

34

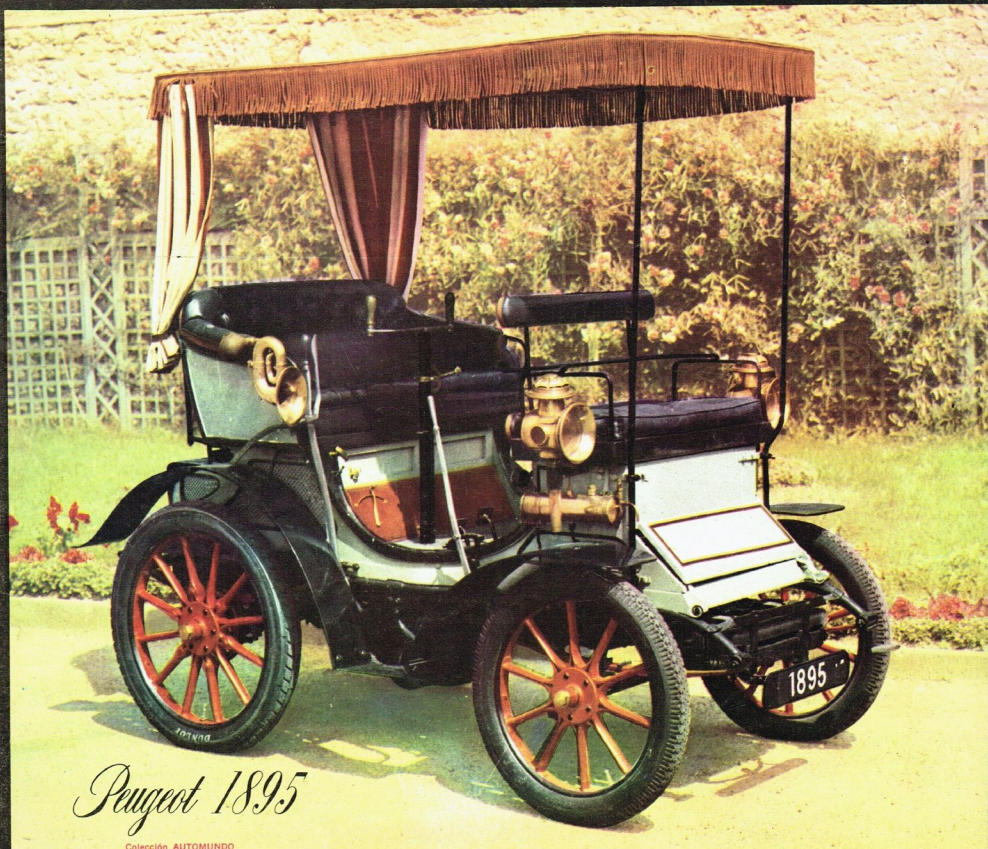
Historia
automundo

\$ 30.-
Uruguay \$ 10.-

automundo



EL GRAN PREMIO TC EN LOS TALLERES

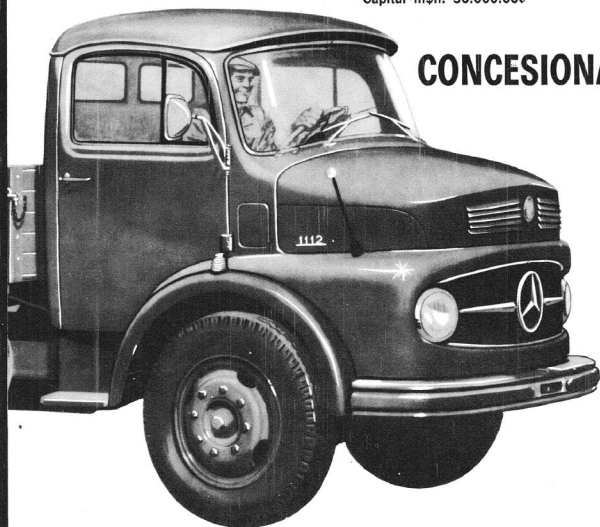


Peugeot 1895

Colección AUTOMUNDO

JUAN MANUEL FANGIO y Cía. S. R. L.

Capital m\$.n. 30.000.000



CONCESIONARIA OFICIAL DE:



**MERCEDES BENZ
ARGENTINA S.A.**

**CHASIS PARA:
CAMIONES
COLECTIVOS
OMNIBUS**

INDUSTRIA AUTOMOTRIZ SANTA FE S. A.

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



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

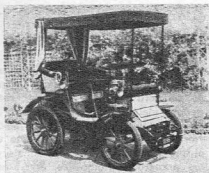
**AMPLIOS PLANES DE
FINANCIACIÓN - REPUESTOS
LEGÍTIMOS - TALLERES
MECÁNICOS ESPECIALIZADOS**

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

**SECCIONES:
GOMERÍA
ACCESORIOS
AUTO - RADIO**

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

BUENOS AIRES



NUESTRA PORTADA

PEUGEOT 1895

Motor: dos cilindros horizontales - 8 HP - Diámetro: 80 mm; Carrera: 105 mm.
Cilindrada: 1056 cc. Caja de 3 velocidades hacia adelante y marcha atrás.
Embrague de conos de cuero. Transmisión a cadena. Velocidad máxima: 30 km/h. Consumo: 18 litros/100 kilómetros - Largo: 2,50 m. Ancho: 1,30 m.
Peso: 327 kg.

automundo



Nº 34 17 de noviembre de 1965
Año I - EDITORIAL CODEX S. A.

SUMARIO

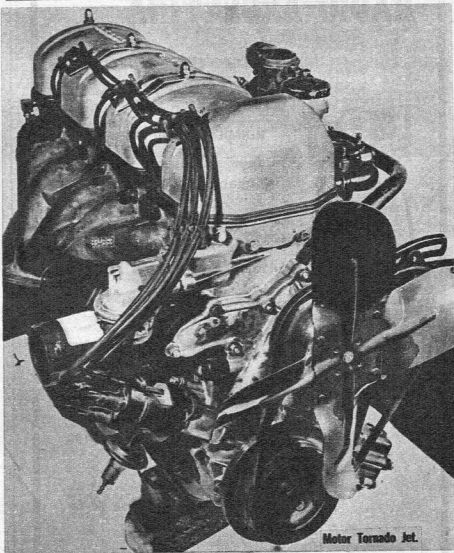
- 3 Correo del lector
- 6 Paulo VI y el tránsito callejero
- 8 El Gran Premio ilustrado (tercera y cuarta etapas)
- 16 Protagonistas del Campeonato Mundial de Marcas
- 22 TC en Tandil: 9 puntos más para Loeffel
- 24 Los hermanos Maserati vuelven a las andadas
- 25 TC en los talleres: Formisano
- 26 Presentamos los Oldsmobile 1966
- 30 AUTOMUNDO desde los Estados Unidos
- 32 TC en los talleres: Arrcífes
- 34 La suerte de Cabalén: en la taba se le dio ...
- 35 TC en los talleres: Galluzzo
- 36 Diseños "Nueva Ola" (última nota)
- 38 AUTOMUNDO en la industria
- 40 Más energía para la industria automotriz
- 40 Rincón de tuercas
- 41 Los colosos de la industria
- 42 Entretenimientos tuercas
- 42 AUTOMUNDO y la ley: el "transporte gratuito"

CORRESPONSALES EXTRANJEROS

VICENTE ALVAREZ, Estados Unidos; DIANA BARTLEY, Estados Unidos; FERRUCCIO BERNABÒ, Italia; BERNARD CAHIER, Francia; JOHN CAMELL, 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 FRÈRE, 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.

CORREO DEL LECTOR



Motor Tornado Jet.

CARABELA

... tengo entendido que I.K.A. sigue produciendo a pedido el Kaiser Carabela. Quisiera saber si esto es cierto y de serlo si viene equipado con el motor original o el nuevo "Tornado Jet".

Rubén Stefani
Alem 1702
Monte Grande (Bs. As.)

No señor. El Kaiser Carabela dejó de producirse en el año 1961 cuando se lanzaron al mercado 2.296 unidades. Al año siguiente, 1962, Industrias Kaiser Argentina lo reemplazó por la línea Rambler, que en sus distintos modelos tenía, entonces, el mismo motor del Carabela que es un 6 cilindros de 3.707 cc con potencia de 119 HP a 4.000 rpm.

Recién a principios de 1965 se presentó el motor "Tornado Jet" integrando el conjunto Rambler.

DECADA HEROICA

Quisiera que me informaran sobre las marcas de neumáticos usados en la década 1906-16. También desearía que me informaran si en esos años se realizaban algunas competencias automovilísticas.

Eduardo Thompson
Dorrego 841 (1° "E")
Rosario (Sta. Fe)

Aquí, en Buenos Aires, teníamos abrumadora superioridad numérica las máquinas francesas. En su gran mayoría venían equipadas con neumáticos Michelin. Las dos marcas de reposición más comunes eran, en cambio, la Hutchinson y Continental. Fue recién a partir del año 1916, cuando apro-

vechando el debilitamiento industrial europeo, consecuencia de su situación bélica, comenzó a surgir la producción norteamericana de automotores con fundadas aspiraciones al dominio del mercado internacional. Por esta causa conocimos los neumáticos estadounidense, prácticamente ignorados aquí en la época a que usted se refiere.

Siempre presumiendo que sus averiguaciones se orientan hacia el escenario local, que, es dato no especificado en su carta, contestamos que en ese período de diez años, que puede entenderse también por once, teníamos tanto automovilismo deportivo como que sólo lo superaban aquellos países de sólida y añeja trayectoria industrial y que, en verdad, no eran muchos en el mundo.

Para darle una idea de cuál era nuestro movimiento deportivo mecánico en ese entonces, le citamos los que, pretendemos, fueron los acontecimientos más salientes que jalónaron esa década, exposición que servirá para disipar dudas.

Se edita en 1907 "La Argentina Automóvil", revista especializada mensual. Al año siguiente se corre la primera gran competencia, en el interior del país, cuando el Touring Club Argentino organiza una prueba abierta en Mar del Plata sobre 250 km. En 1909, introducida por Hillier, conocido industrial del azúcar, llega de Francia la "Mata Duforest", una impresionante Dietrich Lorraine de 12.850 cc que gana la prueba del kilómetro lanzado a promedio de 146,314 km/h. En el Centenario, el ACA acomete la "gran ruta" con una carrera a Córdoba, con etapa en Rosario, competencia que, conservando hermosa tradición, se si-

RADIO ARGENTINA

EXPRESIONES AUTENTICAS DE NUESTRO FOLKLORE

LR2

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
Radiofonía Argentina

CORREO

gue disputando en nuestros días, con el título de Gran Premio Argentino de Carretera. El Moto Club Argentino hace disputar, sobre el inmenso pantano que separa esta capital con Mar del Plata, una prueba de regularidad con originalísimo reglamento. La ida y vuelta significó un recorrido aproximado de 1.000 km. Johnson Martín, al comando de un Buick, cruzó la cordillera de los Andes en el año 1914. La travesía comprendió, como puntos extremos, Buenos Aires y Valparaíso. Eugenio Cassoulet, hijo del vencedor del primer Gran Premio, se impuso en competencia que, sobre una hora de marcha, se disputó en el hipódromo de San Martín, que tenía un perímetro de 2.200 metros. Condujo una Chadwick de 11.043 cc y recorrió 81,144 km.

En los últimos años a que usted se refiere, el auge del automovilismo en Buenos Aires fue tan extraordinario como lo demuestran las estadísticas. En 1910 se importaron 1.581 unidades y en los años siguientes las cifras experimentaron el siguiente aumento: 2.461, 4.281 y 5.115. Siguió luego el desconcierto impuesto por la paralización de la industria europea a consecuencia de la primera guerra mundial que comenzó en 1914, contienda que justificó el acelerado engrandecimiento de la fabricación de Estados Unidos que aquí se notó con una importación de 11.031 automóviles en 1917.

En 1914 teníamos, en Buenos Aires, cuatro instituciones que ya habían afeñado experiencia en la organización de competencias deportivo-mecánicas, instituciones que, afortunadamente, aún continúan con lo suyo: "Son ellas el Automóvil Club Argentino (1904); Moto Club Argentino (1905), Touring Club Argentino (1907) y el Club Motociclista Nacional que debió cambiar de nombre, por imposición de un decreto, pasando a ser Club Motociclista Nativo y, en última instancia, Buenos Aires Moto Club. Si todo esto no alcanzase a convenirle de la importancia de nuestro

automovilismo deportivo de ese entonces, puede que valga la cita de que el ingeniero Horacio Anasagasti, campeón sudamericano de velocidad en carrera, título conquistado en la carrera disputada en Mar del Plata en el año 1908 sobre 600 km, construyó los primeros automóviles argentinos que fueron tan buenos que conocieron repetidas veces el halago de la victoria y circularon, además, como unidades de lujo, por las calles de Buenos Aires. La producción de estos automóviles, marca Anasagasti, se inició en el año 1911.

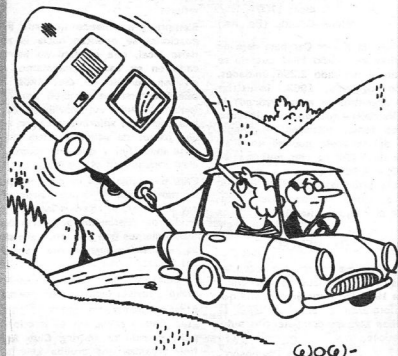
DIESEL DE CARRERA

Mucho les agradecería tengan a bien contestarme las siguientes preguntas: 1) ¿Ha participado alguna vez en competencia un coche a inyección diésel? 2) ¿Prepara la Ford Motor Argentina los coches si el comprador del mismo lo desea?

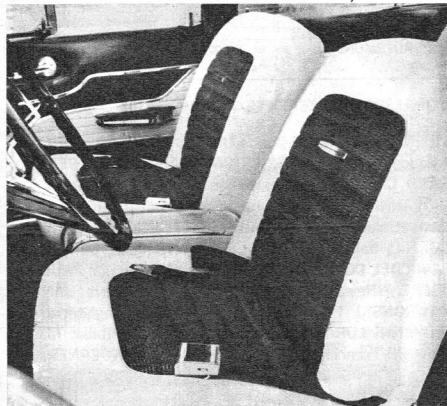
Norberto E. Midaglia
Caracas 4648 (Buenos Aires)

Entre las competencias de gran jerarquía, es en la de Indianápolis donde encontramos la primera intervención de un motor diésel en categoría que le fue reservada con expresas disposiciones reglamentarias.

Entonces las 500 Millas era carrera puntuable para el campeonato del mundo de conductores que fijaba en 3.000 cc el límite de los motores sobrealimentados y en 4.500 cc los de aspiración normal. Para los diésel se estableció un máximo de 6.600 cc que era el volumen que los organizadores —por cuenta propia y al margen de toda consulta con la Federación Internacional— creyeron el necesario para producir potencia y rendimiento que se equilibraran con las dos fórmulas antagónicas. Sin embargo los hechos demostraron lo contrario porque si bien es cierto que fue una sola la unidad que se presentó en la lucha quedó demostrado que 6.600 cc en diésel, no significaban en Indianápolis, ni por sufo, amenaza para cualquier tipo de motor convencional.



—Querido, me parece que olvidé cerrar la llave del gas.



Interior Falcon Futura.

Con el ensayo, entonces, se terminó la inquietud, aunque durante tres años consecutivos quedó en pie la admisión reglamentaria de esos motores.

Muchas son las razones que conspiran negando posibilidad de alterar la marcha normal de un motor diésel para llevarlo al campo deportivo. La altísima relación peso/potencia es una de ellas. Esta es una razón que se muestra en estadísticas con el rechazo que la aviación hace de esos motores, tan nobles y seguros en su andar consecuente. Otro de los motivos es su compresión original que en todo tipo y marca gira siempre en torno al 20:1 que por ser tanta no admite modificación alguna.

Aquí, entre nosotros, el diésel nunca actuó en competencia abierta oficializada por la CDA. En cambio lo hicieron cuando se programó carrera reservada para la marca Mercedes Benz, con sus modelos de gas oil. Actuaron el 8 de agosto de 1953 en el Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, sobre 8 vueltas del circuito de 2.126,31 metros. Ganó Carlos F. Serra con promedio de 74,707 km/h. Actuaron seis participantes y no se registraron abandonos.

PISTERO

... quisieran responder a las siguientes preguntas:

1°) Yo soy un fanático de las picadas y participo siempre en ellas, ganando en su totalidad; ahora corro a escondidas de mi padre con una Estanciera I.K.A. que, preparada por unos amigos mecánicos, alcanza los 165 km/hora. Por todo esto creo que soy un gran volante (en las picadas me llaman "El Pístero").

¿Cómo podría usted asesorarme para ponerme en contacto con Juan Manuel Fangio, para poder participar en la próxima Temporada Internacional?

2°) ¿Dónde podría adquirir un casco

igual al de Rolo de Alzaga y Casá y también un overall marca Dunlop?
3°) ¿Me podría decir qué sensación se siente andando a 200 km/h en un F.3?

Federico Cendoya
Las Heras 2301 - 3er. P.
(Buenos Aires)



Rodolfo de Alzaga.



Juan M. Fangio recientemente en su vieja "Alfeta".

¡SE AJUSTA A SU RUTAL...

¡NUEVO

Ajustomatic

FRIC ROT-Gabriel

3 AMORTIGUADORES EN 1



El poderoso AJUSTOMATIC otorga confort en cualquier camino gracias a sus tres pistones regulables.

NORMAL: Para rutas y calles normales.

FIRME: En calles y caminos desparejos.

EXTRAFIRME: Para caminos malos; estabilidad y seguridad.

Es el tipo de amortiguación que necesita y lid. o su mecánico la regulará con un simple giro...

¡Siempre por el Buen Camino... Hasta en los peores! con AJUSTOMATIC 3 en 1, una avanzada en amortiguación.

12 MESES REALES DE GARANTIA

RUATA Y CIA. S. A. I. C.

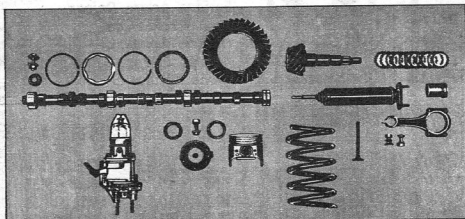
Primer Distribuidor Nacional

Pavón 2101, esq. Rincón -
Tel. 23-3678/4152 - Bs. As.

En Córdoba:
Boulevard Guzmán 1021 Tel. 98249

con repuestos **FoMoCo**
mantenga su FORD
íntegramente FORD

Los repuestos FoMoCo legítimos son los únicos que garantizan el excelente funcionamiento de su Ford porque a través de exhaustivos controles de calidad, son los únicos dignos de confianza



AUTOMOTORES

RIVADAVIA

SOCIEDAD ANONIMA

RIVADAVIA 6109/11 - Teléfonos: 63-4230 - 63-7814 - 63-8742

Y en su nuevo local especialmente habilitado
MORELOS 63 - CAPITAL FEDERAL



DONDE SOLAMENTE SE VENDEN REPUESTOS LEGÍTIMOS FoMoCo
EN SUS ENVASES ORIGINALES AZUL Y GRIS CONOCIDOS MUNDIALMENTE.

Paulo VI y el tránsito callejero



"Hacer reinar en la carretera un clima de cortesía, de moderación y de prudencia, según las mejores tradiciones de la civilización cristiana".

PIO XII

LOS participantes del "Diálogo Internacional para la moralización del tránsito callejero" fueron recibidos, recientemente, por Paulo VI. En esta oportunidad, el Santo Padre enunció los principios en que debe basarse la urbanización

y la buena educación en el tránsito callejero: el respeto debido a la vida y a la persona humanas. "Mucha sangre se derrama cada día —agregó el Sumo Pontífice— en esta absurda carrera con la velocidad y con el tiempo,

y mientras los organismos internacionales se dedican de buena gana a sanar dolorosas rivalidades mientras se realizan maravillosos progresos en la conquista del espacio, y mientras se buscan los medios adecuados para curar las heridas del hambre, de la ignorancia y de las enfermedades, es doloroso pensar cómo en todo el mundo, innumerables vidas humanas siguen siendo sacrificadas cada año a este inadmisibles destino. La conciencia pública debe estremecerse y considerar el problema como de la misma gravedad que los peores que tienen despierto y apasionado hoy día el mundo entero".

CORREO

1º) Esta noticia puede ser más interesante para el señor Horacio Stevens que para nosotros. De todas maneras felicitaciones a sus mecánicos y a usted por mantener el vehículo a esa velocidad.

Lamentablemente Fangio ya ha elegido a los pilotos que correrán esta temporada, pero a no desanimarse. Colin Chapman busca un piloto de reserva por si el "escocés volador" vuelve a tener problemas con la policía, como ocurrió en Monza.

2º) Personalmente a de Alzaga o Casá en las noches del "08". En cuanto al overall alestia (Dunlop es la propaganda de los neumáticos y no la marca) dirijirse a Les Leston.

3º) Aún no la hemos experimentado.

TURISMO DE CARRETERA

Considero que sin dejar de desmayar el entusiasmo por este popular deporte, debemos encauzar el trabajo y el dinero a la creación de una industria útil, que alimente y abastezca el deporte automotor. El auge de este deporte, de características realmente nacionales, debe ser canalizado para la formación de nuevas industrias que satisfagan la demanda de autos de performance, para cerrar otra fuente de importación y abrir un mercado de exportación.

Actualmente hay mucha gente capaz, volcando sus conocimientos y experimentando con autos no funcionales, antiguos o modernos, como el caso del Chevítu, Falcon o Mustang, para hacerlos rendir espectacularmente y con aprovechamiento (económico nacional) exclusivamente periodístico o publicitario.

Creo que no es exagerado comparar el dinero invertido en el Chevítu con el de un prototipo Gran Turismo. El Chevítu será superado u obsoleto por una nueva fórmula, no pasando de ser una extraordinaria experiencia para sus protagonistas.

Las fórmulas deben orientar los autos hacia prototipos de productos comerciables y exportables. Ej. 3.000 cc,

motor de producción nacional y chassis carrocería libre. Entonces José María González en vez de adaptar el Chevítu podría hacer un "González GT" con motor Chevrolet 3.000 cc, con perfil más de acuerdo con el fin (penetración, estabilidad, etc.) que tolere un grado de preparación mayor. Los autos derivados del prototipo pueden ser vendidos a deportistas particulares o amantes del automovilismo "deprurado" que nunca largarán una carrera. Entonces González y Cia. podría satisfacer la demanda nacional, y ¡por qué no la de "Papiñ" Jara y sus compatriotas, por ejemplo! ¡No es ésta la historia de Ferrari, Chapman, Shelby y otros? Hay otros ejemplos representativos: Crespi, Castelli, Bauffer, Formisano, etc.

Se discute diariamente sobre fórmulas nuevas, que se postergan para no dejar inactivos autos cuya única actividad es alargar las listas de inscripciones, manejados por volantes de dudosa y peligrosa capacidad. A muchos nos gustaría correr, pero es necesario hacer varios años de carrera en circuitos seguros con máquinas pequeñas, antes de largar con un monstruo de 1.400 kg y 200 HP entre una hilera de espectadores no siempre conscientes del peligro. Los 10 o pocos más coches que siempre estuvieron en condiciones de ganar se renuevan en fierros cada seis meses, por lo tanto el costo de renovación del material lo considero mucho menos que el que se argumente. Además estas nuevas inversiones pueden ser recompensadas con premios.

¿Cuál es el problema? ¿Muchas carreras? ¿Señores! Las carreras no deben superar los 400 km —20 %, más o menos de acuerdo con la sinusoidal del circuito— (excepto el tradicional Gran Premio). Se harán 15 carreras por año. Se le otorgarán las fechas a los clubes por concurso de premios más remunerativos. Para los equipos y los corredores. Club o asociación de clubes que premien más una carrera, serán recompensados con la publicidad y el buen éxito del espectáculo.

RADIO ARGENTINA EN LA NOTICIA

EQUIPO INFORMATIVO



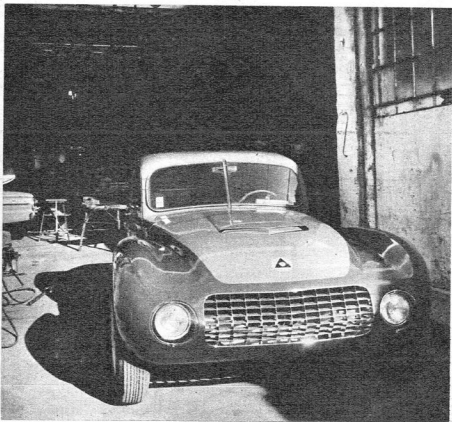
Manuel Franco
Enrique Arturo Dejean
José García Inigo
Horacio Lombardi
Alberto Ferrari
Mario Basulto
Aldo Braga

HORARIOS:

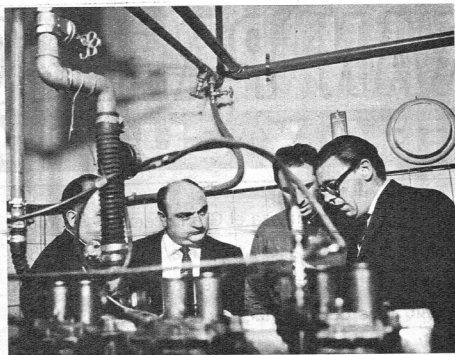
DE LUNES A VIERNES: -
7.55, 8.25, 8.55, 9.25, 9.55,
10.25, 10.55, 11.25, 11.55,
12.25, 12.55, 13.55, 14.25,
14.55, 16.25, 16.55, 17.25,
17.55, 18.25, 18.55, 19.25,
19.55, 20.25, 20.55, 21.25,
21.55, 22.55, 23.25, 23.55.

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.



Taller de Bauffer.



Taller de Froilán González.

De esta manera podrán intervenir en forma de colaboración las entidades oficiales (municipio o provincia), casas Córdoba, Tucumán, Mendoza, etc. Después de todo las carreras promueven turismo.

Esto no pretende ser una nueva idea, es más bien un nuevo enfoque de una vieja idea. Los que amamos el automovilismo tenemos que luchar para que la misma se ponga en marcha antes de que sea demasiado antigua y el automovilismo argentino se aparte totalmente de los automovilistas argentinos.

César Jorge Nouché
Lavalle 1127 (Buenos Aires)

F 100

... velocidades máximas en cada una de sus marchas de la pick-up F 100 V 8.

... dirección del eximio conductor y preparador Angel T. Rienzi al cual felicitó por su maravillosa actuación ...

Néstor D. Manin

Belgrano 409

Santa Lucía (F.C.G.B.)

Las velocidades máximas son las siguientes, de acuerdo con nuestras experiencias: 1°, 65; 2°, 98 y 3°, 148 kilómetros por hora.

La dirección de Angel T. Rienzi es: Florida 1968, Florida, partido de Vicente López, Buenos Aires.



Pick-Up F.100.

MECANICA NACIONAL EN DOLORES

El próximo 28 de noviembre se realizará en Dolores (Pcia. de Buenos Aires) una carrera de Mecánica Nacional categoría Fomento, organizada por el Club Atlético Independiente de esa localidad. Se disputará el premio "Trofeo Dr. Atilio Roncoroni". Participarán los más destacados volantes de la especialidad y se distribuirán más de 250.000 m\$N, incluyendo viáticos a corredores. La competencia será la última de la presente temporada con puntaje para esta categoría.

DESDE EL PRÓXIMO NÚMERO:

SIGA EL GRAN PREMIO CON automundo



En el ejemplar número 35, entre otros "platos fuertes", preparamos uno especial para usted: le presentaremos seis mapas en colores, con el trazado de cada etapa y las correspondientes planillas, para que usted mismo pueda realizar las anotaciones, siguiendo, paso a paso, las alternativas del XLIII Gran Premio Argentino de Carretera.



THE BEN NOTH AGENCY

—Espacio, querida, creo que llegamos a un badén.

EL GRAN PREMIO

TERCERA Y CUARTA

Donde “los veteranos” dicen que comienza el Gran Premio • La montaña gorda canta su presencia • Huaco y Miranda • Luego, ripio, y guadal • La batalla de la quinta etapa • Lo que no se ve de un Gran Premio o... hasta el pelo más delgado hace su sombra en el suelo...

Por MIGUEL ANGEL BARRAU



Parque cerrado. Una historia que se repite. Donde cada minuto tiene el valor de los sesenta segundos. En oportunidades, tres veces más. Las corridas no fueron privadas de la “A” ni del Nº 6 de Carlos Ferrer. Es sólo un buen ejemplo. Algunos equipos se asemejaban a un quirófano. Con instrumentadora y todo. Otros, a una carnicería. Entre unos y otros inyectaban Gran Premio a las tardes provincianas.

A la vera del camino se improvisaban los talleres. La voluntad y la ingeniería mecánica encontraban soluciones en contados minutos. “Klear” cortó por lo sano: motor afuera y a reparar. Llegó a tiempo. Para este competidor una nota curiosa. Entre dimes y diretes perdió una puerta. Loas al espíritu de Gran Premio. No faltó quien aportara una nueva-usada —ventilación forzada para un De Carlo particular— y sin sello del ACA y con numeración a la cal, prosiguió su carrera.



ILUSTRADO

ETAPAS



La majestuosa belleza del dique Las Pirquitas había quedado atrás. El ritmo de la trepada evolucionó hacia el sostenimiento de una pampa suave, de ripio fino. Es el momento del peligro que no se presiente. La transición. Un solo descuido y Ernesto Urzúa quedó fuera de carrera. Trozos de tren delantero sembraban el lugar y la violencia de los tambos encontró similar aguante en la jaula antivuelco. El acompañante, no podía ni alegrarse de haber salido bien librado. "Veníamos tan bien..."

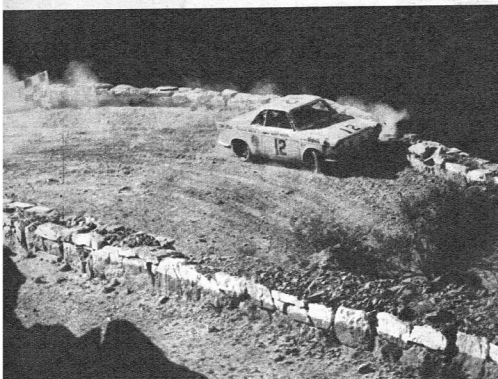
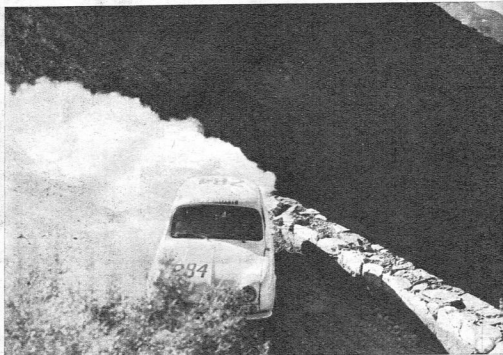


EL GRAN PREMIO

**DONDE
ALGUNOS DIOSSES
TIENEN LOS PIES
DE BARRO...**

Muchas veces hemos dicho que, en una carrera de ruta, las excusas son fáciles. Nadie nos ve. Todos conocemos aquello de... "Venía en la tierra de Emiliozzi... lo estaba agarrando y justo vengo a desbandar un neumático..." Pero cuando cincuenta mil ojos nos miran hay que hacer las cosas bien y rápido o aguantarse las pullas de los amigos y los picantes aguijones de la crítica... Nosotros hemos elegido una serie de secuencias fotográficas que ilustran lo dicho. No son todas, pero no son pocas.

LA OTRA CARA DE



UNA CARA DE LA MONEDA



Para qué de muestra sirva un botón. "Cacho" dobla fuerte, pero aplicando potencia en el momento "dúgido". El auto, armado, es dominado por el piloto. Con un par de metros de margen, nos muestra la cola y... se va.

LA MONEDA

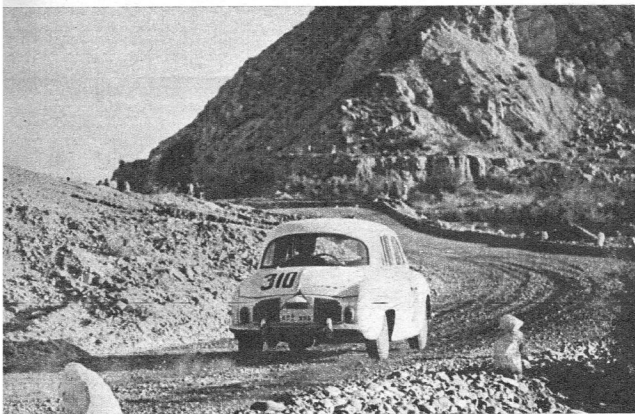


EL GRAN PREMIO



ALFA ROMEO

El nombre de Andrés Reginato es viejo en las historias de Gran Premio. En Tucumán, donde reside, es una especie de "alma mater" del automovilismo deportivo. No terminaba nunca de lamentarse... "Aunque sea llegar a Tucumán..." En la A.T.A.S., mientras tanto, se hablaba del tercer puesto que, en la etapa, lograra el piloto del 480, Carretero; al mismo tiempo algunas voces, con tonos de esperanza para la Vuelta del Noroeste que se avecina, hacían cálculos sobre lo que Italo Maressio, con su Alfa Giulia TI, hubiera podido mostrar en la etapa que la A.T.A.S. considera como propia.



"Lo importante es saber dónde pisar en la montaña", decía en la noche previa Gastón Perkins. A fe muestra que logró demostrarlo en el transcurso de la tercera y cuarta etapas. El N° 310, "la máquina pequeña y blanquita" al decir de un chango rojiano, ocupó, olvidándose de la modestia que corresponde a sus características, el primer puesto en la clasificación general-inexistente, durante algunos parciales de la cuarta etapa.

—"Con cuatro autos como ese podríamos hacer maravillas", nos dijo Horacio Steven en un alto del camino. Una verdad sea dicha. Del Renault R8 Gordini de Moras esperábamos mucho más. Otra verdad merece decirse. Los Gordini 1.093 podrán no ser los autos más veloces de la categoría, podrán no ser los más bonitos, pero... pruebas al canto... lo decimos transcribiendo las palabras de su director de competición: "Es un auto sensacional". Nos suscribimos.

No hay mejor ciego que el que no quiere ver. El que no quiera ver en Cacho Fangio un hombre joven, de excepcionales aptitudes en desarrollo, con disciplina y madurez como para cimentar bases sólidas en un deporte que las exige, necesita anteojos. Tercera y cuarta fueron de Gastón, pero, a nuestros ojos, se agrandó "Cacho".



Luego de la pampa grande, de un par de badenes con recordatorios de montaña rusa, llega la cuesta de La Chica. No hay que prepararla, sino bajarla. Así es mejor para los motores, pero peor para las carrocerías. El piso, pedregoso, fuerte, no es el ideal para lograr la mejor adherencia. Ni el mejor frenaje. Es el escenario donde prevalece aquello que indistintamente se denomina como "tempo", "swing", "ritmo" y en algunos sectores se identifica como "aptitud cajista". Con un nombre o con otro, atiéndase y entiéndase, los virtuosos, aquí, son pocos.



Entre los pequeños destacaban sus inconfundibles siluetas algunas "galeritas" NSU. Pasó mucha agua bajo los puentes desde aquella época en que eran el terror de los circuitos y la mano de los Von Dory los agrupaba en intentos sólidos y racionales. Para comprender algunas cosas del automovilismo hay que saber, primero, que entre entusiasta y marca puede existir no una corriente de simpatía, sino el más celoso amor. Al paso que van, algunos "enseñistas", entre los que incluimos a Héctor Fossati, llegarán a emular a los muy famosos "bugattistas". Aplausos. Para unos y para otros. Para los últimos... ¿saben que en las cercanías de San Luis hay una Type 35... bastante enterita ella...? Avalanchas no... ¿eh?



Para los que no creen. Damos fe porque lo vimos. El piloto del auto (?) N° 165, Domingo Corzo, superó en el camino, no a uno sino a varios competidores. Cordialmente, saludaba al hacerío. Pocos fueron quienes se resistieron a devolver la cortesía. Cuando llegó el ripio pesado, navegaba de costado. En algunas trepadas... de piloto a navegante — ¡Bajate... loquito... No ves que sos muy pesado y no tira...!



¿Quién auxilia a los auxilios? Nosotros hicimos nuestra parte. No solamente los autos deben seguir en carrera. Para que ello suceda, los auxilios deben seguir la carrera. A veces no es tan sencillo, sobre todo cuando — como en este caso — el primer lugar habitado, a la redonda, se encontraba a más de un centenar de kilómetros.

Constancia gráfica de la "historia del tornillito". Muy ceñudo, Humberto Evangelista.

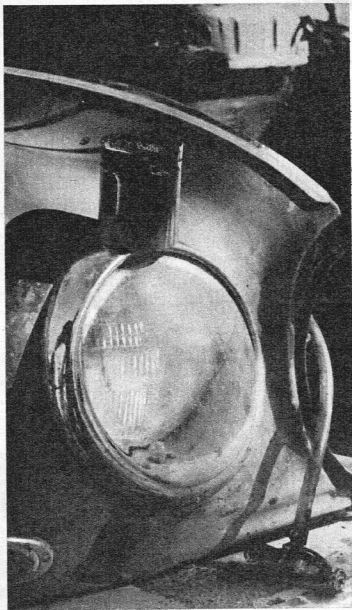
Texto: "Érase un tornillito travieso que escapó de su agujero. Cuzal Jonás, pasó por difusor y mariposa como aquel por las barbas de la ballena. Esperé el momento propicio y... ¡zas! se zambulló por la válvula de admisión. El monstruo del pistón lo estrelló contra la tapa de cilindros..."

Moraleja: Si quieres ir seguro a un Gran Premio, debes enseñarle a cada tornillito a repetir de memoria...

Conservate en el rincón donde empezó tu existencia, tornillito que cambia querencia puede estrellarlo un pistón.



EL GRAN PREMIO



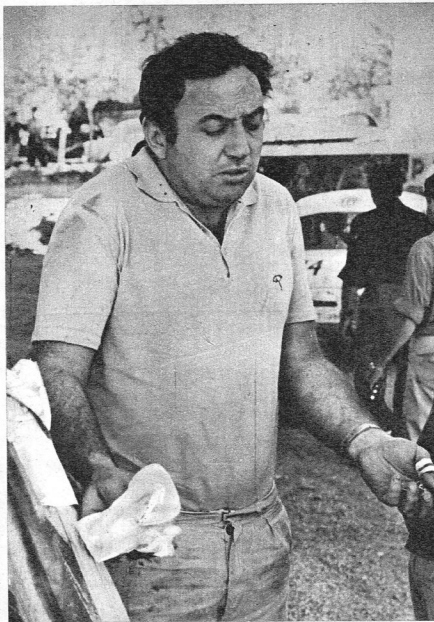
Hablando de pistones... ¿qué tal? Hay quienes afirman que son la maldición del dos tiempos. Pese a todas las palabras que condensan gruesas borescas, el remedio está a mano porque la enfermedad era previsible.
—¿Qué te pasó...?
—Pinché pistón...
—¿Y...?
—Cambié y seguí en carrera...

Pregunta: ¿Cuánto se tarda y cuánto se cobra por cambiar un pistón en Buenos Aires?

Respuesta originada en talleres mecánicos: IRREPRODUCIBLE.

Tiene el valor de una historia. Las manos, el gesto, la expresión toda. Las versiones, como siempre, eran confusas. Algunas, intencionadas.

Lito Galluzzi se desbarrancó. Esa fue la noticia. El susto se nos pasó recién cuando lo vimos. Lo vimos así.



Historia sucinta de cómo un Gran Premio puede ganarle a un auto. Protagonista: "Ferry Masson". Cuando a todo le pasó de todo y sólo la voluntad persiste y da forma al empeño, puede llegar el momento de la saturación. Cuarta etapa: máquina y hombre al costado del camino.

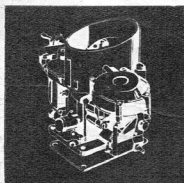
- ¿Qué te pasó?
- Todo.
- ¿Qué precisás?
- Nada. Me ganó el Gran Premio.





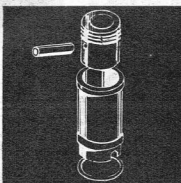
por qué gana este hombre?

Porque tiene nervios de acero, inteligencia y seguridad para conducir. Y también porque su GORDINI tiene el equipo 1093, que le otorga pique, potencia y agilidad de auténtico campeón. A la par de los triunfadores, usted también puede mejorar la performance de su GORDINI, instalándole el equipo 1093 que le ofrecen los Concesionarios Renault, junto con su más competente asesoramiento.



Arbol de levas y distribución

árbol de levas diseñado especialmente para mejor llenado a altas revoluciones. Los engranajes de distribución, para soportar mayores esfuerzos, son de mayor espesor que los comunes.



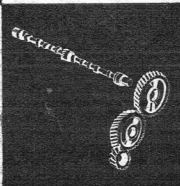
Múltiple de admisión y escape

del tipo "Autobleu", de caños de acero de gran sección, con curvas y empalmes suaves.



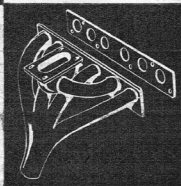
Carburador

tipo SOLEX 32 PA1A 3-301 de dos etapas. Dosisificación muy precisa en todos los regímenes del motor.



Camisas y pistones

el pistón, de cabeza bombé con perno de acero especial, de mayor sección.



Ruedas cromadas

(para usar sin tazas) y CINTURON BANDOLERA de seguridad.

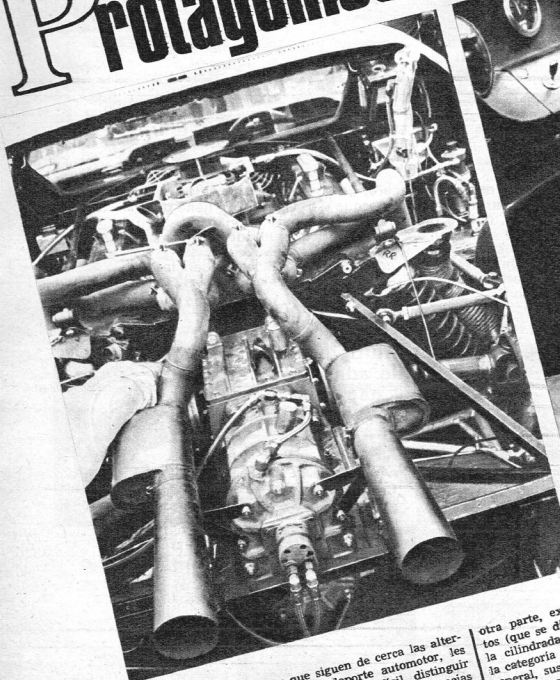
equipo 1093

Estos y otros accesorios del Equipo 1093 pueden adquirirse por separado o en conjunto, e instalarse en coches nuevos o usados.

RENAULT GORDINI 1093

División Repuestos y Accesorios.

Protagonistas del Campeonato



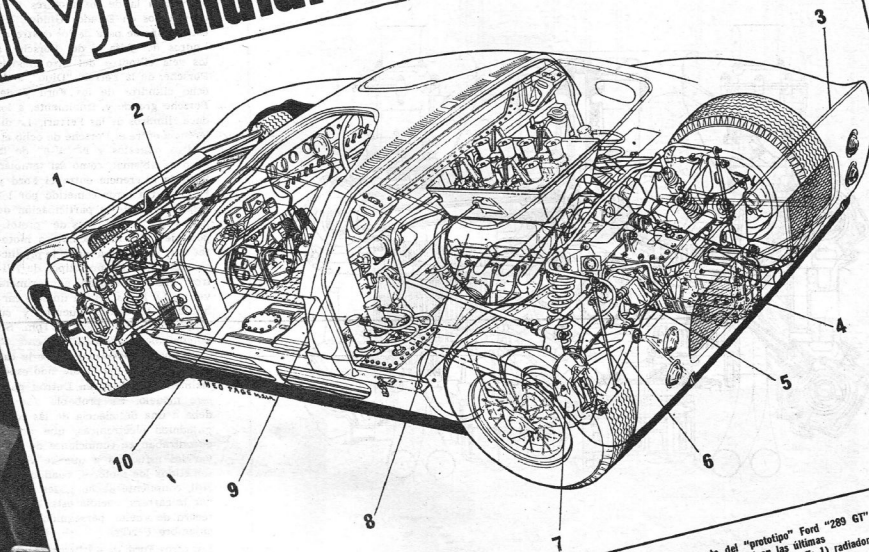
A los que siguen de cerca las alter-
nativas del deporte automotor, les
resulta un tanto difícil distinguir
claramente entre las competencias
de los distintos campeonatos anuales.
En primer lugar está el campeonato
de pilotos y el de constructores pa-
ra monoplazas de Fórmula 1.

Otra parte, existen tres campeona-
tos (que se diferencian entre sí por
la cilindrada de las máquinas) de
la categoría "gran turismo", pero,
en general, sus principales protagonis-
tas resultan ser los "prototipos", es
decir aquellas máquinas que en un
tiempo se llamaban, simple y justi-
ficadamente, "autos sport".
Mientras tanto el público —que mi-
ficadamente con recelo esta artificiosa y com-
plicada división— revisa la larga

El puesto de conducción del "prototipo" Ford con sus originales asientos
perforados, para permitir la circulación del aire, solución que pronto
será adoptada en los modelos de serie.
Instalación del impresionante motor Ford de 7 litros en un prototipo de
la casa. La potencia es voluntariamente limitada mediante el uso de
un solo carburador de cuatro cuerpos, mientras que el escape se realiza
a través de un intrincado sistema de tubos cuidadosamente estudiado.

nómina de vencedores de cada clase
y, finalmente, no se interesa más
que por el primero absoluto.
En las competencias reservadas a
los automóviles "gran turismo" y
"prototipos", generalmente se uno
de estos últimos el que tiene el ho-
nor de ser recordado por los aficio-
nados. Tal lo que ocurrió en 1965
en Monza, en la Targa Florio, en
Nuerburging y en Le Mans, pue-
s en las que siempre se impuso
Ferrari. Pero de las 21 carreras
admitidas para este campeonato, sólo 7
admitieron la participación de "pro-
totipos": las cuatro recién menciona-

Mundial de Marcas



das, la de Sebring (en la que Ferrari no participó porque se aceptó la inscripción de máquinas de los res-pondientes internacionales), la carrera de Bridgehampton, en Estados Unidos, y los "1.000 km" de París, tras de Bridgehampton, en París.

El principal atractivo de las carreras que se corrieron en el curso del año fue el duelo Ferrari-David y Goliath: David Ferrari, con una experiencia en materia de autos, y tras de él una minúscula fábrica que construye 600 unidades industriales que produce cuatro millones de autos por año.

Hasta ahora, siempre venció la experiencia del pequeño David contra los medios ilimitados y las computadoras electrónicas del gigantesco Goliath. Por esta razón, y las señala-

das anteriormente, han pasado inad-vertidos para el público —y en algu-nos casos también para los exper-tos— los resultados que obtuvieron las máquinas en categorías de menor intervención en categorías de menor tamaño, como Porsche, Alfa Romeo, Abarth, etc. Un "Porsche cilindrada, como Porsche, Alfa Romeo, Abarth, etc. Un "1.600" o "2.000", un "1.000" no pueden, obvia-mente, competir con un Ford "7.000" o "4.700" o con una Ferrari "4.400" o "4.000".

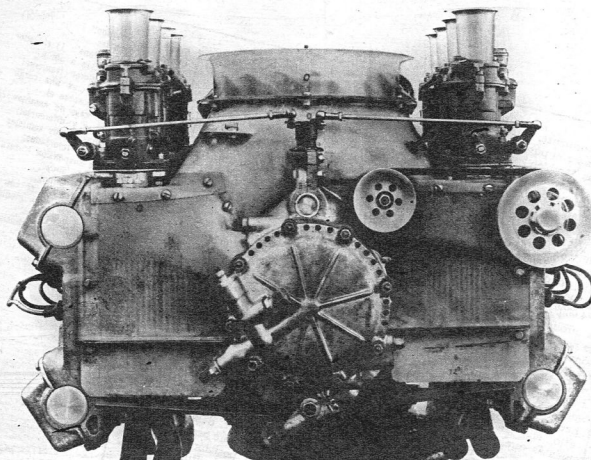
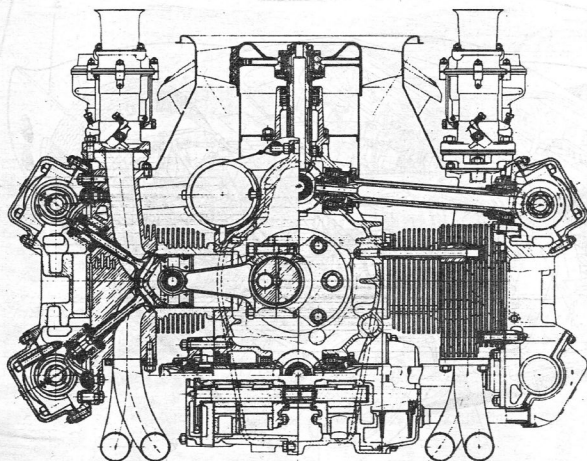
El público se siente fascinado por los potentísimos motores y las astro-nómicas velocidades que desarrollan las máquinas de la categoría máxi-ma, y los organizadores de las com-petas, que piensan principal-mente en los beneficios económicos, hacen todo lo posible por fomentar esto, adoptando fórmulas y regla-mentos que están muy lejos de fa-vorecer al logro del objetivo que debería constituir la única justifi-cación de todas las competiciones: el progreso técnico del automóvil de serie.

Los resultados de las carreras por el campeonato de constructores dispo-nibles hasta el presente, y el de las últimas "24 Horas de Le Mans" en particular, se prestan a sacar con-clusiones de gran interés. En rigor, no es justo hablar de la confronta-ción de la europea, ya que el "pro-jecto" de la Ford fue construido en Inglaterra y está basado en el diseño original que Broadley hizo en 1963. Su estructura muestra una notable analogía con la de los "prototipos" Ferrari y con la de los otros proto-tipos europeos: ruedas delanteras y traseras independientes, trasver-sales a paralelogramos, trasver-sales que permiten una mayor varia-ción de la posición del centro de rolido y del movimiento de la sección, frenos de disco y el motor ubica-do, generalmente, detrás del puesto de conducción. Sólo la Alfa Romeo modela con motor delantero, pero es muy probable que pronto tam-bién adopte la posición, ya clásica, del motor posterior, situado por de-lante del eje trasero.

Sólo en lo que respecta a los moto-res se puede contraponer la técnica

Corte del "prototipo" Ford "289 GT" que participó en las últimas "24 Horas de Le Mans": 1) radiador de agua; 2) dirección a pión. 3) alerón trasversal de cinco marchas y diferencial; 4) caja de cambios; 5) juntas internas de los semiejes de tipo Metabolisk reforzadas; 6) brazos de la suspensión con gran base de apoyo; 7) motor de disco Girling; 8) válvulas comandadas por medio de losadores y balancines; 9) refuerzo trasversal del chasis que sirve de apoyo a los asientos; 10) pedalera regulable.

protagonistas...



Sección transversal del motor Porsche "904" de ocho cilindros horizontales opuestos y 1.981 cc de cilindrada (diámetro, 76 mm; carrera, 54,5 mm). Desarrolla una potencia de 220 HP a 8.500 rpm. (Abajo) Vista anterior del mismo motor, refrigerado por aire mediante un ventilador superior accionado por una correa.

europaea a la de los motores Ford contruidos en Estados Unidos. En este campo se pasa de los cuatro cilindros del Alfa y del Porsche, a los seis cilindros del otro modelo Porsche; de la Ferrari "Dino", a los ocho cilindros de los Ford y del Porsche grande y, finalmente, a los doce cilindros de las Ferrari. La diferencia entre el Porsche de ocho cilindros opuestos y el "V-8" de la Ford es abismal, como así también lo es la diferencia entre el Ford y Ferrari. Un error cometido por los responsables de la participación de la Ford, en las carreras de "prototipos" de 1965, fue recurrir a motores muy similares a los de la producción de serie: los prototipos de 7 litros, que aparecieron por primera vez en Le Mans, tenían un solo carburador de cuatro cuerpos y su régimen límite era de 6.500 rpm. Su potencia de casi 500 HP y la enorme cupla motor hicieron pedazos la caja de cambios, que había sido especialmente diseñada en Detroit para este modelo. Es probable que se deba a una deficiencia de las computadoras electrónicas, que no se encontraban en condiciones de prever los esfuerzos a que se verían sometidos los motores, cuando Phil Hill, consciente de no poder terminar la carrera, decidió establecer el récord de vuelta, perseguido por el engranaje Ferrari.

Los otros Ford, de 4,7 litros de cilindrada y con caja de cambios ZF, fueron eliminados de la competencia por desperfectos debidos, en su mayoría, al recalentamiento (juntas quemadas, pérdida de presión de aceite, etc.).

Los motores Ford se fabricaron con aleación ferrosa (a diferencia de los que triunfaron, en las "500 Millas de Indianápolis"). Probablemente, los técnicos yanquis estaban convencidos de que se podía confiar en la resistencia de este material, dada la menor potencia específica de estos motores con respecto a los europeos (70 a 80 HP/litro de los Ford contra una media de 100 HP/litro de estos últimos). Todos los motores de carrera europeos, sin excepción, son contruidos con aleaciones livianas, que disipan más rápidamente el calor y tienen cilindradas unitarias inferiores a la del Ford V-8 (la máxima entre los europeos es la del motor Porsche 904, de 500 cc por cilindro y la del Alfa Romeo de 400 cc, disminuyendo luego a 365, 330 y 275 cc en los varios modelos Ferrari y finalmente a 250 cc en el 8 cilindros Porsche), lo que se traduce en un esfuerzo menor que el que soportaban los Ford.

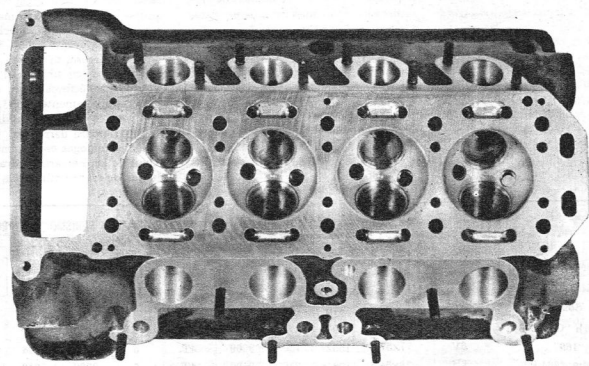
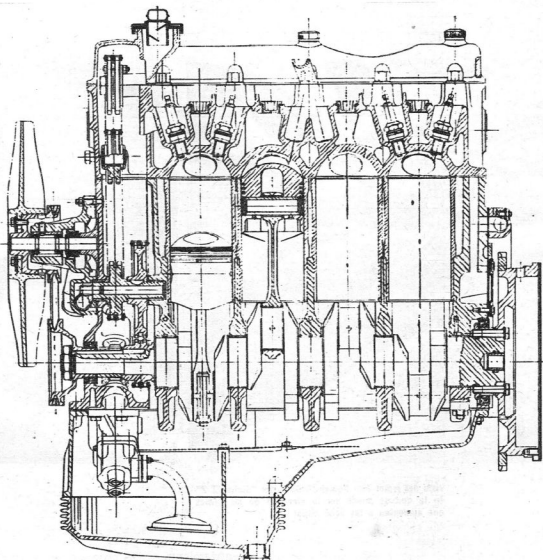
Por otra parte, el motor de ocho ci-

lindros en V no es de los más simples para equilibrar, y la ruptura del cigüeñal de un Ford, en Le Mans, pudo haber sido casual, o deberse al excesivo esfuerzo que se le solicitó cuando se superó su régimen máximo de rotación. Tales regímenes, que en los motores europeos son naturalmente más elevados, parecen influir negativamente, en primer lugar sobre las válvulas y sus comandos, a punto de hacernos pensar que es hora de retornar a la distribución desmodrómica.

¿Qué ocurrió con los frenos de disco de los "prototipos" Ferrari? Los discos delanteros eran de un tipo nuevo, con amplios canales de ventilación entre las dos superficies de contacto con las "pastillas". A primera vista me parecieron inéditos, pero, observando fotografías tomadas durante la Targa Florio, comprobé que frenos similares ya se emplearon en la competencia siciliana, con excelentes resultados.

En Le Mans, en cambio, estos discos se agrietaron radialmente, lo que indujo a los técnicos de la Ferrari a sustituirlos, promediando la carrera, con una operación que hizo perder tres cuartos de hora a cada máquina. No resulta extraño que después de esta detención, los pilotos hayan comprometido la integridad de motores y transmisiones intentando recuperar el tiempo perdido.

¿Por qué no resistieron los discos, demostrando una vez más que los resultados obtenidos, en el desarrollo de la técnica, no siempre son definitivos? Se han dado varias explicaciones: una fue la gran diferencia entre la temperatura ambiente (todos los desperfectos se registraron durante la fría noche de Le Mans) y el intenso recalentamiento que producía la frenada a fondo, al final de la recta de Mulsanne, lo que provocaba dilataciones anormales del metal; otra hipótesis es que el material con que estaban hechos los discos de los Ferrari, de producción inglesa, no era tan bueno como el de los estadounidenses Kelsey Hayes montados en los Ford. Una tercera



Sección longitudinal del nuevo cuatro cilindros Alta Revoluciones de la berlina "Ginás Tubolare" Zagato 1965. (Abajo) Tapa de cilindros del mismo motor "1.600" con doble succión; observense los grandes conductos para el paso del agua a ambos lados de las cámaras de combustión.



Prefiera
lo mejor

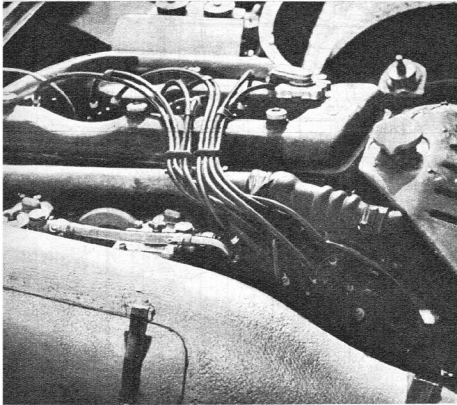
ACUMULADORES
Willard

OSTILIO BOCCI S.A.

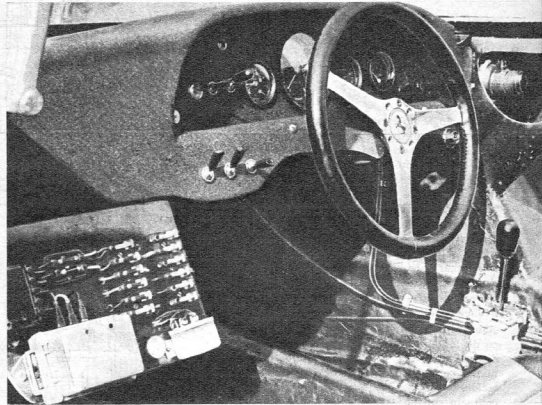
Maipu 471 5° piso

T. E. 32-4729/0852

Bs. As.



Vista del motor Alfa Romeo "1.600" del "Giallo TZ 2" en la que se puede ver la inserción de los cables que alimentan a los ocho bujías.



Tablero del Ferrari "prototipo", que comprende un panel rebalable que contiene todos los comandos y las lamparitas del sistema eléctrico.

explicación es que el enfriamiento, obtenido con las canales de los discos, resultó inferior a lo previsto, a causa del polvo que obstruía los orificios radiales de entrada del aire. El hecho concreto es que también los frenos de disco (que hace unos diez años parecían haber solucionado definitivamente el problema de la desacceleración) pueden ocasionar inconvenientes, del mismo modo que las cajas de cambios y los embragues, que continúan provocando abandonos.

A propósito de las transmisiones, ¿qué pasará con la automática en las máquinas de carrera? Ninguna —a excepción de la fugaz aparición del "Chaparral" en Sebring— fue utilizada en carrera, ni parece probable que se haga en un futuro cercano. Uno de los técnicos de la Ford declaró explícitamente, en Le Mans, que sólo la probaría si dispusiera de 100 HP para derrochar. Consideraciones análogas escuchamos en los boxes de la Ferrari, y para las máquinas de menor cilindrada las con-

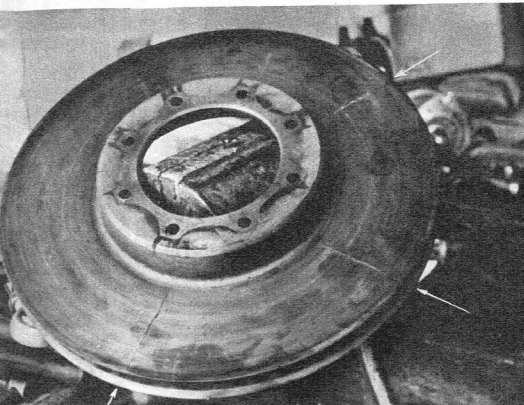
diciones no son, por cierto, más favorables.

Aparte del problema de la absorción de potencia, se puede afirmar que, muy difícilmente, una transmisión automática logrará resolver las infinitas situaciones que pueden presentarse en carrera. Tomemos un ejemplo de los más simples: en la transmisión automática, el pasaje de una marcha a otra tiene lugar a un determinado régimen; en ciertas oportunidades puede suceder que, para resolver una situación de pari-

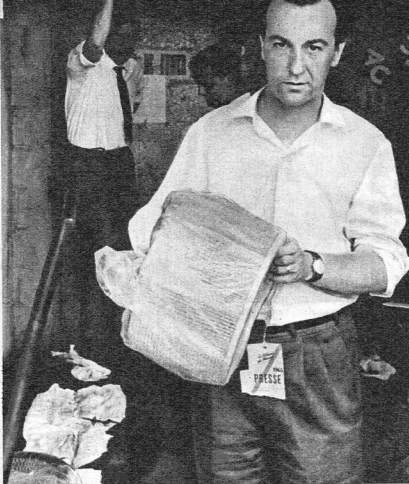
CARACTERÍSTICAS DE LOS MÁS INTERESANTES "GRAN TURISMO" Y "PROTOTIPOS"

MARCA Y MODELO	Número de Cilindros	Diámetro y carrera (mm)	Cilindrada (cc)	HP	Régimen máximo	Árboles de levas	Número de marchas	Entre ejes (mm)	Trocha delantera (mm)	Trocha trasera (mm)	Neumáticos delanteros	Neumáticos traseros	Capacidad del tanque de combustible (litros)	Peso (kg)
Alfa Romeo "TZ 2"	4L	78x82	1570	164	7800	2T	5	2200	1300	1300	5,50x15	6,00x15	89	640
Aberth "OT 1600"	4L	86x68,5	1591	172	8000	2T	6	2015	1270	1310	6,00x13	7,00x13	80	590
Dino "168"	6V	77x57	1592	180	9000	4T	5	2280	1348	1355	5,50x13	6,50x13	100	500
Porsche "904 P"	8B	76x54,5	1981	220	8500	4T	5	2300	1316	1318	6,00x15	7,00x15	109	680
Porsche "906"	6B	80x66	1990	190	7500	4T	5	2300	1316	1318	6,00x15	7,00x15	107	650
Porsche "904"	4B	92x74	1966	180	7200	4T	5	2300	1316	1318	5,50x15	6,00x15	108	680
Dino "206"	8V	86x57	1986	218	9000	4T	5	2280	1348	1355	5,50x13	7,00x13	109	530
Dino "275 P2"	12V	77x56,8	3285	350	8500	4T	5	2400	1400	1370	5,50x15	6,50x15	140	830
Ferrari "330 P2"	12V	77x71	3967	410	8000	4T	5	2400	1400	1370	5,50x15	6,50x15	140	830
Ferrari "365 P"	12V	81x71	4390	400	7200	2T	5	2400	1400	1370	5,50x15	6,50x15	140	850
Ford "289 GT"	8V	101,6x72,8	4724	390	7000	1L	5	2412	1372	1372	6,00x15	9,00x15	138	850
Ford "325 GT"	8V	101,6x82,3	5340	425	6900	1L	5	2412	1372	1372	6,00x15	9,00x15	138	860
Ford "427 GT"	8V	107,6x96	6988	475	6000	1L	4	2412	1420	1420	8,00x15	9,50x15	154	1050
Cobra "427"	8V	107,6x96	6988	490	6200	1L	4	2290	1420	1473	7,50x15	9,50x15	160	1000

NOTA: La letra colocada después del número de cilindros indica su posición: L, verticales en línea; V, en V; B (boxer), horizontales opuestos. Lo mismo vale para la letra colocada después del número de árboles de levas: I, a la cabeza; L, laterales. El motor se encuentra, en todos los modelos, detrás del puesto del conductor, excepto en el Alfa Romeo y en el Cobra. El encendido es doble en todos los motores, excepto en el de la Ferrari "365 P", en los Ford GT y en el Cobra.



Esto es uno de los discos que causaron el retraso de las Ferrari oficiales, en el que se pueden ver las rajaduras radiales.



El autor de esta nota en el box de la Rover, desde donde siguió las alternativas de la carrera de Le Mans y las vicisitudes de la máquina británica propulsada por una turbina. En sus manos tiene uno de los dos filtros de aire que lleva la turbina.

dad con un adversario, el piloto decide "estirar" una marcha. Con el cambio manual se puede hacer, con el automático no.

Volviendo a los motores, en Le Mans asistimos a un nuevo intento de la Rover, según el programa de la marca inglesa, que tenazmente trata de determinar las posibilidades prácticas de la turbina. A juzgar por los resultados obtenidos y comparándolos con los de las "24 Horas de Le Mans" de 1963, las posibilidades no parecen haber mejorado. Se ha querido atribuir la falta de brillo de la prueba al daño causado, en el rotor de la turbina, por un cuerpo extraño que se introdujo en el motor, lo que resulta bastante inadmisibile si se piensa en los gruesos y compactos filtros de aire que protegen la entrada del mismo. Durante el desarrollo de la prueba, los técnicos de la Rover admitieron que la progresiva disminución de las perforaciones de la turbina se debía al recalentamiento, que determinaba pérdidas de gas a través de los intercambiadores de calor.

Merece señalarse el ejemplo de la Porsche, que continúa utilizando con gran éxito motores refrigerados por aire, a pesar de las mayores dificultades que presenta este sistema de refrigeración. La Porsche obtiene ahora la máxima potencia específica de su ocho cilindros, que ofrece condiciones óptimas para tal fin: masas reducidas en movimiento alternativo y pequeñas cámaras de combustión para refrigerar.

En todos los motores europeos de competición se hace uso de doble árbol de levas a la cabeza, de un carburador por cilindro y, en algunos casos, de doble encendido, técnica necesaria para alcanzar la me-

Los protagonistas...

ta de los 100 HP/litro. Sin embargo, no debe creerse por ello que éste sea el último límite en materia de potencia específica. Basta recordar que se hizo una afirmación similar cuando se alcanzaron los 70 HP/litro y más tarde los 90 HP/litro.

La técnica motociclística ya ha alcanzado los 150 HP/litro, aunque en condiciones muy particulares y con máquinas de muy pequeña cilindrada. A medida que se profundicen los conocimientos sobre la dinámica de los gases en los conductos y sobre los fenómenos de la combustión, será posible seguir aumentando la potencia específica de los motores, ya que aún queda mucho por hacer para reducir las pérdidas de potencia. Todo esto sin abandonar el motor clásico de combustión interna, que —a pesar de la evidente falta de lógica del movimiento alternativo de sus masas— permite obtener un rendimiento aún mayor de su ciclo.

Los regímenes de rotación de los motores de competición europeos son superiores, por lo menos en 1.000 vueltas, a los grandes motores norteamericanos, en los que el comando de las válvulas se realiza por medio de botadores y balancines; pero si lo consideran oportuno, los técnicos yanquis podrán transformar sus motores colocando árboles de levas a la cabeza (como ha hecho la Ford con el motor que ganó en Indianápolis).

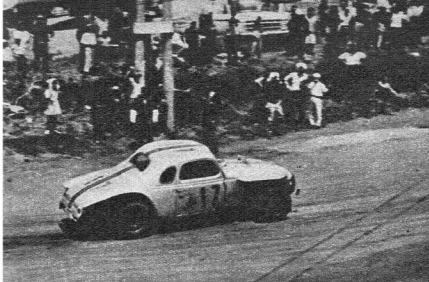
En lo que respecta a la superioridad de los medios de que dispone la industria del nuevo continente, basta recordar las declaraciones que hiciera Ferrari algunos meses atrás: "Si logran superarnos, no los alcanzaremos nunca más". Teniendo en cuenta esto, sería conveniente que las casas europeas se limitaran a competir, exclusivamente, en las clases de pequeña y media cilindra-

da (hasta dos y tres litros), donde sus perspectivas parecen ser más favorables.

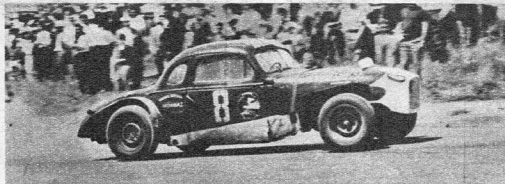
Para concluir, otra pregunta: ¿es más conveniente para una fábrica participar en las carreras más importantes con una escuadra numerosa o con pocos autos? La pregunta es de actualidad, ya que tanto Ford como Ferrari se presentaron este año con un equipo mucho más numeroso que en otras ediciones de las "24 Horas de Le Mans". Sin embargo los abandonos del equipo Ford fueron casi totales y los de Ferrari muy numerosos. En rigor, debe poderse vencer con una sola máquina, tan perfecta que excluya toda posibilidad de sufrir desperfectos, pero dado que siempre existen riesgos imprevisibles en la pista, ocasionados por los otros participantes, dos o tres máquinas representan el mínimo indispensable, aunque no siempre suficiente.

En Ferrari, cortas, como las de trepada, Ferrarri demostró varias veces que con una sola máquina y un buen piloto (la "Dina" 2.000 y Ludovico Scarfiotti) se puede enfrentar con éxito a una numerosa coalición de adversarios. Queda por analizar hasta qué punto los imprevistos de la carrera son realmente tales. Hace algunos años, la Mercedes había conseguido organizar su participación en las carreras de Fórmula 1 de modo de reducir la influencia de los "imprevistos" a un nivel casi despreciable. La misma política debe ser adoptada por las marcas que intervienen en las competencias reservadas a máquinas de "gran turismo" y "prototipos", que son de una importancia capital como argumento publicitario y de ventas.

GIANNI ROGLIATTI



Dionisio Araquistain logró un brillante segundo puesto, al volante de la máquina que perteneció a Facchini.



Armando Ríos completó el recorrido a 10' 15" 4/5 del puntero, adjudicándose el tercer puesto.



Carlos Loeffel y Carmelo Galbato protagonizaron un emocionante duelo durante las primeras cuatro vueltas de la competencia. En el momento de tomar esta fotografía, el piloto de Marcos Juárez acaba de adelantarse al F-100 de Galbato.



La decimotercera competencia "Tandil Ciudad de Turismo", disputada el domingo pasado en el circuito denominado "Vuelta de la Carretera" de dicha localidad, cerró el ciclo de carreras de Turismo de Carretera previas al Gran Premio. Por esta razón, era cita obligada para todos aquellos que de algún modo están en condiciones de aspirar al título de campeón de la categoría. El público, atraído por la lucha que esta carrera prometía, afluyó en cantidades increíbles a presenciar el espectáculo, bordeando literalmente todo el circuito de 47,8 kilómetros de extensión, al que los pilotos debían cubrir 12 veces para completar los 573,6 km de recorrido que fijaba el reglamento de la prueba. A pesar de los esfuerzos del personal policial, resultó prácticamente imposible evacuar a los espectadores de todos los lugares peligrosos, y fue así que, por desgracia, hubo que lamentar un accidente fatal. Poco antes de finalizar la competencia, la máquina de Norberto Pascual se descontroló y el piloto no pudo evitar que se proyectara sobre una espectadora, que perdió la vida en forma instantánea a consecuencia de las heridas recibidas. Comprendemos la pasión que arrastra a las multitudes que asisten a las carreras de Turismo de Carretera, pero insistimos en que es un deber de los espectadores ser conscientes del peligro al que se exponen ellos mismos y a los corredores y, en consecuencia, evitarlo presenciando las pruebas desde lugares seguros, en vez de mantener una verdadera lucha con los agentes de policía comisionados para despejar el circuito, por lograr ver a sus máquinas favoritas desde unos pocos metros más cerca.

SE INICIA LA COMPETENCIA

Las dos atracciones máximas de la competencia eran, sin duda alguna, Jorge Cupeiro y Dante Emilozzi. La posición de privilegio que compartían en el campeonato de la categoría los obligaba a mantener una lucha

sin cuartel para adjudicarse el triunfo. Pocos minutos antes de la largada, comenzó a propagarse la noticia de la deserción de Cupeiro. En momentos en que se dirigía hacia el circuito, se engranó el motor del Chevité. Este percance ponía a Emilozzi en condiciones inmejorables para distanciarse algunos puntos de su rival. Apenas iniciada la competencia, el ritmo de carrera adoptado por el puntero demostró que estaba decidido a distanciarse exactamente nueve puntos: los asignados al ganador. Carlos Loeffel y Carmelo Galbato, por su parte, no parecían dispuestos a aceptarlo. Al completar el primer circuito, este último había escalado posiciones, desde su sexto puesto en el orden de largada, y se encontraba tercero en el camino, a sólo 3" del segundo, Carlos Loeffel. Desde ese momento hasta completarse la cuarta vuelta, ambas máquinas corrieron separadas por unos pocos metros, intercambiándose varias veces sus posiciones, en medio del delirante entusiasmo del público. El tiempo de 16" 3/5 empleado por Loeffel para recorrer por cuarta vez el trazado, no sólo le valió adjudicarse el récord del mismo —que hasta ese momento le pertenecía a Jorge Cupeiro, con una marca de 18" 19" establecida el año pasado—, sino que lo colocó primero en el camino, seguido de cerca por Emilozzi, Galbato, Ríos y Araquistain.

Pocos minutos llevaba Loeffel encabezando la competencia, cuando los abandonos de sus dos perseguidores más inmediatos le permitieron continuarla sin mayores apremios: Ríos, que había quedado segundo, se encontraba distanciado por 5" 39" 1/5. Hasta completar la séptima vuelta, Ríos mantuvo esta posición, pero luego se vio obligado a cederla al piloto local Dionisio Araquistain, quien, al volante de la máquina que pertenecía al malogrado Juan Facchini, había venido cumpliendo una brillante actuación. De allí en más, la competencia adquirió la monotonía de las luchas cuyo final ya se conoce: sólo un desperfecto mecánico podía arrebatarse al puntero su puesto de privilegio; pero los esfuerzos de los hermanos Bellavigna se vieron premiados: la máquina resistió incólume el



Un problema en el sistema de frenos eliminó a Dante Emiliozzi de la competencia, promediando el sexto circuito.



tremendo esfuerzo al que la sometió el fogoso volante, y cruzó la línea de llegada luego de 3h22'5"4/5 de carrera, estableciendo un promedio de 170.294 km/h. Tres minutos y medio más tarde lo hizo Araquistain, en medio de las aclamaciones de los vecinos de la zona.

De este modo, Loeffel logró su sexta victoria de la presente temporada, y se colocó en tercer lugar en el campeonato, con 57 puntos, lo que lo convierte en una seria amenaza para el próximo Gran Premio que, según sus propias palabras, "correrá a ciegas", ya que no tiene tiempo de rediseñar la ruta antes de la competencia. Esperamos que su experiencia pueda suplir esta falta de contacto previo con el escenario de la dura prueba.

CHAMPIONATO TC

	Ptos.		Ptos.
CUPEIRO	75	E. RODRIGUEZ	11
EMILIOZZI	75	COTTET	11
LOEFFEL	57	VIALE DEL CARRIL	10
A. RUIZI	54	DI FALZA	10
CASA	39,50	J. M. BORDEU	10
CORDONNIER	35	GOUGEY	10
DE ALZAGA	30	FOLINORI	7,50
GIMENO	29	BERTOLOTTO	6,50
PAIBRETTI	27	ABRAQUISTAIN	6
CHABERT	23	DOMINGUEZ	4
BARBONE	18	MARINOVICH	4
CIANI	18	J. C. FERREIS	3
RIOS	12,50	T. BOROBU	3
BOUX	10	T. BOROBU	3
MANZANO	13	MADRONE	3
ESTEFANO	12	N. TERPONE	3
REY	12	GALBATO	2,50

De los 57 puntos obtenidos por Cupeiro en las 33 carreras disputadas, solo 75 son válidos, ya que se computan las marcas de las diez mejores actuaciones. Por esta razón, comparte el primer puesto con Emiliozzi.

TC EN TANDIL

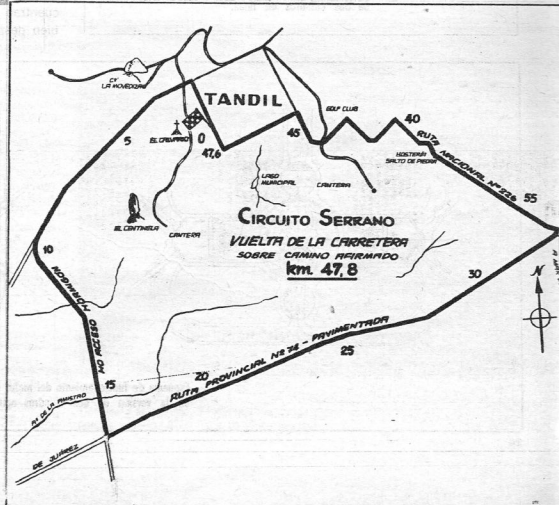
9 PUNTOS MÁS PARA LOEFFEL

SU NUEVA VICTORIA COLOCA AL VOLANTE DE MARCOS JUAREZ A 18 PUNTOS DE LOS PUNTEROS DEL CHAMPIONATO • UN PROBLEMA PREVIO A LA LARGADA IMPIDIO A CUPEIRO SER DE LA PARTIDA • LOS FRENS DE EMILIOZZI NO PERMITIERON QUE SE ALTERARAN LAS PRIMERAS POSICIONES DEL CHAMPIONATO • GALBATO REALIZÓ UNA EXCELENTE EXHIBICIÓN MIENTRAS ESTUVO EN CARRERA • ARAQUISTAIN SE CLASIFICÓ SEGUNDO, CON GRAN REGOCIJO DE LOS VECINOS DE TANDIL.

CLASIFICACION GENERAL

Clas. N°	CORREDOR	Tiempo	Vtas.
1°	3 CARLOS W. LOEFFEL	3h 22' 5" 4/5	12
2°	17 DIONISIO ARAQUISTAIN	3h 25' 22" 1/5	12
3°	8 ARMANDO J. RIOS	3h 32' 21" 3/5	12
4°	5 RAUL CHABERT	3h 32' 28" 1/5	12
5°	13 ELFIPIO TORTONE	3h 32' 36" 1/5	12
6°	22 "EL CHACABERO"	3h 38' 5"	11
7°	21 EDUARDO USANDEZAGA	3h 38' 31" 2/5	11
8°	35 CARLOS SALTO	3h 32' 48" 4/5	11
9°	18 DOMINGO BARBAGLIONE	3h 34' 31"	11
10°	26 ERMELINDO BIENZI	3h 27' 2"	11
11°	15 HECTOR MARCELINO	3h 27' 13 1/5	11
12°	28 "CATACRO"	3h 27' 53" 1/5	11
13°	33 ANTONIO DEL VITTO	3h 33' 12" 4/5	11
14°	27 ARMANDO LEGUIZAMON	3h 34' 16"	11
15°	14 GERARDO GRITTI	3h 34' 29" 1/5	11
16°	16 ERNESTO SCALLY	3h 38' 21" 2/5	10
17°	31 ROBERTO BRUZZONE	3h 38' 29" 1/5	10
18°	41 JOAQUIN CALZADA	3h 39' 50"	10
19°	29 ROBERTO PASCIARI	3h 47' 11" 1/5	9
20°	46 MATTIAS ABRACHEA	3h 14' 29" 3/5	9
21°	25 MIGUEL GROSSO	3h 28' 24" 4/5	9

Promedio del ganador: 170.294 km/h. El récord de vuelta lo estableció Carlos W. Loeffel, en la 4°, con 16" 6" 3/5, a un promedio de 173.626 km/h.



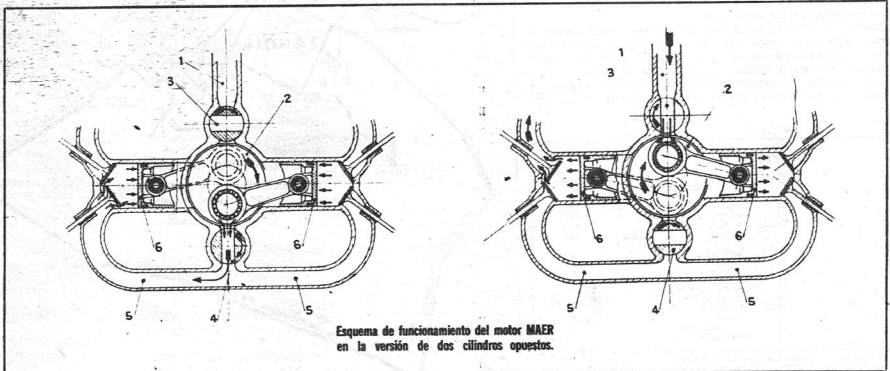
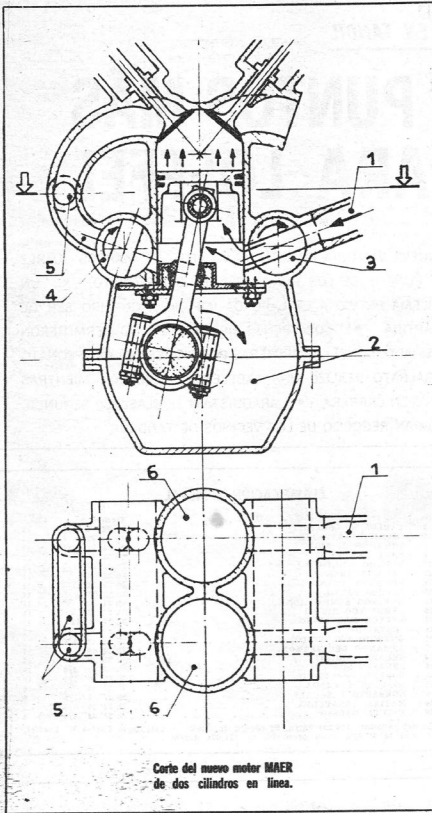
LOS HERMANOS MASERATI VUELVEN A LAS ANDADAS

EL NUEVO MOTOR "MAER": UN INTERESANTE ESTUDIO DE ERNESTO MASERATI.

Ernesto Maserati, uno de los célebres hermanos fundadores de la famosa marca del Tridente de Neptuno y creadores, más tarde, de la firma OSCA cuando la Maserati pasó a manos de la familia Orsi, está realizando desde hace algún tiempo un interesante estudio sobre un nuevo tipo de motor endotérmico. Este funciona siempre, según el ciclo Otto de cuatro tiempos, pero hará posible un rendimiento volumétrico notablemente superior, gracias a una preaspiración en cárter cerrado (como en un motor de dos tiempos) de la mezcla gaseosa, o del combustible, en caso de utilizarse la inyección. Si bien el principio estudiado por Ernesto Maserati puede encontrar aplicación en motores de un número indefinido de cilindros, su realización práctica más inmediata parece estar limitada a los motores bicilíndricos en línea, cuyos muñones de cigüeñal no se encuentran desfasados entre sí (o bien desfasados en 180° en los

de cilindros opuestos). Como se puede ver en el esquema A, cuando los pistones (6) se dirigen hacia su punto superior respectivo, la mezcla gaseosa puede ser introducida en el cárter hermético (2) después de pasar por el colector de admisión (1) y de la válvula rotativa (3). La carga así aspirada tendría, teóricamente, un volumen doble al del cilindro unitario, y por la válvula rotativa (4) y el colector de admisión secundario (5) sería luego introducida en un solo cilindro, dado que el vecino se encuentra en fase de expansión. Será interesante ver si el motor MAER (por Maserati Ernesto) resulta capaz de cumplir con su alto rendimiento previsto a pesar de lo complicado de su construcción. Según su creador, el rendimiento volumétrico, en teoría doble, no alcanzará, en la práctica, más que a un 60 a 65 % de incremento. De todos modos, los resultados serán apreciables.

E. C.



La cola también sufrirá tratamiento de funcionalidad en las manos de Vicente Formisano. Tanques, butacas, instrumental y accesorios esperan ser montados.

La necesidad de prestar correctos márgenes de seguridad se ve complementada en este excelente trabajo de estructura, por el aporte de rigidez al conjunto.

Hay quienes no creen. También, quienes están convencidos de que la única forma de abaratar esta categoría es terminar con los motores sobredimensionados y, al mantenerlos dentro de límites racionales de cilindrada, disminuir las cargas sobre los elementos del movimiento rotativo, que son los que, a la postre, provocan los daños más costosos.

TC EN LOS TALLERES FORMISANO

PARA quien comparte el espíritu de frescura creativa que emana de la figura del aplaudido y discutido ex rey del dos tiempos, Vicente Formisano, se impone una visita al pequeño taller que mantiene en la trastienda de su negocio, en la calle Las Heras.

En el recinto sagrado va tomando forma algo nuevo. La idea, que germinó en un núcleo que algunos llaman la "nueva ola del TC", toma cuerpo y algo más. La intención es presentar este nuevo elemento de competición en la carrera de Tandil. Nos parece muy pronto. Pero, seguramente, el Gran Premio ha de contar, entre sus participantes, al primer Turismo Carretera realizado sobre la base de 3 litros de cilindrada, reducido peso, mejor penetración y menor sección transversal máxima.

La base del proyecto es un casco Vaillant I. La tradicional jaula anti-vuelco ha sido suplantada por una verdadera estructura tubular, que concurrirá a prestar rigidez al conjunto.

En sus primeras pruebas, el motor acusó 210 HP sin mayor esfuerzo, aparentemente, de sus preparadores, y sin poner en peligro sus cualidades de resistencia mecánica.

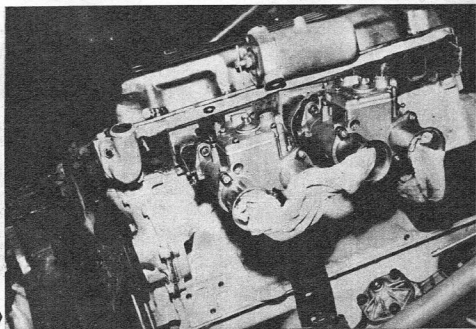
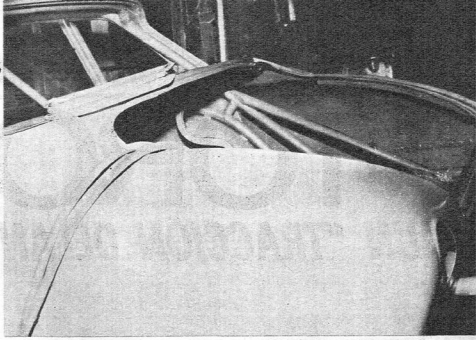
Trompa y cola sufrieron el tratamiento que autorizan las reglamentaciones vigentes. El resto muestra las mismas características de prolijidad y detalle que son factor común a los trabajos que, en este sentido, nos tiene acostumbrados Formisano.

A la fecha de las fotografías que ilustran estas páginas, sólo 12 días habían transcurrido desde el comienzo de los trabajos.

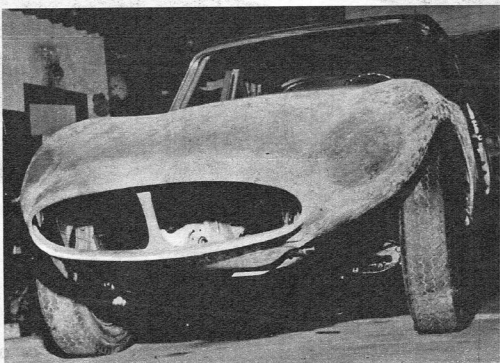
Hay otra leyenda que se puede quebrar. ¿Hace falta un año para hacer un TC?

FESTIVAL AUTOMOVILÍSTICO EN ZÁRATE

La sub-comisión de Carreras del Club Atlético Defensores Unidos, junto con el Atlético Reyrol, anuncian para el próximo domingo su primer Festival Automovilístico, a disputarse en el circuito Reyrol (Villa Ángela) de Zárate. Las pruebas a realizarse son las siguientes: Cafeteras estándar, hasta año 1927 - 4 cilindros; Cafeteras estándar, hasta año 1931 - 4 y 6 cilindros; Coches estándar, hasta 700 cc; Coches estándar, de 701 a 850 cc. Inscripción e informes: Club Defensores Unidos de Zárate (T. E. 2728).



FORMISANO ES SIEMPRE NOTICIA. VALIANT I, TRES LITROS, MUCHO TRABAJO Y POCO TIEMPO. SU PRESENTACION PUEDE CONMOCIONAR EL AMBIENTE. LA IDEA TOMA CUERPO Y EL AÑO ENTRANTE PUEDE APORTAR NOVEDADES.



Aluminio y agresividad. Parrilla partida, faros embudidos y accesibilidad total al grupo mecánico.

Presentamos los OLDSMOBILE 1966

"TORONADO"

UN "TRACCIÓN DELANTERA" ESTADOUNIDENSE



Luego de permanecer eclipsada durante casi 30 años, la tracción delantera reaparece en la técnica automovilística estadounidense en el Oldsmobile Toronado.

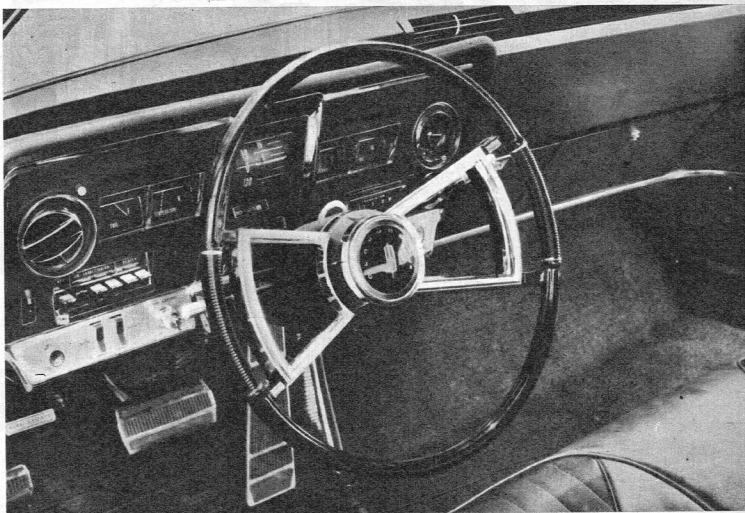
Oldsmobile Toronado 1966.

La técnica automovilística estadounidense no se caracterizó jamás por presentar soluciones de vanguardia ni innovaciones capaces de revolucionar el mercado mundial. En efecto, al evocar los acontecimientos más destacados de la producción de automóviles de Estados Unidos en los últimos años, sólo podemos citar tres hechos de importancia: el Chevrolet Corvair con motor trasero refrigerado por aire, el Chrysler a turbina y el Chaparral con transmisión automática, que triunfó en las últimas "12 Horas de Sebring". No cabe duda de que esta inercia de los constructores estadounidenses debe ser atribuida a su gigantismo, pero esto no ha impedido al mayor de ellos, la General Motors, desmentir dicha teoría lanzando su Oldsmobile Toronado, que es el primer automóvil yanqui con tracción delantera, desde la desaparición del inolvidable Cord 1937.

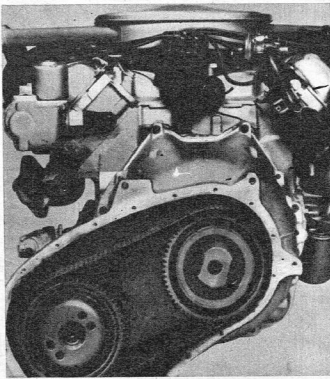
De la época del Cord a la del Toronado, los técnicos de la GM se han tenido que enfrentar con problemas sumamente espinosos, cuya verdadera magnitud resulta muy difícil de apreciar, aun para aquellos que estamos familiarizados con las realizaciones europeas del mismo género, que en general no sobrepasan los dos litros de cilindrada. Con el nuevo Toronado, la Oldsmobile ha realizado uno de los modelos más grandes propuestos por la industria estadounidense para el año 1966: con un entre-eje de 3.023 mm, su longitud alcanza los 5.360 mm y su ancho es de casi dos metros. El peso a seco es de 2.050 kg y está propulsado por un voluminoso 8 cilindros en V de siete litros de cilindrada, que desarrolla cerca de 400 HP (SAE). Podríamos preguntarnos cuál es la razón que impulsó a la General Motors a enfrentarse los problemas de la tracción delantera en una escala tan espectacular. La búsqueda de una mayor habitabilidad, que es uno de los imperativos en el diseño de los automóviles europeos pequeños y medianos, no se justifica en un vehículo de la envergadura del Toronado. La única explicación la encontramos en la búsqueda de un mayor prestigio y sin duda su efecto psicológico tendrá profundas repercusiones. Este hecho podrá ser mejor apreciado cuando las primeras unidades comiencen a llegar de América del Norte.

Una transmisión inédita

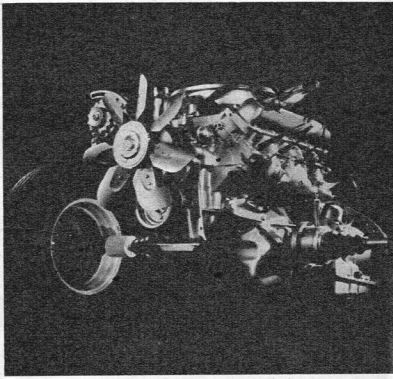
A pesar de la óptica azarosa que descubrimos en su origen, el nuevo Oldsmobile Toronado denota una concepción en extremo muy trabajada y una realización sumamente original. Para una máquina tan voluminosa, fue necesario reducir al mínimo la inercia polar, para lo cual la única solución posible fue ubicar el grupo motopropulsor entre los trenes delantero y trasero. Los técnicos de la Oldsmobile lo lograron creando una ruptura radical entre el motor y su grupo de transmisión. Con este fin, el primero fue ubicado sobre el chasis ligeramente desplazado de su eje medio hacia la derecha, mientras que la segunda lo bordea por la izquierda, formando un mismo cuerpo, de modo que los ejes del motor y de la transmisión son paralelos entre sí. Por otra parte, como la transmisión sufrió una rotación de 180° sobre sí



Gracias a la adopción de la tracción delantera, desapareció el túnel de la transmisión, con lo que se asegura una perfecta habitabilidad para tres pasajeros en el asiento delantero del Toronado.

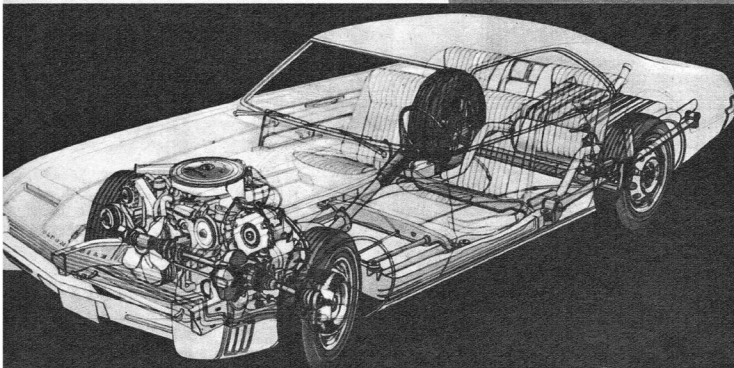


En la ilustración se puede ver la correa dentada de neopreno destinada al acople del motor con la transmisión. El Toronado revive, en E.E.UU., la tracción delantera.

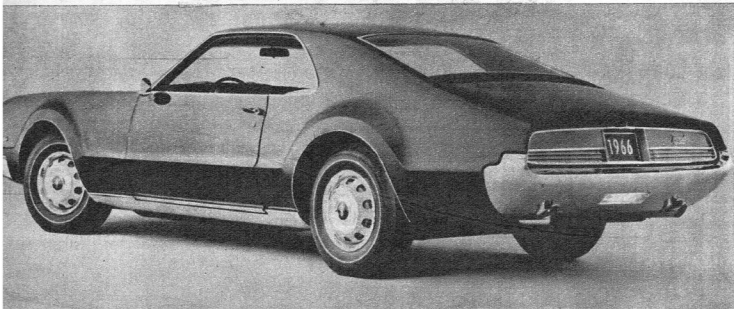


He aquí el compacto grupo motor-transmisión (visto desde adelante) del Oldsmobile Toronado. El motor es el V8 General Motors de siete litros de cilindrada.

"TORONADO"



Transparencia del Oldsmobile Toronado.



Oldsmobile Toronado 1966.



Oldsmobile Ninety-Eight Luxury Sedan 1966.

misma con respecto a la posición usual, se hizo necesario el uso de una correa dentada de neoprene para transmitir la cupla motriz desde el cigüeñal. Asimismo, para que la toma de fuerza del motor no se efectúa a la salida del cigüeñal sino a la salida de un convertidor de cupla hidráulica. En efecto, el Toronado conserva la transmisión automática Turbo-Hydramatic con convertidor de cupla hidráulica, con estator orientable y caja planetaria de tres relaciones hacia adelante, pero esta última cambió su posición para permitir su colocación a la izquierda del grupo motor.

En la salida delantera de la caja planetaria, se encuentra el diferencial, que también se aleja considerablemente de las realizaciones convencionales y revela un considerable esfuerzo por reducir el peso.

Su funcionamiento se basa en el principio de los engranajes epicicloidales, y mientras que un semi- eje de la transmisión es solidario a la corona planetaria, el otro semi- eje lleva el piñón satelital y su unión se logra por medio de los satélites. A causa del desplazamiento del grupo de transmisión con respecto al eje del auto, el semi- eje derecho es más largo que el izquierdo, pero dispone de un amortiguador de vibraciones. Ambos semi- ejes poseen dos juntas homocinéticas en sus extremos.

Suspensiones estudiadas

Siempre debido a la tracción delantera, no quedaron muchas posibilidades de elección para los elementos elásticos de la suspensión. Adelante, las ruedas son guiadas por los clásicos brazos triangulares superpuestos, pero los brazos inferiores tienen su base mayor articulada sobre el mismo eje que dos largas barras de torsión longitudinales, cuyas extremidades regulables se encuentran ancladas a un travesaño del chasis a la altura de los asientos delanteros. El conjunto se completa con amortiguadores hidráulicos y una barra de torsión antirrollido. En la parte trasera, el puente rígido está suspendido sobre resortes semielípticos de una lámina única, y, a fin de absorber mejor la cupla de frenaje, la suspensión fue completada con dos pares de amortiguadores telescópicos hidráulicos, uno de los cuales trabaja horizontalmente.

El Oldsmobile Toronado viene equipado con una serop- dirección, cuya desmultiplicación es muy suave (17,8 : 1). Los frenos (de tambor) son autorregulables y de grandes dimensiones. Presentan aletas radiales de ventilación cuyo efecto se ve ayudado por la adopción de ruedas perforadas. Estas últimas utilizan neumáticos de 8,85-15 (a pedido 9,15-15).

390 HP

El Oldsmobile Toronado es propulsado por un motor conocido, ya que para él se adoptó el V8 Super Rocket 6.964 cc (diámetro: 104,77 mm, carrera: 100,56 mm) del año pasado. Gracias a un nuevo árbol de levas, a válvulas de mayor diámetro y a un nuevo carburador Rochester de cuatro cuerpos, denominado Quadrajat, su potencia aumentó de 375 a 390 HP (SAE) a 4.800 rpm, mientras que la cupla máxima alcanza el impresionante valor de 65,55 kgm (SAE) a 3.200 rpm.

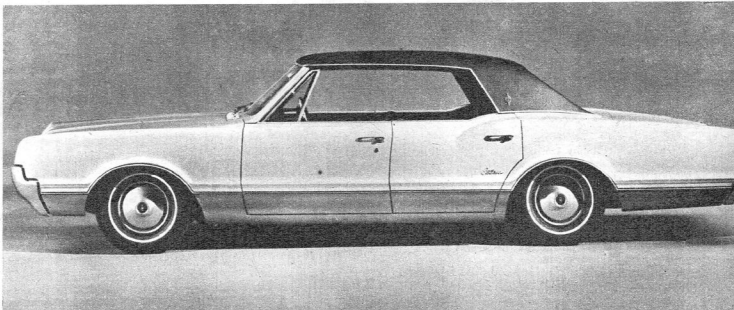
El Toronado fue tratado en versión coupé fast-back, de líneas sobrias pero muy personales, y, gracias a su baja plataforma, la altura no sobrepasa los 134 cm, manteniendo, sin embargo, cuotas de habitabilidad muy favorables. La casa constructora anuncia una velocidad máxima de alrededor de 200 km/h.

Los otros modelos

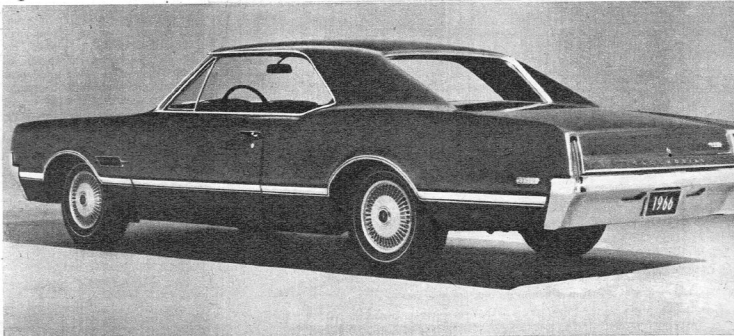
Si bien frente al sensacional Toronado los otros modelos de la línea Oldsmobile se ven relegados a un papel secundario, su evolución para 1966 revela también una influencia europea. Con la democrática serie F 85 a la cabeza, todas las carrocerías fueron objeto de reformas y modificaciones. En general, ofrecen ahora un mayor número de accesorios que tienden a aumentar la seguridad de los pasajeros, entre los que se cuentan los cinturones de seguridad en los asientos delantero y trasero, nuevas cerraduras de las puertas, faros para la marcha atrás, limpiaparabrisas de dos velocidades con escobillas antirreflecentes, espejo retrovisor exterior, etc. Desde el punto de vista mecánico, la serie F 85, estándar y de lujo, recibió un nuevo motor de seis cilindros en línea de 4 litros de cilindrada que viene a reemplazar al V6 de 3,7 litros del año pasado. Con un diámetro de 98,42 mm y una carrera de 89,66 mm, este nuevo seis cilindros totaliza 4.097 cc, tiene siete bancadas de cigüeñal, su árbol de levas es a la cabeza, y desarrolla 157 HP a 4.200 rpm, con una cupla sensiblemente mayor que la del modelo anterior (33,12 kgm SAE a 2.000 rpm). En lo que respecta al motor Jetfire Rocket de 5,4 litros, sigue constituyendo el equipo estándar del F 85 Cutlass, pero también se lo encuentra (a pedido) en el modelo estándar en dos nuevas versiones cuyas potencias pasaron, sucesivamente, de 253 a 314 y a 324 HP (SAE). Finalmente, un gran motor V8 de 6.555 cc y 355 HP (SAE) fue puesto a punto para el modelo 4-4-2 (por carburador de 4 cuerpos, 400 pulgadas cúbicas de cilindrada y 2 salidas de escape) cuyo carácter netamente deportivo está de acuerdo con su condición de modelo más potente de la línea F 85. Igual que todos los demás modelos de la marca, los F 85 poseen un nuevo radiador de agua, de flujo horizontal y su puente trasero se encuentra montado sobre nuevos amortiguadores oleoneumáticos que cumplen al mismo tiempo con la función de reguladores de nivel.

En la serie 88, el Jetfire sigue estando equipado con un motor de 5,4 litros y 264 HP (SAE), pero en su versión más potente pasó de 319 a 324 HP (SAE), gracias a la adopción del nuevo carburador Rochester Quadraj. En el modelo más potente, el Dynamic 88, el mismo carburador otorga un suplemento de 5 HP al motor de 7 litros que disponía ya de 305. Además de la nueva caja de tres velocidades todas sincronizadas, la transmisión ofrece ahora la opción de una caja de 4 velocidades, la transmisión Jetaway con caja planetaria de dos relaciones hacia adelante (igualmente disponible en la serie 85) o la transmisión automática Turbo-Hydratic, con caja planetaria de tres relaciones. Para sus modelos "de elite" Starfire y Ninety-Eight, la Oldsmobile ha limitado a 380 HP (390 para el Toronado) la potencia máxima de su motor de siete litros.

ETIENNE CORNIL



Oldsmobile Cutlass 4 puertas Holiday Sedan 1966.



Oldsmobile 4-4-2 Cupé 1966.



Oldsmobile Delta 88 Holiday Cupé 1966.

COCHES SPRINT DEL USAC EN FORT WAYNE - GANA BOBBY UNSER

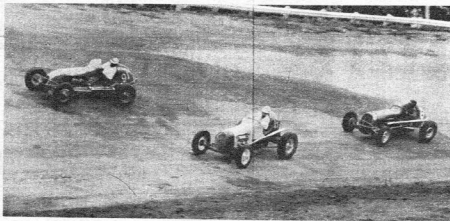


Bobby Unser

Fort Wayne, Indiana. Acción en la curva Sur. La pista de Fort Wayne es una de las más antiguas del centro de EE.UU. Media milla con peralte mediano, escenario habitual de pruebas para coches sprint.

FORT WAYNE, Indiana.—El apellido Unser se asocia automáticamente con las carreras de montaña: la familia Unser ha producido, en los últimos cuarenta años, una serie de maestros de la trepada, pero sólo uno de ellos ha participado intensivamente en carreras de pista: el joven Bobby, que luego de continuar la fabulosa trayectoria de su tío Louis con una serie ininterrompida de triunfos en la trepada de Pikes Peak, ha demostrado una extraordinaria capacidad de pistero. Su última victoria tuvo lugar en el programa de sprints de Fort Wayne —media milla de as-

falto con peralte moderado— que dominó ampliamente al volante del K.E.V. Chevrolet. Bobby hizo el mejor tiempo de clasificación —18,97 segundos— batiendo a Johnny Rutherford por apenas una centésima; ganó su serie preliminar de 15 vueltas y la final de 30. Resultados. Primera serie: Unser, Rutherford, Weld; segunda serie: Larson, Rodee, Miller; tercera serie: Williams, Johncock, Duman, Consuelo; Smith, Pratt, Randall. Final: Bobby Unser, Greg Weld, Johnny Rutherford, Jud Larson y Chuck Rodee. Todos con Chevrolet menos Larson (Offenhauser).



Pearson saliendo de una curva cerrada

(Foto Owens Gara)

EN APUROS - UN PISTERO EN LA MONTAÑA

David Pearson, una de las primeras figuras del ránking de la NASCAR, hizo una breve incursión por las pistas del USAC durante un viaje al Norte, en cuyo trascurso aprovechó además para probar la mano en la tradicional trepada de Pikes Peak, veinte kilómetros de camino de ripio, angosto y tortuoso, sobre el cual los montañeses de Colorado son prácticamente imbatibles. Fue una experiencia interesante: Pearson descubrió que hay que aferrarse desesperadamente al camino ya que el peligro de rodar cientos de metros al abismo es permanente. Al preguntársele qué le gustaba más, Pearson respondió: "Me quedo toda la vida con las pistas peraltadas del Sur, de asfalto o de tierra." En la foto puede verse a Pearson saliendo de una curva cerrada, con dos ruedas en el camino y las otras dos arañando el mismo borde del precipicio. (Dodge 1965.)

EL MAESTRO EN ACCIÓN

A. J. Foyt sigue siendo el amo absoluto de las pistas de tierra de una milla. En la foto lo vemos aplicando toda la potencia de su Offenhauser 4.200 en un perfecto derrape "a 45 grados", pegado a la curva, en una curva. Su manejo es seco y agresivo, sin brusquedades; sus maniobras son todas de una precisión matemática; su espíritu combativo es simplemente fabuloso.

(Foto Tronolone)



A. J. Foyt

CIEN MILLAS DE INDIANÁPOLIS



Mario Andretti, acosado por Lloyd Ruby

(Foto Hasche)

Conocida con el nombre de "Hoosier 100", esta prueba se corre en la pista de tierra de una milla, sin peralte, de la Feria del Estado de Indiana. En la foto aparece el virtual campeón nacional del USAC, Mario Andretti, acosado por Lloyd Ruby a mitad de carrera. Andretti se clasificó segundo; Ruby décimo. Ambos con Offenhauser 4.200 cc.

automundo
DESDE LOS

ESTADOS
UNIDOS

por el Dr. VICENTE ALVAREZ

USAC ADOPTA LA FÓRMULA "TRES LITROS" PARA 1968

INDIANÁPOLIS.— El cuerpo directivo del Auto Club votó en favor del cambio de fórmula en las carreras del campeonato nacional. La nueva fórmula, tres litros sñh compresor, dos litros con compresor, comenzará a regir en 1968 y abrirá las pistas de EE. UU. a las máquinas europeas de Fórmula Uno. Se estima que la reducción de cilindrada traerá aparejada, por un tiempo, una reducción de las velocidades; el perfeccionamiento de los motores se encargará de llevarlas gradualmente a las cifras actuales.

Para los motores basados en bloques de producción en serie, con válvulas al tope y árbol de levas abajo, los límites son los siguientes: 3.500 cc. aspirados y 2.600 cc con compresor. Esta categoría carece de equivalente en Europa y es de aplicación local solamente. El USAC sugiere a Indianápolis que permita correr con este tipo de motores ("estándar modificado"), pero el reglamento propio de las 500 Millas no autoriza cilindradas superiores a los 4.200 cc, con lo que automáticamente quedan sin chance los motores con varillas y balancines.

Para los motores diésel, con o sin compresor, se establece un desplazamiento máximo de cuatro litros. La nueva fórmula fue propuesta en setiembre de 1964 por la comisión de reglamentos del USAC y desató una violenta controversia, ya que la mayoría de los propietarios de coches de carrera consideraban el cambio innecesario y perjudicial para los intereses de quienes mantenían vivo el deporte, con enormes inversiones y sin propósitos de lucro. La nueva fórmula se ha convertido en ley, no por unanimidad sino por nueve votos contra cuatro y las expresiones de desagrado no se han hecho esperar.

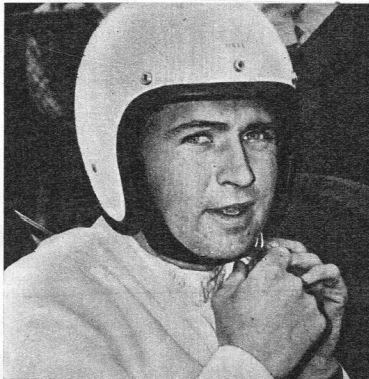
"HOOSIER 100" CAMPEONATO NACIONAL DEL USAC



A. J. Foyt

INDIANAPOLIS. — Por cuarta vez consecutiva, A. J. Foyt obtuvo el triunfo en la prueba de 100 millas de la pista de tierra de una milla de Indianapolis. Con ello, Foyt confirma su título honorífico de maestro indiscutible del óvalo de tierra y eleva a treinta el total de carreras ganadas por el campeón nacional en el lapso de siete años —récord sin precedentes—, pero al mismo tiempo ve esfumarse su chance para un quinto título nacional ya que Andretti, actual puntero del ranking, consolidó su posición al clasificarse segundo. Foyt condujo el Offenhauser 4.200 sobre chasis dirt-track del equipo Sheraton-Thompson; su promedio para las 100 millas fue de 136,615 km/h. El récord sigue en poder de Roger Ward (1960): 150,512. Foyt hizo la mejor vuelta eliminatoria en 25,47 segundos; George Snider fue segundo en 25,88. Al darse la se-

ñal de partida, Snider pisó adelante y se defendió brillantemente de la presión de Foyt hasta que en la vuelta decimoquinta su coche patinó hacia afuera en una curva; Snider mantuvo el control en todo momento, pero perdió terreno y Foyt se le adelantó por dentro. A partir de ese momento Foyt corrió sin apremios, manteniéndose primero hasta el final. Snider volvió a la carga pero sufrió un perance similar en la vuelta 76, decidiendo entonces ceder el volante a Ronnie Duman. Hubo un solo accidente, sin consecuencias: Bud Tingelstad chocó contra la valla exterior. Bobby Unser, el joven "rey de la montaña" agregó otra a su lista de notables performances en pista en lo que va del año: se mantuvo en el segundo puesto hasta la vuelta 85, en que tuvo un problema a la entrada de una curva, siendo pasado por Andretti; a la vuelta siguiente volvió a perder terreno por desplazamiento de su máquina y Jud Larson se le adelantó. Jim McElreath y Gordon Johncock —ambos bien colocados en el ranking— no fueron de la partida por insuficiente promedio de eliminatorias. Muy lamentable en el caso de McElreath, ya que quedaba como único rival de Andretti por el título nacional y ahora su chance se ha reducido a una remota probabilidad teórica. Clasificación final: A. J. Foyt, Mario Andretti, Jud Larson, Bobby Unser y Red Riegel, todos con Offenhauser 4.200 cc. Al terminar la prueba se hicieron varios anuncios: Foyt había ganado 18.286 dólares y su nuevo mecánico Johnny Peschel tenía 4 años... Red Riegel, que debutaba en el campeonato nacional del USAC, era proclamado "debutante del año" y Al Unser recibía el trofeo "al espíritu deportivo".



Jim Hurtubise

250 MILLAS ESTÁNDAR DE MILWAUKEE HURTUBISE GANA CON PLYMOUTH

MILWAUKEE, Wisconsin. — A un año de su gravísimo accidente, culmina la sensacional campaña de retorno a las pistas de Jim Hurtubise con un neto triunfo sobre lo más representativo de la categoría estándar del USAC en la tradicional carrera de las 250 Millas de Milwaukee, pista de asfalto de una milla, sin peralte. Hurtubise colocó su Plymouth al frente en la vuelta 65, manteniéndose primero durante el resto del recorrido, pese a detenerse dos veces para aprovisionarse. Su promedio fue de 150,085 km/h. Aparte de los premios en efectivo, Hurtubise recibió dos trofeos: el de Crazy Jim Motors por su triunfo y el "Tony Bettenhausen Memorial" por haber sido el más destacado piloto estándar de Milwaukee en 1965. Bobby Isaac (Dodge 65) hizo el mejor promedio de eliminatorias —160 km/h— y puntuó durante las primeras 32 vueltas; un accidente protagonizado por Gino Wagner en la vuelta 28 se tradujo en bandera de precaución; al resumarse la marcha normal en la vuelta 32, Foyt, que estaba tercero, pasó al frente, pero dos vueltas después debió devolver el primer lugar a Isaac, que se mantuvo hasta ser pasado por Hurtubise (vuelta 65). Foyt fundió su motor a las 174 vueltas; Isaac abandonó por accidente en la 229. Norman Nelson, que en los últimos cinco años no baja del tercer puesto del ranking de pilotos o de propietarios de coches estándar del USAC, "patrón" del equipo Plymouth, se clasificó segundo, a dos vueltas de su "empleador" Hurtubise. Clasificación final: Hurtubise, Nelson, Glimpith (los tres con Plymouth 65), Don White (Ford 65) y Bay Darnell (Plymouth 65).

CIEN VUELTAS DEL SUN VALLEY SPEEDWAY MIDGETS DEL USAC



Bobby Grim

ANDERSON, Indiana. — Bobby Grim se impuso en la carrera de cien vueltas del Sun Valley Speedway, cuarto de milla asfaltado de mediano peralte. Se trataba de una prueba por el campeonato nacional de la división "Offy 110" del Auto Club. Grim derrotó por escaso margen a Chuck Rodee, con quien sostuvo un feroz duelo durante las últimas quince vueltas. Bob Tattersall mantuvo el comando de la prueba hasta la vuelta 76, en que su motor empezó a fallar; siguió andando algunas vueltas, a marcha reducida, para luego abandonar. Al aflojar Tattersall, Grim pasó al primer lugar y anduvo diez vueltas con relativa comodidad, pero en la 85 Rodee se le puso a la cola y de entonces hasta el final intentó adelantarse varias veces, sin resultado. Mike McGreevy, actual puntero del ranking, ocupó el tercer lugar; en los puestos siguientes se clasificaron Jim Knight, Chuck Arnold y Jim Davis, todos con Offenhauser.

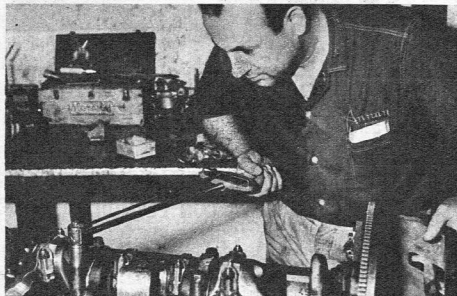
SE RETIRA LEN SUTTON

El veterano piloto de Oregon acaba de anunciar su retiro de las competencias automovilísticas. "No estoy cansado ni desilusionado; sólo siento admiración y respeto por la nueva generación de pilotos y todos sabemos que están haciendo una tarea magnífica; creo que es el momento oportuno para retirarme."

Sutton tiene 40 años y se encuentra en el apogeo de su capacidad conductiva. Comenzó a correr hace 19 años, debutando en Indianapolis en 1958; obtuvo numerosos triunfos en midgets —su especialidad original— resultando cuarto en el ranking nacional de 1957. En las pruebas por el Campeonato Nacional del USAC logró tres primeros puestos: Trenton (1958), Springfield (1959) y Milwaukee (1960), y varias segundas y terceras colocaciones. Su mejor actuación en Indianapolis tuvo lugar en 1962, cuando se clasificó segundo de su compañero de equipo Roger Ward.



Len Sutton



El proceso en plena gestación. Rubén Aied termina de ajustar, con la llave de torque, el cigüeñal del Chevrolet.



Todo necesita extremo celo y particular cuidado. Los pistones que se perforan, los árboles de levas que "se comen", los cigüeñales que se fisuran, las bielas que se corrian, no son novedad en carreras de TC. Menos en un Gran Premio. Todas las precauciones, han sido tomadas.

TC EN LOS TALLERES

ARRECIFES



Un vacío que pronto se ha de llenar. El TC de Carlos Paireti espera la ubicación, sobre sus soportes, del nuevo motor "siete bancadas".



Los modelos en escala "ganan" la categoría. Quiénes los hacen, la buena voluntad y el afecto de aquellos a los que están destinados.

LA CORDIALIDAD de Carlos Paireti lo transforma en el anfitrión de su ciudad natal. Pese a su exuberancia, no es hombre que habla mucho de sí mismo. En todo momento destaca el esfuerzo que hacen los demás. Aunque se refiera, precisamente, al que se está volcando en su propio automóvil.

El Gran Premio de Turismo Carretera no es ocasión propicia para realizar experimentos. Por ello, Paireti mantiene su motor de 4 bancadas, que se halla en proceso de armado. Rubén Aied se encuentra a cargo de estas tareas y de la supervisión de otras muchas, de mayor o menor importancia, de cuyo correcto funcionamiento depende la performance de un Gran Premio. Aquellos rasgos de improvisación, que en algún tiempo parecieron caracterizar la actividad de Carlos Paireti, han desaparecido.

No se trata solamente de la puesta en Gran Premio de su TC. Todo lo que significa organización para llevar a buen término una carrera de más de 5.000 km está siendo calculado y llevado a la práctica.

Cuatro camiones de auxilio jalonarán la ruta de cada etapa; llevarán, además de los cientos de ítems que requiere el abastecimiento mecánico de una competencia de estas características, 28 neumáticos de recambio, 3 cajas de velocidades, radiadores de agua y aceite, diferenciales y sus diferentes relaciones de demultiplicación final, resortes es-



Bahillo la piensa. Paireti espera.



Oswaldo D'Angelo enfrenta la responsabilidad de poner en "línea de carrera" al auto de César Malnatti. La esperanza con figura de hombre.

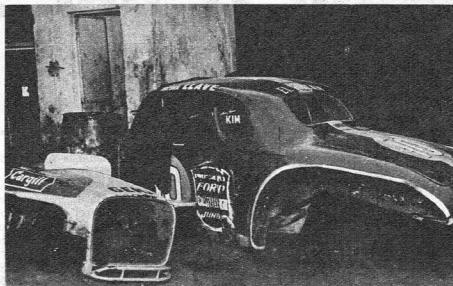


El bastidor también recibe la particular atención que ha de requerir en las muy penosas tercera y cuarta etapas de este Gran Premio.

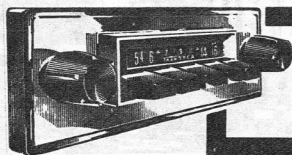
Paireti, Sandokán II, Malnatti y Bahillo se mantienen fieles a las concepciones tradicionales. En el Gran Premio se paga la experiencia. Luisito Di Palma trabaja en Buenos Aires. Arrecifes empuja.

pirales, conjuntos de dirección, puntas de ejes, palieres, la mar en coche. Por su parte, **Carlitos Marinovich** trata de hacer lo mejor posible, disponiendo de recursos más modestos. Está convencido de la temática que impone el sacrificar velocidad en orden para lograr resistencia mecánica. Confía en que la expresión de su temperamento le permitirá recuperar en las zonas difíciles lo que deba ceder en las etapas veloces. Hay otros competidores que contemplan distinta utilización de la armonía lograda entre piloto y máquina. Ellos procederán a la inversa. Conquistarán minutos en las etapas veloces para cederlos, por temperamento, en aquellas en que manda la trepada, lo sinuoso, la cornisa. Sandokán II, para el Gran Premio, crece en la tradición. La orientación hacia el motor Tornado Jet para el año entrante aún no lo ha convencido. Sabe, sí, que algo debe

hacer. En la tarea lo acompañan Roberto y Raúl Bergami, Ernesto Gámbaro, Fabricio, Hugo Blanco y Pablo Ferretti. Por su parte, César Malnatti ni piensa en quedarse atrás. Con la colaboración de **Oswaldo D'Angelo**, está terminando los preparativos para hacerse presente en este Gran Premio. Su auto, de características tradicionales, se destaca por la claridad de concepción y la prolijidad de los detalles. La indecisión, en la zona, está a cargo de Bahillo. No se decide a intervenir en la mayor prueba del año. Insiste que su Ford no está en condiciones para soportar las exigencias de una prueba tan larga y dura. Paireti, al respecto, se mantiene a la expectativa. No opina. Es que Bahillo, de no correr, iría como auxilio de Carlitos. Con su más y con su menos, haciendo honor al nombre y a la tradición. Arrecifes se prepara.



El período de espera, "de vigilia", se va cumpliendo. Carrocera y trompa del auto de Sandokán II esperan que "las entrañas" se encuentren "a punto de Gran Premio".



AUTORRADIO

TRAN SYCA

A SU ALCANCE LA DE MAYOR ALCANCE

Distribuida y garantizada por

FIORÉ PANIZZA y TORRA S.A. Viamonte 1581
GRINBERG e HUIO Ltda. Corrientes 1624

del grupo

LA SUERTE DE CABALÉN

EN LA TABA SE LE DIO...

Sucedió en la quinta etapa. El Mustang "amagó" en Santiago del Estero. Descargó el golpe en San José. Un camión se hizo cargo del auto, y el pueblo de Quilino (con Darwin Bonvhi a la cabeza) se ocupó del piloto. Vino fresco, taba, y la admiración cordobesa hacia su ídolo. David y Goliath.

Lo dijimos antes. Cuando la necesidad de permanecer en los papeles nos obligó a dejar a Oscar Cabalén en Santiago del Estero, retomamos el camino de la carrera con cierto apuro, a fin de no desprendernos de los acontecimientos que se venían sucediendo.

En la distancia, una mancha blanca comenzó a tomar forma. Los árboles raleaban, y el camino aparentaba ser un trazo de tiza marrón sobre un mar blanco. Estábamos en las salinas. Como nunca hemos visto un ogro enfurecido, no podemos decir que el auto de Cabalén, cuando nos superó, lo asemejaba. Pero se nos ocurre que no es una mala comparación. Nos pasó con "chiquientosmil" kilómetros más. No habíamos agotado aún la excitación que nos produjo el reaparecer en carrera del volante cordobés cuando, en el pueblo de San José, cerca de la iglesia, una muchedumbre despedía a quienes partían en una camioneta de color azul;

creímos que era un casamiento. Por cortesía, decidimos no superar la línea de marcha del vehículo, a fin de no llenar de tierra a los recién casados.

Quando se detuvieron en Quilino, caímos en cuenta de nuestro error. Cabalén y su acompañante son una extraordinaria pareja, pero difícilmente puedan aparentar ser recién casados. Menos aún, entre ellos.

Don Darwin Bonvhi interpretó el sentir de todos los habitantes del pequeño pueblo cordobés y abrió —para Oscar Cabalén, su comitiva y la nuestra— las puertas de una hospitalidad de la que surgía, con nitidez, el calor de lo sincero.

No hizo falta mucho esfuerzo para que el popular "turco" dejara a un lado recientes penas y se contagiara del espíritu de euforia que llenaba la localidad.

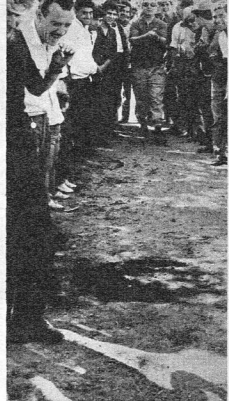
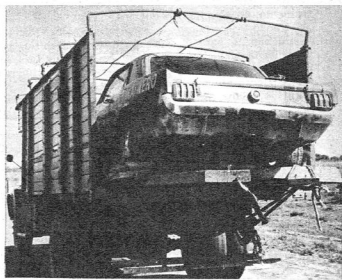
La taba apareció pronta, y la mala suerte que persiguió al volante del Mustang durante el Gran Premio quedó superada por las repetidas suertes que festejaban ruidosamente los amigos y espectadores.

David, anunciado por el rítmico sonar de su monocilindro, apareció en escena. El más grande y el más chico se confundieron en un abrazo. Mientras tanto, el ogro herido mostraba su ya

inútil agresividad desde la caja de un prosaico, pero muy útil, camión.

Esoop tenía razón. Con su característico "tac-tac-tac", la tortuga —léase "Issetta"— se perdió a la distancia.

El Mustang vuelve en camión.



Como todo lo que hace, también en la taba Cabalén se juega entero. En ésta, por lo menos, se dio "suerte".

TC EN LOS TALLERES

GALLUZZO

VERDE COMO LA ESPERANZA. AGRESIVO COMO UN TIBURÓN. FUERTE COMO UN ELEFANTE. INCÓGNITA PARA GRAN PREMIO. "CGS". TRES INICIALES, TRES APELLIDOS Y LOS MÚLTIPLES DE ADMISIÓN. PARA EL F100, TIRAR LA 3:36 CON RODADO 650 x 16 PARECE SER COSA DE NIÑOS DE PECHO. ASI DICE VICENTE GALLUZZO.

ERA UN auto que flotaba en el ambiente. Todos sabíamos de la indicación, del compás de espera con que Galluzzo aguardaba la aparición de los primeros F100, a fin de inclinar sus preferencias.

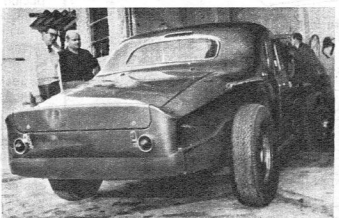
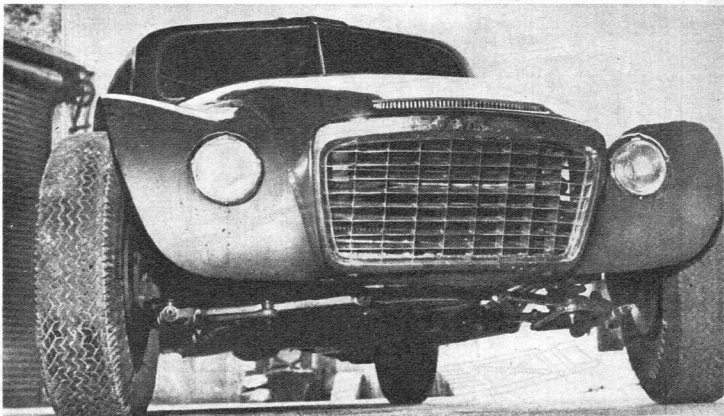
Cuando se decidió, hizo un auto nuevo. Este justificó la expectativa de los apasionados del TC y de todos los que creemos no sólo en la capacidad de modificar de nuestros preparadores, sino en la habilidad de nuestra artesanía para crear. Siguiendo una orientación últimamente muy en boga, la carrocería fue confiada a Bauferr, el que proyectó a este auto de algunas características que lo distinguen de los que le precedieron, por más que, en el conjunto, el sello de los carroceros del TC se destaca con nitidez. La planta motriz fue objeto de la habilidad y experiencia de Hugo Souza, con resultados que, a la fecha, aparentan ser muy positivos. Una cabal creación estuvo a cargo de los señores Cuesta, Galluzzo y Souza, concretándose en la función de los múltiples de admisión, cuyas características externas nos traen a la memoria la orientación que impulsara el Departamento Competición de la Chrysler Corporation, cuando lanzó al mercado los equipos "Ram-Induction", basados en la mejor utilización —en cuanto hace al índice de llenado— de los efectos inerciales de las columnas de gases en movimiento.

El sistema se encuentra alimentado por cuatro carburadores Weber, de características 45 DCOE14, los que reciben el combustible de una cuba de nivel constante, la que es atendida por una bomba de impulso eléctrico, tal como es de práctica.

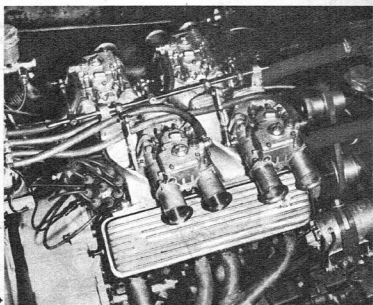
Una notable prolijidad de la instalación de tanques de combustible, factores de seguridad y elementos que conforman el habitáculo hacen que esta nueva expresión del moderno Turismo Carretera armonice con los aspectos exteriores, cuya actualización se ha puesto de moda en el último año.

La inquietud de Vicente Galluzzo, quien tenía tener que utilizar una relación de demultiplicación de diferencia en el orden de 3,54:1, se ha visto disipada. Muy recientes pruebas, realizadas con la 3,36:1, manteniendo el rodado 650 x 16, han dado excelentes resultados.

En el círculo que rodea a Vicente Galluzzo se interpretó haber logrado un elevado índice de llenado, lo que hace innecesarios altos índices de compresión y en su correcta distribución del par motor máximo y la potencia basan la funcionalidad de esta planta motriz para enfrentar las distintas y difíciles características de la edición 1966 del Gran Premio Turismo Carretera.

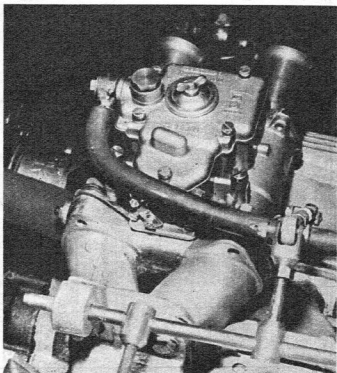


Cada vez mejor. En toda oportunidad en que nos es dable observar un producto del esfuerzo y la habilidad de nuestra nascente artesanía carrocerera, no podemos menos que rebelarnos contra un reglamento asfixiante, que nos cierra el camino más importante: el de la creación.

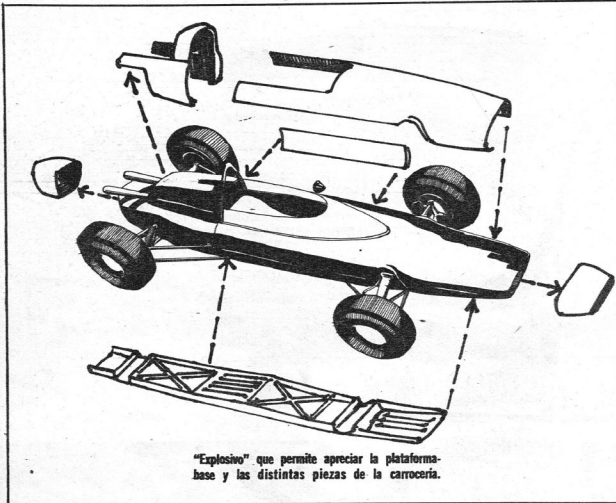


Hugo Souza está contento. Algunos detalles de lubricación han sido encontrados y corregidos. Los frenos, a cargo del equipo de "frenos Roelli", demostraron poder copar con los notables aumentos de aceleración y velocidad máxima.

No es infundado orgullo el que nos embarga cada vez que el pequeño sello de Industria Argentina destaca la capacidad de nuestra mecánica. Sin partidismos, que nuestra función hace incompatibles, vayan nuestros mejores deseos de éxito a "CGS", porque quisieron demostrar poder copar con si mismos y sierron, para nuestra mecánica. el galardón de haber creado.



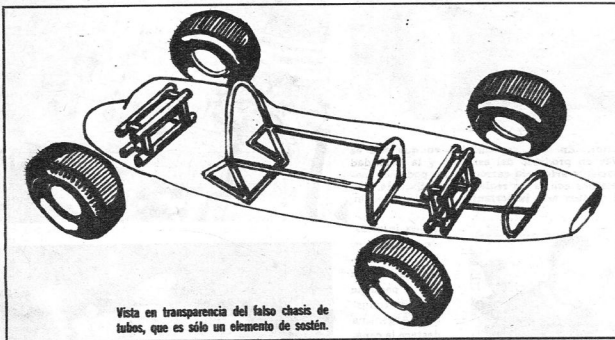
DISEÑOS



La particularidad de este diseño se halla en su estructura propiamente dicha. Se ha optado, en este caso, por una carrocería monocasco y el grupo motor-caja corresponde al de Renault 1.093.

Como elemento de sostén —sostén solamente— se cuenta con un falso chasis, formado por la barra antivuelco, un arco a la altura del torpedó y otro por delante del eje anterior y, sobre éste, una jaula de tubos en la que se fija el puente delantero completo (suspensión, dirección etc.). Por delante de esta jaula se ubica el tanque de nafta y el radiador.

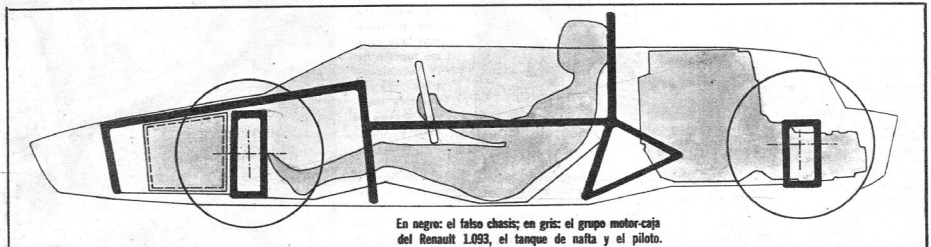
Fijado a la caja de cambios, se ha dispuesto un armazón de tubos de acero, similar a la jaula, y que es solidario con la carrocería por su parte inferior; en este punto es donde se fija la suspensión trasera. Uniendo estos elementos se encuentra, por la parte inferior, una sólida plataforma, que es el principal factor de rigidez de todo el conjunto. Sobre este armazón se van soldando y uniendo entre sí las diversas piezas de la carrocería, como se ve en el dibujo. En este monocasco, el tanque de nafta ha sido ubicado en la parte anterior, porque de esta forma contribuye a obtener una mejor distribución de pesos; al mismo tiempo facilita la reducción del área frontal, al permitir un pescante más angosto y es, a la vez, elemento de resistencia junto con el radiador del agua.



La realización de una carrocería de este tipo es más costosa y difícil que una con bastidor de tubos, pues es necesario realizar gran cantidad de ensayos y estudios sobre las sollicitaciones y resistencias, a qué son sometidas las diversas piezas; pero todos estos problemas se ven ampliamente recompensados con el logro de una máquina más liviana y sólida que las de solución convencional.

Para finalizar, aclaremos que en este diseño no se han estudiado, en profundidad, los problemas que comentamos, pues el fin perseguido, ya lo hemos dicho, "es el de formar una idea somera pero amplia, sobre lo que es un F2; en consecuencia, lo que hicimos, ha sido trazar un esquema y, sobre él, trabajar para ilustrar al lector, siempre a grandes rasgos.

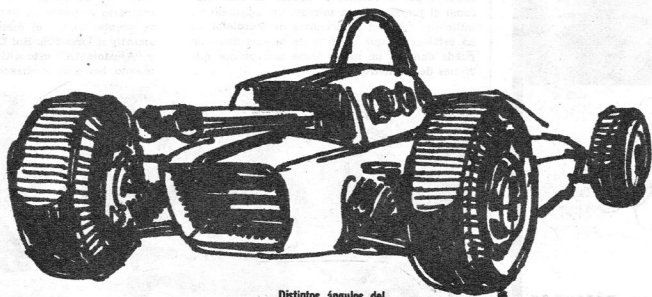
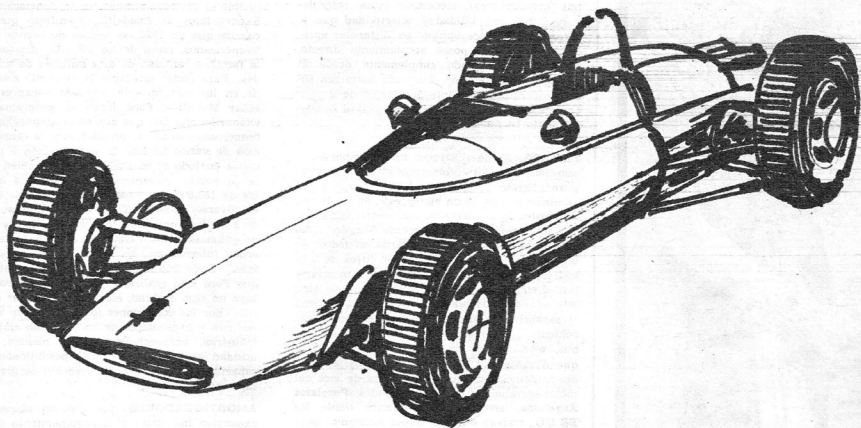
Si con estos trabajos hemos conseguido aclarar algunas dudas sobre los monoplasas de Fórmula 2 y Minijunior, habremos cumplido con nuestro propósito y, con ello, nos damos por satisfechos.



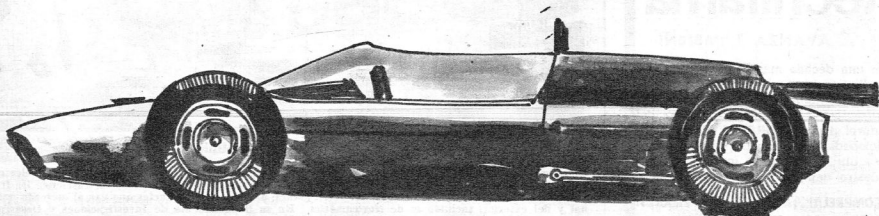
NUEVA OLA

(última nota)

Textos y dibujos de LUIS M. G. VARELA



Distintos ángulos del modelo ya terminado.





AUTORRADIOS. La fabricante de los autorradios **Motorvox** y accesorios para radios de autos, **Dialtecnica S. C.**, presentó su nuevo modelo designado como el **Autorradio Motorvox Total**. Sus características esenciales están referidas a su buena sensibilidad y selectividad que le permite un alcance óptimo, en distancias apreciables. Y, como posee acoplamiento directo, puede ser controlado simplemente desde el potenciómetro exterior. Funciona hasta con 60° de temperatura ambiente, por medio de un sistema a termistores, lo que garantiza su funcionamiento en zonas exigentes.

FILTROS. Suele ilustrarse así la importancia que tiene para los automotores el filtro de aire: introduciendo 110 gramos de impurezas en la admisión de aire de un motor, éste, en 150 horas, demuestra igual desgaste que si trabajara seis mil horas con aire perfectamente filtrado. Además, durante el tiempo que tarda un motor en quemar un litro de nafta, 12.500 litros de aire son aspirados debajo del capot para mezclarse con el combustible. Es de la misma clase de aire, saturado de partículas de suciedad, que tiza el parabrisas y pica los diversos cromados del vehículo. La investigación la efectuó **Purolator** que, a través de su filial argentina, afirmó que durante 150 horas de la prueba anterior quedó demostrado que por la boca de aire del motor entraba una taza de suciedades. **Purolator Argentina**, asistida técnicamente desde los EE. UU., elabora el filtro "super micromic" para aire con un papel resinoso de porosidad calibrada, capaz de retener partículas tan reducidas como el tamaño de un micrón, un milésimo de milímetro. En los laboratorios de **Purolator** se ha establecido que el 70% de la suciedad que puede dañar a un motor tiene más de dos micrones de diámetro.

EXPANSIÓN MUNDIAL DE FORD. Cuando en nombre de la **Ford Motor Company** el señor **Allen W. Merrill**, vicepresidente de Asuntos Cívicos y Gubernamentales de la citada empresa, recibió el 22º premio anual de la Asociación de Exportadores de Filadelfia, manifestó que se calcula que en 1970 las ventas de coches norteamericanos, fuera de los EE. UU., alcanzarán la fabulosa cantidad de diez millones de unidades. Para poder satisfacer la creciente demanda en los mercados de ultramar —expresó el señor Merrill—, Ford lanzó su programa de expansión mundial que abarca la ampliación de numerosas plantas de producción y la construcción de varios centros de investigación e ingeniería en todo el mundo. Destacó también que tal proyección internacional se refleja en la cifra de 150.000 empleados que la empresa tiene en diversos países. "Ya la unidad número seis de Ford fue construida para exportación, y desde entonces nuestro continuo crecimiento en el orden internacional no se ha interrumpido jamás." Cada una de las operaciones y trabajos que Ford está realizando en 124 países, constituye un caso especial, en que las ventajas ofrecidas por las condiciones locales se unen a los recursos y capacidades de un poderoso emporio industrial, aprovechando de tal manera, con utilidad general, las máximas posibilidades de capacitación humana en la creación de grandes riquezas materiales.

AMORTIGUADORES. Los futuros planes de expansión industrial y el equipamiento de la capacidad productiva de la firma **Fric-Rot S.A.I.C.**, de Rosario, de acuerdo con el extraordinario aumento de venta y el notable nivel de aceptación, en el mercado nacional, de los amortiguadores **Fric-Rot Gabriel**, "Competición" y "Ajustomatic", este último de reciente lanzamiento, han sido analizados por los dirigentes y



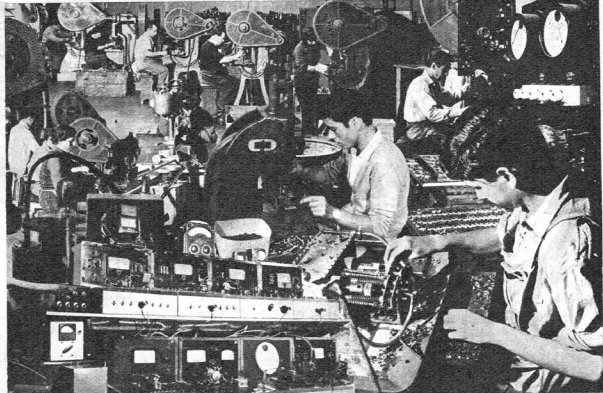
EN TODAS LAS TÉCNICAS tecnirama

... AVANZA TAMBIÉN!

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

¡COMPRELA! ¡APARECE LOS VIERNES!

\$ 50 OTRO ÉXITO DE EDITORIAL CODEX S.A.



EQUIPO ELÉCTRICO DE VANGUARDIA

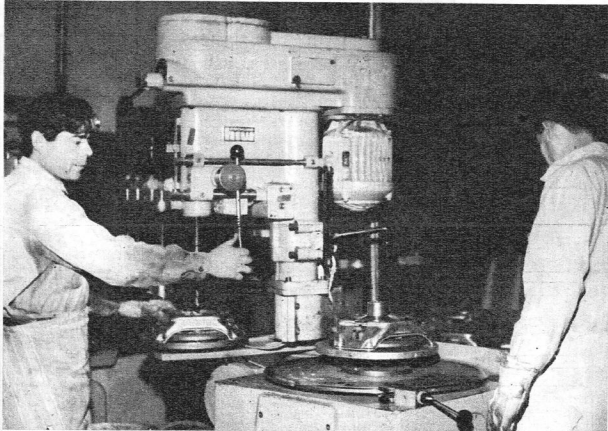
La mayoría de las fábricas de automotores, incluso las de tractores, son provistas por equipo eléctrico que elabora **Baudou Hnos.** y **Kaeser SRL**, creadora de la marca **MIRBA**. Su prestigio trasciende las fronteras argentinas. Esta es una vista parcial de su planta; de ella salen productos que van al mercado nacional y del exterior, incluido el de Norteamérica. En su Departamento de Investigaciones y Desarrollo se están estudiando nuevos productos con dispositivos electrónicos que mejoran la performance de calidad de nuestra industria automotriz. La fabricación se complementa con estrictos controles de calidad desde la materia prima, realizados en bien montados laboratorios, y el perfeccionamiento de la producción serida está a cargo de un equipo de ingeniería altamente capacitado en la especialidad.

EN LA INDUSTRIA

funcionarios técnicos de la mencionada empresa. Este análisis contó con la asistencia del gerente de operaciones de la División Internacional de **Maremonti Co.** de Chicago, Illinois, señor **Ivar J. Samuelson**, quien llegó al país en compañía de su esposa. Un vocero de **Fric-Rot S.A.I.C.** expresó que la visita técnica del señor Samuelson abre nuevos y sólidos horizontes en el campo industrial de la amortiguación y representa para la empresa rosarina, una vía de consolidación de su probado prestigio, logrado a través de veinte años de creciente evolución en la fabricación de amortiguadores.

MODIFICARONSE PLANES DE PRODUCCIÓN. El secretario de estado de Industria, Dr. **Alfredo Conzatti**, suscribió de resoluciones por las cuales se autoriza la modificación de los planes de producción de vehículos automotores, para el año 1965, de las firmas **Citroën Argentina S.A.** y **Chrysler Argentina - Fevre y Basset Ltda. S.A.**; en el primer caso menciona-se en los considerandos antecedentes técnicos, de financiación y responsabilidad así como nuevos valores de costo y flete experimentados en el país de origen, y en el segundo —**Chrysler**—, se tuvo en cuenta, además de los antecedentes técnicos y financieros que "justifican adecuada responsabilidad", el que la categoría "A" incluye el modelo D-100-128 con caja de tres velocidades y en lo que respecta a la categoría "E", ésta tiende a diversificar su producción para adecuarse a la demanda del mercado local.

PLAN DE DESARROLLO DE CHRYSLER ARGENTINA. Se encuentran en el país los señores **K. H. Kingsley**, director ejecutivo de todas las plantas de manufactura de **Chrysler Internacional S.A.**, de Ginebra, Suiza, y **C. E. Pierson**, director ejecutivo para América latina.



Una de las características de la actual industria subsidiaria argentina es el alto grado de tecnificación que ha alcanzado. En **Weyron** estamos la presencia notoria en la que dos operarios se hallan en la tarea de balancear dinámicamente conjuntos y partes del embrague, con lo que se logra evitar todo descentramiento del peso y los riesgos de la vibración. Luego el conjunto se regulará con un dispositivo único en el país que incluye 6 relojes micrométricos que permitirán que el embrague quede en óptimas condiciones. Se controla, incluso, que su manipulación en el embalaje y en el transporte a las fuentes de los usuarios se haga con sumo cuidado.

Permanecerán varios días en Buenos Aires para analizar juntamente con el señor **Fred Luss**, director general de **Chrysler Argentina - Fevre y Basset**, y autoridades de la empresa argentina, los planes de desarrollo del complejo automotriz de San Justo. El estudio comprenderá las operaciones generales de ésta y la interiorización de los distintos procesos de fabricación.



El ingeniero **Gaudencio Candiago**, director gerente de **Forja Tapiales** y miembro de la comisión directiva de **CIFARA**, se ausentó de nuestro país con el objeto de concretar la adquisición del nuevo equipo con que se ampliará la producción de partes para la industria automotriz. El equipo señalado provendrá de la más moderna expresión industrial de Italia y Alemania.

EDUC. PRO.

BOSCH
GERMANIA

DYNA ROTOR

Primera casa argentina para el automovilismo deportivo, Rivadavia 12108, T. E. 653-4595, Ciudadela (4 cuadras Av. Gral. Paz).

DESCUENTOS ESPECIALES PARA INSCRIPTOS GRAN PREMIO T. C.

Bobinas especiales de competición (18.000 chispas/minuto) marca "Bosch" de procedencia alemana. **Arnes de información** para T. C. **Protectores plásticos contra rípió.** Cascos, Mocasines "Gran Prix" para pilotos de carrera. **Botiguín a bordo.** Carcasas de bujías de competición. **Cinturones de seguridad Instrumental de Tablero.** **Cuentarrevoluciones mecánicos y electrónicos.** **Guañes** para manejar de medio dedo y dedo entero. **Frenos a disco.** **Pastillas para frenos a disco.** **Espejos cóncavos de competición** en cromado y colores. **Llaves especiales** para distribuidor de **Valiant III, Chevrolet 400, Fiat 750 y 1500, Peugeot 404.** **Múltiple especial Gran Turismo** para 2 carburadores de **Valiant I, II y III.** **Palanca al piso** para **Fiat 1500.** **Tapas válvulas** para **Dauphine** y **Gordini** de aluminio, **sietadas y cromadas** **Bochina 12 v.** con compresor marca "Marelli" italiana. **Múltiple admisión y escape** para **Gordini 105.** **Carburador "Solex"** de doble boca para **Gordini.**



MÁS ENERGÍA PARA LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ



El pasado martes 9 de noviembre, Mercedes Benz Argentina inauguró en su planta de González Catán un nuevo turbogenerador de 5.000 Kw, que fue puesto en funcionamiento por el gobernador de la provincia de Buenos Aires, doctor Anselmo Marini. Con tal motivo, se organizó una serie de actos a los que, además del mencionado funcionario, asistieron sus ministros, el embajador de la República Federal de Alemania, doctor Ernst Günther Mohr, y representantes de la prensa.

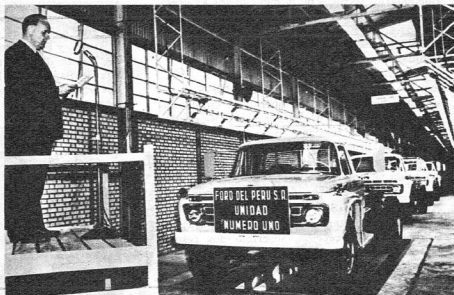
El doctor Anselmo Marini fue recibido por los directores de Mercedes Benz Argentina, en cuya compañía recorrió las dos plantas fabriles. Posteriormente, se dirigió a la Usina Termoelectrica, donde puso en marcha simbólicamente el mencionado turbogenerador. Mostró especial interés en los planes que tiene la empresa para utilizar el excedente de energía que su usina es capaz de producir —10.160 Kw, de los cuales sólo utiliza 4.000—, para electrificar la zona de González Catán. De allí se dirigió al barrio Ciudad Jardín Mercedes Benz, donde, después de poner en marcha la etapa final de la construcción de 133 viviendas para personal de la fábrica, pronunció un breve discurso, en el que destacó la importancia de la iniciativa de crear un centro urbano en las inmediaciones de la planta, para que su personal disponga de viviendas cómodas y solucionar el problema de su transporte hasta el lugar de trabajo.

A continuación, los visitantes se dirigieron a la Escuela Experimental N° 106 República Federal de Alemania, donde el gobernador inauguró un comedor con capacidad para 250 niños. En esta escuela, que cubre una superficie de 15.000 m², reciben instrucción más de 500 niños, además de los aprendices de la Escuela Privada de la fábrica.



El gobernador de la provincia de Buenos Aires, doctor Anselmo Marini, es acompañado por los dirigentes de Mercedes Benz Argentina, durante su visita a la planta que dicha empresa tiene en González Catán.

RINCÓN DE



Acaba de salir de la línea de montaje final de Ford Motor Company del Perú S.A. el primer camión F-600, que fue armado íntegramente por la empresa del país hermano. En sus planes figura también el armado de otros modelos Ford, tales como el Taunus 17M, el Galaxie, Fairlane y varias versiones de rurales y camionetas. Se calcula que a principios de enero la producción alcanzará las 25 unidades diarias.

La eficacia y rapidez con que se realizaron los trabajos de edificación e instalación de la planta se ponen en evidencia por el hecho de que la piedra fundamental se colocó el 15 de diciembre de 1964 y la instalación de la maquinaria comenzó el 15 de mayo de este año. El personal especializado enviado por la Ford Motor Argentina al Perú, por lapsos que oscilan entre seis meses y un año, está teniendo un desempeño sobresaliente en estos trabajos, contribuyendo con eficacia, tanto en el nivel ejecutivo como en el de operarios, al entrenamiento de empleados y supervisores para el desarrollo de la fábrica y su mayor eficiencia.

Hace pocos días se efectuó el acto de la firma del contrato para la ejecución de los trabajos de pavimentación del autódromo "Ciudad de Rafaela", pista donde se disputan las "500 Millas Argentinas", tradicional carrera automovilística que en el futuro habrá de correrse en un escenario similar

a los mejores del mundo y acorde con las exigencias de la mecánica deportiva (AUTOMUNDO N° 27, páginas 16 y 17).

Los trabajos de pavimentación del autódromo están calculados en un costo aproximado de 50 millones de pesos y las tareas se iniciarán en

CARRERAS DE LA SEMANA

PRUEBAS NACIONALES

Pruebas de velocidad

- 21 de noviembre - Asociación Pilotos Automóviles de Turismo - Bs. As. - Autódromo (TM)
- 25 de noviembre - Iniciación del Gran Premio de Turismo de Carretera - Bs. As. (TC)

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

PRUEBAS INTERNACIONALES

Pruebas de velocidad

- 21 de noviembre - Australia - Carrera de Sandown Park (T)
- Pruebas de regularidad
- 14-20 de noviembre - CER - Gran Bretaña - Rally de Gran Bretaña
- 20-21 de noviembre - Francia - Rally de Flandes-Hainaut
- 20-31 de noviembre - Francia - Rally del Petróleo

CMC = Campeonato del Mundo de Condutores (Fórmula 1)	C = Automóviles de Carrera
CMM = Campeonato del Mundo de Marcas (automóviles de Gran Turismo)	FT = Fórmula de Carrera de Tasmania (hasta 2.500 cc)
TP = Trofeos Internacionales de Prototipos	I = Fórmula 1
CER = Campeonato Europeo de Montaña	2 = Fórmula 2
CEN = 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

COMPETENCIA DE REGULARIDAD DE VILLAS INFANTILES S.O.S.

Auspiciada por S.O.S. Oprovi Argentina y por Escudería Norte, y fiscalizada por el Touring Club Argentino, se anuncia para el 12 de diciembre próximo una competencia de regularidad en el trayecto Palermo-Baradero. Los fondos de inscripción están destinados a Villas Infantiles S.O.S., organismo de beneficencia privado cuyo fin principal es "crear una familia para niños desconectados de padre y madre".

Las personas que deseen intervenir deberán llenar su solicitud en S.O.S. Oprovi Argentina, Billinghurst 1456, Capital, o en Escudería Norte, Maipú 3046, Olivos, de 14 a 19, o en el Touring Club Argentino, subcomisión de regularidad, Esmeralda 601, Capital, o en el Automóvil Club de Vicente López, Güemes 1341, Olivos, de 21 a 24. Los derechos de inscripción son de 500 pesos (total piloto y copiloto) para los socios de la Escudería Norte o de Oprovi Argentina, y de 600 pesos para los demás participantes. El cierre de inscripción será el día 7 de diciembre, para proceder luego al sorteo de coches.

los próximos días, estimándose su finalización en el término de tres meses.

La comisión directiva y la comisión de automovilismo del Club Atlético de Rafaela están considerando la posibilidad de realizar, en la temporada veraniega, tres pruebas mecánicas: Turismo de Carretera, Turismo Mejorado y las "500 Millas Argentinas" para Mecánica Nacional Fórmula 1.

• • •

En la carrera de Fórmula 3 por la Copa de París se confirmaron los méritos del Matra. Pilotado por Jaussaud, la máquina se clasificó primera, luego de superar admirablemente a Bernusset, en una carrera que se caracterizó por un gran número de abandonos.

En la competencia reservada para máquinas de Turismo y Gran Turismo hasta 1.300 cc de cilindrada, se impuso el Morris Cooper S de Lacoste en la primera de las mencionadas categorías, mientras que en la segunda se vio un interesante duelo entre el Alfa Romeo GTA de Consten y el Abarth GT de Mazzanti, en el que triunfó finalmente el primero. Entre los GT de gran cilindrada y los prototipos Sport, dominó ampliamente el Lotus Ford 23 de Huber.

• • •

Los alumnos de 6º año, 1ª división, de la especialidad química de la Escuela Industrial Otto Krause, han organizado una "Búsqueda del Tesoro" para el 21 de noviembre. Los interesados en inscribirse deben dirigirse a: Paseo Colón 650, de lunes a viernes, de 8 a 11, o lunes y miércoles de 14 a 17.

• • •

La Escudería Correcaminos, que tiene su local en la calle Uriburu 163, planta baja, oficina C, decidió abrir la inscripción de socios. Las solicitudes se pueden retirar todos los martes y jueves de 19.30 a 21. La mencionada escudería acaba de organizar un Rally que disputó entre Florencio Varela, Magdalena y Chascomús, en el que se impuso la Alfasud Albani-Firpo, seguidos por los equipos Lima-Algarráiz y Meyer-Nouché.

• • •

Una de las mayores novedades del Salón de París es el nuevo modelo de Rolls Royce. Se trata de una máquina de líneas muy bajas y modernas, que conserva poco de las características tradicionales de la casa y está equipada con el motor de 8 cilindros en V que utiliza el modelo Silver Cloud. La decisión de la Rolls Royce de modernizar sus líneas ha sido acelerada, sin-duda, por la aparición del Grossen Mercedes 600.



Durante la primera vuelta de la competencia de Turismo Mejorado disputada recientemente en la ciudad de 25 de Mayo, el piloto Abel Tamurá seguía de cerca a otro Renault 1093. Al entrar en el tramo de tierra, la nube de polvo que levantaba su rival obligaba a Tamurá a manejar prácticamente a ciegas, intentando el camino. Su intuición falló y una curva inesperada lo hizo salir del camino. Al entrar en la banquina el auto inició una serie de vuelcos —tres o cuatro, según el piloto— que dañaron seriamente la carrocería. Al finalizar la competencia tuvimos oportunidad de conversar con él y de comprobar que se encontraba ileso, lo mismo que su acompañante, a pesar de la violencia de los impactos. Sus declaraciones merecen ser escuchadas no sólo por los corredores, sino por los automovilistas en general: "Le debe de la vida al cinturón de seguridad. Durante las tres o cuatro vueltas que dimos, en ningún momento me separé de mi asiento."

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



LOS COLOSOS DE LA INDUSTRIA

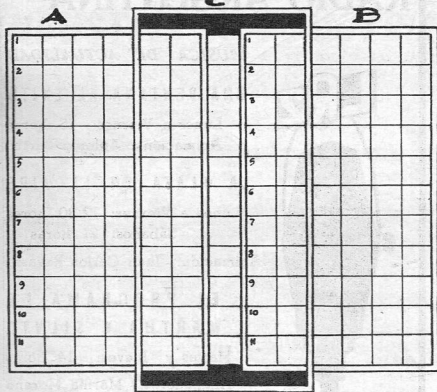
Como es habitual, la revista americana "Fortuna" publicó en su edición de julio y agosto una clasificación de las mayores industrias del mundo, realizada en base al monto de sus operaciones. En esta tabla consignamos un extracto de dicha clasificación con las industrias automotrices y afines.

Societad	Factura en dólares	Utilidades en dólares
1 - GENERAL MOTORS ...	16.997.044.000	1.734.782.000
2 - STANDARD OIL (N. J.) ...	10.814.661.000	1.050.555.000
3 - FORD MOTOR ...	9.670.766.000	505.642.000
4 - ROYAL DUTCH/SHELL ...	6.824.644.000	583.153.000
5 - SOCONY MOBIL OIL ...	4.499.386.000	294.160.000
6 - CHRYSLER ...	4.287.348.000	213.770.000
7 - TEXACO ...	3.473.773.000	577.361.000
8 - GULF OIL ...	3.174.332.000	395.118.000
9 - SHELL OIL ...	2.331.941.000	198.190.000
10 - STANDARD OIL (IND.) ...	2.317.561.000	194.851.000
11 - BRITISH PETROLEUM ...	2.298.240.000	231.000.000
12 - STANDARD OIL (CALIF.) ...	2.285.663.000	345.288.000
13 - VOLKSWAGENWERK ...	1.999.275.000	75.000.000
14 - FIAT ...	1.452.794.000	24.550.000
15 - DAIMLER BENZ ...	1.325.000.000	34.491.000
16 - BRITISH MOTOR CO. ...	1.243.482.000	33.496.000
17 - RENAULT ...	892.029.000	1.468.000
18 - TOYOTA MOTORS ...	700.159.000	45.607.000
19 - CITROEN ...	693.531.000	4.902.000
20 - NISSAN MOTORS ...	628.083.000	40.467.000
21 - PEUGEOT ...	521.363.000	8.163.000
22 - VOLVO ...	479.876.000	14.865.000
23 - ISUZU MOTORS ...	362.858.000	13.989.000
24 - ROOTES MOTORS ...	336.000.000	4.385.000
25 - LUYO KOGYO ...	313.641.000	22.981.000

ENTRETENIMIENTOS TUERCAS

Creación de P y PP — Copyright AUTOMUNDO

AUTOMUNDO y LA LEY



El entretenimiento consiste en hallar las palabras, de seis letras cada una, con las que se llenará el sector A del casillero; luego se hará otro tanto con el sector B, y todo según las definiciones que se dan más abajo. Después, entre las dos últimas letras del sector A y las dos primeras del sector B, añádanse una letra de tal manera que se obtenga una palabra de sentido definido y real. Si las letras escritas en la columna del medio, y con las cuales se habrá completado el sector C del casillero (palabras de cinco letras), son las requeridas, leyendo de arriba a abajo esta misma columna se obtendrá el apellido de un triunfador del último gran premio internacional de T.M.

DEFINICIONES DEL SECTOR A

1. Partícula encendida - La que enciende la mezza

comprimida en el pistón. 2. Que fía o bota que garantiza-Diceo así a la parte del diferencial que guía a éste para evitar desviaciones. 3. Recipiente en que se transporta nafta, aceite, o cualquier otro líquido. 4. Puede ser la del pistón, por ejemplo, o la del rey o de flores que se ofrece al vencedor. 5. Transforma el movimiento de vaivén de los pistones en movimiento relativo. 6. Sirve para la lubricación de cualquier parte del coche. 7. Antiguamente sólo significaba cubrecardena: ahora se ha extendido su significado a todo lo que sea caja que encierra algo para resguardarlo del polvo, o para conservar en él la grasa que lubrica las partes en movimiento. 8. Es la parte del motor donde se sienta quien debe manejarlo. 9. El que maneja un coche o camión. 10. Recipiente - Pequeño

coche. 11. Lo que sostiene alguna parte del coche.

DEFINICIONES DEL SECTOR B

1. Lugar donde se arreglan los coches descompuestos. 2. Que origina tensión. 3. Antirritador, amortiguador de vibraciones (palabra francesa). 4. Diminutivo de "ala". También volante y guardabarros. 5. Canal estrecho para hacer un ensamble o para hacer correr el aceite - Hay una en todos los pistones. 6. Arroz aire o nufa hacia el interior del motor. 7. Inyector principal - Gicleur. 8. Admisión del aparato respirar, puede ser de vicio, de acción, de rueda, etc. 9. Es el se apoya el capot - Miembro inferior de un pedestal - Espacio de pedestal. 10. Herraje articulado - Bisagra - Sobre ellos giran las puertas del coche. 11. Diceo que así es el funcionamiento del motor cuando no accesa ninguna anomalía.

SOLUCIONES DEL NÚMERO ANTERIOR

EL ASCENSOR

Las palabras:
Buje-normal - Brocal -
Ajústa - Apegar - Corona -
Agujas - Cambio.
El nombre:
Oscar Cabatén.



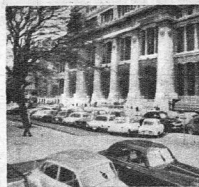
FRASE ANALIZADA

Parachoques - Pistones -
Resorte - Densidad - Muelle - Nota - Auto - A.

LOGOGRAMA

a) Geo - b) Topo - c) Pego - d) Tupé
1 2 3 4 5 6 7
P E U G E O T

EL DENOMINADO "TRANSPORTE GRATUITO"



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

Muchos automovilistas, en especial los que transitan las rutas interprovinciales de nuestro país, habrán observado —o complicado—, alguna vez, a personas que solicitan ser trasladadas, de favor, hacia lugares por los cuales ha de atravesar el conductor.

Quienes acceden a esas peticiones sólo ven, en su conducta, una pura complacencia, un acto de amabilidad. Tal vez no se hayan detenido a analizar si el hecho de la realización de esa especie, muy especial, de transporte, puede acarrear alguna responsabilidad. En otros términos, si la prestación de lo que más de las veces constituye un acto de buena voluntad puede —al mismo tiempo— ser base de un complejo de relaciones que, trascendiendo la sola gentileza, puede constituir al automovilista en sujeto de obligaciones propias de todo aquél que realiza, mediante una contraprestación en dinero, el traslado de personas.

Si ello así fuese considerado, y por aplicación de las normas que rigen el transporte oneroso (o sea el que supone el pago de un "pasaje" o billete), el automovilista que, gentilmente y sin pago alguno, accede a hacer subir a su rodado a un caminante que se lo solicita, se convertiría en deudor de la obligación de "seguridad" o sea de trasladar, sano y salvo, a su improvisado pasajero, cargando —además— con la presunción de culpa, en caso de accidente, salvo que demostrara que el siniestro provino de fuerza mayor, culpa del transportado o de un tercero, por quien no exista obligación de responder. O sea que la responsabilidad contraída tiene, por fundamento, la obligación de seguridad de que más arriba se habla.

Es que el transporte "oneroso" supone un contrato al que concurren, voluntariamente, ambas partes —transportista y transportado— y, en caso de muerte o lesión del

pasajero, existe un incumplimiento contractual.

Más, cuando lo que se trata es del llamado transporte "gratuito", el de mera solidaridad o complacencia, no puede afirmarse que se esté frente a una convención jurídica; el conductor que detiene su automóvil y accede a trasladar a una persona, sin recibir por ello precio o contraprestación alguna, no entiende contraer un vínculo jurídico, ni celebra un contrato. A ese acto, nacido de la cortesía, le falta, para ser contrato, la intención de ligarse; no puede, en consecuencia, ser fuente productora de obligaciones.

Todo lo dicho no implica, sin embargo, destinar de toda responsabilidad al conductor, en caso de lesiones de la persona que transporte. La gratuidad del servicio, ni la amabilidad que lo engendró, son causa bastante para ello, y sólo pueden tener en consideración en casos muy particulares como, por ejemplo, si se asciende al rodado sabiendo el estado de embriaguez del conductor, o su imprudencia. ¿Cómo se juzga entonces, la conducta del conductor en caso del transporte benevolente o gratuito, supuesto de muerte o lesiones de la persona que viaja con él?

No siéndole aplicables los principios que rigen para el transporte oneroso (obligación de seguridad, presunción de culpa), su quehacer debe ser analizado a la luz de las disposiciones aplicables en materia de responsabilidad extracontractual, es decir que si el daño inferido proviene de culpa o negligencia de lo que manda el automóvil, existirá obligación de indemnizar. Aun cuando no es del todo pacífica, la opinión respecto a si la responsabilidad que nace del transporte "gratuito" es extracontractual, consideramos que la opinión afirmativa se conjuga con principios de equidad que consolidan las innegables bases jurídicas que le sirven de apoyo.

De no ser así, entre otras consecuencias, se estaría condenando al dectuario a un acto de cortésia que, entendemos, debe merecer el apoyo del derecho.

RB RADIO BELGRANO

FERIA DE LA ALEGRÍA,

el éxito de la televisión argentina, es uno de los grandes programas que RADIO BELGRANO presenta en su cartelera de noviembre. Incluye este mes dos grandes artistas: PABLO DEL RIO, astro del cancionero hispano, y RODOLFO ZAPATA, gracia y simpatía en el folklore. Y, como siempre, la animación de GUILLERMO BRIZUELA MENDEZ, COLOMBA y JUAN CARLOS DE SETA. Dirección y producción de OSCAR SACCO.

DOMINGOS 11.30



7

veinte años después...

el hombre de hoy necesita saber: cómo y por qué sucedió la Segunda Guerra Mundial. Conociendo esta necesidad de revivir cronológica y objetivamente la historia militar de la Segunda Guerra Mundial, la Editorial Codex S. A. pondrá en venta todos los martes, brillantemente ilustrada, con mapas, detalles armamentistas, fotocopias de documentos, etc..

LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

¡Aparece el 23 de noviembre! y todos los martes \$ 40.-

