

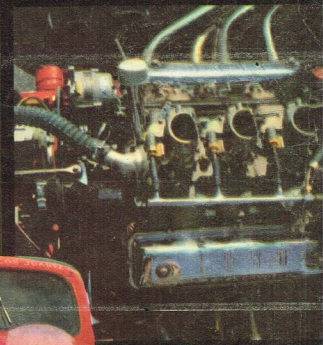
35

Revista  
**automundo**

\$ 30.-  
Uruguay \$ 8.50

# automundo

## CORRA EL GRAN PREMIO CON NOSOTROS



PLANILLAS  
Y MAPAS  
COMPLETOS





# Radio EL MUNDO

Treinta años que condensan una labor incesante y dinámica orientada a llevar al inmenso auditorio del eter los mejores mensajes del arte y la cultura.

M. FASTMAN

# automundo



24 de noviembre de 1965  
 Nº 35 Año I - EDITORIAL CODEX S. A.

## SUMARIO

- 3 Correo del lector
- 4 Siguiendo el Gran Premio
- 6 Comida a Cupeiro
- 7 TC en escala: surge un nuevo "preparador"
- 8 El Gran Premio ilustrado (quinta y sexta etapas)
- 14 TC en los talleres: Emiliozzi
- 15 TC en los talleres: "Toto" Fangio y Ernesto Polverino
- 16 Ayer y hoy en el automovilismo deportivo
- 18 Bizzarrini rebautiza a la Iso Grifo con su nombre
- 22 TC en los talleres: Bellavigna
- 23 Mapas y planillas para seguir el Gran Premio de TC
- 27 TC en los talleres: Ayacucho y Mar del Plata
- 28 Salón de Turín: Lamborghini 400 TP
- 30 Modelos 1966: los Buick
- 32 TC en los talleres: el equipo Ford
- 34 TC en los talleres: en el comentario y en la anécdota
- 36 Modelos 1966: los Chevrolet
- 38 La bolsa del auto usado
- 40 AUTOMUNDO desde los Estados Unidos
- 42 El delfín rural
- 44 John Surtees vuelve a las pistas
- 44 Rincón de tuercas
- 45 Regalo de un cañillita
- 46 Entretenimientos tuercas
- 46 AUTOMUNDO y la Ley: ladrones de automóviles

## CORRESPONSABLES EXTRANJEROS

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

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



Ford Cortina Lotus.

### ¿QUIEN HIZO EL CORTINA?

Quisiera saber si el Ford Cortina Lotus es fabricado completamente por la Ford o si interviene Lotus en su fabricación; también felicitar a los competidores que intervinieron con marca Ford.

**Eduardo Ruffino**

Güemes 620

Justiniano Posse (Cba.)

Como su nombre lo indica, el Cortina Lotus se fabrica en colaboración. La Lotus construye la tapa de cilindros, de dos árboles de levas, y múltiples (escape y admisión) especiales, para el Ford Cortina Lotus.

### SUGERENCIAS Y ELOGIOS A CABALEN

Aprovecho la ocasión, para hacer llegar, por medio de estas líneas y gracias a la colaboración de AUTOMUNDO, francos elogios a uno de los más destacados volantes de montaña, velocista y envidiable "barrero", el muy querido y popular "Turco cordobés", Oscar Cabalén. Hombre verdadero, piloto y cabal deportista. Estimo, a mi juicio, que por más brillante que haya sido actuación alguna suya, nunca, nunca, fue tan extraordinaria e increíble como en esta edición del IX Gran Premio de Turismo. Sencillicamente FABULOSA, así con mayúscula. Prueba evidente de lo que es capaz un hombre que sabe y quiere demostrarlo. Su lamentado abandono no significó, en ningún momento, un fracaso sino, por el contrario, una experiencia cara sí, pero valiosa como su precio. Una experiencia que, esperamos, de continuar el popular "cordobés" compitiendo con el Mustang, contribuirá a formar un conjunto hombre-máquina que, a no dudar, será poderoso, indestructible, invencible. Esperamos que se entiendan y, en muy breve plazo, tendremos espectáculos dignos de reyes, y habrá que alquilar no balcones, sino palcos. Desearíase que se concrete y que la suerte lo acompañe.

Que siga adelante y le aconsejamos que olvide demostrar lo que ya demostró, lo que ya sabemos que tiene: ímpetu y arrojo de héroe. Una muñeca envidiable y un cálculo absoluto, exacto. Le recomendamos mesura y prudencia que, unidas por paciencia, lo llevarán a la gloria y al triunfo que le corresponde. Cabalén lo merece, en pago a tanto sacrificio por brindar a su provincia, a sus admiradores, la emoción de ganar una carrera. Suerte; nuevamente suerte Cabalén, y que el éxito corone sus esfuerzos. Se lo deseamos, y yo en particular, con toda franqueza.

Sin más, los saluda atentamente su más ferviente admirador y orgulloso integrante de, permitásemos, A.U.T.O. M.U.N.D.O. (Asociación Única Tuercas Orgullosos Mantener Unido Nuestro Deporte Original). Sinónimo de: empresa dedicada a fomentar todo lo relacionado a motores, sus ruidos y afines.

**Luis Eduardo Freitas**

Av. Santa Ana 2017 (Córdoba)



Cabalén y su Mustang en los caminos de montaña del Gran Premio.

# SIGUIENDO EL GRAN PREMIO



RECIENTEMENTE, pasó el IX Gran Premio Internacional de Turismo Mejorado y ya estamos en el primer escalón de los 5.013 kilómetros que configuran el recorrido del 43° Gran Premio de Turismo de Carretera. Ya están los fierros calientes en su propia salsa, en la mesa de juego donde, dentro de tres días, comenzarán a morir las suposiciones y los mitos que enriquecieron durante varios meses la imaginación vertiginosa del público. Las máquinas estarán pronto en la carretera, rugientes, poderosas; las manos de sus pilotos, aferradas al volante; los ojos y el valor, al borde del camino, en el terreno; en el instrumental; el pie, como una prensa, sobre el acelerador. Planillas de promedios, tipos de multiplicación, rodados, posibles revoluciones máximas de los motores en juego, y suerte darán una respuesta de pocas palabras a tanta emoción, a tanto coraje, a tanto amor al deporte. Pocas palabras que, si bien servirán para consagrar un nombre, nos harán recordar siempre las hazañas que vivieron, en el Gran Premio de Turismo de Carretera de 1965, pilotos, preparadores, técnicos, periodistas, fotógrafos y, sobre todo, los silenciosos caminos de la Argentina poblados, de repente, por el ruido del progreso, representado por el rugiente rumor de los motores preparados por manos argentinas.

Varios equipos de periodistas y fotógrafos especializados de AUTOMUNDO ya están en el camino de los participantes, adelante y atrás, en todas partes, para que nuestros lectores presencien y sigan, junto a las páginas de nuestra revista, las emociones, circunstancias y entretelones a lo largo de los cuales se desarrolló este Gran Premio. Nuevas máquinas, nuevas concepciones, corrientes renovadoras, sangre joven han dejado atrás el material con que sólo se hacen los recuerdos, para dar al Gran Premio Argentino de Carretera una nueva cara, un nuevo cuerpo, y completar así la verdadera imagen del deporte automotor argentino.

4

CORREO



Ford Falcon del equipo oficial que pilotó Nasif Estéfano en las últimas "500 Millas Mercedes".

## CRITICA

... pero hay algo que parece no andar bien, y ese algo es la sección "Correo del Lector", evidentemente, y que me disculpe la persona que se ve afectada. Esa sección está muy mal dirigida, o, mejor dicho, muy mal distribuida la publicación de las cartas. "Correo del Lector" debe ser una sección dedicada a las consultas de personas que tengan la cabeza bien puesta y, valga la expresión, ¡qué me importa a mí y a los demás lectores si Pincho Espina tiene una novia a quien no le gustan los coches de carrera! Y si él se quiere comprar uno, que lo elija a su gusto. Yo soy tuercia "de alma", no me pierdo ni una, y a mi novia no le gustan las carreras. ¿Por eso voy a preguntar a periodistas serios qué puedo hacer? Me la agunto y se acabó. Y por si Pincho no lo sabe, tanto Alzaga como Estéfano o Viale del Carril demuestran sus grandes aptitudes por cuenta propia, antes de ser incluidos en el equipo oficial Ford.

Y mejor que no habremos de ese señor que se le ocurrió inventar el "James Bond Car". ¡NO, señores! ¡No! Correo del Lector debe ser algo serio, como lo es toda la revista AUTOMUNDO.

Por último, pido a ustedes una "gachada"; me sería de sumo interés tener las direcciones particulares de José Manzano, Nasif Estéfano, Atilio Viale del Carril y Rodolfo de Alzaga y, si está al alcance de ustedes proporcionarme la actual dirección de Campbell, les quedaría muy agradecido. Adelante y muchas felicidades para todos los que colaboran con AUTOMUNDO.

Roberto A. Gómez  
Saita 1627  
San Martín - (Bs. As.)

Van las direcciones:  
José Manzano: Santa Fe 445 - General Alvear - Mendoza.

Nasif Estéfano: Libertad 186 - Concepción - Tucumán.

Atilio Viale del Carril: J. M. Gutiérrez 3965 - Buenos Aires.

Rodolfo de Alzaga: Gelly y Obes 2295 - Buenos Aires.

No tenemos la actual dirección de Campbell.

## FELICITACION PARA LABAYEN

... sinceros votos de felicitación al piloto de las máquinas 86. Normando Juan Labayén, de la localidad de Tres Sargentos, que interviniera con un Isard 700 en el reciente Gran Premio y que, en la última etapa a pocos km de Arrecifes, se viera obligado a desertar por llegar 10 minutos tarde al parque cerrado. Considerando su condición de debutante, corrió sin auxilios, observó una conducta ejemplar, no tuvo recargo alguno, entregó siempre en término su máquina al parque cerrado, fue noveno en la quinta etapa y ya era décimo tercero en su categoría, en la general. Por todo lo dicho, Tres Sargentos felicita a este pichón de crack y le augura en sus próximas presentaciones todo el éxito que se merece.

Gerónimo Reynaldo Castro  
Avellaneda 3678  
Lomas del Mirador (Bs. As.)

## PILOTO AGRADECIDO



Deseo expresar mi profundo agradecimiento al personal destacado por ustedes en el IX Gran Premio Internacional de Turismo Mejorado, que se ofreció en forma amable y desinteresada a solucionar el problema que me hizo desertar, en la cuarta etapa, de la mencionada carrera; lamentablemente nada se podía hacer. El magnífico gesto de esas personas destaca, en forma concluyente, que no sólo cumplen una fría labor informativa sino que están animados por un alto espíritu de deportistas.

Juan Eduardo Albrecht  
Conductor del coche N° 84  
Villa Carlos Paz (Cba.)



Morris Cooper de "Grey Rock" antes de finalizar la primera etapa del Gran Premio.

## NUESTROS LECTORES NOS AYUDAN

Me dirijo a ustedes a fin de hacerles llegar esta colaboración, ya que he visto que un lector de Santa Fe les solicitó datos sobre el Morris Cooper 1.300: Mini-minor (berlina). Cilindrada 848 cc. Carrera y diámetro: 62,94 mm x 68,26 mm. Cupla máxima: 6,12 kgm x 2.900 rpm. Compresión: 8,3. Carburador: semi-invertido SU. Ruedas delanteras motrices. Embrague: monodisco seco, comando hidráulico. Caja: 4 velocidades mec. 2°, 3° y 4° sincronizadas. Relaciones: 3,628:1 - 2,172:1 - 1,412:1 - 1:1 - MA 3,628:1 - Caja diferencial formando block con el motor - comando central - relación final 3,765:1. Trochos: adel. 1,20 m - atrás 1,16 m - ancho 1,37 m - alto 1,34 m - largo máximo 3,04 m. Cuatro plazas. 570 kg. Vel. máx.: 117 km/h - 5 l x 100 km.

**Mini-Cooper S (berlina).** Motor: 4 cil. en línea - Cilindrada: 970 cc. - 68 HP - 6.500 rpm. Vel. máx.: 155 km/h - Cuatro plazas. 655 kg. Consumo: 7 l x 100 km.

**Mini-Cooper (berlina).** Motor: 4 cil. en línea, 62,43 mm x 81,33 mm; 997 cc - 57 HP - 6.000 rpm. Cupla máx.: 8,6 kgm a 4.500 rpm. Compresión: 9. Dos carburadores SU semi-invertidos. Caja mecánica 4 vel. - Relaciones: 3,20:1 - 1,916:1 - 1,357:1 - 1:1 - MA 3,20:1. Puente: 3,765:1. Frenos hidr. Lockheed - Adel. de discos. Dimensiones: alto 1,340 m - Peso 630 kg - Cuatro plazas - Vel. máx.: 145 km/h - Consumo: 7 l x 100 km. Susp.: Hidroelástico.

**Mini-Cooper S.** Motor: igual que el 848 cc, pero 4 cil. en línea - 70,6 mm x 68,26 mm - 1.071 cc - 70 HP - 5.750 rpm. Caja: 4 vel. mecánica; relaciones: 3,20:1 - 1,916:1 - 1,357:1 - 1:1 - MA 3,20:1 - Puente: 3,765:1 o también caja 4 vel. mecánica; relaciones: 2,57:1 - 1,781 - 1,24:1 - 1:1 - MA 2,57:1. Servo freno. Neumáticos: 550 x 10 con cámara. Susp.: Hidroelástico.

**Mini-Cooper 1.300 S.** Motor: 1.275 cc - 4 cil. en línea transversal; transmisión de lanterna: 78 HP - 5.800 rpm - Peso: 655 kg - Vel. máx.: 155 km/h. 2 cajas de vel. de 4 cambios, optativo. Consumo: 7 l x 100 km. Cuatro plazas. Rodado: 950 x 10. Dirección: a cremallera. Susp.: delantera indep. - triangular inferior y resortes. Suspensión trasera: brazos articulados - resortes - amortiguadores telescópicos hidráulicos

Lockeed - Freno: de mano mecánico sobre ruedas traseras (especificaciones para todos los modelos).

Ya en AUTOMUNDO N° 30 fue publicada una "anatomía" de dos Mini (850 y 1.071), pero yo les envío algunos datos más en la eventualidad de que el señor Lostaló no les facilite su unidad por una u otra razón. Sin otro particular, los saludo cordialmente y quedo a vuestras órdenes. Si puedo serles útil en algo, estoy a su disposición. Soy un apasionado del automovilismo y de la fotografía, por lo cual leo todas las revistas nacionales e italianas que llegan a mis manos. Pienso que si vendiera todas las revistas al mismo precio que las compré, podría vivir tres meses sin trabajar y me sobraría para pagarle a mi maestro de canto tres meses adelantados. Pero dentro de todo no me arrepiento; ante el deporte de mis amores: ¡nadie se resiste!

Julio Cufre

Pampa 1442 - Buenos Aires

Mucho le agradecemos su gentil colaboración y nos permitimos aconsejarle que no venda su colección de revistas. Usted dispondría de tres meses de descanso, pero nosotros perderíamos un eficaz colaborador.

## CUBIERTAS NUEVAS

Tengo un Chevrolet 400 Súper, con gomas 650 x 13; están gastadas, pienso cambiarlas colocando 700 x 14. Ruego me respondan: ¿le dará más velocidad al coche? ¿Será más económico? ¿Puede el cambio ocasionar daños al auto?

Ricardo Bazzolo  
Gobernador Crespo  
(La Pampa)

Si, señor. Le dará más velocidad porque a igual número de revoluciones del motor, el mayor perímetro de las nuevas hará un mayor recorrido. También será más económico porque el motor irá, a iguales velocidades, menos acelerado.

El único problema que se le puede presentar es que el motor no "tire" (debe hacer más fuerza para mover las gomas grandes), sobre todo si está ya "desfalleciente". Estando bien, creemos que no tendrá problemas. Pero, eso sí, tardará más en levantar vueltas, o sea que perderá "pique" y fuerza. Si usted vive en una zona de montañas, no le conviene el cambio. Además piense en el costo extra de las llantas.

## COMO SE ELIGE UN AUTO?

Considere el prestigio de la marca, cantidad de coches vendidos, rendimiento a través del tiempo. En fin considere todo y comprará que la decisión es RAMBLER. Pero un momento: Hay que elegir el concesionario JEEP-RAMBLER...

Bueno eso es mucho más fácil: Sin discusión: AGUIRRE MASTRO Y CIA. S. A.

EL SERVICE?... EL MEJOR DEL PAIS!  
LA OPERACION DE PERMUTA?... INMEJORABLE  
EL PLAN DE FINANCIACION?... LO DECIDE USTED!

AGUIRRE MASTRO Y CIA. S. A. más que un concesionario JEEP-RAMBLER... es un amigo del comprador. Comprébelo ahora mismo.

## AGUIRRE, MASTRO Y Cía. S. A.

Exposición y Ventas: Avda. del Libertador 1736  
Talleres y Repuestos: Uriarte 2349



YALE S. A.



## RADIO ARGENTINA

### EXPRESIONES AUTENTICAS DE NUESTRO FOLKLORE

MENSAJE AL CAMPO ARGENTINO

Lunes a Viernes: 7 horas  
Animación: Carlos Nilson

UN ALTO EN LA HUELLA  
Domingos: 22 horas  
Animación: Miguel Franco

FIESTA LITORALEÑA  
Sábados: 18 horas  
Animación: Luis Angel Armesto

MIENTRAS PITAMOS UN CHALA  
Lunes a Viernes: 21 horas  
Animación: Ernesto Sánchez Uriarte

Programas en la avanzada de la  
Radiofonía Argentina



# RADIO ARGENTINA EN LA NOTICIA

## EQUIPO INFORMATIVO

# LR2



Manuel Franco  
Enrique Arturo Dejean  
José García Iñigo  
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.

## COMIDA A CUPEIRO



Con motivo de la participación de Jorge Cupeiro en el Gran Premio Argentino de Turismo de Carretera, los directivos de la empresa Caños Silem homenajearon al volante portero con una comida. Estuvieron presentes, además, el corredor de Turismo Mitojedo Hugo Alberlini y el elenco de la audición "Emoción en las Rutas", que se transmite por Radio Libertad.

### CORREO



La "Negrita" de Rubén Roux es uno de los pocos TC con ruedas parcialmente carénées.

### TC Y AERODINAMICA

Soy argentino, tengo 15 años y soy "un tuercas sin remedio". Quisiera saber:

- 1) por qué la mayoría de los TC llevan las ruedas al descuberto, cosa tan antiestética en nuestros tiempos, ya que aerodinámicamente no los favorece en lo más mínimo.
- 2) por qué las categorías Gran Turismo y Prototipo son prácticamente desconocidas en la Argentina habiendo preparadores tan buenos.
- 3) por qué no se considera a los TC como prototipos de GT nacionales.
- 4) por qué hay tan pocos Morris Cooper y Cortina Lotus en la Argentina.

Xavier Pérez  
Breda 14, 6°, 1°  
Barcelona 15 (España)

En nuestro país recién ahora se empiezan a aplicar las técnicas aerodinámicas para la mejor utilización de la potencia específica, en beneficio de una mayor velocidad y mejor estabilidad.

Pero con los reglamentos que rigen esta fórmula, resulta muy difícil modificar un cupé 39, por ejemplo, para hacer un vehículo comparable a los GT europeos.

Desde el punto de vista de GT siempre, los encontramos provenir, siempre y cuando se oriente desde una fórmula adecuada. (Tanta distancia entre ejes, tantos cc, tantos kilos, por ejemplo). A nosotros nos gustaría tanto como a usted que no existiesen trabas aduaneras y poder importar algo de lo que menciono.

### EL ENEMIGO INVISIBLE COSECHA DIATRIBIAS

Me permito escribirles en plural, aun cuando me dirijo al señor Director de AUTOMUNDO, porque en el involucro a todos aquellos que, de una manera u otra, contribuyen a su realización. Quisiera hacerles llegar mis deseos de que continúen en la exitosa senda emprendida. Con esto no hago sino sumarme a la legión de "seguidores" que, desde los comienzos de dicha publicación, han sabido brindarme el apoyo que, sin lugar a dudas, se merecen.

Lo que realmente me impulsó a escribirles no fue lo que dije al principio que, por sabido, resulta aburrido (para ustedes) o, quizás, un poco "huecco", sino un artículo que creo resume, acerbamente, una manera de pensar, acor-

do con la publicación, es decir acorde con la época y con el progreso. El autotitulado "enemigo invisible", de haber sido factible habría llevado la firma no sólo del que redactó o redactor tal artículo (AUTOMUNDO N° 30, págs. 24 y 25), sino de la inmensa mayoría de aquellos que, amando el automovilismo, pretenden que éste siga "viviendo". Por ello es que, sin querer personalizarse, el "enemigo invisible" lo hizo, marcadamente, entendiéndose por tal, el cobarde bajo un seudónimo y, sobre todo, bajo conceptos no sólo "actuales y necesarios", sino también valientes a todos aquellos que, como antes dije, aman de verdad al automovilismo, y ante todo al "argentino".

Es por eso, que sin entrar a profundizar el contenido de dicho artículo, creo necesario (para mí) expresarme mi profundo placer al encontrar que una revista especializada, con gran sentido de la profesión ejercida, de su terrible responsabilidad para con aquellos que permiten su "viviencia" a través del tiempo, no escatime esfuerzos, traducidos en su manera de actuar, para plantear, sin retaceos, sin "pelos en la lengua", lo que "todo el mundo sabe", pero que algunos "pretenden olvidar". Tan lamentable manera de actuar, o de pensar, es privativa de aquellos que tienen en ello un único objetivo, el del beneficio propio, aunque también hay algunos que poseen, entre sus escasas "aptitudes", la de mantener o tratar de hacerlo, criterios tan atrasados como funestos para nuestro "auténtico automovilismo deportivo". Por suerte, los señores a quienes involucran mis palabras no son la mayoría, aunque sí los suficientes para "darse el lujo" de entorpecer toda iniciativa renovadora y constructiva en un medio fundamental (léase "Reglamentos"), como así también, quizás por pura consecuencia de lo anterior, en otro aspecto (léase "Construcción"), impidiendo realizaciones que ubicarían en el lugar que le corresponde a nuestro automovilismo pero que, por llevar impresa la palabra "Argentino 100 %", sólo alcanzan a llegar a la etapa "Sueños".

Realmente podría seguir escribiendo mucho más, pero lo considero innecesario, puesto que todo lo que les puedo o quiero decir desde aquí, ustedes lo conocen ya perfectamente bien. Por ello es mi único anhelo que continúen bajo la consigna que han mantenido hasta hoy, es decir, enfrentar sin temores a todos aquellos que, de una manera u otra, perjudican a este de-

porte. Nadie mejor que ustedes para hacerlo desde su posición, puesto que al actuar así, no sólo bregan por el beneficio exclusivo del automovilismo, sino que también, permiten, por qué no decirlo, la supervivencia de entidades, asociaciones y demás, para las que, además, es fundamentalmente un medio de vida. Y ya es mucho, ¿no creen?

**Mario O. Reboredo**  
Itaquí 1838 (Bs. As.)

### GO-KARTS

... a los efectos de hacerles la siguiente pregunta: ¿Hay unidades reglamentarias respecto al largo, ancho, distancia entre ejes, peso, etc., para la construcción de los Go-karts que intervienen en las competencias por el campeonato argentino?

**Ricardo López Pagella**  
Pasaje San Martín 952  
Mercedes (San Luis)

Dado que el reglamento es muy extenso para publicarlo en esta sección, le recomendamos se dirija a la Federación Argentina de Karting, Galería Aconcagua, Local 11, Av. Mosconi 3238, Capital, donde le brindarán información.

### AMPLIAMOS INFORMACION

En el N° 30 de la revista, al responderse a "Los Muchachos de la calle" (minorizados como yo), estimado han omitido algunas direcciones que, apelando a vuestra amabilidad, les brindo en la presente.

Lugares para iniciar trámites o recabar informes:

**Comisión Nacional - de Rehabilitación del Lisiado**  
Calle Echeverría 955 - Capital  
T. E. 76-5439 y 7016

**Club Marcelo J. Fitte**  
Cangallo 2652 - Buenos Aires  
T. E. 47-8432

En un todo de acuerdo con las conclusiones del redactor de la nota, fui un "favorecido" con el decreto número 8703/63, pero presumo que las "facilidades" se concibieron en función de vender los automóviles nacionales, y no de acuerdo a las necesidades de los minorizados.

**José Levy**  
Dorrego 1013  
Buenos Aires

### CARAVELLE Y R.8

... quisiera hacerle unas preguntas que me tienen intrigado:

- 1) ¿Qué significa 4 L?
- 2) ¿Qué significa CV?
- 3) ¿Qué cilindrada tiene el Renault Caravelle?
- 4) ¿Qué velocidad máxima tiene el Renault R.8 Major?

**Dardo Raúl Villagra**  
Ciudad del Coro N° 19  
Villa Los Angeles (Cba.)

- 1) Denominación de fábrica de "cuatro cilindros en línea".
- 2) Caballo vapor, medida de potencia similar a caballo de fuerza.
- 3) Renault Caravelle 1.100. Se fabrica en tres tipos: cupé, cabriolet o hardtop. Cuatro cilindros en línea de 1.108 cc, entreo, a 5.100 rpm, 55 HP SAE.
- 4) Renault 8 Major 1.100. Sedan, cuatro puertas. Velocidad máxima según fábrica: 134 km/h.

### ESCAPES Y BANCADAS



**Rubén Roux** al volante de su "Negrita".

... se sirvan disipar mis dudas respecto a:

1) El caño de escape directo (entiéndase absolutamente desprovisto de intermedarios de ninguna especie, lana de vidrio, u otro tipo cualquiera de separadores), con terminación en la parte posterior del vehículo y/o al costado del capot, puede ser perjudicial o afectar el rendimiento del motor por ser tan directa la evacuación de gases del mismo?

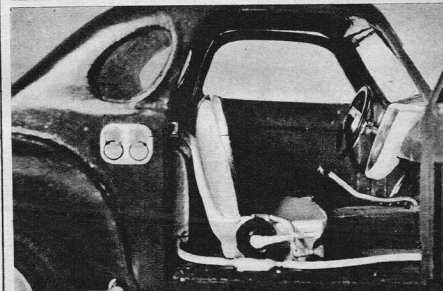
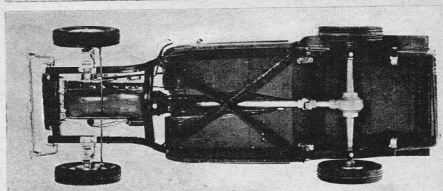
2) ¿De cuántas bancadas era el motor con que compitió Rubén Roux en las "500 Millas Mercedesnas", donde se clasificó segundo?

**Edgardo Luis Verdugo**  
Hidalgo 1511  
Buenos Aires

- 1) Siempre hablando de motores de cuatro tiempos, no es perjudicial. La evacuación de gases quemados, para ser correcta, depende de una serie de factores muy complejos. Sin embargo, basta tener en cuenta el diámetro correcto y la adecuada longitud del tubo de descarga, para que desaparezca todo inconveniente.
- 2) Cuatro bancadas.

### TC EN ESCALA

# SURGE UN NUEVO "PREPARADOR"



Las máquinas de Turismo de Carretera son una de las expresiones más auténticas de la habilidad mecánica argentina. En estos días, las creaciones más refinadas se darán cita en la disputa del Gran Premio y tendremos oportunidad de conocer el fruto de largas horas de paciente labor de taller. Desgraciadamente, no todos los amantes de la mecánica disponen de dinero suficiente para encarar la construcción de un TC, pero, cuando la pasión por la mecánica es auténtica, reducir el tamaño puede ser una solución. Tal lo que hizo Horacio Alberto Mazza, joven técnico mecánico egresado de la Escuela Industrial "Otto Krause", que luego de 700 horas de trabajo logró completar esta maqueta. Concibida sobre la base del Chevrolet cupé 1940, esta pequeña creación de 240 mm de distancia entre ejes, 385 mm de longitud y 135 mm de alto cuenta, prácticamente, con todos los elementos usuales en una máquina de esta categoría, desde una réplica del motor Chevrolet Super de 7 bancadas hasta el instrumental típico de un auto de competición.



**Caravelle 1.100-S.**



Sin discusión. Con resto. Rogelio Scaramella se adueñó de la "A".

Con perdón de bugattistas. Le Patrón de la "B": Gastón Perkins.

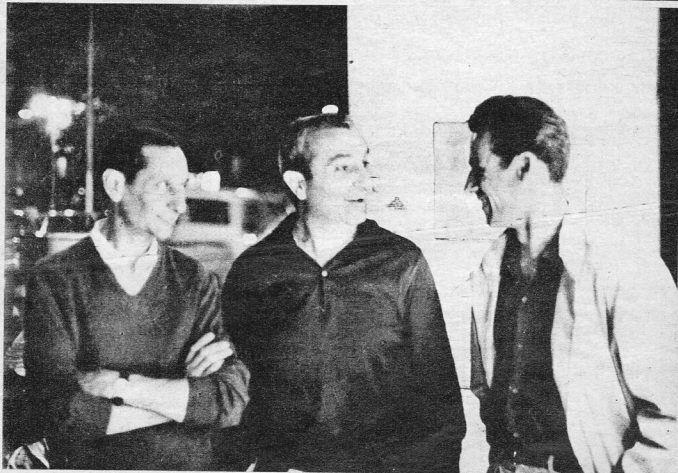
El Gran Premio como rally. Regla

# EL GRAN PREMIO

## QUINTA Y SEXTA

PARA UNOS COMENZÓ EL **REGRESO** . . . PARA OTROS CONTINUÁN LAS PENURIAS • EL ÚLTIMO ENTREACTO • EL GRAN PREMIO SE DEFINE • LA PELEA IMPOSIBLE • "AHORA... A LLEGAR" • EL CONTAGIO Y SUS CONSECUENCIAS • **ARRECIFES:** BANDERAS . . . GRITOS . . . APLAUSOS . . . PAÑUELOS QUE SALUDAN Y **CANSANCIO** EN LOS ROSTROS, EN LOS AUTOS Y EN EL TONO DE LOS MOTORES • **LA COMEDIA É FINITA**

Por **MIGUEL ANGEL BARRAU**

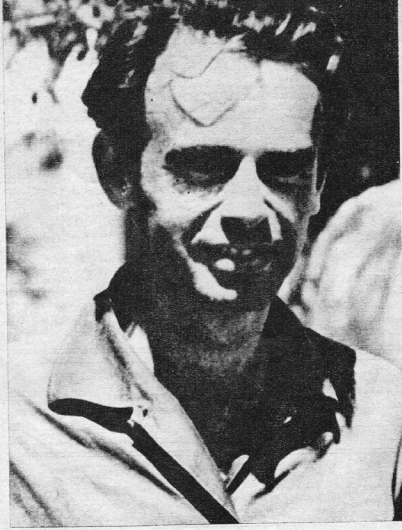


Noches de Tucumán . . . En la calle se encuentran el más grande y el más chico. Más de 4.000 cc del Mustang de Cabalén, con menos de 300 cc del Isotta de Domingo Corzo. No fue la última tenida. En Quilino, pequeña población cordobesa, se reunieron nuevamente. La parra brindaba sombra; el anfitrión —don Darwin Bonvhi—, su generosa amistad y vino fresco. El tac-tac del Isotta se detuvo frente a la silenciosa pena del Mustang vencido. Al más grande y al más chico les había ganado el Gran Premio.





de cálculos: "Lepro-Olmedo".



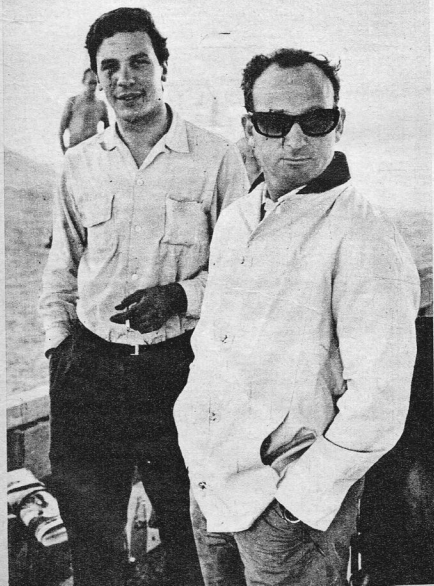
Dirección, preparación y piloto. Este fue Ernesto Santamarina.



Cambió el nombre y siguió el apellido. En la "E", Andrés Sancha.

# ILUSTRADO

## ETAPAS



"Pitty" Block, el amigo peruano del deporte automotor argentino, no logró ver recompensado su esfuerzo, su celo y su inversión. El equipo Raizín trabajó, se multiplicó, se desesperó. Atendió a todos por igual hasta el último momento; frente a la bifurcación del camino que lleva a Santiago del Estero, un pistón quebró las esperanzas de "Bielka". Solamente con los Lostaló en carrera, luego de sortear mil problemas, los pequeños de pulmón grande reconocieron haber encontrado su Waterloo.



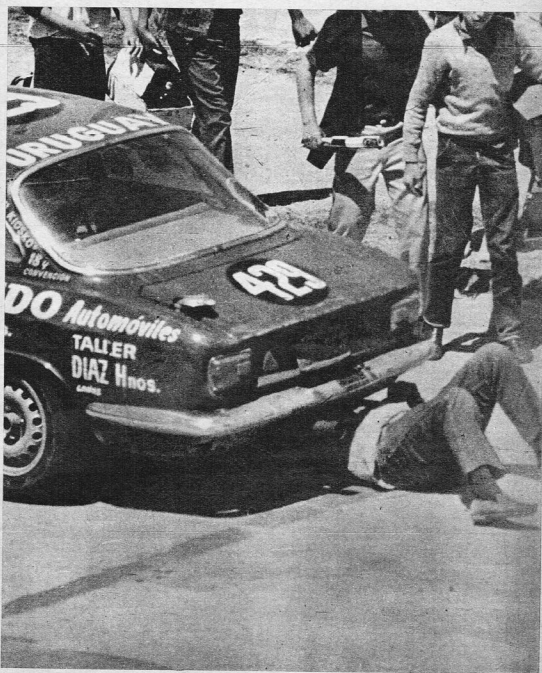
Que los minutos, en carrera, son preciosos, no es novedad. Quizá lo sea, para algunos, el ver cómo aquellos minutos que no se computan, los que trascurren en la fila que espera la largada, se utilizan en todo su enorme valor... Los rostros no se ven, pero la ocupación es cierta.

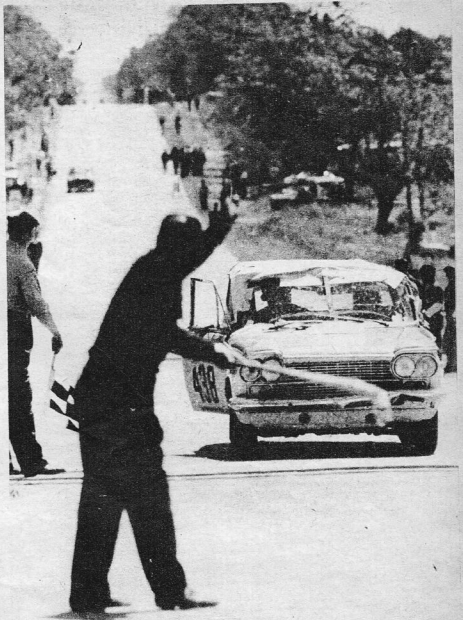


Hay caras que traducen estados de ánimo. "Lito" Galluzzi tiene la virtud o el defecto —no analizamos— de no poder esconder lo que siente. A esta altura de la carrera era impotencia. El factor humano no puede prevalecer cuando otras circunstancias lo han relegado a segundo plano. Son sus propias palabras...

—No me queda nada por hacer. Solamente llegar...  
Tampoco eso pudo ser.

Titulo para el último capítulo: "Inquietud justificada". Los últimos tramos de tierra de la quinta etapa, algo de serrucho y el trajinar desde Ascochinga hasta la línea de sentencia en La Falda no fueron campo propicio para el Alfa Romeo Giulia GTA, que había esperado estos escenarios para hacer valer sus cualidades. El tren trasero fue el eslabón más débil de la cadena, y sólo la pronta puesta en situación, en los 20 minutos que acuerda el reglamento, permitió un triunfo cuya elaboración casi se corta. En la sexta y última mandó la previsión en los tramos sinuosos de los primeros kilómetros, y en el castigo de la tierra dura y despareja. Luego... ¡abur!



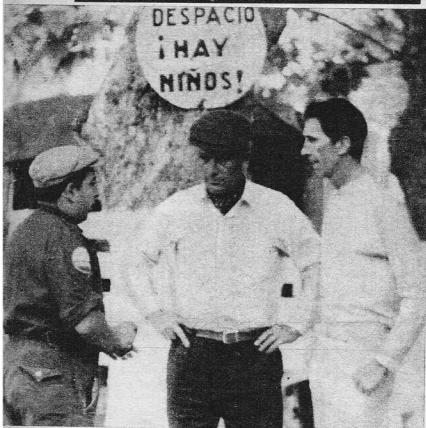


A Ranno, conductor del Nº 438, le gustan los autos pequeños. El hecho de competir en la Categoría "C" fue sólo un pequeño detalle, y su predilección halló la vía de escape... aunque no la lograra encontrar —en la eventualidad del vuelco— el Fiat 1500, que quedó de tamaño similar a su hermano menor. Pero las verdades sean dichas, y a cada cual lo suyo. Ranno demostró un extraordinario espíritu deportivo, calidad humana para Gran Premio, y esa perseverancia tan notable que logró arrancar aplausos tanto a lo largo del camino, como cuando la bandera a cuadros cerró el ciclo definitivo entre Pilar y Arrecifes.



La patente dice: "073 - Villa San Lorenzo - Salta". Nicolás Arias Urriburu es un nombre viejo en estas lides, como para que un desfallecimiento mecánico definitivo lo amargue más allá de la cuenta... Pero... ¿nos detenemos a leer la cuenta del mojon?...  
 11

# EL GRAN PREMIO



Take it easy, Don Horacio... Hay niños...



La lucha de Enrique Vivo era, por entonces, desesperante. Volaban los minutos y los kilómetros. De pronto, voló otra cosa. La situación se transformó en desesperada. El trabajo fue arduo y veloz. Cuando la sensación de lo irremediable se hizo presente, el gesto del deportista no estuvo ausente. Enrique Vivo sonrió. La radio informaba el arribo de Gastón Perkins.

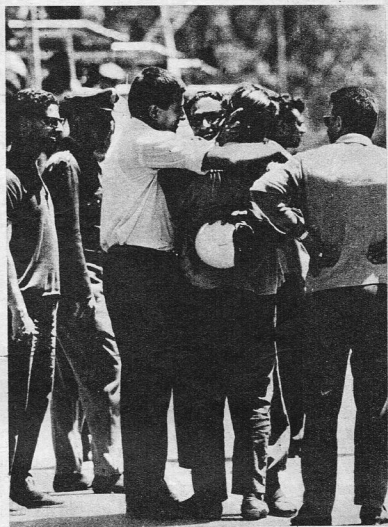


"Eso de la disciplina está muy bien; pero uno es humano... ¿o no?"  
Firmado: "Bocha" González.





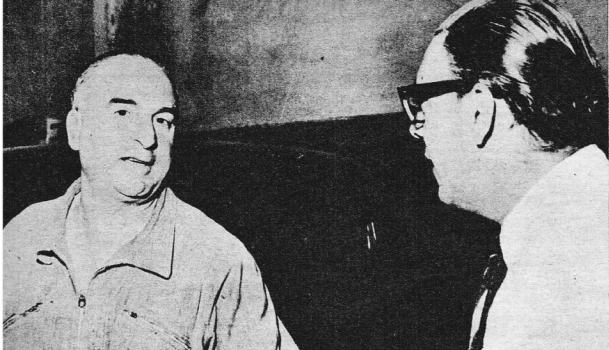
¿Qué tal? Eso de ir a ver una carrera y volver así... Nos hace recordar aquello de ir por lana y volver trasquilado.



¿Se acuerdan de aquello de espíritu de Gran Premio? Por la muestra, no es privativo de corredores, acompañantes, mecánicos y los sufridos oficiales deportivos... Todo medio es bueno para hacer un auxilio, se tape o se baje la banderita... Carlos Ferrel tiene un capital, al menos, en amigos.

Felicitaciones para unos y para otros. Mientras "Lepro" es agasajado efusivamente, Santamarina y Otamendi son llevados en andas. El Gran Premio ha terminado. Va avanzando la tarde. Pequeños grupos mantienen vivo el comentario. La fila de agtos serpentea en el camino a Buenos Aires. Cientos de gargantas reptan: —¿Vamos a casa? —Vamos...





Hay quienes dicen que es parco. Con nosotros no lo fue. Con su modalidad desapasionada, juega con la dialéctica y el razonamiento tan fácilmente como trabaja en su auto.

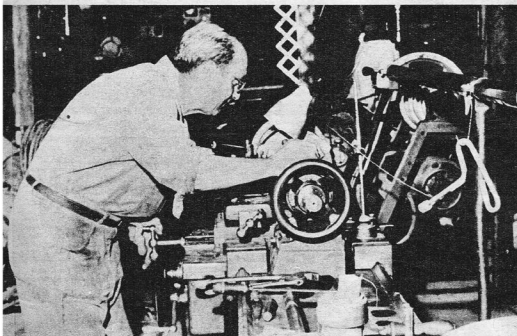


El problema era un pequeño seguro que se había tomado las de "Villadiego". Entre frase y frase, sin perder el ritmo de la conversación, uno nuevo tomó forma y encontró su lugar. Tarea cumplida.

**TC EN LOS TALLERES**

# EMILIOZZI

**EL ELEMENTO VITAL • MUCHA OFERTA. POCa AYUDA •  
CONVERSANDO CON LOS CAMPEONES ARGENTINOS •  
AUTO NUEVO Y AUTO VIEJO • EL GRAN PREMIO.**



Torcuato "menda" en el torno. De su personal habilidad nacen muchas de las innovaciones que hacen crecer, día a día, el respeto que adversarios y aficionados sienten por quienes prefieren crear antes que importar.

DANTE y TORCUATO EMILIOZZI no son hombres en los que pretenda aquella inveterada costumbre tan nuestra: *quejarse*, por todo y de todos. El concepto que antecede no ha variado luego de nuestra visita al taller de Olavarría. Pero Dante Emiliozzi se quejó. Nosotros, ni arte ni parte; pero, como receptáculo, no podemos menos que adherirnos a la lógica del argumento.

"Es imposible programar y realizar una competencia diez días antes de un Gran Premio. La verdad es que no entendemos qué es lo que se pretende, qué es lo que se busca. Bastante malo es, de por sí, el hecho de que el Gran Premio, la carrera más importante del año, nada tenga que ver con el tipo de competencia en que se desenvuelve la categoría a lo largo de su temporada, como para agregarle a este mal, otro. Para el que tiene recursos humanos que le permitan desligarse de la preparación del automóvil, el tiempo disponible para organizar todo lo que hay que organizar y recorrer la ruta apenas alcanza. Agreguen a esto la suma de horas-hombre que significa el tener pretensiones de correr el Gran Premio en serio..."

"Trabajaré toda la noche, y al amanecer, aproximadamente a las cinco de la mañana, saldremos para recorrer la ruta con un familiar y mi jefe de auxilios. Torcuato quedará aquí, en el taller, a cargo de los mil detalles que quedan pendientes. No tenemos otra forma."

Mientras Dante no decía éstas y otras cosas que algo tienen que ver con el Falcon - F 100, un pez de fuertes mandíbulas —léase barracuda—, y la evolución de la teoría de los 3 litros, trabajaba incansablemente. Torcuato, mientras tanto, hacía lo propio en el torno. La galera, vacías sus entrañas, espera el reingreso de la generosa planta motriz.

El otro, el nuevo, muestra su estampa y su aburrimiento a un costado del lugar de trabajo.

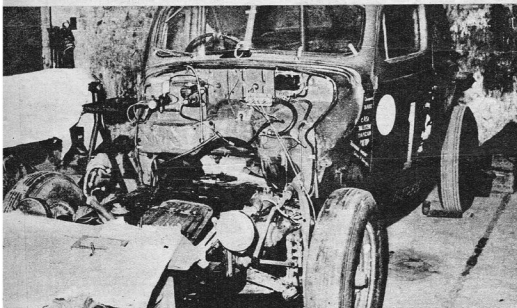
—¿Por qué, Dante? ¿Por qué seguir con el viejo, cuando la lógica nos dice de las ventajas del nuevo?

—Míre amigo, aquí podemos fabricar casi cualquier cosa. Tiempo, no.

—Se habla mucho de cómo van a correr los hermanos Emiliozzi este Gran Premio...

—Es muy sencillo. Tenemos un auto en el que se destaca una serie de características. **Trataremos de utilizar las mejores, durante el mayor tiempo posible.** ¿Le conforma?

Como para que no me conformara... Había escuchado una perfecta definición de equilibrio.



En el Gran Premio verá su figura, su clásica figura, quizá por última vez. Es cuestión de tiempo. Es decir, que los propietarios tengan tiempo de poner en condiciones de competir al "otro", el que, en un costado, está solo y espera.

## TC EN LOS TALLERES

LOS EQUIPOS TAMBIEN JUEGAN • BANCO DE PRUEBAS EN BALCARCE • ADIÓS AL CUATRO BANCADAS • UN CANDIDATO QUE ESTA EN LOS PAPELES • UN AUTO LISTO, CON TIEMPO.

# "TOTO" FANGIO Y ERNESTO POLVERINO

## Al volante, Juan Manuel Bordeu

LA CIUDAD de Balcarce podrá tener una serie de atributos y un sinnúmero de factores que destacar. Pero tiene, además, la magia de un nombre. El apellido Fangio se encuentra tan íntimamente ligado a lo que sentimos como automovilismo deportivo que, con disculpas para Bordeu, cada vez que nos dirigimos a ver su auto no pensamos "Voy a ver el auto de Bordeu", sino que instintivamente decimos "Voy al taller de 'Toto' Fangio".

Hacia allí dirigimos nuestros pasos. Las tres o cuatro personas que trabajan en el TC del piloto de Balcarce se encontraban rodeadas por la curiosidad y la admiración de los infatigables "mirones" de taller.

Conversamos con todos. Observamos cuidadosamente uno de los exponentes más cabales de la teoría tradicional, para la cual un auto recién conforma la plenitud de la categoría cuando, al mismo tiempo, es potencialmente capaz de afrontar todo tipo de camino.

Nos dijo Juan Manuel Bordeu:

—Creo que nuestros autos de TC deben realizarse enfocando la realidad de los caminos argentinos. Así al menos, hemos hecho con el nuestro. Es un auto veloz y seguro. Tan seguro como puede ser una Ferrari prototipo. La comparación adquiere valor en función a la característica de los escenarios. Creo que nuestro TC evolucionará en la medida que los caminos argentinos así se lo permitan.

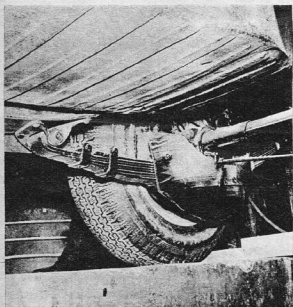
Conversamos de motores con Ernesto Pulverino y con "Toto" Fangio. Coinciden en que el ciclo del cuatro bancadas está llegando a su fin. Como también llega a su término la era de la preparación intuitiva. La constancia la da el moderno banco de pruebas, que, ya instalada, espera otorgar datos y cifras sin que estén presentes inconvenientes ni peligros. Viento, desniveles y camino. El esfuerzo conjunto está llegando a buen fin. El paréntesis impuesto por un desgraciado accidente —aunque con suerte— está a punto de cerrarse. Juan Manuel Bordeu y el equipo de Balcarce enfrentan el Gran Premio.



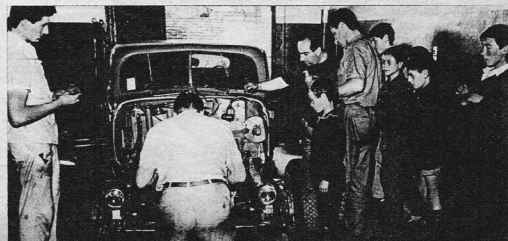
La tapa de cilindros, ya armada, nos muestra las seis "troneras" de los Weber DCU. Hay que alimentar al monstruo: 45 mm de garganta. "Toto" Fangio y Ernesto Pulverino están conformes: "Más valen 300 vueltas menos, cuando las que quedan son positivas... El enfoque no tiene nada especial... Sin gran merma de velocidad hemos buscado resistencia, duración... Son más de 5.000 kilómetros..."

El hombre que comparte con Juan Manuel Bordeu las vicisitudes del camino, también participa del proceso previo. Como acompañante, está orgulloso de su piloto; como mecánico, del preparador.

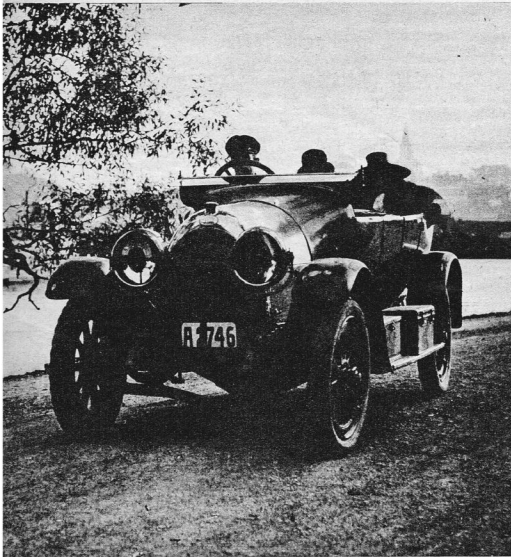
Una escena que se repite a lo largo de todos los talleres, donde "las criaturas del Gran Premio" van tomando forma. Por un lado, los preparadores, los mecánicos. Por el otro, "el matancero", la juventud.



Los autos también se miran de abajo... Es que por abajo también se rampen. Las protecciones, para un Gran Premio, nunca están de más... Son palabras de "Toto" Fangio: "Lo importante es no parar..."



# AYER Y HOY EN EL AUTOMOVILISMO DEPORTIVO



**L**os automovilistas modernos, con sus autos potentes, silenciosos y estables, no piensan nunca en los hombres que, hace unos sesenta años, estudiaron, trabajaron y sufrieron para lograr lo que hoy es el vehículo de todos. Ni siquiera cuando marchan con toda tranquilidad por las perfectas autopistas a velocidades que, hace sesenta años, representaban récords mundiales de velocidad pura, sobre la base del kilómetro.

Antes de 1930, la media de los autos en venta, de serie, llegaba apenas a los 18 o 20 caballos por litro de cilindrada; en 1930, la media europea era de 22 caballos por litro, y para los autos estadounidenses, inferior aún.

En los autos que se emplean hoy, normalmente, la potencia por litro de cilindrada es de 45 a 55 caballos por litro. Alrededor de 1930 los autos que podían alcanzar los 100 km/h eran muy pocos (refiriéndose siempre a los autos de serie). Hoy, un pequeño y económico Fiat 500 está garantizado por la casa constructora, y puede alcanzar los 100 km/h.

Se necesitaban, hablando siempre de 1930, 40 caballos para alcanzar los 100 km/h, y hoy, con la misma potencia, se alcanzan y se mantienen durante largos recorridos los 120 km/h.

Los consumos disminuyeron sensiblemente: de 240 gramos de carburante por caballo, en 1939, hemos pasado, en los últimos años, a los 210.

Los precios descendieron también. El Fiat cero kilómetro construido en 1912 fue lanzado al mercado a un precio que, equiparado al valor actual de la lira, era de 2.250.000. Era un 1.850 cc de cilindrada, y, desde luego, no tenía la terminación, estabilidad, seguridad, materiales y prestaciones de un 1.850 actual. Un auto de esa clase se compra hoy en Italia por un millón y medio de liras, aproximadamente.

¿Cómo se lograron tantos progresos y conquistas en tan breve lapso y de manera tan notable? En buena parte, y en especial en el primer periodo, gracias a las competiciones deportivas o, mejor aún, gracias a los reglamentos de estas competiciones, en otras palabras, gracias a las fórmulas de las carreras, que son el tema técnico que, en cada oportunidad, se propone al constructor.

La fórmula de la carrera puede estar constituida, simplemente, por el recorrido de la competición y su duración. En efecto, en los comienzos, las primeras carreras importantes, que tenían por fin divulgar el nuevo medio de transporte, se desarrollaban entre las capitales de los países europeos, como la París-Berlín, la París-Viena y la París-Madrid. Luego, y después de los primeros accidentes, ocurridos en especial en la París-Madrid, las carreras se desarrollaron en los circuitos de carreteras, donde se las podía organizar, controlar y disciplinar con más facilidad. Gradualmente, estos circuitos fueron reduciendo

su kilometraje, aunque es cierto que las competiciones más útiles y atractivas, tanto desde el punto de vista técnico como espectacular, siguieron siendo las que, como la Targa Florio (Vuelta de Sicilia) y Circuito de la Madonie), las Mil Millas y la Carrera Panamericana, imponían un estudio cuidadoso de los medios de la máquina, y exaltaban las dotes del conductor "en la carretera".

Las fórmulas de las carreras contribuyeron también, de un modo definitivo, a la evolución de los motores y los chasis, y un ejemplo de eso lo constituye la orientación sugerida y realizada por la llamada "escuela inglesa", aunque todo ello no se pueda transferir a los autos de serie. Hubo fórmulas de carreras que fijaron el peso máximo y mínimo; otras el consumo de combustible, y la gran mayoría la cilindrada, como la recientemente desaparecida Fórmula 1, que limitaba la cilindrada de los motores a un litro y medio, imponía el empleo de combustibles comerciales y prescribía un peso mínimo de 450 kilogramos.

Esta fórmula entró en vigencia en 1961 y terminó en el Gran Premio de México. En 1966 entrará en vigor la nueva fórmula que prescribe un máximo de tres litros de cilindrada, para los motores de aspiración, o un litro y medio para los motores con compresor, siempre alimentados con combustible comercial. El peso mínimo establecido para la próxima fórmula se ha fijado en 500 kilos. También serán admitidos los motores de un litro y medio sobrealimentados, pero la obligación de usar carburante comercial escabará, en la práctica, por exclusión de las futuras competiciones. No obstante, es muy importante que se deje aún abierta la puerta de las grandes competiciones internacionales a la "litro y medio", una fórmula que ha tenido, más que ninguna otra, la "exclusiva" de los grandes premios, aunque no siempre como protagonista principal.

Conviene ahora dar a conocer una serie de datos que servirá para seguir las etapas de la evolución a que nos hemos referido antes, especialmente en el campo de los motores.

## La historia de los "litro y medio"

Se puede decir que el ciclo de los "litro y medio" comenzó en 1921, inmediatamente después de terminada la primera guerra mundial. En el circuito de Montichiari, en Brescia, se disputaba ese año el I GP de los Autos Pequeños (Vetturlette), a lo largo de 246 kilómetros, donde obtuvo un triunfo total el pequeño 4 cilindros Bugatti, clasificándose en los tres primeros puestos, en este orden: Friedrich, Pierre De Vizcaya y Bécolla. El mismo año, en el circuito de Le Mans, vencieron tres Talbot-Darracq pilotados por René Thomas, Lee Guinness y Seagrave. Era los primeros herederos de la contienda industrial que debía terminar en 1924, en el cir-



## ese pedazo de trapo que nunca se encuentra...

...lo soluciona ESTOPA de ALPARGATAS. Cuántas veces Ud. necesita limpiar algo y no encuentra con qué! Cuando se le ocurre "investigar" en el motor de su auto... cambia una rueda... decide limpiar las herramientas o dar una "repasada" al coche después de lavado. En esos casos, para Ud. hay algo que es justo lo que le hacía falta: la ESTOPA de ALPARGATAS, suave, absorbente, práctica, económica. Limpia a fondo, saca lustre sin rayar. Es muy cómoda para tener en el baúl de su auto o en el garage.

cuilo de Lión, vigente la fórmula de dos litros de cilindrada, con la victoria del P2 Alfa Romeo.

El GP italiano de los Autos Pequeños (vetture), pasó de Brescia al nuevo autódromo de Monza, donde dominó el Fiat "litro y medio" con Bordino, Giaccone y Lampiano, en la lluviosa jornada inaugural, con más de 134 km/h de media.

Este Fiat 1.500 cc provisto del motor "403" de 4 cilindros, producía 60 caballos a 5.000 revoluciones, o sea 40 caballos por litro de cilindrada y, como se comprenderá, fue el progenitor del actual Fiat 1.500 de serie que a 5.400 revoluciones desarrolla 80 caballos, o sea cerca de 57 caballos por litro, los mismos que desarrollaban los motores de los grandes autos de Gran Premio, de las últimas ediciones de la famosa copa Gordon Bennett. Los sucesivos adelantos de la técnica, producto muchas veces de las fórmulas de las carreras, demuestran y demuestran que los primeros litro y medio indicaban el camino que debía seguirse, al menos en lo relativo a los autos europeos. Un camino que la industria estadounidense no quiso seguir, encontrando más cómodo y económico aumentar la cilindrada, en vez de los regímenes y las presiones medias efectivas, en realidad más costoso, pero técnicamente más avanzado.

Volviendo a los "litro y medio" de carrera construidos desde 1921 hasta hoy, no solamente podemos contar más de ochenta, sino que de ellos se pueden extraer datos interesantes, no sólo desde el punto de vista estadístico. Por ejemplo: ya en 1926, cuando se eligió la cilindrada de un litro y medio como base de la fórmula de carreras para el bienio 1925-27, Bugatti, Maserati y Talbot, con sus ocho cilindros, habían doblado la potencia del 4 cilindros Fiat de 1922.

En el intervalo se introdujo el compresor, aplicado por primera vez en 1923, por la Fiat, en su motor de carrera de 8 cilindros 2 litros, tipo "405". 1927 se convirtió, así, en un año importante en la historia del motor de combustión, porque por primera vez se alcanzaban, primero con el ocho cilindros Diago, luego con el Miller, también de ocho cilindros en línea, los 150 caballos, o sea los 100 caballos de potencia por litro de cilindrada, girando a 7.000 revoluciones.

Cuando estaba por terminar la fórmula del litro y medio, la Fiat presentó en el GP de Milán, disputado en Monza en 1927, lo que sería no solamente un complejo mecánico original, sino también "el motor del adiós a las carreras" de la casa turinesa, o sea el 12 cilindros sobrealimentado (tipo "408"), que, girando a 8.500 revoluciones desarrollaba 135 caballos, o sea 123 caballos por litro, potencia específica equivalente casi a la obtenida por los motores ingleses de la F.1, en 1962, y superada por el motor Ferrari de 6 cilindros en V.



úsela desde ahora!

Viene en prácticos farditos de 1 kg. Pídale en almacenes, ferreterías, supermercados. Y ahora también en estaciones de servicio.



FABRICA ARGENTINA DE ALPARGATAS S.A.I.C. - Olavarría 1256 - T. E. 21-0041 - Buenos Aires.  
Empresa privada al servicio de la comunidad desde 1885

Terminada en ese año la fórmula del litro y medio, fueron los italianos y los ingleses los que aseguraron la continuidad evolutiva del 1.500 cc, que debía producir, en 1938, con los motores Alfa Romeo 8 cilindros, y ERA seis cilindros, una potencia del orden de 160-190 caballos, o sea una potencia triple de la de los motores de 1922, y en el Mercedes 8 cilindros en V, tipo 165 con compresor de dos etapas presentado en el GP de Trípoli, de 1939, la potencia de 280 caballos a 8.500 revoluciones (o sea, un equivalente a los 185 caballos por litro).

La introducción del compresor de dos etapas permitió de golpe cuadruplicar, en un espacio de 17 años, la potencia del litro y medio. Pero no habían terminado las maravillas de estos motores. Cuando, después de la segunda gran guerra, se volvió a las batallas deportivas, la Alfa Romeo, con su 159 de 1951, alcanzaba, aunque fuera en condiciones forzadas, los 420 caballos de fuerza a 9.500 revoluciones (o sea un equivalente de 280 caballos por litro). Siete veces la potencia alcanzada por los motores 1.500 de carrera en 1922. Fue entonces cuan-

do el compresor se volvió, prácticamente, inoperante, y la reglamentación italiana se orientó hacia los criterios norteamericanos, admitiendo sólo motores alimentados con carburantes normales, más aptos para la producción industrial en serie. Pero la carrera de la potencia no ha terminado: volvió a iniciarse con los motores de aspiración, en los autos que vimos en Monza, que producen los 210-220 caballos, los mismos que desarrollaba, en 1939, el famoso Maserati 4 cilindros con compresor de 1 etapa.

GIOVANNI CAENSTRINI

UN HIJO PRÓDIGO QUE NO VOLVERÁ

**BIZZARRINI**

rebautiza a la

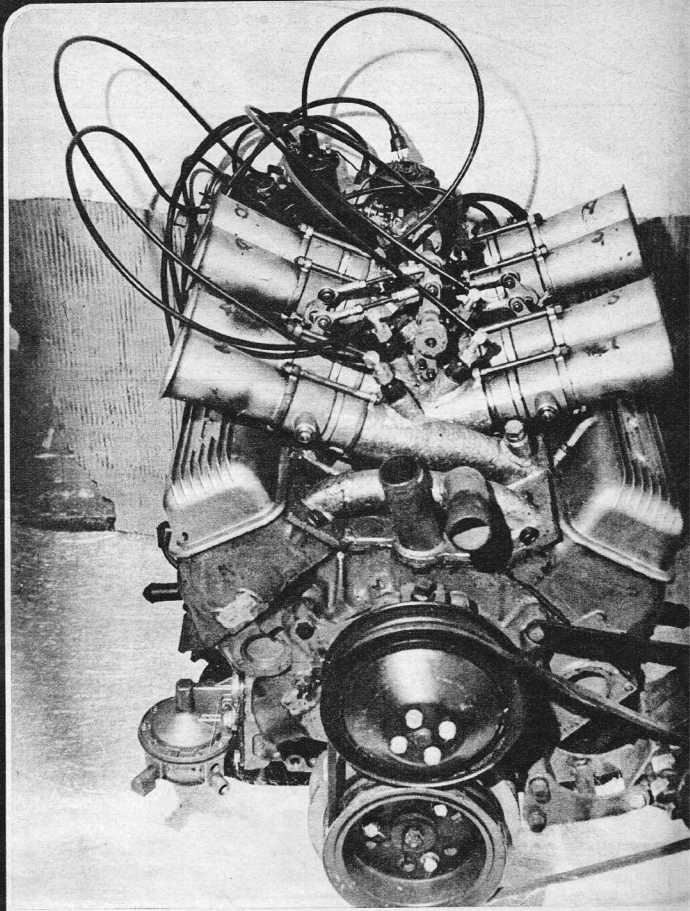
**ISO GRIFO**

con su nombre



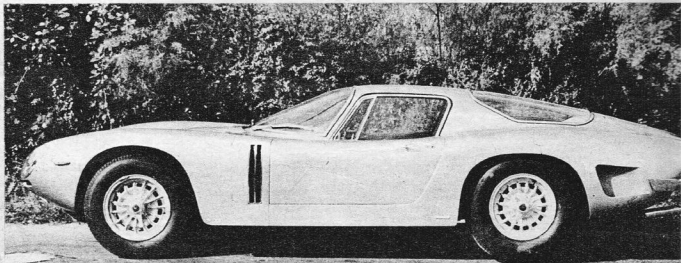
EL ingeniero Bizzarrini se ha destacado rápidamente entre los numerosos pequeños constructores italianos dedicados a la fabricación de autos de grandes performances. Salido de la escuela de Ferrari, donde estuvo al frente del departamento de Gran Turismo hasta el advenimiento del 250/GTO, Giotto Bizzarrini trabajó con la ATS antes de ingresar en la ISO como ingeniero jefe. A él se deben, entre otros, el Iso Rivolta y, también, la versión deportiva con menor distancia entre ejes, el Iso Grifo Lusso, que acababa de entrar en producción en Brescia.

No obstante, la creación de esos dos modelos marcó para el ingeniero Bizzarrini el comienzo de un período muy agitado. En efecto, se recordará que, cuando el trio Rivolta-Bertone-Bizzarrini presentó en el Salón de Turín

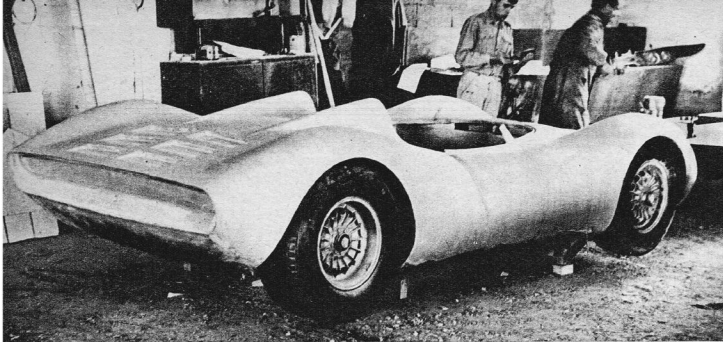


La berlina Bizzarrini "Stradale" 5300 tiene siempre los 8 cilindros en V del Chevrolet Corvette, pero esta vez en una rigurosa versión de serie.

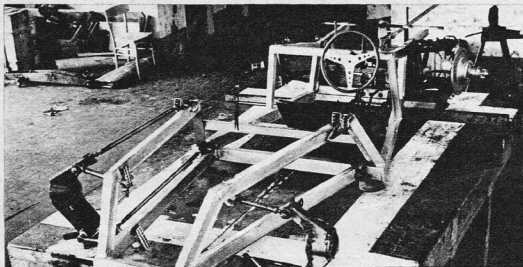
de 1963 el prototipo del actual coupé Iso Grifo, el auto fue acompañado, simultáneamente, de una versión de carrera que nació de una iniciativa privada del ingeniero Bizzarrini, y que tenía una carrocería diseñada por Bertone, pero tratada, esta vez, en berlina y realizada con planchas de aluminio remachadas, formando una estructura monoscafo con la parte inferior del auto. Pero, en aquella época, no se pensaba siquiera en la comercialización del coupé Grifo, que Bertone había querido realizar por prestigio estilístico. Como, por otra parte, Renzo Rivolta tampoco pensaba producir su berlina más que en serie limitada, el ingeniero Bizzarrini se instaló por su cuenta en su Livorno natal, donde tenía ya una oficina técnica llamada "Autostar". No obstante, cuando en la "Autostar" se fueron



La Bizzarrini "Stradale" figura, actualmente, entre los autos más rápidos del mundo. El año pasado se cronometró a 271 kilómetros por hora.

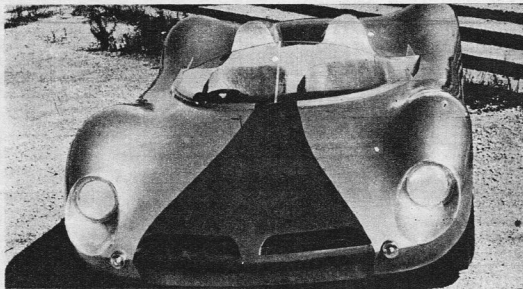


Para fines de este año, el ingeniero Bizzarrini terminará, también, la construcción de un nuevo prototipo deportivo: el "538 Sport".

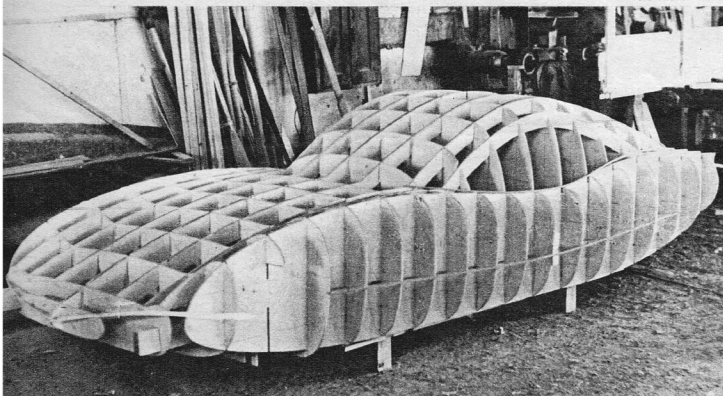


El chasis del Bizzarrini "538 Sport" está realizado con elementos perfilados en U y es del tipo semiportante.

La carrocería del "538 Sport" es de plástico y, actualmente, se encuentra en fase de terminación en los talleres de Vincenzo Catarsi.



Para el Salón de Ginebra, el ingeniero Bizzarrini piensa presentar el pequeño cupé de 2 plazas que tendrá los órganos mecánicos del Fiat 1.500, y cuya maqueta vemos en el grabado.



dejando las planchas de dibujo para instalar un pequeño taller, donde fabricar tomando forma las primeras berlinetas Iso Grifo, las relaciones entre Livorno y Bresso se hicieron algo tensas. Y la tensión aumentó cuando se vio que el Iso Grifo de Livorno aparecía en las grandes competiciones internacionales. En efecto, desde el comienzo de la temporada del año pasado, y cuando los medios financieros de la "casa" eran realmente risibles (había que vender un auto para poder fabricar el siguiente), el Iso Grifo se presentó en los "1.000 Kilómetros de Nuerburging". Su comportamiento fue muy honroso, tanto más cuanto que el concepto tradicional del auto (motor delantero) estaba en franca oposición con el de los prototipos modernos de motor posterior. Unas semanas más tarde, en Le Mans, el único Grifo que había largado llegaba al final de la carrera, después de una actuación no menos notable. Los medios empleados para la carrera no habían podido ser más pobres: ante la imposibilidad de poder alquilar un camión para el transporte del material, éste había sido llevado a bordo del auto inscrito para la carrera; el coche llegaba al circuito del Sarthe por sus propios medios y volvía a Italia por la misma ruta, después de su ronda de 24 horas, cosa nunca vista hasta entonces en un prototipo de carreras.

• "Prototipos Bizzarrini"

Después de ese doble éxito, que desgraciadamente no sirvió para estrechar los lazos de la turbulenta familia de los Iso, el ingeniero Bizzarrini ensanchó sus instalaciones de Livorno (coincidas, actualmente, como la razón social "Prototipos Bizzarrini") y al mismo tiempo, agregaba a su berlineta una versión de lujo destinada al uso corriente en carretera. Esta berlineta llamada "Stradale", tiene siempre los 8 cilindros en V del Chevrolet Corvette —pero, esta vez, en una rigurosa versión de serie—, y figura hoy en día entre los autos más rápidos del mundo. El año pasado, la cronometramos a 271 km/h, aunque en el momento de la prueba nos dieron la consigna de quedarnos 200 rpm por debajo del régimen máximo autorizado (6.200 rpm). Después de haber vencido innumerables dificultades financieras para pasar del artesanado improvisado a la pequeña serie, el constructor toscano produce ahora su berlineta de un modo regular, a razón de tres unidades por mes, ritmo que el ingeniero Bizzarrini no cree que pueda forzar, cayéndose de un auto de carácter tan exclusivo. Actualmente, se han producido ya más de treinta coches.

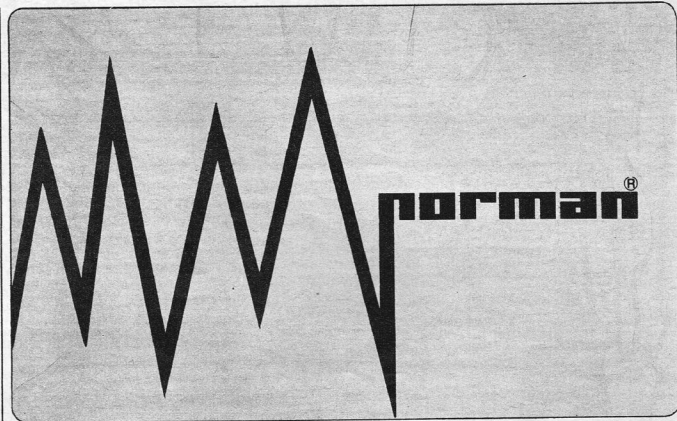
No obstante, en el momento en que los prototipos Bizzarrini alcanzan su autoestabilidad, apoyada por un apreciable renombre en el campo deportivo, la Iso inicia, por su propia cuenta, la producción del Grifo en su versión cupé. Aunque de un carácter y precio muy diferentes, los dos primos Grifo presentan, forzosamente, la misma base mecánica, como esto hace que ambos se vean obligados a competir, actualmente, el ingeniero Bizzarrini ha cedido el nombre de Grifo a la Iso y, de ahora en adelante, sus autos llevarán su propio nombre. Ese detalle, que era sin duda indispensable, resulta de todos modos, de lamentar, pues significa que las diferencias personales, que no hemos de definir ni examinar aquí, han prevalecido ciegamente sobre una unión que hace doblar las fuerzas, sobre todo cuando se vive en un país cuya situación económica no tiene nada de floreciente, y que habría podido servir de base a una empresa próspera y de renombre.

#### • Berlineta Bizzarrini

En lo que concierne al ingeniero Bizzarrini, tendrá que valorizar con un nuevo nombre el patrimonio que había adquirido ya con el Grifo. Esa es la tarea que le pertenecerá a la berlineta Bizzarrini 5300, ex-Grifo, que seguirá produciéndose en su versión "Stradale" (con una carrocería de aluminio ejecutada por la sociedad BBM de Módena) y en su versión de carrera (cuatro ruedas independientes y carrocería de plástico realizada en los talleres navales de Vincenzo Catarsi, en Vada). No obstante, se encuentran actualmente en fase de ejecución numerosos proyectos para el año próximo. Antes que nada, la berlineta de carrera sustituirá sus cuatro carburadores Weber de doble cuerpo por un dispositivo de inyección indirecta proporcionado por Lucas. La terminación final del motor ha sido llevada ya a término con la colaboración del ingeniero Lazzaretti —que está al frente de un departamento de automóviles de la Universidad de Pisa, de características muy importantes—, al mismo tiempo que se obtuvo un notable aumento de la potencia en los regímenes intermedios, reduciéndose de modo sensible el consumo. Pero, debido a su precio extremadamente elevado (el equivalente a un motor completo), el sistema de inyección se reservará, de todos modos, para los autos de carrera.

#### • "538 Sport"

Para fines de este año, el ingeniero Bizzarrini terminará, también, la construcción de un nuevo auto-prototipo



## CONOCE LA NUEVA ONDA..?

...ONDA CORTA  
PARA AUTORRADIOS!

Si, Señor, ahora Ud. puede experimentar el placer de escuchar onda corta, directamente desde su auto. Cómo? - simplemente, aplicándole a su auto-radio, el



**NUEVO CONVERTOR NORMAN DE ONDA CORTA  
EN 5 BANDAS ENSANCHADAS OL 49-31-25 Y 19 MTS. MODELO NCTB-U**

- TOTALMENTE TRANSISTORIZADO
- DE DISEÑO FUNCIONAL
- PARA 6 Y 12 VOLT. (POLARIDAD REVERSIBLE)
- FACIL DE COLOCAR
- DE BAJO CONSUMO
- DE GRAN FIDELIDAD Y ALTO RENDIMIENTO
- SE INSTALA SIN DESMONTAR SU AUTO-RADIO
- INMUNE A LAS VIBRACIONES (SIN FADING)
- Y...

... adaptable a cualquier tipo  
o modelo de auto-radio!



Fabricado y  
garantizado por:  
**AUTO-RADIO**

**norman** ®

S. A. C. I. F. I. A.

PRIMERA FABRICA ARGENTINA, PARA EL CONFORT INTEGRAL DEL AUTOMOTOR  
Fitz Roy 175/81 - Telfs. 55-6061/6075

AGENTES AUTORIZADOS EN TODO EL PAIS

deportivo (el "538 Sport") cuyo motor, siempre un Chevrolet Corvette, esta vez será colocado detrás, pero en "inboard" en relación con el eje de las ruedas. El chasis de este nuevo Bizzarrini está realizado con elementos perfilados y es del tipo semi-portante. Estará completado por una carrocería de plástico, cuyo modelo se encuentra ahora en fase de terminación en los talleres de Vincenzo Catarsi, a dos pasos de Livorno, en la Via Aurelia.

Antes de realizar su primera berlineta de plástico, Vincenzo Catarsi no había visto un automóvil de cerca, y es verdaderamente impresionante observar con qué maestría el joven constructor de botes y barcas realiza su nuevo oficio de carrocerero de automóviles. Si se considera luego el nivel de ejecución en función de los medios empleados (no llegan ni a una centésima parte del precio que cobran los carroceros de fama), uno se asombra ante

las posibilidades de la artesanía italiana. En fin, para terminar, diremos que en el Salón de Ginebra el ingeniero Bizzarrini piensa presentar un pequeño cupé de 2 plazas, que tendrá los órganos mecánicos del Fiat 1500, pero con una suspensión posterior de ruedas independientes. El Fiat-Bizzarrini estará carrozado también por Catarsi, y su altura no pasará de los 104 centímetros.

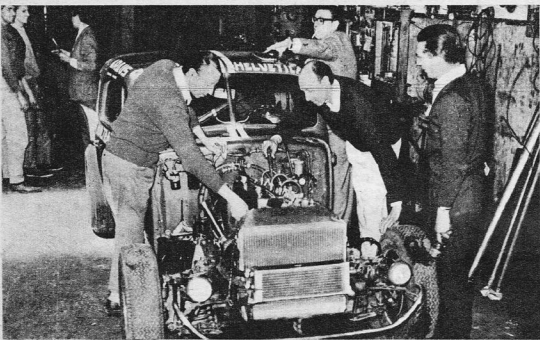
ETIENNE CORNIL



## TC EN LOS TALLERES

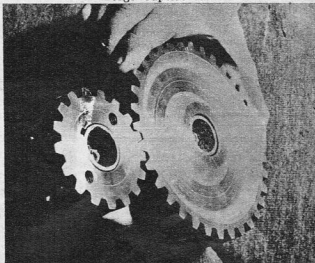
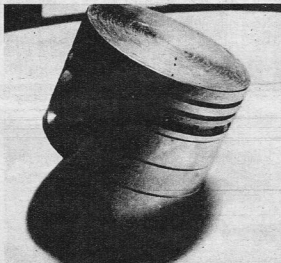
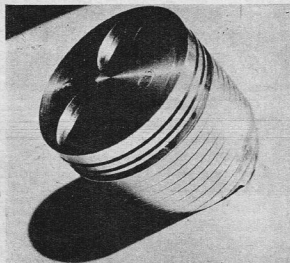
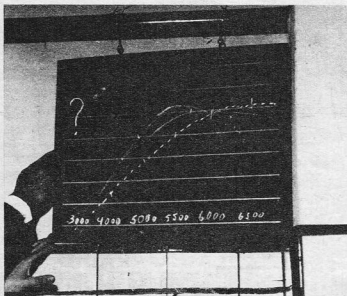
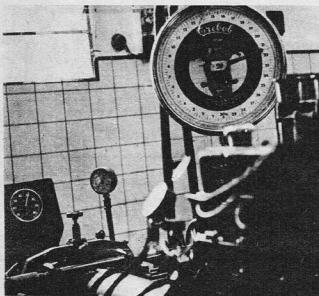
# BELLAVIGNA

Un cambio de táctica • Dos tapas para el Gran Premio • Enigma en pistones • La verdad la dice el banco • Loeffel será de la partida • Jorge Cupeiro se confiesa.



El auto que volvió de Tandil con el triunfo. La conquista no fue desmerecida por el abandono de los hermanos Emiliozzi. Para "Tio Fritz", los preparativos del GP son rápidos.

El motor del Chevité en el banco de pruebas. El acelerador lo manejaba Aldo. El banco, Reinaldo. Entre ambos nos "escamocaron" cerca de 30 HP. En la pizarra, los tres diagramas muestran una incógnita: falta un elemento en el régimen de coordenadas. El signo de interrogación lo pusimos nosotros.



Los elementos dispares y uno común a ambos autos. El primero, para el Chevité; el segundo, para Loeffel; los engranajes de distribución especialmente realizados, para ambos.

COMO SIEMPRE, puertas cerradas. Para no para el periodismo. Aldo y Reinaldo Bellavigna tienen dos responsabilidades que compartir: el Chevité y el siete bancadas de Carlos Loeffel.

De la conversación nace el tema. Para el Gran Premio se optó por una nueva tapa de cilindros, de menores exigencias. No podía ser de otra forma. El excesivo diámetro de los pistones, con el agregado de una reducida área de cámara de combustión, no es un factor que genere salud motor por lapsos prolongados. Para obtener potencia hay sólo dos caminos: el incremento de la presión final de la combustión o el aumento del régimen de giro. En la primera pagan las consecuencias los elementos que deben resistir los aumentos proporcionales de carga. En la segunda, las piezas a cuyo cargo se encuentran los movimientos rotativo y alternativo del motor. Aparecen los problemas de flotamiento, rebote, el perfil de la leva no es copiado fielmente, el índice de llenado decrece. La dificultad está en encontrar el equilibrio. Esta es la búsqueda en la que están empeñados los hermanos Bellavigna.

Los autos no son iguales. Los pilotos tampoco. Algunos elementos dan forma al enigma. Por ejemplo, los pistones.

Cuando el banco pretende frenar la potencia del motor, los indicadores van diciendo su verdad. El tacómetro marca 5.000 rpm. La aguja de la balanza: 41,5 kg. Son 200 HP. Nuestro olfato nos dice que hay más. Al menos, 300 vueltas en el régimen y 3 kg más en la balanza.

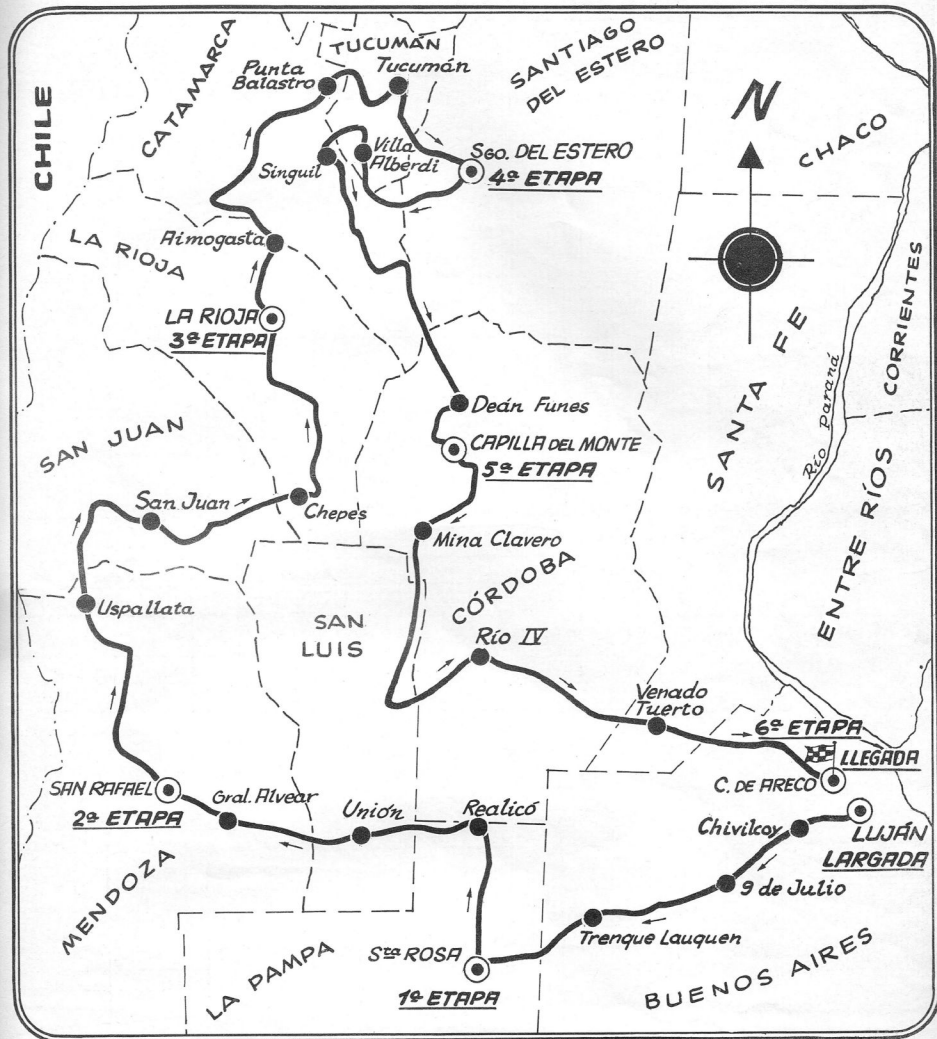
En un aparte, durante la cena, Jorge Cupeiro nos confiesa:

—Todo lo que hay en juego no puede perderse en impaciencias. Por supuesto que conocemos las distintas tácticas. Yo iré con menos velocidad en las etapas rápidas y jugaré mi chance en las difíciles. ¿Una tapa para velocidad? Sí... Claro... la lleva. Jorge Cupeiro sonríe. Se tiene fe.









Cronológica y objetiva, realizada por CODEX S. A.



brillantemente ilustrada! aparece el 23 de Noviembre y todos los martes! \$ 40-



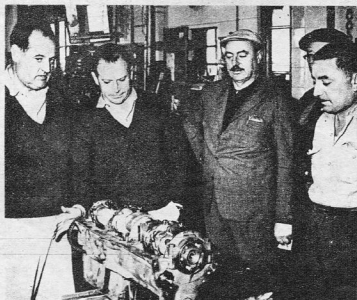
## TC EN LOS TALLERES

# AYACUCHO

por el sí

OSCAR CORDONNIER es un hombre que tiene fama, merecida por otra parte, de previsor y corredor de equilibrio. Quince días antes de la fecha fijada para la iniciación del Gran Premio, ya había recorrido la ruta. A nuestras preguntas, respondió: —Hay diferentes opiniones, porque hay diferentes autos y distintas modalidades en los pilotos. Creo que es un buen trazado. Es duro, pero yo estoy en la teoría de que un GP debe serlo. Personalmente, este tipo de carreras me conforma. ¿El motor? Es un cuatro bancadas muy conservador. Lo hemos preparado con gran tranquilidad. Esto no quiere decir que he de resignar estar dentro del lote puntero. Trataré de no perder contacto y, si los grandes tienen problemas, iré ubicando mi chance en las etapas más difíciles.

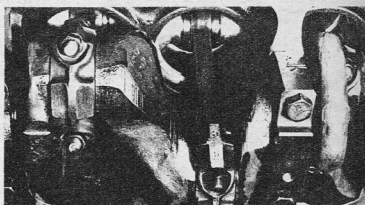
El equipo de colaboradores ratifica con sus gestos las expresiones del volante de Ayacucho. Ellos también, como muchos otros, piensan que Oscar Cordonnier y su automóvil serán dos huesos duros de roer en el Gran Premio que se avecina.



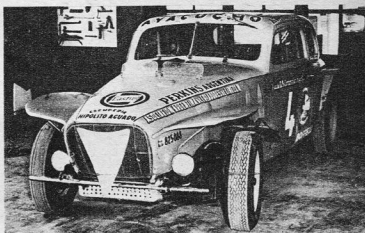
Los equipos, aunque sean exclusivos de un auto, son tan importantes como el virtuosismo conductivo del piloto. Los señores Padín, Gestosa, Bauti y Cordonnier (padre) integran el núcleo que se mueve alrededor del cuatro bancadas de Ayacucho.



El auto que "dio que hablar" durante buena parte del año. Superado en los comienzos de las competencias, el correr de los kilómetros reafirmaba sus posibilidades. Estas "se cotizan bien" para el Gran Premio.



Las cosas se hacen con tiempo. El motor de Gran Premio ya ha caminado y se encuentra en proceso de revisión. Todos muy conformes. La tónica: "robustez mecánica". Ayacucho tiene fe.



## TC EN LOS TALLERES

# MAR DEL PLATA por el no

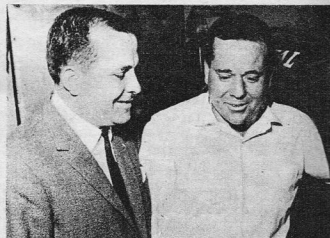
LOS HERMANOS TEMPONE están en desacuerdo. No entre ellos, pero sí con el Gran Premio. No son los únicos. Hemos escuchado a muchos de los hombres que, domingo tras domingo, mantienen viva la categoría expresarse con similitud de argumentos. Aun a aquéllos que serán de la partida en este Gran Premio.

Las razones de la generalizada queja se sintetizan fácilmente: no hay concordancia entre los autos y el trazado del Gran Premio. Si aquéllos son el producto de los escenarios en los cuales compiten a lo largo de toda la temporada, es ilógico presentar una carrera con variación total de las exigencias. De continuarse en este sentido, y para poder estar a tono con ambas posiciones, harían falta dos autos de carrera. Pero bastante engorroso resulta mantener vigente uno. Ni hablar de dos.

Pese a ello, los hermanos Tempone concretan la dualidad. El cupé Ford tradicional será provisto de un F100, y el Chevrolet Super se encuentra en avanzado estado de preparación. Ambas unidades, en las expertas manos de Armando J. Vidosa. De éste les prometemos una nota. Jugosa.



El letrero no existe en la práctica, pero sí en la intención: NO SE VENDE. Además de algunas mejoras ya planeadas, se incorporará un motor F 100. En el autoportante, los trabajos avanzan sin gran prisa, pero sin perder tiempo. Ambas unidades estarán en condiciones de ser presentadas en las primeras carreras del año entrante.

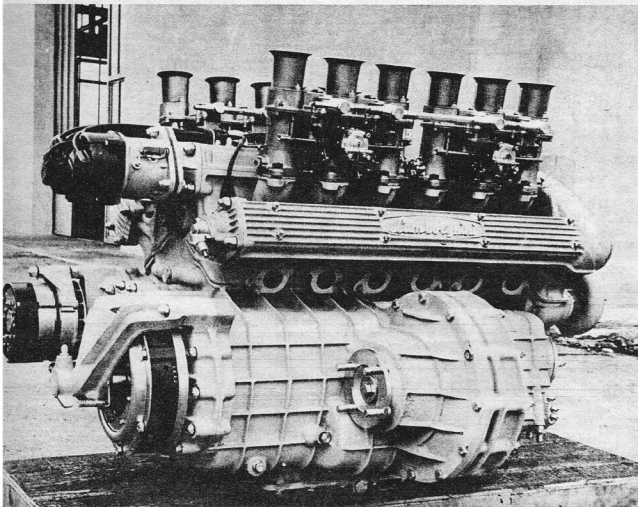
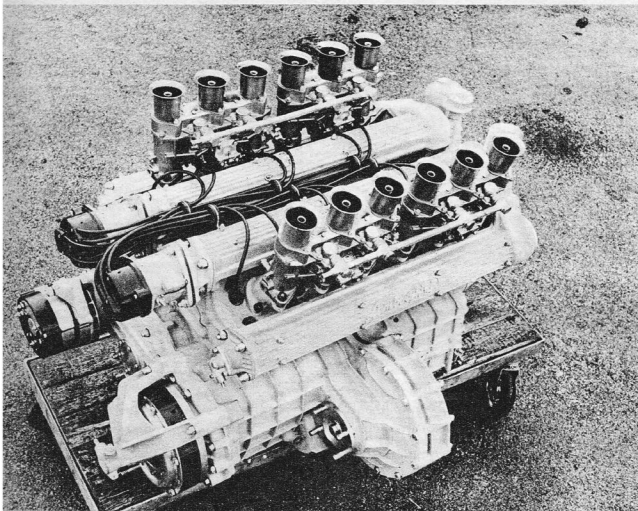


Para continuar en Turismo Carretera, ambos Tempone, "por el sí". Para ir al GP, al unísono, "por el no".



# SALÓN DE TURÍN

# LAMBORGHINI



Vista lateral del Lamborghini V-12.

**C**omo ya es tradicional, el salón de Turín ofrece "delicados bocados" al amante de la mecánica de alto vuelo.

Este año es la joven marca Lamborghini la que concentra el interés al presentar un nuevo modelo, denominado 400 TP, que se distingue por estar equipado con el gran motor de doce cilindros en V de la casa, dispuesto en forma trasera en la parte trasera de un chasis realizado, totalmente, en chapas de acero. El nuevo Lamborghini 400 TP (TP por "traversal posterior"), cuyo chasis, solamente será expuesto en Turín, recibirá ver la luz para la próxima primavera y será tratado en versión berlina de dos plazas, destinada a un uso rutero corriente. Este modelo de base servirá, más tarde, para versiones modificadas: la primera utilizará el mismo motor de cuatro litros, pero, en una versión con potencia más acentuada y que se destinará a competición; la segunda será un nuevo GT de dos litros, y su motor no comprenderá más que una sola de las filas de cilindros del actual V 12. Este ambicioso programa de Ferruccio Lamborghini está de acuerdo con la considerable extensión que han adquirido las actividades de la pequeña fábrica de Sant'Agata Bolognese. Recientemente, las instalaciones fueron completadas con una cadena de montaje en serie y, a partir del año próximo, su producción (que actualmente es de 3 a 4 autos por semana) será llevado a una unidad diaria, cantidad muy considerable para una máquina de esta categoría, especialmente si se tiene en cuenta que la firma partió de cero hace apenas dos años.

Si bien las soluciones adoptadas para el 400 TP no tienen nada de revolucionarias (Lamborghini tiene por costumbre mantenerse dentro de los límites de lo clásico o, por lo menos, no incursionar sino por "sendas ya conocidas"), la nueva creación responde a un plan muy interesante.

El chasis presenta una estructura monolítica, totalmente realizada en chapas de acero de 0,8 mm de espesor y, a partir de una plataforma que constituye el piso del auto, todas las superestructuras son de forma de caja y están unidas entre sí por soldadura de punto. En la parte trasera, el grupo motopropulsor está parcialmente encerrado en una caja formada por cuatro largueros, de los cuales los superiores se pueden retirar para permitir la colocación del motor. También en la parte frontal el chasis se prolonga en cuatro largueros, sobre los que se articulan los brazos de guía de las suspensiones, que fueron copiados (de chapa de acero estampado) de los del modelo 350/GT, actualmente en producción. Sobre las suspensiones no se ha previsto modificación alguna excepto que la altura del eje de pivotamiento de los brazos de guía es regulable, a fin de modificar la altura del centro de rólido. La rueda de auxilio fue colocada delante; en la extremidad de la proa se encuentra el radiador del agua, horizontal, al igual que sus dos ventiladores de comando termoelectrónico (el flujo de aire de refrigeración entra por debajo del auto y sale por orificios practicados en el capot). En cuanto al tanque de combustible (95-100 litros en la versión rutera), es central y, partiendo de la proa, penetra un poco en la consola media del habitáculo. Esta consola forma parte integrante del chasis y presenta los compartimientos necesarios para la palanca de comando de la caja de velocidades y para la instalación del climatizador. La distancia entre ejes del chasis es de 246 cm, y su valor fue determinado, esencialmente, con el fin de garantizar una suficiente profundidad al habitáculo. Las trachas tienen un valor uniforme de 140 cm. Libre de todo elemento accesorio, el chasis del Lamborghini 400 TP pesa 75 kg, valor notable si se tiene en cuenta que comprende el piso del habitáculo, la plancha que separa a éste del compartimiento del motor, los puntos de fijación de las suspensiones y varios otros elementos, tales como la consola central y los guías de diferentes canalizaciones hidráulicas y eléctricas.

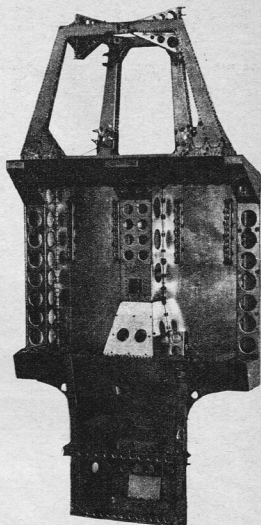
## UNA VERSIÓN MÁS "PICANTE"

Para la versión competición, la estructura general es siempre la del doce cilindros en V, con cuatro árboles de levas a la cabeza del modelo 350/GT de serie, pero el material en que está fundido es enteramente nuevo y, al mismo

# 400 TP

tiempo, se aumentó el diámetro de los cilindros en 5 mm de manera que, con un diámetro de 82 mm y una carrera de 72 mm, su cilindrada exacta fue llevada de 3.463 a 3.927 cc. Por su disposición transversal en la parte trasera, el motor fue completamente modificado para transmitir el movimiento a las ruedas. Esto último se realiza por medio de una caja de cinco velocidades y un diferencial autoblocante que forman un bloque único con el motor. La caja de velocidades, que se de construcción Lamborghini lo mismo que el diferencial, es de concepción clásica y todos sus ejes son paralelos al del cigüeñal. La toma de fuerza se opera en la extremidad del árbol por medio de un piñón de talla helicoidal cuya unión, con el cigüeñal, está asegurada por un eje interior. Desde allí parten dos piñones de reenvío dispuestos en el mismo plano horizontal. El primero acciona el alternador y, al mismo tiempo, sirve de toma de fuerza para el motor de arranque. El segundo, que tiene una relación de transmisión de 1:1, ataca al primario de la caja de velocidades por intermedio de un embrague exterior al grupo, que fue especialmente puesto a punto por la casa Borg & Beck. Este embrague tiene cinco discos que funcionan en seco, y un resorte a diámetro con comando hidráulico de un pequeño plato central. En lo que respecta al comando de la caja de velocidades, aunque su realización práctica no ha sido aún encarado, se efectuará también por vía hidráulica. A la salida de la caja de velocidades no se necesita ningún resivo (disminución de pérdidas pasivas y de la ramorosidad), y un piñón de talla helicoidal ataca, según un eje paralelo, a la corona del diferencial. El sistema de accionamiento es del tipoZF, y la sincronización integral de la caja es del tipo Porsche. A la salida del diferencial, la transmisión se efectúa de una manera clásica

por dos semiejes estriados con juntas cardánicas dobles. El motor en sí no presenta ninguna novedad, salvo el ser alimentado por nuevos carburadores Weber 46 IDA 3 C con inventos y de triple cuerpo, de los que se ha previsto un equipo de cuatro unidades. Estos carburadores presentan, entre otras, la ventaja de agrupar las cuatro aberturas en un solo comando, lo que simplifica los problemas de sincronización. El encendido se efectúa como en el motor de serie por dos distribuidores Marelli de seis bornes, accionados por los árboles de levas de admisión. Según la elección del comprador, el motor será equipado con árboles de levas que determinan diferentes fases de distribución: en el primer caso, la potencia anunciada es de 350 HP (DIN) a 7.000 rpm mientras que para los amantes de las competiciones, Lamborghini garantiza 420 HP (DIN) a 8.000 rpm. En el banco de pruebas, un motor Lamborghini convencional, llevado a cuatro litros de cilindrada, ya desarrolló 434 HP (DIN) a un régimen de 7.300 rpm. A pesar de que Ferruccio Lamborghini tendrá aún que afrontar numerosos problemas, antes de que su nueva creación alcance "la madurez", resulta interesante ver a una marca joven lanzarse con tanto brío a la realización de una máquina de vanguardia que hace honor a su genio creador.



Chasis del nuevo Lamborghini 400 TP.

Próximamente, AUTOMUNDO brindará a sus lectores, con carácter exclusivo, lo más completo nota gráfica y amplia comentarios sobre todas las novedades observadas por nuestros correspondientes en el 47 Salón de París.

## ¡¡ frene... mire... compre!!

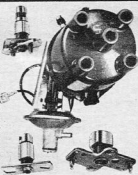
35-2343



**MOTORVOX TONAL**, nuevo modelo de muy fina presentación, y altísima fidelidad, con etapa de audio de Alta Fidelidad y sistema exclusivo de Doble Control Automático. No toma ruidos de ignición y tiene control de tono. Adquiríala en su proveedor habitual encontrará que su precio es siempre el más conveniente. GARANTIZADA: Diatecnia S. C., Viejtes 1433 - T. E. 21-8678 y 2532, Capital Federal.

### ALFONSO VEGA

Con taller en Avda. Santa Fe 4920. Tel. 772-0895, presenta sus LEVAS ESPECIALES de distribuidores para preparar motores FIAT 1500, 750, 600, ISARD 1204, PEUGEOT 403 - 404, VALIANT 1, II, III, CHEVROLET 400 y otros. Aumenta considerablemente pique y velocidad, permitiendo aplicarlas en motores standard, turismo mejorada y otras competencias. Próximamente en su nuevo y moderno local: Teodoro García 2378 - 82 (casi esc. Caibito al 800).



### REPUESTOS Y ACCESORIOS DE GOMA

#### CUBRE ALFOMBRAS

PLASTIFI-  
CADAS  
Y EN  
GOMA  
RAMBLER-CHEVROLET FIAT  
VALIANT-FALCON-PEUGEOT  
AV. COBO 1068 - T. E. 92-7335 - Buenos Aires

### ROUTE 66

ALFOMBRAS, BUJES, CORREAS,  
MANCHONES, BURELETES, SOPOR-  
TES, ETC. UN MUNDO DE GOMA,  
VISITENOS. SU MOLESTIA LA  
PAGAMOS NOSOTROS O FRE-  
CIENTE MEJOR PRECIO Y  
MÁS CALIDAD.  
- BUENOS AIRES

### al-crom

- ALFOMBRAS
- ESPEJOS
- TRABEX DE VOLANTE
- RELOJ
- CUENTA REVOLUCIONES
- AUTORRADIO
- PORTAEQUIPAJE
- ORNAMENTOS
- BUSCAHUELLAS



#### DEFENSAS ESPECIALES

al-crom

en sus tres sucursales de Jujuy y Moreno  
JUJUY 292 - 299 y 306, Cap. Tel. 971-1211 y 4205  
y también en Herodes y Gully y Olvera, casa central y sucursales en Rosario, Mendoza, y Bahía Blanca.

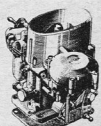
### LACASA DEL COLOCADO

- BOCINAS ITALIANAS



BOCINAS ITALIANAS

BOCINAS ITALIANAS



**DYNA ROTOR. PRIMERA CASA ARGENTINA PARA EL AUTOMOVILISMO DEPORTIVO. RIVADAVIA 12180, TEL. 652-4495, Ciudadela, (e 4 cuadras de la Avda. Gral. Paz).**  
**OFRECE PARA SU RENAULT GORDINI:**  
Multiple escape de admisión y escape. Caño de escape con dos salidas cromadas. Carburador "Solox" de doble boca. Doble juego de resortes para carrera con pistillos para válvulas. Levas especiales para distribuidor (SEV Y Prestolite). Tapa Válvulas en fundición de aluminio, cromada y aleada. Bobinas de ignición importadas y especiales para competición. Frenos a disco. Cuenta revoluciones con escala especial para Gordini. Instrumentos de presión de Aceite y Temperatura de Aceite con aguja circular con las conexiones y tableros acoplados. Volante Sport. También equipos especiales para otras marcas.



LOS OJOS NOCTURNOS QUE VELAN POR SU SEGURIDAD...



Fabricante: **AL-RO SRL.**  
Pis. Luis Braille 5620, Capital, Tel. 64-6006.  
Ventas por menor: **AL-RONCE** Jujuy 332, Capital, Tel. 93-8266, y en las buenas casas del ramo de todo el país



La heliostato **RAYMOND** de Luxe, para el hogar, camping, auto interior plástico, es más liviana y no se calienta. Capa aislante lana de vidrio y exterior metálico chapa acerada. - Medidas: ancho 285 mm, alto 400 mm, largo 480 mm. Pesa 4,500 kgs. En venta en Est. Irujo, casa de accesorios. Fabrica Distribuye Establecimiento industrial **TOROCO S. C. A.** Cacha Cucha 2341 Tel. 59-1833. Cap. Fed-Representante para el Noroeste Argentino; Juan Galdeano S. R. L., Lamadrir 874, San Miguel de Tucumán,



La firma **MAURICIO VITIS** y Día S. R. L. Presenta su línea de **ASIENTOS** especiales, modelos **GRAN TURISMO, TURISMO CARRETERA** y **SPORT**. Fabricados con interiores de espuma de goma, son anatómicamente adaptables a todo físico. Pueden verse en **MAURICIO VITIS** y Día S. R. L. Dr. Adolfo Dikman 1375/79 (Buenos Aires), alt. Av. San Martín 2200 Teléfono 59-2826. (antes San Blas) Solicite Folleto Gratis

# NUEVAS CARROCERÍAS, MAYORES POTENCIAS, UN NUEVO MOTOR V8 DE 5,5 LITROS.



Buick Skylark Gran Sport 2 puertas con "hardtop".



Buick Electra 225 Sport cupé.

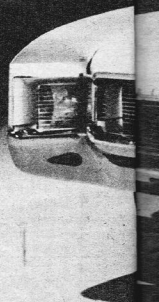


Buick Le Sabre 4 puertas sedan.

El nuevo programa de la división Buick de la General Motors renueva fielmente la gama del año pasado, y, fuera de algunas fluctuaciones que afectan año tras año las formas de las carrocerías según las imposiciones de la moda, han sido adoptadas pocas modificaciones.

## Los Buick Special y Skylark con sus "nuevos vestidos"

Para sus modelos medianos Special y Skylark, que conservan la distancia entre ejes de 2.921 mm, la Buick diseñó carrocerías totalmente nuevas, entre las cuales aparece por primera vez una berlina de 4 puertas sin parante central. Como sus otros primos GM, los Buick 1966 son más voluminosos, pero también más bajos y de una línea más estilizada. En el extremo inferior, el programa Buick conserva siempre sus 8 cilindros en V de 3.687 cc, pero, con respecto al año pasado, la potencia pasó de 157 a 162 HP (SAE), gracias a la adopción de un nuevo colector de admisión, alimentado esta vez por un carburador Rochester de doble cuerpo. Para la misma ocasión, la cupla motor fue llevada de 31,1 kgm (SAE) a 32,43 kgm (SAE), a un régimen invariable de 2.400 rpm. A pesar de su carácter popular, la gama Special-Skylark se puede obtener también con potentes motores de 8 cilindros en V. El 4,9 litros de 213 HP (SAE) del año pasado se mantiene en la lista de los "opcionales", pero a éste se suma una unidad totalmente nueva de 5.570 cc (diámetro: 95,25 mm; carrera: 97,79 mm), que, conforme a las costumbres estadounidenses, fue ejecutado en dos versiones: la primera presenta una relación de compresión de 9:1 y un carburador de doble cuerpo, con lo que su potencia alcanza los 223 HP (SAE) a 4.000 rpm, con una cupla máxima de 46,92 kgm (SAE) a 2.400 rpm; la segunda está alimentada por un carburador de 4 cuerpos, y con una relación de compresión de 10,25:1 desarrolla 264 HP (SAE) para el mismo régimen, mientras que la cupla se eleva a 50,37 kgm (SAE) a 2.800 rpm. Sumado a esto, la serie Special-Skylark recibe por primera vez el gran motor de 6,5 litros que antiguamente era atribuido exclusivo de la variante deportiva Wildcat. Esta voluminosa unidad de 330 HP (SAE) sólo encontrará lugar bajo el capot del Skylark Gran Sport, que se distingue por sus llantas de fusión y por su caja de cuatro velocidades, que puede reemplazar a la de tres marchas totalmente sincronizadas y a la transmisión automática Super Turbine de dos relaciones planetarias, que constituyen el equipo estándar de toda la línea Buick. La gama Special-Skylark comprende varias series que agrupan 19 modelos: las series Special y Special De luxe ofrecen cada una de ellas una berlina, dos cupés y una rural: la serie Skylark cuenta, asimismo, con una berlina y dos cupés, pero también existe una versión convertible. En cuanto al Skylark Gran Sport, ha sido realizado únicamente en versión cupé convertible. Finalmente, en las series Sportwagon y Sportwagon Special figuran cuatro rurales de entreje más largo (3.048 mm), provistas del nuevo motor V8 de 5,5 litros y 223 HP (SAE) de potencia.



## El Buick Le Sabre

En el modelo intermedio Le Sabre, que se caracteriza por una distancia entre ejes alargada a 3.124 mm, la Buick ha mantenido exclusivamente el nuevo motor de 5,5 litros, que reemplaza al de 4,9 litros del año pasado. Dicho motor se presenta en dos versiones, como en el caso de los Special (223 ó 264 HP SAE), y, a pedido, la nueva caja de tres velocidades puede ser reemplazada por la transmisión "Super Turbine". Las suspensiones delanteras fueron rediseñadas, y los puntos de unión del chasis con la carrocería, reestudiados, de manera de aislar mejor el habitáculo de los ruidos de rodamientos. Exteriormente, el Le Sabre se reconoce por su nueva parrilla de aleación liviana.

## Más de 330 HP en modelos de serie

En el escalón superior de la gama Buick, el Wildcat y el Electra comparten una misma distancia entre ejes de 3.200 mm, y el gran motor de 6,5 litros y 330 HP (SAE) del año pasado. A pedido especial, estos dos modelos de gran categoría se pueden obtener con el motor V8 de 6,9 litros, que desarrolla 345 HP (SAE) a 4.400 rpm, con una relación de

MODELOS  
1966

# LOS BUICK



Buick Riviera.

compresión de 10,21:1 y un carburador de 4 cuerpos, mientras que la potencia aumenta a 365 HP (SAE) cuando se adoptan 2 carburadores de 4 cuerpos. El Wildcat está equipado con una nueva caja de tres velocidades o con la transmisión automática "Super Turbine", pero al Electrica sólo se lo puede obtener con esta última. Las carrocerías sufrieron pocas modificaciones.

## El Buick Riviera, aún más voluminoso

Para el año próximo, el Buick Riviera ganará en volumen: su entreje será llevado de 2.970 a 3.023 mm; su trocha delantera y trasera se ensancharán, respectivamente, a 1.613 y 1.600 mm; su ancho pasera de 1.940 a 2.000 mm, y su longitud alcanzará los 5.364 mm. En el plano mecánico, el modelo seguirá siendo equipado con el motor de 6,9 litros, en sus dos versiones de 345 y 365 HP (SAE), y su transmisión será el grupo "Super Turbine" de tres relaciones planetarias. El interior, completamente modificado, dispondrá ahora de 6 plazas, con la adopción de un asiento delantero anterior. Con respecto al Riviera Grand Sport, la GM no ha hecho aún ninguna declaración.

E. C.



Buick Special 4 puertas, sedan

Buick Wildcat convertible.



TC EN LOS  
TALLERES

# EL EQUIPO FORD

Un esfuerzo en el que pocos creían y al que muchos otorgan chances • El hándicap de cilindrada debe ser compensado • En casa se hace todo • Nombres famosos juegan con nombres nuevos • Sea breve, tenemos mucho apuro.

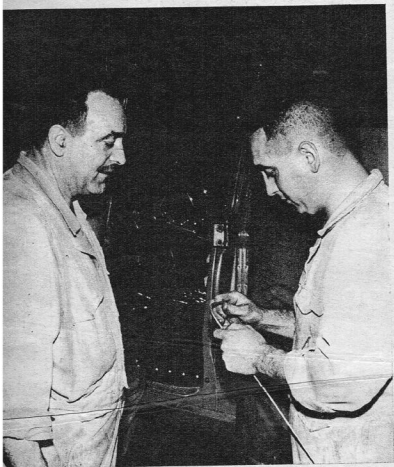
CUANDO Ford Motor Argentina decidió su participación activa en competencias dentro de nuestro país, tuvo oportunidad de elegir y eligió. Turismo Carretera fue su meta, y hacia ella se dirigieron los esfuerzos. El nombre del ingeniero Bascou comenzó a mencionarse con asiduidad en los círculos vinculados a esta modalidad competitiva.

Oscar Alfredo Gálvez no requiere presentación. Hace pocos días, Rodolfo de Álzaga expresó públicamente: "No está en actividad. Si lo estuviera, demostraría que todavía es quien puede dictar cátedra". En este hombre, locuaz, lleno de vida y de pasión, porque la pasión del deporte automotor ha sido su vida, ha descargado Ford Motor Argentina la responsabilidad de la conducción de su equipo.

Los Martins, padre e hijo, vinculados al apellido Gálvez desde antes que éste adquiriera notoriedad, tienen en sus manos la vasta tarea de concretar, en la práctica, la orientación y las directivas.

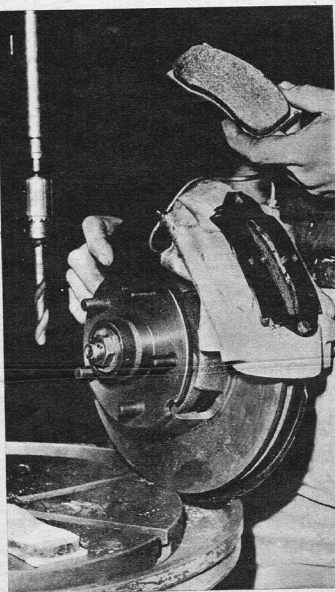
Su taller es una colmena de febril actividad. Como en otros, el apuro manda. La complejidad de las tareas y la multiplicidad originada en los cuatro automóviles que presentará el equipo no dan pausa al ritmo.

Hay más velocidad que cuando el éxito coronó el esfuerzo en la primera edición de la competencia "Dos Océanos". La resistencia no ha mer-

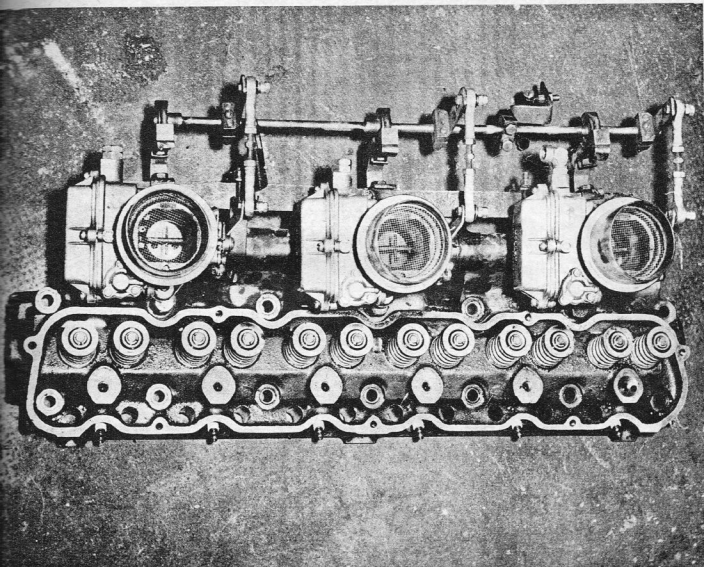


Los otros responsables —los Martins, padre e hijo— se multiplican en cada detalle y tienen pronto, a cada problema, la solución. Nada sale fuera de su establecimiento. "En casa se hace de todo".

La solución. Son algo pesados, pero extraordinariamente eficientes. Los frenos a disco de Mustang serán los responsables de la transformación de energía.







Si los elementos que componen el movimiento rotativo son el corazón de un motor, la tapa de cilindros, sus múltiples y el reglaje de sus válvulas son el alma del mismo. Si la envidia fuera tina, habría miles de Falcon con rastros raros en su pintura.



RODOLFO DE ALZAGA



OSCAR CABALEN



ATTILIO VIALE DEL CARRIL



NASIF ESTEFANO

mado. Los órganos vitales de los motores buscan su asiento en largas horas de marcha controlada. La deficiencia en frenaje encontró solución en los frenos a disco, que son equipo de norma de los Ford Mustang. La observación directa de pastillas usadas en reiteradas competencias permite suponer que aquéllos están dimensionados al esfuerzo que de ellos solicitarán, sobre todo, la tercera y cuarta etapa.

Los habitáculos van adquiriendo cara de TC. Estructuras antivuelco, butacas, instrumental y tanques adicionales agregan pinceladas a un exterior que no se diferencia en nada del que ustedes o nosotros podemos conducir por las calles y rutas de nuestro país.

El veneno está adentro.

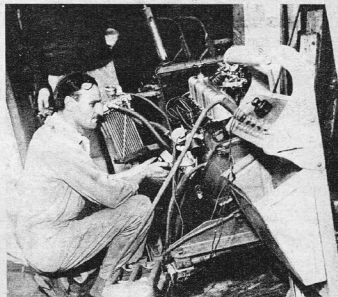
Tal como está en los cuatro nombres que todos conocemos y que conforman el más poderoso —pero también único— equipo: Rodolfo de Alzaga, Attilio Viale del Carril, Nasif Estefano y Oscar Cabalén.

Extraer conclusiones de temperamentos es cosa muy difícil. Quizá, más difícil aún sea lograr que esos mismos temperamentos se conjuguen en la eficiente demostración global, antes que en la más brillante demostración individual.

Hay quien dice, y con razón, que existe mucho dinero para respaldar el equipo. Pero también hay oro, 18 kilates, en sus pilotos.



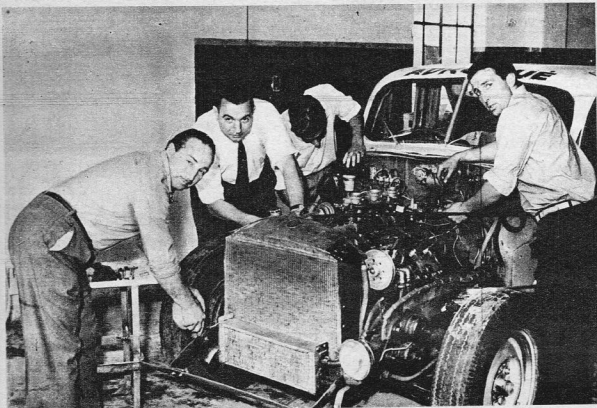
Más claro, agua. Sobre todo, para aquellos que tienen "ideas luminosas".



Colinetes, pistones y aros son sometidos a la tarea de asentamiento previo. La marcha controlada evitará la formación de microsoldaduras, cuya presencia es siempre perjudicial a la luz de las sollicitaciones que han de venir.

Desde los cajones, en los que irán repuestos y herramientas, hasta el acondicionamiento del medio de transporte, que hará de taller rodante, el celo del "equipo Martins" se encuentra presente. Faltan quince días; el ritmo de trabajo no merma.





### El "crédito" de Adrogé se moderniza

Para el Gran Premio TC, Domingo Sampagione, junto con su hijo Oscar, ha modernizado su máquina: un poderoso F-100, puesto a punto por los hermanos Padovani, fue montado sobre un chasis Ford 1940. Durante esta temporada, este auto, cuya conducción realizaron, alternativamente, padre e hijo, lleva cumplidas varias campañas. Vayan como muestra las siguientes: 9° en Tandil y 8° en Olavarría (con Domingo Sampagione al volante) y 5° en Tres Arroyos (conducido por Oscar Sampagione). Para el Gran Premio, su piloto será el padre, oficiando de acompañante Tomás Ciccone.

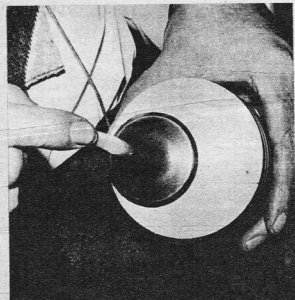


### Una promesa para el cercano futuro

Esto es sólo el aperitivo de lo mucho que hemos de contarles más adelante sobre el Ford F-100 que, con total dedicación, se prepara en la concesionaria Ford de la ciudad de Necochea.

El piloto será Raúl C. García, y la preparación se encuentra a cargo de Vladimir Mosevich. El intento, que cuenta con el total apoyo del señor Antonio Martinich, gerente de Arcón S. A., descansa, en parte, en la reconocida habilidad de la rectificadora "El Inca", de la ciudad de Mar del Plata. La otra parte, del ingenio y la meticulosidad, se hace en casa. La distancia de los centros donde la "última palabra" va generando las mejoras no es obstáculo para que el equipo de Arcón S. A. tenga toda la fe necesaria en el caso de un auto en el que toda Necochea confía. Ya ampliaremos detalles.

¿Alguien dijo que el F-100 tiene problemas de respiración?



### La relatividad de la ausencia

Un año atrás, Juan Oscar Facchini pagaba el más caro tributo a la pasión de su vida. Decenas de miles de espectadores bordearon la ruta en la última edición de la competencia de Tandil. En todos y en cada uno de ellos estaba latente el recuerdo. Al recorrerse el primer circuito, muchos fueron los autos que hicieron destellar sus faros frente al monumento que perpetúa su memoria.



### Un accidente inoportuno...

...pero alarmante no privará de la presencia de Norberto Pascual y su habitual acompañante y mecánico J. Méndez. La ciudad de Juárez no está de parabenles. En la competencia donde las condiciones de llegar de Pascual podían haber adquirido relevancia, no será de la partida. Al menos, así lo afirmaba diez días antes. Embovado, Pascual estaba sentido. Pero venga la razón a poner las cosas en su lugar. La rutina mecánica que provocara el accidente del que fuera protagonista el piloto de Juárez es una de aquellas que, aunque fuera previsible —que no lo es—, sería inevitable. El destino, a veces, nos juega una mala pasada.

# Y EN LA ANÉCDOTA



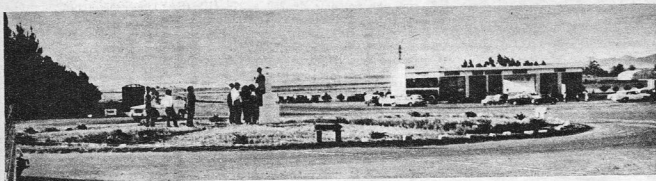
El piloto no, pero el auto sí

Usandizaga, notable piloto que junta mérito y amigos en Tandil, no estará en las líneas de largada. Su auto lo hará en las manos de Adalberto Berastegui, quien será acompañado por Oscar Boragini. Muchos nombres deberían hacerse presentes, porque integran la lista de los anónimos sacrificados de nuestra competencia máxima. Los de Albornoz, Lancini, Esteban, Boragini, Tomás, Maffezzulo, Eiras y muchos otros podrán no llegar nunca a las letras de imprenta, pero son tan vitales al TC como los hombres a quienes dedican sus mejores horas.



Necochea estará presente

Oscar Spasetti ha confiado a las manos de Carlos Araujo y Juan Gundel la preparación del Chevrolet cuatro barnacadas con que participará en el GP que se avecina. Las pretensiones son modestas: Conforman el espíritu de todos aquellos que al común interrogante otorgan, sin mirar, respuesta: "Nosotros pretendemos dar la vuelta".



El valor de los segundos

¿La reconocen? Es la rotonda de Balcarce. Cuentan las malas lenguas que, en ocasión de una competencia de TC, Carlos Menditeguy solicitó de un oficioso ayudante que sacara 3 de las pequeñas defensas que bordeaban la rotonda. De un lado y del otro. Hecho, Carlos Menditeguy, ni lento ni perseguido, entró por el medio. Varios segundos disminuyeron la distancia que lo separaba de Emiliozzi.

## ANÉCDOTAS

Dentro de su Chevrolet, Froilán González estaba atento al percance ocurrido al "Chevitu" (se suponía que la falla estaba en la caja), cuando se acercó un paisano tandilense, bien criollo y, observando desde la ventanilla, le preguntó a Froilán, que estaba de espaldas: "Perdone... ¿usted es Froilán González?". A lo que el preucapado "Pepe" González, sin girar la cabeza, respondió: "Sí, mi amigo, soy Froilán...". El paisano no se conformó con la respuesta y replicó: "¡Buena... pero dése vuelta por lo menos, que quiero verle la cara...!". Froilán, sonriente ante la ocurrencia del buen hombre, giró su cabeza y cambió unas palabras con él. Claro que no estaba para charlar; la procepción iba por dentro. Y eso que en aquel instante se suponía que el inconveniente se reducía a cambiar la caja. Después, cuando se enteró de que el motor estaba como "clavado", que no había nada que hacer, su ceño se frunció de manera más pronunciada que de costumbre, pero sin dejar, nunca, trasuntar exteriormente toda su "bronca".

En el parque de verificación de Tandil, el volante local Dionisio Araquistáin se acercó a Loeffler para saludarlo y felicitarlo por su triunfo. El piloto de Marcos Juárez, tras destacar la actuación del tandilense, que lo escoltó en la clasificación final de la competencia, comentó sonriente: "Qué listina que no me ganó... Yo andaba pensando que la fiesta hubiera sido completa para Tandil si usted ganaba la carrera... Pero, ¡qué se le va a hacer!". Luego, con cierto tono de broma, que Araquistáin supo comprender y celebrar con una carcajada, el "Aleman" le dijo: "¿Sabe que en un momento quise parar para que me ganara?". En medio de las risas de todos, Aldo Bellarivina, que estaba escuchando, miró asombrado... Sus ojos eran como flechetas clavándose en la nuca del "Aleman". Lo único que hubiera faltado, tras el disgusto del engranamiento del "Chevy", era que a Don Carlos se le ocurriera ser gentil con los locales...

Los "gringos" habían abandonado. La Vuelta de Tandil, que se le negó a Caputo antes de largar, también resultó negativa para los Emiliozzi. Las radios no habían indicado qué causas motivaron el abandono. La carrera proseguía, cuando de pronto se vio bajar por el circuito, desde lo alto de una cuesta, la clásica máquina de Olavarría. Hubo un movimiento general de sorpresa, de conmoción. Pero el auto de los "tanos" viajaba a 50 km/h, rumbo a sus auxilios; sus tripulantes, sin casco y con gesto de preocupación. El Ford F-100 marchaba sobre la derecha del camino, con una rueda casi mordiendo la banquina, para no molestar a los coches en carrera. Viene a cuento destacar que, obedeciendo a un movimiento espontáneo, íntimo, el público apostado en esa zona acompañó el paso de los "gringos" con un constante agitar de pañuelos. Dante y Tito se merecían un reconocimiento tal. Su obra, su capacidad, su conducta ya están por encima de triunfos y derrotas. No se hallan en discusión. Su ciclo está cubierto con lo realizado. Lo que viene ahora es para completar el álbum de anécdotas. La historia ya está escrita.



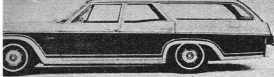
Produce TALLERES BUFFALO  
Distribuye PAGODA S. R. L.

- GOMA IMPORTADA
- BARRIDO PERFECTO
- NO RAYA EL CRISTAL
- CALIDAD MUNDIAL

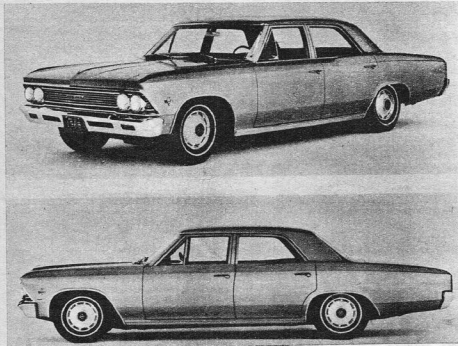


Renueve las escobillas de su coche todos los años

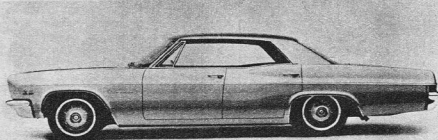




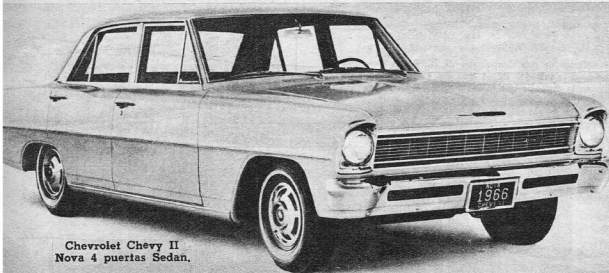
Chevrolet Caprice Custom Wagon.



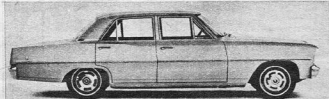
Chevrolet Chevelle Malibu 4 puertas Sedan.



Chevrolet Impala Sport Sedan.



Chevrolet Chevy II Nova 4 puertas Sedan.



## MODELOS 1966

# LOS

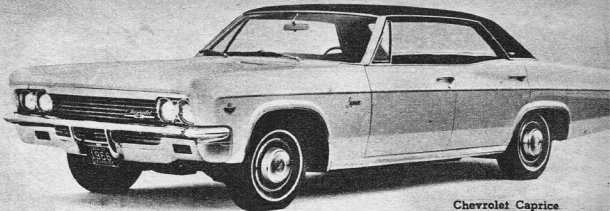
PARA lograr ser el auto más vendido del mundo, el Chevrolet se ha presentado siempre en una extensísima línea de modelos, y para 1966 su número se eleva a 50, entre los cuales notamos la aparición de carrocerías totalmente nuevas en los grupos Chevy II y Chevelle. Además de esto, tres nuevos motores —un seis cilindros en línea y dos V-8— vienen a enriquecer aún más las diversas combinaciones motor-carrocería. La familia Chevy ha conservado su subdivisión del año pasado —con sus cinco grupos: Corvaire, Chevy II, Chevelle, Chevrolet y Corvete—, en los que se han registrado pocos cambios.

### El Chevy II gana en volumen

Aunque las costas del Atlántico son muy sensibles a los dictados de la moda, el Chevrolet Corvaire —que sigue siendo el único automóvil estadounidense que dispone de un motor plano, de seis cilindros refrigerados por aire, ubicado en la parte trasera del modelo— no sufrió ninguna modificación y se presenta, como el año pasado, con potencias escalonadas que van de 96 a 123 HP (SAE), utilizando un turbocompresor en el último caso. Única novedad: la caja estándar de tres velocidades es ahora totalmente sincronizada. El Chevy II, por el contrario, se presenta con carrocerías nuevas y algo más voluminosas, a las que se suma una línea más extensa de motores. La serie 100 conserva su 4 cilindros de 91 HP (SAE) y sus seis cilindros de 3.1 y 3.7 litros, que desarrollan 122 y 142 HP (SAE), respectivamente. A estas tres primeras unidades se suma ahora una gama de cuatro motores V-8: los dos primeros de 4.6 litros fueron tratados en dos versiones de 198 y 224 HP (SAE); los otros dos, de 5.3 litros, desarrollan 279 y 355 HP (SAE), respectivamente. También en estos modelos, la caja de tres velocidades totalmente sincronizadas forma parte del equipo de serie. El Chevelle conserva sus seis cilindros de 3.7 litros en sus dos versiones, pero, además, ahora se lo puede obtener con cinco diferentes motores V-8: el ya mencionado 4.6 litros (en sus dos versiones), el 5.3 litros con una potencia de 253 a 279 HP (SAE) y, finalmente, un nuevo 6.5 litros, disponible (solamente en el "Super Sport 396") con 330 HP o con 365 HP (SAE).

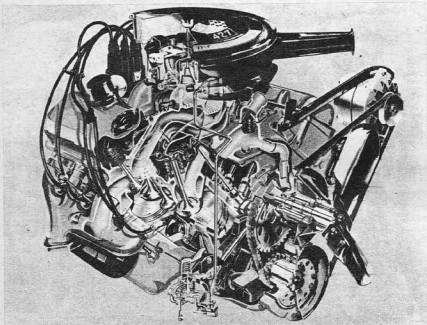
### Nuevo seis cilindros para el Chevrolet

Para el Chevrolet Six, el motor de 3.7 litros ha sido remplazado por un nuevo seis cilindros en línea de 4 litros de cilindrada (152 HP).



Chevrolet Caprice  
Custom Sedan.

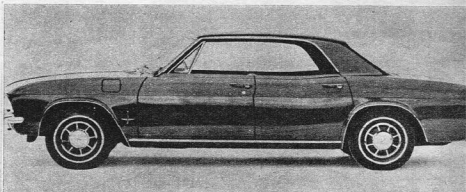
# CHEVROLET



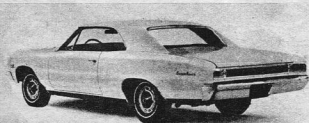
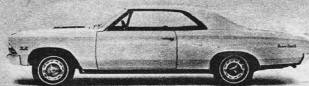
Motor Chevrolet V-8 "427" para 1966.

que también fue adoptado por los Oldsmobile. Los modelos siguen estando disponibles con los primeros motores V-8 del Chevelle, y a ellos se suma el nuevo Turbo-Jet 427 de 7 litros, que desarrolla 395 HP (SAE) en su versión estándar y 431 HP a 5100 rpm, con una relación de compresión aumentada de 10,55 a 11:1. Este motor se distingue de los otros V-8 de la marca por el comando mecánico de sus válvulas. El mismo Turbo-Jet 427 fue mantenido en el Corvette, que también se ofrece con el motor de 5,4 litros del modelo anterior (una sola versión de 304 HP).

E. C.



Chevrolet Corvair  
Monza Sport Sedan.



Chevrolet Chevelle  
Super Sport Coupe.



## EN TODAS LAS TÉCNICAS tecnirama

... AVANZA TAMBIÉN!

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

¡COMPRESA! ¡APARECE LOS VIERNES!

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

# LA BOLSA DEL

AUTOMÓVILES ESTADOUNIDENSES			Marcas y modelos		Año	m\$n
Marcas y modelos	Año	m\$n				
<b>BUICK</b>			4 puertas	1955	460.000	
Super 4 puertas	1946/47	265.000	88 4 puertas	1955	550.000	
Super 4 puertas	1948/49	290.000	88 cupé sedan	1955	620/660.000	
Super 4 puertas	1951	320/350.000	<b>PLYMOUTH</b>			
Super 4 puertas	1954	420/450.000	4 puertas	1954	400.000	
Super 4 puertas	1956	540.000	4 puertas	1956	460/490.000	
Super 4 puertas	1958	620.000	4 puertas	1961	590.000	
Super 4 puertas	1960	910.000	<b>PONTIAC</b>			
<b>CADILLAC</b>			4 puertas	1946/47	280/300.000	
4 puertas	1940	180.000	4 puertas	1948/49	310/340.000	
4 puertas	1942	185/200.000	4 puertas - c. aut.	1951	400.000	
4 puertas	1946	250/270.000	4 puertas - c. mec.	1951	430.000	
Cupé de Ville	1954	550/580.000	<b>STUDEBAKER</b>			
Cupé de Ville	1960	1.075.000	4 puertas	1946/47	250/270.000	
<b>CHEVROLET</b>			4 puertas	1948	280/310.000	
Cupé sedan	1940	270.000	<b>AUTOMÓVILES DE PRODUCCIÓN ARGENTINA</b>			
4 puertas	1946/47	380/400.000	<b>AUTOAR</b>			
Fleetline	1947	470.000	Sedan	1956/57	195.000	
4 puertas	1961	490/510.000	Sedan	1960	255.000	
Bel Air 6 cil. - c. mec.	1956	675.000	Rural	1960	250.000	
Bel Air 8 cil. - c. aut.	1956	625.000	<b>BERGANTIN</b>			
Bel Air 6 cil. - c. mec.	1957	705.000	4 cil. - 4 puertas	1960	335/350.000	
Bel Air 8 cil. - c. aut.	1957	680.000	4 cil. - 4 puertas	1961	350/370.000	
Bel Air 6 cil. - c. mec.	1958	780.000	6 cil. - 4 puertas	1962	450/470.000	
Bel Air 8 cil. - c. aut.	1958	740.000	<b>CITROËN</b>			
Impala 6 cil. - c. mec.	1958	95.000	2 CV	1960	285.000	
Impala 8 cil. - c. aut.	1958	925.000	2 CV	1961	325.000	
Impala 6 cil. - c. mec.	1961	1.200.000	2 CV	1962	340/370.000	
Impala 8 cil. - c. aut.	1961	1.150.000	2 CV	1963	380/410.000	
Impala 6 cil. - c. mec.	1962	1.460.000	2 CV	1964	425/450.000	
Impala 8 cil. - c. aut.	1962	1.350.000	<b>CHEVROLET</b>			
<b>CHRYSLER</b>			400	1962	780/830.000	
4 puertas 6 cil.	1947	250/280.000	400	1963	840/880.000	
8 cil. - 4 puertas	1950	355.000	400	1964	930/955.000	
Imperial 8 cil.	1959	950.000	<b>DE CARLO</b>			
<b>DE SOTO</b>			300	1960	240.000	
Fluid Drive 4 puertas	1947	355.000	600	1960	280/310.000	
4 puertas (chico)	1947	380/400.000	700	1961	300/340.000	
4 puertas	1953	500.000	700	1961	400.000	
Rural 8 cil. - c. aut.	1954		Cupé BMW	1961	340/380.000	
<b>DODGE</b>			700	1963	360/390.000	
4 puertas	1947	300/340.000	<b>DI TELLA</b>			
4 puertas	1951	340/370.000	1500 4 puertas	1960	520/560.000	
<b>FORD</b>			1500 4 puertas	1961	580/610.000	
Cupé convertible	1940	250/280.000	1500 4 puertas	1962	630/660.000	
2 puertas	1941/42	350.000	1500 4 puertas	1963	680/710.000	
4 puertas	1941/42	320.000	1500 4 puertas	1964	740/770.000	
Cupé sedan	1946/47	355.000	Magnette	1964	875.000	
2 puertas	1946/47	380/410.000	Rural Traveller	1964	810.000	
4 puertas	1946/47	455.000	<b>DKW</b>			
4 puertas	1951	420/450.000	Cupé sedan	1956	380/410.000	
4 puertas	1953	440/460.000	4 puertas	1958	400/440.000	
1954	480.000	Sedan 1000 4 puertas	1960	450/480.000		
Galaxie 6 cil. - c. mec.	1960	960.000	Sedan 1000 4 puertas	1961	500/525.000	
4 puertas			Sedan 1000 4 puertas	1962	540/560.000	
Galaxie 8 cil. - c. aut.	1960	925.000	Rural 1000	1962	600.000	
4 puertas			Sedan 1000	1963	630.000	
Galaxie 6 cil. - c. mec.	1961	1.100.000	Sedan 1000	1964	680.000	
<b>HUDSON</b>			810.000			
4 puertas	1946/47	210/230.000	<b>ESTANCIERA</b>			
4 puertas	1948	250/270.000	IKA	1957	280/300.000	
<b>MERCURY</b>			IKA	1958	310/340.000	
4 puertas	1940	300.000	IKA	1959	330/350.000	
4 puertas	1946/47	390.000	IKA	1960	430.000	
Cupé convertible	1946/47	460.000	IKA	1961	470.000	
Monterrey 2 puertas	1951	490.000	IKA	1962	490/510.000	
Monterrey 4 puertas	1953	490/510.000	IKA	1963	540/560.000	
Monterrey 4 puertas	1956	560.000	IKA	1964	610/640.000	
Monterrey 4 puertas	1957	620.000	IKA			
Montréal 4 puertas	1958	690.000	<b>FIAT</b>			
<b>OLDSMOBILE</b>			600 2 puertas	1960	280/300.000	
Cupé convertible	1946/47	240/260.000	1100 4 puertas	1960	415/450.000	
4 puertas	1948/49	240/270.000	750 2 puertas	1961	350/370.000	
4 puertas	1950/51	340/360.000	1100 4 puertas	1961	470/500.000	
Cupé sedan	1955	390/410.000	750 2 puertas	1962	410.000	

# AUTO USADO

Marcas y modelos	Año	m\$n	Marcas y modelos	Año	m\$n
1100 4 puertas	1962	550/570.000	<b>VALIANT</b>		
750 2 puertas	1963	410/440.000	I	1962	830/850.000
1100 4 puertas	1963	620/650.000	II	1958	470/480.000
1500 Gran clase 4 puert.	1963	740/740.000	III	1963	900/930.000
750 2 puertas	1964	490.000		1964	1.075.000
1500 Gran Clase	1964	800/820.000			
Rural Familiar	1964	875.000			
<b>FORD</b>			<b>AUTOMÓVILES EUROPEOS</b>		
Falcon 6 cil. - 4 puert.	1962	800/840.000	<b>BORGWARD</b>		
Falcon 6 cil. - 4 puert.	1963	860/900.000	Isabella	1956	400/420.000
Falcon 6 cil. - 4 puert.	1964	950/970.000	Isabella	1957	420/450.000
<b>GRACIELA</b>			Isabella	1958	470/480.000
2 puertas	1957	150/170.000	Isabella	1960	520.000
2 puertas	1958/59	190/210.000			
2 puertas	1962	340/360.000	<b>CITROËN</b>		
<b>HANSA</b>			11 ligero	1946/47	230/250.000
1100 2 puertas	1960/61	330/360.000	2 CV	1958	265.000
1100 rural 2 puertas	1961	350/370.000			
<b>HEINKEL</b>			<b>FIAT</b>		
Microcupé	1958/59	105/115.000	1100 4 puertas	1958	360/380.000
Microcupé	1960/61	115/130.000	600 2 puertas	1958	260/280.000
<b>ISARD</b>			<b>HILLMAN</b>		
300	1958/59	180/195.000	4 puertas	1947	150.000
400 2 puertas	1960/61	145/170.000	4 puertas	1950	210.000
700 2 puertas	1963	275/295.000	4 puertas	1956	270/290.000
700 2 puertas	1962	320/340.000	Rural	1956	315.000
700 Rural	1962	340/360.000			
700 2 puertas	1963	360/380.000	<b>MERCEDES BENZ</b>		
<b>JEEP</b>			Rural diésel	1953	420/450.000
IKA	1957	230/250.000	4 puertas naftero	1953	300/340.000
IKA	1958/59	280/310.000	220 4 puertas	1953	380.000
IKA	1960/61	340/370.000	300 4 puertas	1953	440/460.000
IKA	1962	390/410.000	220 S 4 puertas	1959	900/940.000
<b>KAISER</b>			220 S 4 puertas	1961	1.650.000
Carabela	1958	335/360.000	220 S 4 puertas	1962	2.250.000
Carabela	1959	370/390.000	220 S 4 puertas	1963	2.800.000
Carabela	1960	450.000	220 S 4 puertas	1964	3.300.000
Carabela	1961	490/510.000	<b>OPEL</b>		
Rambler C. Custom	1962	640/670.000	Rekord 2 puertas	1956/57	410.000
Rambler C. Country	1962	680/700.000	Rural	1956/57	450.000
Rambler Ambass.	1962	740/770.000	Rural	1958	540/560.000
Rambler C. Custom	1963	730/755.000	Rekord 2 puertas	1959	500/520.000
Rambler C. Country	1963	780.000	Rural	1959	540/560.000
Rambler Ambass.	1963	850/880.000	Rekord 2 puertas	1960	580/600.000
Rambler C. Custom	1964	870.000	Kapitan 4 puertas	1961	610.000
Rambler C. Country	1964	900/930.000	Rekord 2 puertas	1961	630/650.000
Rambler Ambass.	1964	1.000.000	Rural	1961	700.000
<b>NSU</b>			Rekord 4 puertas	1961	680.000
Prinz 24 HP	1958	230/250.000	<b>SIMCA</b>		
Prinz 34 HP	1960	250/280.000	4 puertas	1955	280/300.000
Prinz 34 HP	1961	310.000	Rural	1955	305.000
Prinz 34 HP	1962	320/340.000	Rural	1956	320/340.000
Prinz 34 HP	1963	360/380.000	4 puertas	1958	380.000
<b>PEUGEOT</b>			<b>TAUNUS</b>		
403	1956/57	435/460.000	15 M 2 puertas	1956/57	365.000
403	1958/59	485/520.000	17 M 4 puertas	1958/59	510.000
403	1960	575.000	17 M rural	1958/59	550.000
403	1961	630/650.000	17 M 2 puertas	1958/59	500.000
403	1962	650/680.000	17 M 2 puertas	1960	570.000
404	1962	700/730.000	17 M 4 puertas	1961	620/640.000
403	1963	725/750.000	17 M rural	1961	640/680.000
404	1963	800/830.000	17 M 4 puertas	1961	710/730.000
404 Rural	1963	925.000	17 M 4 puertas	1962	740/760.000
403	1964	820/850.000	17 M rural	1962	800.000
404	1964	900/930.000	<b>VAUXHALL</b>		
404 Rural	1964	970.000	Velox 4 puertas	1951	340/360.000
<b>RENAULT</b>			Cresta 4 cil. - 4 puertas	1958	450.000
Dauphine 4 puertas	1960	300/320.000	Victor 4 cil. - 4 puertas	1958	470.000
Dauphine 4 puertas	1961	340/360.000	<b>VOLKSWAGEN</b>		
Dauphine 4 puertas	1962	380/400.000	Export 2 puertas	1960	550/570.000
Gordini 4 puertas	1962	410/440.000	Export 2 puertas	1961	560/580.000
Dauphine 4 puertas	1963	420/450.000	Export 2 puertas	1962	620/640.000
Gordini 4 puertas	1963	500.000	1500 2 puertas	1962	775.000
Dauphine 4 puertas	1964	490/510.000			
Gordini 4 puertas	1964	530/550.000			
4 L	1964	470.000			

¡AUTÉNTICA  
FORMACIÓN  
INTEGRAL...!

CIENCIA - ARTE - TÉCNICA

ENCICLOPEDIA SUPERIOR  
ESTUDIANTIL

¡FÁCIL! ¡AMENA! ¡COMPLETA!

¡Siempre actual! ¡Sintetiza todos los conocimientos! Y, además.... ofrece un curso de inglés con clave fonética en discos de alta fidelidad.

El mundo del saber llega a su hogar en cómodas entregas.

Todos los jueves en todo el país. \$45

¡Y ES DE CODEX!



# automundo

DESDE LOS

## ESTADOS UNIDOS

por el Dr. VICENTE ALVAREZ



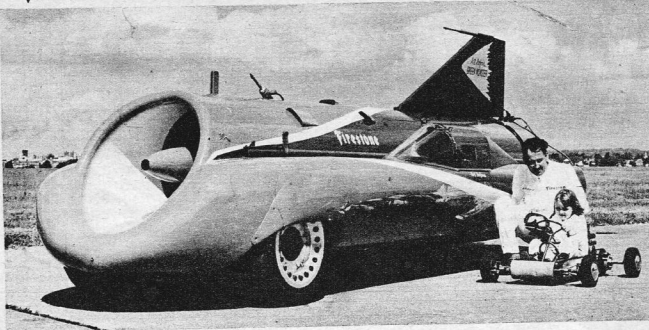
### DOS REUNIONES DE SPRINT EN SAINT PAUL - SIGUE GANANDO RUTHERFORD

**SAINT PAUL, Minnesota** — La combinación de Wally Meskowski (mecánico) y Johnny Rutherford (piloto) sigue ascendiendo en el ranking de la categoría sprint del USAC; al mérito de ambos debe agregarse, naturalmente, el de su motor Chevrolet, marca que amenaza con copar todas las pistas de media milla. Evidentemente, la ventaja que los reglamentos conceden a los motores de serie frente a los especiales, en materia de cilindrada, está resultando algo excesiva... Rutherford hizo la vuelta más rápida de eliminatorias —20,32 segundos— muy cerca del récord de Juii Larson: 20,25. En la carrera del trece avióndu un poco flojo, finalizando quinto, pero en la prueba de fondo, sobre 30 vueltas, se impuso señalando un nuevo récord de 10 minutos 21,95 segundos, que mejora la marca anterior —de Larson— en cuatro segundos. De los 18 participantes, en la carrera con la cubierta ampolada y desbandada. Resultados: Trofeo (6 vueltas): Roger McCluskey; series preliminares (10 vueltas): Engel y Sessions; semifinal: Pratt. Final (30 vueltas): Rutherford (Chevrolet), Branson (01. Tenhauser), Foyle (Chevrolet), Andreotti (Chevrolet) y Smith (Chevrolet).

Veinticuatro horas más tarde, Rutherford repitió su performance: ganó la prueba de fondo, mejorando su propio récord, con un registro de 10 minutos 20,52 segundos. Pero a diferencia del día anterior, esta vez debió esforzarse, ya que Don Branson lo persiguió tenazmente hasta la última vuelta. Branson había señalado un nuevo récord en eliminatorias —20,14 segundos— y se mantuvo a la cola de Rutherford hasta que desbandó la cubierta trasera derecha, al entrar en la última curva; obligado a amornar la marcha, fue pasado por Bob Pratt y Mario Andreotti. McCluskey volvió a imponerse en la prueba del trofeo, en tiempo récord: 2 minutos 03,34 segundos. Las series fueron ganadas por Larson (nuevo récord) y Foyle; Smith se impuso en la semifinal, también en tiempo récord. Clasiicación de la final: Rutherford (Chevrolet), Pratt (Chevrolet), Andreotti (Chevrolet), Branson (Offenhauser) y Foyle (Chevrolet). Luego de este doble triunfo en Saint Paul, Rutherford ocupa el tercer lugar, en el ranking de sprint del USAC, a menos de cien puntos del primero, Greg Weld.

### A. J. FOYT EN LE MANS

**ENTREVISTADO** luego de la reunión de sprint, de Saint Paul, Foyle declaró que participará en las 24 Horas de Le Mans de 1966, como piloto oficial del equipo Ford. Agregó que le ha comprado a Collin Chapman un Lotus "40" Sport, en el que instalará uno de los nuevos motores Ford, para correr en Riverside y Nassau.



El "Green Monster", el feo que anda lindo, descansa mientras su diseñador y piloto, Art Arfons, aprende algo sobre "go-karts" que le enseña la aficionada Beegie Grief, de cuatro años de edad.



Art Arfons con un modelo de su "Green Monster". Con este vehiculo, Arfons obtuvo el récord absoluto de velocidad en tierra en 1964, en la categoría "jet". Con algunas modificaciones, este año espera llegar a la velocidad del sonido.



Art Arfons explica a Betty Skelton la función de la aguja colocada en la trompa del "Green Monster". A velocidades cercanas a la del sonido, ese como de punta alidada regula la entrada de aire en la turbina, desplazando el exceso hacia los lados del vehiculo.

## LA MUJER MÁS VELOZ DE LA TIERRA

**BONNEVILLE, Utah.** — La famosa deportista Betty Skelton ha establecido un nuevo récord mundial femenino de velocidad en automóvil, pilotando un "jet" con ruedas a 446,690 km/h. El récord anterior —363,634 km/h— fue señalado, en noviembre de 1964, por Paula Murphy. La máquina de miss Skelton es el viejo "Green Monster" Cyclops, impulsado por una turbina de avión J-47, con una potencia de 8.000 HP, diseñado y construido por Art Arfons. En su primera corrida, el promedio fue de 403,231; en la segunda subió a 500,640, lo que hace la media total de 446,690. La velocidad máxima alcanzada por el coche fue de 507,993 km/h. En estos momentos, se encuentran en las salinas otras dos máquinas, listas para señalar nuevos récords: el "Green Monster", de Art Arfons y el "Goldenrod", de los hermanos Summers. "Green Monster" y su "Green Monster" poseen el récord mundial de velocidad en tierra, para vehiculos a retropropulsión, desde el año pasado, con una media de 863,566 km/h. El vehiculo ha sido objeto de una serie de modificaciones, aunque su aspecto exterior no se ha modificado visiblemente; es accionado por una turbina J-79, namientos, aunque su aspecto exterior no se ha modificado visiblemente; es la velocidad del sonido, cuya fuerza impulsora puede calcularse en 17,500 HP. La meta actual de Arfons es la velocidad del sonido, que pero ha planeado, además, superar otra marca que le pertenece: el cuarto de milla, con partida detenida, que estableció en 1964: 339,177 km por hora. El "Goldenrod", de Bill y Bob Summers, es un cuatrimotor con propulsión en las ruedas; con este vehiculo esperan mejorar el récord actual de 148,587 km/h, señalado por Donald Campbell en 1964.

**NOTA DE LA REDACCION.** — Al cierre del presente número, noticias procedentes de Bonneville Salt Flats, Utah, informan que el corredor Art Arfons superó el récord de velocidad terrestre con un promedio de 922,484 km/h, pese a que sufrió un accidente. Arfons estableció en su primera corrida una marca de 923,130 km/h, y en la segunda registró 923,817, cifras con las que alcanzó el récord mencionado. El "Green Monster" chocó contra un poste de acero al finalizar el intento y sufrió series desperfectos, quedando destruido el frente del coche que está construido de "fibra glass"; reventó la goma delantera derecha y se le arrancó la posterior del mismo lado.





Eddie Johnson

## EDDIE JOHNSON EN IONIA, MICHIGAN- MIDGETS DEL USAC

EL VETERANO Eddie Johnson volvió a ocupar los titulares, luego de una larga mala racha, viniendo a un selecto lote de competidores en la prueba final, sobre 50 vueltas, disputada en la pista de un cuarto de milla de Ionia, Michigan. El ex campeón nacional, Bob Wentz, se colocó al frente desde la primera vuelta, siendo accionado por Johnson durante toda la carrera; faltando sólo dos vueltas para el final, Johnson logró desplazarlo. Las series preliminares fueron ganadas por Sonny Ates, Bob Tattersall, Billy Mehner y Ted Hartley. A este último lo conocimos ya, veterano, en Buenos Aires en 1939; a los 64 años de edad sigue siendo un respetable piloto de midgets, mientras que su hijo Gene, que fue campeón de midgets y competidor habitual de Indianapolis, se ha retirado de las carreras: dice que ya no está para esas cosas...

## CIEN MILLAS DE DU QUOIN CAMPEONATO NACIONAL DEL USAC

EL VETERANO Don Branson obtuvo su segunda victoria del año, en el campeonato nacional del USAC, en la pista de una milla de Du Quoin, Illinois. Cubrió las cien vueltas en 1 hora, 7 minutos y 34,4 segundos, a una promedio de 142,864 km/h, conduciendo un Offenhauser 4.200 cc, sobre chasis de dirt-track. Con una máquina similar, Jim McCreath—se clasificó segundo; a sólo cuatro segundos de Branson, Foyt largó en primer lugar, por su tiempo de clasificación—y siguió hasta la cuarta vuelta, en la que fue pasado por Branson; el Cuddihy campeón nacional continuó perdiendo terreno hasta la vuelta 24, en que se lanzó a una carga violenta que le permitió acercarse bastante a Branson, pero su neumático trasero derecho—siempre el más castigado—no resistió el esfuerzo; en la vuelta 33, Foyt debió detenerse para cambiar la rueda, con lo que Branson quedó con cierta comodidad definitivamente en la punta. Decimos al resumir la marcha, Foyt logró, en el resto de la prueba, escalar al tercer puesto, en la clasificación final. El puntero del ranking, Mario Andretti, abandonó en las primeras vueltas, con el motor fundido. Las posiciones finales fueron: Branson, McCreath, Foyt, Larson y Rutherford, todos con Offenhauser. Branson no pudo batir el récord de las 100 Millas de Du Quoin, que sigue en poder de Foyt, con un promedio de 157.360 km/h, pero tampoco pudo Foyt mejorar los 170.615 de media, de la vuelta de clasificación, que posee Branson. Ambas marcas datan de septiembre de 1964. Con todo, Branson ha despojado a Foyt del título de "invicto en Du Quoin", que mantuvo durante cuatro años, y le ha interrumpido la serie de pruebas de dirt track ganadas en 1965: seis consecutivas hasta la fecha.



Don Branson

## ESTÁNDAR DEL USAC EN DU QUOIN VENCE PAUL GOLDSMITH

DU QUOIN, Illinois. — Paul Goldsmith se ha convertido en el primer título vencedor, en estándar, de la pista de Du Quoin, al adjudicarse la carrera de 100 millas del campeonato del USAC. 24.000 espectadores lo aclamaron como el mejor "barroero" del día: la pista—una milla de tierra sin peralte—era un verdadero burlar por culpa de la lluvia; se le estuvo apisonando durante doce horas, con resultado poco satisfactorio. Tratando de diferir lo más posible el comienzo de la reunión, se suprimieron las eliminatorias: el orden de partida se determinó por sorteo, correspondiéndole los dos primeros puestos a dos novicios de estándar en tierra: Gary Bettenhausen (hijo del desaparecido campeón) y Mario Andretti. La carrera se inició con Bobby Isaac al frente, seguido de Goldsmith y Hurtubise, que peleaban rueda a rueda por el segundo lugar, mientras Foyt, que había largado muy atrás, se colocaba cuarto, después de un espectacular carga. A la sexta vuelta ya habían comenzado a detenerse para limpiar el barro de los radiadores; a la duodécima abandonó Isaac, con el motor recalentado, quedando en punta Goldsmith. Hurtubise lo seguía muy cerca, pero debió desartar en la vuelta 26. Goldsmith aprovechó la bandera de precaución para parar en su box, haciendo lavar el coche y enfriar el motor. Salvo una fugaz carga de Foyt (luego de su tercera caída), Goldsmith siguió girando sin preocupaciones hasta la llegada. De los 27 participantes, sólo diez quedaban en carrera al final y, de ellos, cuatro andaban a marcha muy reducida. Posiciones finales: Goldsmith (Plymouth 65), Nelson (Plymouth 65), White (Ford 64), Regeth (Ford 64) y Darnel (Plymouth 65). Norm Nelson sigue encabezando el ranking de estándar del USAC, con Goldsmith en segundo lugar.



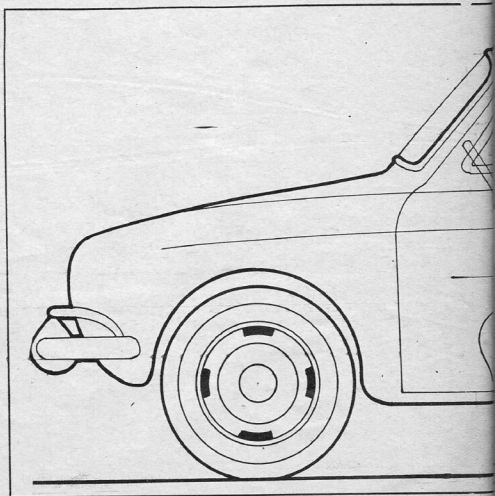
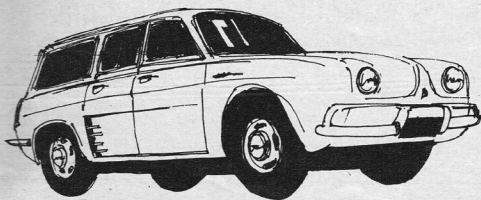
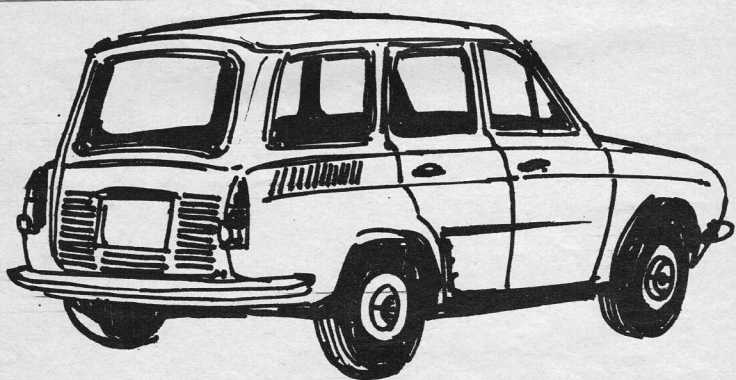
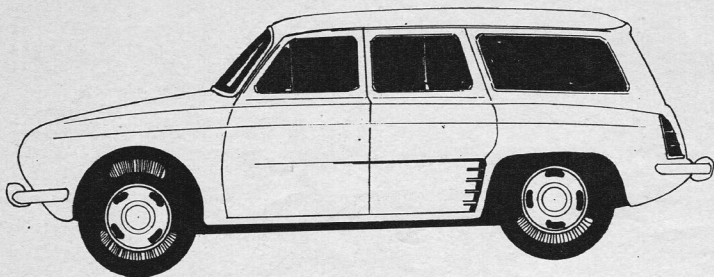
Paul Goldsmith

## "LAS 500 DEL SUR" CAMPEONATO NACIONAL DE NASCAR

LA VELOZ pista de Darlington (Carolina del Sur), un óvalo peraltado de asfalto de 2.200 metros, fue el escenario de una nueva edición de la tradicional carrera estándar "500 del Sur", en la que se impuso el "lider" del campeonato del año, Ned Jarrett, luego de una serie de alternativas dramáticas. Al volante de un Ford 1965, preparado por Bondy Long, Jarrett cubrió las 500 millas (664 vueltas) a una media de 188,147 km/h. Faltando menos de 100 millas para finalizar la prueba, punteaba con cierta comodidad Fred Lorenzen, seguido de Darel Dieringer, mientras Jarrett iba tercero, algo distanciado. Cuando parecía que estas posiciones eran inamovibles, llegó la primera sorpresa: Lorenzen amonó la marcha, debido a fallas del motor. Dieringer pasó a ocupar el primer puesto, pero sólo pudo disfrutarlo una vuelta: su coche se incendió y debió detenerse, con lo que el tercero, Jarrett, encontró la carrera. Todavía esto pasó entre las vueltas 325 y 326, poniéndose a prueba los nervios de los 40.000 espectadores, bastante tensos ya por una serie de incidencias que dieron el tono a la carrera. Junior Johnson había señalado el mejor promedio de clasificación, con su Ford 1965—221,242 km/h—pero debió detenerse, por fallas de encendido, luego de la primera vuelta. Mientras el coche era reparado en el box, Johnson se retiró de la pista, visiblemente molesto por haber sido sancionado con una multa de 500 dólares, al comprarse que su coche estaba equipado con un diferencial bloqueado no reglamentario. Mucho varios accidentes, uno de los cuales costó la vida a Buren Skeen quien, a consecuencia de un trompo, rebotó en la valla exterior y quedó cruzado en la pista, siendo embestido violentamente por otro competidor, Cale Yarborough, que había punteado fugazmente, sufrió un perance muy similar, pero sin consecuencias: al ser embestido, su coche saltó la valla exterior en el peralte. Resultado final: Ned Jarrett (Ford 65), Buck Baker (Plymouth 65), Darel Dieringer (Mercury 64), Roy Mayne (Chevrolet 65), Buddy Arrington (Ford 65).



Buck Baker



Tres ángulos distintos de la rural propuesta.

Perfil en el que se aprecian las modificaciones mencionadas. La línea de puntos indica el piso horizontal que cubre el motor.

# EL DELFÍN RURAL

Textos y dibujos de LUIS M. G. VARELA

CON el fin expreso de aprovechar más racionalmente las posibilidades del Dauphine, considerado como el utilitario argentino por antonomasia, nuestro diseñador presentó la idea que hoy publicamos. Se trata de transformar en rural al sedán 4 puertas. Para llevar a cabo esta modificación, se ha tratado de mantener inalteradas la mayor cantidad de partes de la carrocería, reduciendo así, costos y trabajo.

La transformación abarca desde la puerta trasera hacia atrás, permaneciendo el resto de la carrocería —y por supuesto la parte mecánica— inalterada.

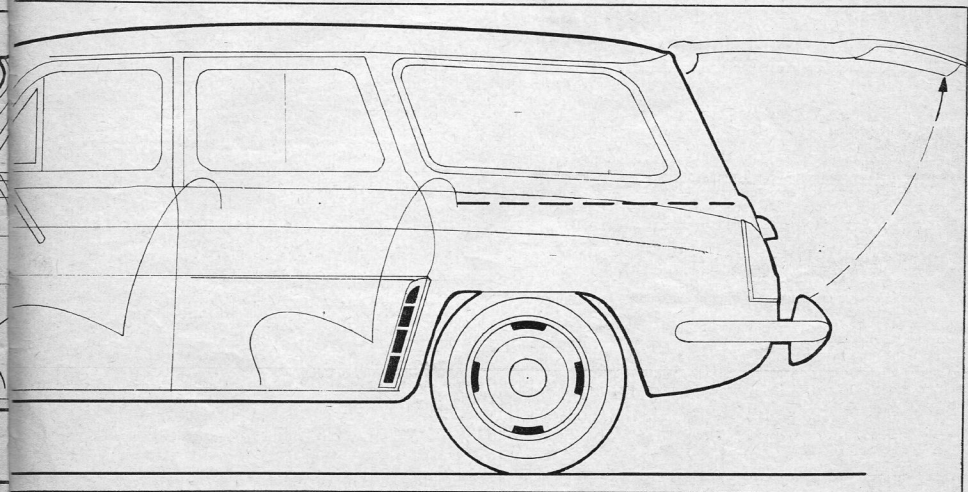
## Modificaciones

La inclinación del parante de la puerta trasera es, ahora, más vertical, con lo que se facilita el acceso al interior y se consigue una línea homogénea con el resto del vehículo que presenta, con esta variante, un aspecto más moderno y uniforme. (Precisamente, a juicio del que escribe, es la parte posterior del Renault la menos agraciada y lograda, presentando un aspecto algo pasado de moda). Interiormente, tras el asiento posterior se ha ubicado un piso horizontal que cubre el motor y lo aísla del compartimiento de pasajeros. La puerta posterior

abre hacia arriba y su parte inferior está provista de grandes acanaladuras para el paso del aire hacia el motor. Esta plataforma, lo mismo que el respaldo del asiento posterior, está protegida por una plancha atermica e insonora que evita el paso del calor y de los ruidos. Esta misma plataforma se abre hacia arriba descubriendo el motor, el cual, de esta manera, se hace más accesible. Otras partes de la carrocería que han sido modificadas son lógicamente— el techo y los guardabarros traseros, en cuyos ángulos superiores se ubican los faros de posición, de diseño moderno.

Las medidas generales se mantienen inalteradas (largo, ancho y alto), pero el espacio útil de carga se ve notablemente incrementado con un compartimiento de 75 cm de largo por 48 cm de alto y un metro con diez de ancho. Es decir, un volumen aproximado de 400 decímetros cúbicos.

**En síntesis:** permanece inalterada la mecánica y gran parte de la carrocería; sólo se modifica el parante de la puerta trasera, el techo y los guardabarros traseros, y se obtiene como beneficio, acceso más fácil, mayor espacio para el equipaje, mejoramiento estético y más accesibilidad al motor.



# RINCÓN DE



## JOHN SURTEES VUELVE A LAS PISTAS

EL DOCTOR Robert Kelly, uno de los tres especialistas que asistieron a John Surtees, luego del accidente que sufrió a mediados de setiembre último, al estrellarse su automóvil durante una práctica en el autódromo de Mosport, cerca de Toronto, acaba de informar que el campeón mundial de 1964 volverá próximamente a las pistas. La prematura noticia contradujo sus propias aseveraciones según las cuales el piloto inglés, si bien no advertiría las consecuencias del accidente al punto de no permitirle volver a correr, debería cumplir un largo y riguroso período de convalecencia —cerca de seis meses— después de abandonar el hospital.

Como se recordará, el grave accidente sufrido por Surtees durante las pruebas de clasificación del Gran Premio de Canadá se produjo luego de una docena de vueltas en su Lola Sport, a una velocidad considerable, pero indudablemente muy por debajo de las posibilidades de la máquina. Su salida de la pista ocurrió a la entrada de la curva principal del autódromo de Mosport. El auto del campeón británico perdió, inesperadamente, una rueda y, después de un espectacular trompo, terminó fuera de la pista, sufriendo repetidos vuelcos. Los hechos se desarrollaron a tal velocidad —según las declaraciones de un espectador— que Surtees no tuvo tiempo de intentar ninguna maniobra.

En un primer momento, el estado del piloto (múltiples fracturas y heridas internas) hacía temer por su vida. Más tarde se temió una parálisis que podía afectarle los miembros inferiores. Felizmente, las condiciones del afamado paciente fueron mejorando y hoy, su médico anuncia su pronta reaparición en las competencias deportivas internacionales.

El próximo mes de junio se disputará la quincuagésima edición de la Targa Florio. El Automóvil Club de Palermo ya ha iniciado la organización del programa de actividades que acompañará a dicha prueba. Se ha previsto un desfile de automóviles antiguos, según un convenio firmado con el Automóvil Club de Europa, que hará afuir a Palermo a los más conocidos técnicos del automovilismo deportivo europeo. En esta "histórica" oportunidad, se emitirá una estampilla conmemorativa especial.

A causa del mal tiempo, la carrera de trepada de Timmelsloch se redujo de 11 a 8 kilómetros, dado que parte del recorrido estaba intransitable a causa de la nieve. El vencedor absoluto fue Karl Foitek, en un Lotus Elan, en 8'39" 6/10. Jean Vinatier, en un Renault 1.300, se impuso en la trepada de Ursy, estableciendo un nuevo récord con una marca de 1'40" 8/10. Lo siguieron Guichet, en Abarth OT, Jausseaud, en un Matra F3; Ligier, en Ford GT, y Brockhaus en un Porsche 904.

Los "500 Kilómetros de Bridgehampton", carrera con puntaje para el Campeonato de Marcas, fueron ganados por Hap Sharp, en su Chaparral-Chevrolet con transmisión automática. El segundo puesto correspondió a Pedro Rodríguez, en Ferrari; el tercero, a Scott, con AC Cobra; el cuarto, a Grossman, en Ford. El sorprendente Mario Andretti, la revelación estadounidense

de la presente temporada, obtuvo un brillante quinto puesto con su Ferrari.

Las ventas de automóviles nuevos en los Estados Unidos aumentaron en un 14 % en la primera década de septiembre, con respecto al mismo período de 1964. Durante el mencionado lapso se vendieron 153.086 unidades (contra 134.010 del año pasado). La General Motors absorbió el 54 % de las ventas efectuadas; la Ford, el 26,4 %; la Chrysler, el 15,6 %, y la American Motors, el 4 %.

Un nuevo sistema de frenos fue unsayado, disainado, en la Autostrada del Sole. Se trata de un sistema estadounidense, diseñado especialmente para evitar la pérdida de control del auto en las condiciones más severas: hielo, agua, etc. La pista del experimento fue cubierta con agua jabonosa, para obtener un fondo sumamente resbaladizo. Un Fiat 1100, conducido por el ingeniero Mainelli, recorrió el tramo así preparado a una velocidad de 70-80 km/h, primero sin el nuevo dispositivo y luego con él. Al frenar en el primer caso, el auto giró sobre sí mismo, mientras que, en el segundo, lo hizo perfectamente, en línea recta y en forma progresiva.

El Parlamento italiano está considerando una medida por la que

### CARRERAS DE LA SEMANA

#### PRUEBAS NACIONALES

##### Pruebas de velocidad

28 de noviembre - Gran Premio de Turismo de Carretera - carretera (TC).  
28 de noviembre - Bahía Blanca Automóvil Club - Bahía Blanca - circuito (MN).

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

#### PRUEBAS INTERNACIONALES

##### Pruebas de velocidad

27 de noviembre - 6 de diciembre - Gran Bretaña - Quincena Automovilística de Nassau, Bahamas (S, GT, T).  
28 de noviembre - Polonia - Gran Premio de Angola (S, GT).

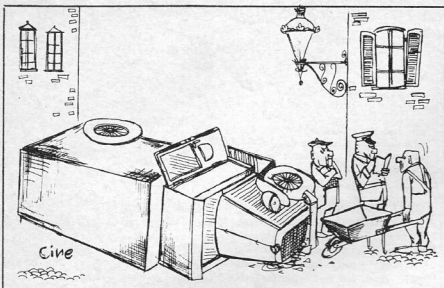
##### Pruebas de regularidad

27-28 de noviembre - Francia - Critérium de los Cévennes.  
28 de noviembre - 1° de diciembre - Portugal - Rally de Portugal.

CMC = Campeonato del Mundo de Conductores (Fórmula 1)  
CMM = Campeonato del Mundo de Marcas (Automóviles de Gran Turismo)  
TP = Trofeos Internacionales de Prototipos  
CEM = Campeonato Europeo de Montaña  
CER = Campeonato de Europa de Rallyes  
CEAT = Challenge Europeo de Autos de Turismo

C = Automóviles de Carrera  
FF = Fórmula de Carrera de Tasmania (hasta 2.500 cc)  
1 = Fórmula 1  
2 = Fórmula 2  
3 = Fórmula 3  
S = Automóviles Sport  
PT = Prototipos  
GT = Automóviles de Gran Turismo: I (hasta 1.300 cc) II (hasta 2.000 cc) III (más de 2.000 cc)  
T = Automóviles de Turismo

# TUERCAS



se prohibirá la circulación de automóviles en las calles de la isla de Capri. De este modo, en la turística isla volverá a reinar la tranquilidad que era uno de sus más grandes atractivos. Las autoridades de la isla de Elba se encuentran también interesadas en el proyecto.

minera italiana, a lo largo de los 200.000 kilómetros de la red vial de este país. Durante este recorrido se cobraron multas por valor de 7.000 millones de liras. El mencionado cuerpo de seguridad cuenta con 8.000 unidades móviles, cifra que se espera poder elevar a 13.000 en el curso del próximo año.

Los accidentes de tránsito en Gran Bretaña aumentan progresivamente. En efecto, en los primeros cuatro meses de 1965 perdieron la vida 2.445 personas, mientras que cerca de 120.000 resultaron heridas. Estas cifras representan un aumento del 9% con respecto a las registradas durante el mismo período del año pasado.

En el segundo Salón Internacional de la Montaña, que se celebró recientemente en el Palacio de las Exposiciones Valentino de Turín la Lancia estuvo presente en el sector de los transportes invernales, con un vehículo tipo CL51. Este vehículo tiene cuatro ruedas motrices, y su versatilidad y performances (velocidad máxima: 76 km/h; pendiente máxima que puede trepar: 79%) lo convierten en un instrumento particularmente indicado para ser utilizado en zonas de alta montaña.

Ochenta y nueve millones de kilómetros fueron recorridos en 1964 por los miembros de la policía ca-

## LOS BUENOS AMIGOS DE RIENZI



LA SEMANA pasada volvimos al taller de Ángel Rienzi. Uno de sus mecánicos nos informó que, si bien el piloto de Olivos se está recuperando del accidente sufrido en San Antonio de Areco, sus colaboradores tratan de ocultarle el verdadero estado del auto. Sus amigos han decidido entonces colaborar, dentro de sus posibilidades, para reconstruirlo, haciendo cada uno el trabajo de su especialidad, de manera que, cuando Rienzi se encuentre en condiciones de volver a correr, el auto le pueda responder. Por su parte, el Comité de Concessionarios Ford decidió, en su reunión del pasado jueves 11 de noviembre, entregar a Ángel Rienzi 200.000 pesos, para que pueda reponer las piezas irreconstruibles.



Ernesto Santamarina, reciente vencedor del Gran Premio de Turismo Mejorado, firma autógrafos en la redacción de AUTOMUNDO. A su lado, Jack Green, del equipo Peugeot.

## REGALO DE UN CANILLITA

ENTRE las muchas anécdotas deportivas que ya tiene Ernesto Santamarina, hay una que nos llega de cerca. Hace poco regresaba a su casa cuando, al doblar una esquina, quedó asombrado al observar su fotografía en colores en la tapa del número 32 de AUTOMUNDO. Se acercó al quiosco de venta de diarios y pidió la revista. Sacó un billete para abonarla y lo extendió hacia el canillita, mientras observaba la portada. De pronto, impactante, recriminó al chico la demora con que tomaba el dinero. Fue entonces cuando éste exclamó:

—¡Cómo se la voy a cobrar si el de la tapa es usted!...

## 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

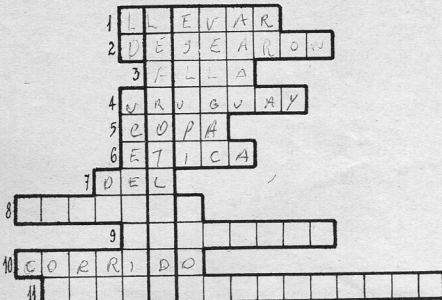
Animadores: Martha Moreno  
Silvio Soldán  
con Daniel Durán

PROGRAMAS EN LA  
AVANZADA DE LA  
RADIOFONIA ARGENTINA



# ENTRETENIMIENTOS TUERCAS

Creación de P y PP — Copyright AUTOMUNDO



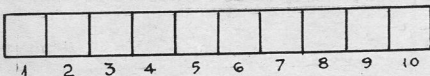
## TRIUNFADORES DE UNA CATEGORÍA DEL GP DE TM 1965

Hallar las palabras, según las definiciones, y con las letras que las componen llenar las casillas (una letra por casilla). Si la solución es correcta, en la columna de bordes más gruesos aparecerán los nombres de quienes triunfaron en una determinada categoría de la carrera Turismo Mejorado Súper Naf-ta YPF, últimamente realizada.

**DEFINICIONES:** 1. Lo contrario de traer. 2. Voz del verbo desear (3ª persona del plural, pretérito indefinido del indicativo). 3. Hacia (denotando el lugar que es término de un viaje). 4. Nuestra vecina República Oriental. 5. Premio de certámenes deportivos - Vaso con pie. 6. Gloria, excelente reputación - Ele-

vada cualidad moral. 7. Contracción de la preposición "de" y del artículo "el". 8. Afición de viajar por gusto, distracción o culto. 9. Pasado de un estado a otro mejor - Calificación de una de las carreras más importantes de nuestro país. 10. Participio del verbo correr. 11. Con superioridad, con ventaja, con victoria.

## LOGOGRAMA

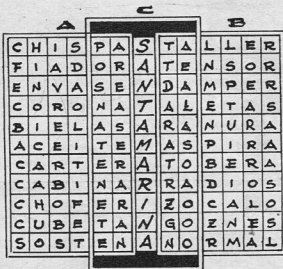


Serán llenadas las diez casillas con las letras que componen las palabras correspondientes a las definiciones. El número que precede cada definición, in-

dica la ubicación de las letras en el casillero.  
a) 5.6.3.4.2: Un grande de raps u otra cosa.  
b) 8.9.7.10: Descubrió América.

c) 1.3.6.10.8.9: Moneda francesa.  
d) 1.2.5.6: Blanda, esponjosa, de poca consistencia.

## SOLUCIÓN DEL NUMERO ANTERIOR



El apellido buscado: SANTAMARINA

## AUTOMUNDO y LA LEY

# LADRONES DE AUTOMÓVILES



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

CASI diariamente leemos en los periódicos noticias sobre sustracciones de automotores. ¿Es que ello se ha convertido en un fácil "negocio", muy lucrativo e impune para los delincuentes? No parece ser esa la razón.

Hasta 1958, para el que sustraía un automotor el Código Penal no tenía sanción especial; se aplicaba la misma que para cualquier sustracción (hurto, apoderamiento sin fuerza en las cosas ni violencia en las personas; un mes a dos años de prisión —art. 162—; en casos agravados: uno a seis años —art. 163—). Robo, apoderamiento con fuerza en las cosas o violencia en las personas; un mes a seis años —art. 164—). Los casos agravados: tres a diez años —art. 167—, cinco a quince años —art. 168—).

La valorización enorme de los automóviles, la falta de una adecuada legislación para impedir las transferencias de los autos sustraídos —problema que todavía subsiste, aunque la aplicación de la ley sobre registro de automotores tiende a resolverlo paulatinamente—, indicaba la necesidad de dictar medidas tendientes a una mejor protección de tales bienes, sobre todo teniendo en cuenta que los sistemas de seguridad, aunque eficientes, no lo son tanto, pues pueden fracasar ante la "habilidad" de los delincuentes.

Tanto aumentó la sustracción de vehículos, que las compañías de seguros no contrataban éstos sobre automotores, o bien disminuían el valor del riesgo a cubrir, de forma que sólo se aseguraba, por ejemplo, el 75 % u 80 % del valor del automóvil. En la actualidad, tal restricción no existe, y es posible asegurar el valor total (ver AUTOMUNDO Nº 19).

### 1958: se agravan las penalidades

El señalado auge de la delincuencia especializada en automotores, provocó la reacción de las autoridades, que buscaron determinar mediante lo que se pensó eficaz remedio: el aumento de las penalidades.

Se dictó así el decreto-ley 6582/58 (30/4/1958) —ratificado posteriormente por la ley 14.467—, que lleva por título "Registro de pro-

piedad del automotor", y el cual, entre otras cosas, agravó considerablemente las penalidades para los delitos cuyo objeto fueran automotores. Las sanciones citadas del Código Penal se agravaron de esta manera: la del art. 162 (hurto): uno a tres años de prisión; la del art. 163: dos a seis años; la del art. 164 (robo): tres a diez años; la del art. 166: nueve a veinte años; la del art. 167: seis a quince años.

Además se estableció sanción —seis meses a dos años de prisión— para un delito especial creado por el citado decreto-ley: el llamado "uso ilegítimo (o indebido) de automotor".

Dispuso también dos severas medidas: los delincuentes sometidos a proceso no podrán salir en libertad bajo fianza mientras dure el juicio —posibilidad admitida para la mayoría de los delitos—, y en caso de ser condenados deberán cumplir efectivamente la pena, no pudiendo gozar de los beneficios de la llamada "condena condicional" (funciona, como facultad del juez, que puede dejar suspendido el cumplimiento de la pena al condenado a prisión no mayor de dos años, siempre que no tenga otra condena anterior; de manera que no será encarcelado; se le da la posibilidad de rehabilitarse).

Cabe señalar que la disposición relativa a la imposibilidad de obtener la libertad bajo fianza en la actualidad sólo es aplicable a los casos de robo de automotor, pues para el hurto y el uso ilegítimo fue suprimida (decreto-ley 2021 del año 1963).

Quiere decir entonces que las leyes se tratan muy severamente al delinquir en automotores. No obstante ello y la eventualidad de purgar con varios años de cárcel su delito, parece no haber disminuido ese tipo de actos (próximamente daremos estadísticas). Por eso es aconsejable que el propietario de automotor lo asegure contra el riesgo de sustracción. Además es conveniente colocar sistemas de seguridad que constituyan trabas a la actividad de un eventual ladrón. Si no siempre eficaces, por lo menos dificultan y retardan su labor, y, en muchos casos, la demora puede salvar el vehículo.

El Ambassador 990 Rambler es el automóvil que define la más alta calidad automotriz que se produce en la Argentina. En tamaño, en potencia, en lujo y confort, resulta verdaderamente *incomparable*. Es por sí mismo una categoría superior y diferente a todo lo conocido hasta hoy. Porque únicamente Ambassador 990 Rambler le ofrece *todas* estas ventajas: • Motor Tornado-Jet de 145 HP., con árbol de levas a la cabeza. • Dirección y frenos de potencia. • Frenos a disco en las ruedas delanteras. • Vidrios curvos y levanta vidrios eléctrico. • Aire acondicionado original de fábrica (opcional). • Alternador.

Visite su Concesionario Rambler más próximo y solicite una demostración.

Y recuerde que muchas de las ventajas del Ambassador 990, también las encontrará en cualquier vehículo de la línea Rambler

# Incomparable !

*Ambassador* 990  
RAMBLER

CON MOTOR **TORNADO-JET**  
Para el que exige lo mejor!



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.:

¡APARECE EL 23 DE NOVIEMBRE!  
y todos los martes \$ 40.-

# LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL



1

**HITLER ORDENA:  
¡TANQUES AL ATAQUE!**