligrosos deslizamientos que sufre un vehículo cuando sus ruedas pierden adherencia, y ha sido realizado en colaboración con la escuela de manejo de la policía metropolitana de Middlesex.

A. Newton Cole, presidente-director general de la Chrysler International, declaró a los representantes de la prensa que la firma que preside adquirió la mayoría de las acciones del establecimiento colombiano Colmotores y que ya se ha previsto la producción del Dodge Coronet 1966 en Colombia, como así también las rurales de la misma línea y un camión que responde a las exigencias del terreno de este país. Mr. Cole anunció que la razón social de la nueva so-

ciudad será "Fábrica Chrysler Colombiana de Automotores S. A."

El Trofeo Zandvoort de Fórmula 3 mantuvo el interés de los espectadores durante todo su desarrollo. En un principio, cinco pilotos lucharon por la punta, puja de la que desertaron dos, quedando Ahrens, Blokdyk e Irwin luego de promediarse el recorrido. Finalmente Ahrens logró superar a sus adversarios "in extremis", y cruzó primero la línea de llegada con su Brabham. En la misma ocasión se disputó otra prueba, reservada a máquinas de Turismo y de Gran Turismo, en la que se impusieron Jungfeld con un Mustang y Ben Pon con un Porsche, respectivamente.

El Campeón del Mundo, Jim Clark, hizo recientemente elogiosas declaraciones sobre su compatriota Jackie Stewart. Refiriéndose a su triunfo en el Gran Premio de Italia, dijo: "Su victoria compensó, en cierto modo, la amargura que me ocasionó tener que abandonar la prueba por un desperfecto mecánico. Stewart me habría vencido igual, aunque mi máquina me hubiera respondido. Es un excelente piloto, que por su juventud permite esperar mucho de él. El día que abandone las carreras, me convertirá en su manager."

El presidente de Ford Motor Argentina, señor Douglas B. Kitterman, anunció recientemente la salida en la planta de Arica (Chile), de la primera unidad construida allí en virtud del convenio entre Ford y la empresa chilena Bolocco Hermanos, que comporta también la cooperación de Ford Motor Argentina. Se trata de una pick-up F-100, para asistir a cuya presentación viajaron al vecino país el señor John A. McCabe, gerente general de Manufactura, y el señor Roberto J. Fischer, gerente general de programación y Coordinación de Ford Motor Argentina. Como un ejemplo concreto de colaboración internacional y de vigencia del espíritu y de las normas de la ALALC, Ford Motor Argentina inicia, en el mes en curso, el envío de motores F-100, que serán utilizados en las unidades Ford chilenas, que saldrán de las líneas de montaje de la fábrica de Arica, a partir del 1° de enero próximo.

El Club Motonáutico Rosario, organizó el III Gran Premio Motonáutico Buenos Aires-Rosario, que se largará el próximo 14 de noviembre a las 8, desde la confluencia de los ríos Reconquista y Luján, en la localidad de Tigre, y finalizará frente al Monumento a la Bandera de la ciudad de Rosario. Las inscripciones deben ser enviadas por carta certificada a San Lorenzo 1126, Rosario.

RADIO ARGENTINA

MUSICA DE ACTUALIDAD

UNA VENTANA AL EXITO

Lunes a Viernes: 15 horas

Animación: Antonio Barros

LA PLATA EN EL AIRE

Lunes a Viernes: 12.30 horas

Sábados: 21 horas

Animación: Juan Carlos Ravasso

EL PROGRAMA DE
MARTHA Y SILVIO

Martes y Jueves: 14 horas

Animadores: Martha Moreno

Silvio Soldán

con Daniel Durán

PROGRAMAS EN LA
AVANZADA DE LA
RADIOFONIA ARGENTINA



EL NUEVO MG "B" GT



El pasado 19 de octubre, en el Salón de Londres se presentó la versión coupé del MG "B", que fue bautizada MG "B" GT. Las características más salientes son su gran habitabilidad, lo que convierte en el auto ideal para quienes desean unir al manejo deportivo el confort de marcha, y la comodidad para transportar equipajes típicos de una berlina.

El motor del GT es el mismo que el del MG "B", con una cilindrada total de 1.798 cc y cinco bancadas de cigüeñal. La potencia máxima es de 95 bhp a 5.500 rpm. La suspensión delantera es independiente con barra antirullo, mientras que la trasera es con balanzas semielípticas.

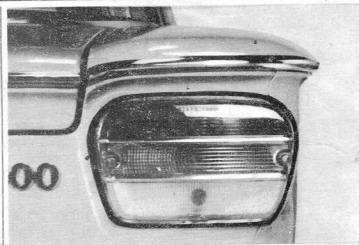
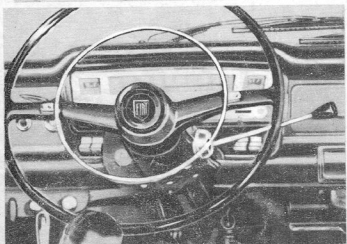
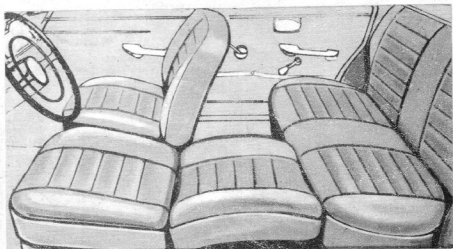
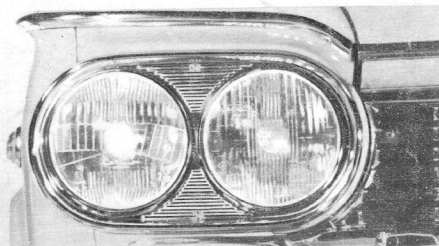
Para facilitar el acceso al amplio espacio reservado para el equipaje, la gran ventanilla trasera está incorporada en una puerta, que se abre hacia arriba. Los asientos traseros tienen el respaldo volcable, para poder aumentar el espacio de carga.

El buen cine le
invita a pasar la
noche del sábado
con los
mejores
intérpretes
de todos
los tiempos



**Gran cine de
los sábados**

CANAL
7
22.15



Más largo, con mayor amplitud interior y nuevos detalles que acrecientan su confort y acentúan su elegancia y distinción. Su potente motor de 80 HP (SAE) proporciona gran pique, rápida aceleración y una velocidad de 150 km./h. aproximadamente.

Agil, veloz, seguro y de máximo rendimiento en el tránsito y en la ruta.

fiat 1500
gran clase **C**