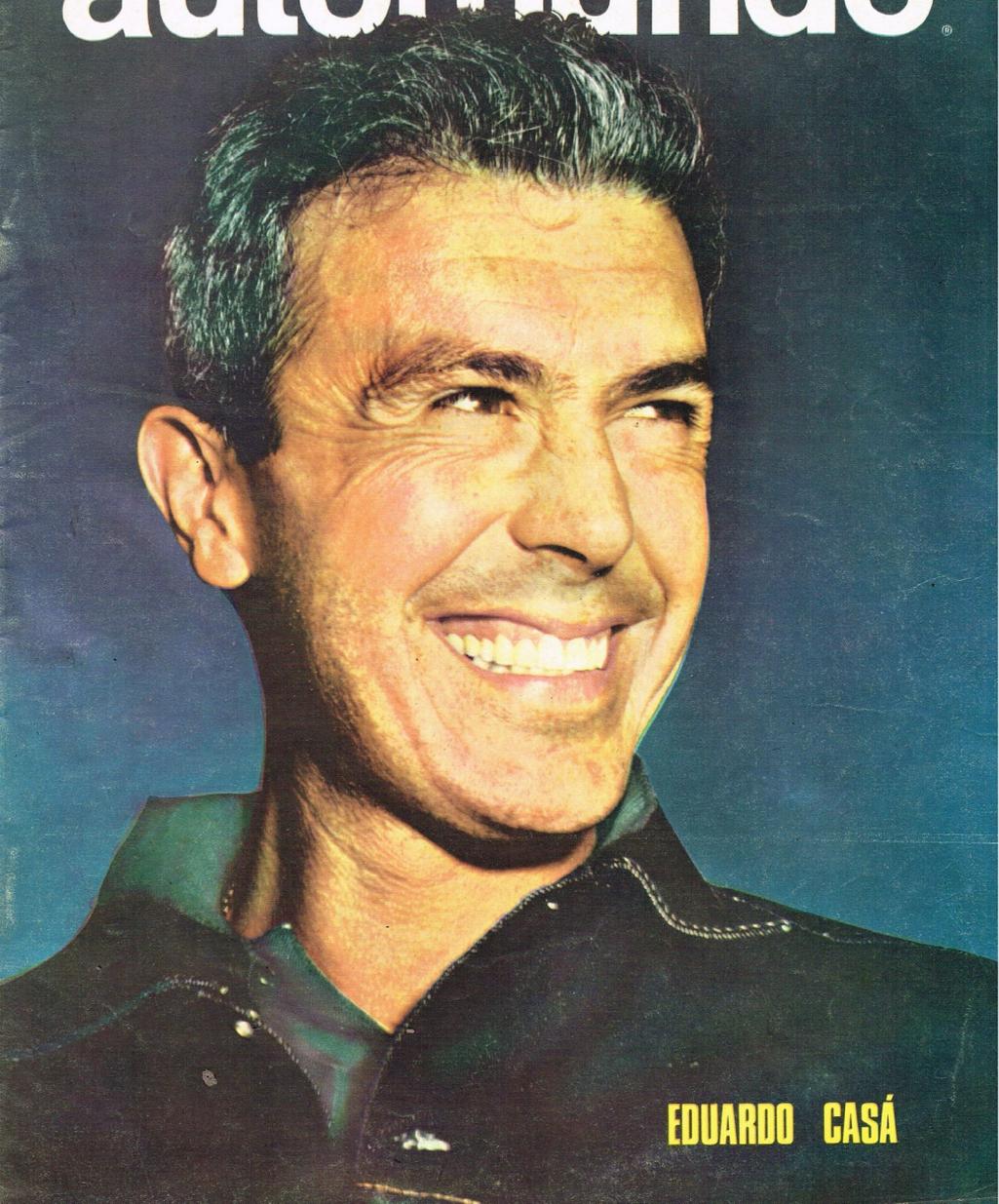


38

Temas  
automundo

\$ 30.-  
Uruguay \$ 10.-

# automundo®



**EDUARDO CASÁ**

**DIARIAMENTE 5.45 !**

# DIARIO ORAL MATUTINO

LR3 RADIO BELGRANO transmite diariamente de 5.45 a 8 el más completo informativo del país. Treinta periodistas especializados en el más amplio panorama de la actualidad local y extranjera.

Notas, reportajes y editoriales, presentados a través de un acertado enfoque periodístico.

En la locución, Joaquín Medina, Mauricio Basualdo Lebrau, Herminio Rodrigo, Guillermo Petrucelli y Horacio Colombo.

Además, durante toda la jornada, 30 boletines, 20 flashes y 2 boletines especializados. BOLETIN DE PREVISIÓN SOCIAL a las 16.30, BOLETIN CULTURAL a las 15.30 y LA ACTIVIDAD EMPRESARIA a las 22.

## RADIO BELGRANO



## 500 MILLAS MERCEDINAS



El "Cheviti" detenido en el reciente Gran Premio.

- 1) Desearía saber quién fue el ganador de las primeras 500 Millas Mercedesinas y la marca del coche ganador.
- 2) El Cheviti de Cupeiro y el Falcon que corre de Alzaga, ¿tienen carrocería autoportante?
- 3) ¿Qué composición y cuántos HP tiene actualmente el Cheviti? (Antes que saliera el F 100 de Rienti tenía 260 HP).
- 4) He oído comentarios de que a partir del año que viene será modificado casi totalmente el antiguo reglamento de TC en vigencia. ¿Es eso cierto?

Roberto Tourn  
San Martín 838  
San Carlos Centro (Sta. Fe.)

- 1) Juan J. Blaquier fue quien saliendo de perdedor se impuso en la primera edición de las 500 Millas Mercedesinas, que se disputaron el 8 de junio de 1952. Condujo un Ford V8, única marca y modelo con la que actuó en su breve campaña automovilística. Se corrió en circuito de 200 km a cubrir cuatro veces. Daimo Bojanich ganó el primer circuito y Blaquier los tres restantes.
- 2) Tanto el Chevrolet 400 de Cupeiro como el Falcon de de Alzaga son autoportantes.
- 3) No conocemos la composición de la máquina de Cupeiro ya que es un dato que, con cierta razón, se reservan sus preparadores. En cuanto a la potencia, entendemos que ha alcanzado los 280 HP en su versión más "rabiola".



Alzaga con su Falcon durante la cuarta etapa del Gran Premio.

4) Hay muchos proyectos para modificar la fórmula de TC pero ninguno de ellos, por el momento, ha tenido fuerza como para promover una asamblea con carácter de extraordinaria que le acuerde —de triunfar— inmediato futuro reglamentario. En consecuencia, la vigente tiene vida asegurada, en el mejor de los casos, durante 1965 y el año venidero.

## MUCHOS KILOMETROS

- 1) Desearía saber cuál consideran ustedes el auto más veloz en TC y qué velocidad máxima puede desarrollar. Tengo entendido que el nuevo motor de Emiliuzzi es, actualmente, el que mayor velocidad desarrolla, aún más que el tan mentado Cheviti.
- 2) En un reportaje radial que le hicieron a Loeffel, le escuché decir que cuando rompió pistón, el coche andaba a 250 km/h. A mí me parece un poco exagerado. Que se le fueron unos kilómetros de más. Ustedes, ¿qué opinan?

Jorge Leone  
Santa Fe 1817  
Mar del Plata (Bs. As.)

- 1) Coincidimos con usted, Emiliuzzi es por el momento —a nuestro juicio— el más veloz.
- 2) Sin duda se trata de un error, de quien escuchaba o de quien hablaba. Para obtener la velocidad del auto a que usted se refiere hacen falta muchos HP más que los numerosos hasta ahora conseguidos, mediante ardua tarea, por los hermanos Bellavigna.

## STUDEBAKER EN TC

Quisiera saber si se puede preparar un motor Studebaker cuando 1963 o 64 y colocarlo en cualquier marca de bastidor siempre que sea de un coche de pase.

¿Tiene algún defecto el motor Studebaker que ningún corredor lo ha adoptado, siendo el coche más veloz estándar ya que desarrolla una velocidad rayando en los 200 km/h?

Héctor Morales  
Estafeta N° 8  
Corrales - Paraná

El Studebaker no tiene ningún defecto sino que, por lo contrario, tiene muchas virtudes mecánicas, las que, por imposiciones reglamentarias, no tienen cabida en nuestro Turismo de Carretera. La fórmula en vigencia establece que ese tipo de motores en V con válvulas a la cabeza debe ser de producción nacional, tal el caso del Ford F 100, requisito al que no se ajusta el Studebaker cuyo complejo motor es totalmente importado.

Convenimos con usted en que sería maravilloso poder preparar un motor así, que con 4.200 cc fáciles de ensamblar, para colocarlo en los 4 litros exigibles, produce unos generosos 170 km/h a 4.200 vueltas y al modesto índice de compresión de 7:1. Disentimos con su apreciación de 200 km/h pero los 180 que su fabricaciones aseguran producir sin preparación alguna son más que suficientes para construir castillos de ilusiones.

## automundo



N° 38 15 de diciembre de 1965  
Año I - EDITORIAL CODEX S. A.

## SUMARIO

- 3 Correo del lector
- 4 Ecos y anécdotas del GP de TC
- 6 Prueba para autos veteranos
- 7 El "Mini" a la conquista del "Gran Mundo"
- 8 El Gran Premio ilustrado (1ª y 2ª etapas)
- 18 El porvenir de la técnica automovilística (1ª parte)
- 22 ¡Felicitaciones, don Eduardo!
- 24 Lubricantes: un seguro de vida
- 25 3ª fiesta Gran Familia Ford
- 26 Entreteles del Gran Premio TC
- 28 Carrocerías especiales y accesorios
- 32 ¡Bienvenidos, campeones!
- 34 La Bugatti "101-C"
- 36 Novedades británicas
- 37 Los soviéticos en Monza
- 38 AUTOMUNDO en la industria
- 40 Nuevo taller en Munro
- 40 Rincón de tuercas
- 41 Ecos y anécdotas del Gran Premio TC
- 42 Entretenimientos tuercas
- 42 El estado de necesidad en los accidentes automovilísticos

## CORRESPONSALES EXTRANJEROS

VICENTE ALVAREZ, Estados Unidos; DIANA BARTLEY, Estados Unidos; FERRUCIO BERNABO, Italia; BERNARD CAHIER, Francia; JOHN CAMESELL, 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.



## GRAN PREMIO TC

ECOS Y ANECDOTAS



Cuando los Ford Falcon del equipo oficial comenzaron a quedarse, todos se fijaron más detenidamente en el 134 de Mario Fernández, piloto que, con el coche prácticamente estándar, salió a dar la vuelta especulando con el 60 % del tiempo del ganador para clasificarse. Y casi lo logra. Última grande los inconvenientes que tuvo justo en el último tramo y que lo obligaron a desistir, pues el muchacho maneja mucho a pesar de que en oportunidad de la foto (tomada en un lomo de burro de la cuarta etapa) haya caído con las ruedas delanteras un poco torcidas. Última grande, también, que tuviera un auxilio que no supo adaptarse a las circunstancias. ¿Qué tal muchachos del Tornado?



Todos los años, el Gran Premio nos regala alguna revelación: un piloto de los llamados "hapados", que realiza una brillante carrera. Este año la revelación se llamó Osvaldo L. Tosti, quien al mando de un Ford, con válvulas laterales y de líneas muy poco estilizadas, realizó una competencia superinteligente que le valió un octavo puesto en la general, poniendo de manifiesto la gran resistencia del auto y el acertado criterio del piloto para correrlo.

Mientras reconciliaban el coche de Atilio Viale del Carril, en el concesionario Ford de Santa Rosa, luego de la primera etapa, Oscar Cabalán conversa con un cronista de AUTOMUNDO.

—"El coche anda fenómeno, pero no lo subo de las 5.000 rpm. Tengo un poco más, pero en la montaña está mi chance y me la voy a jugar allí".

Al preguntarle sobre el equipo Ford, nos respondió: "El equipo es de una organización perfecta. Acá soy un 'bacán', todos trabajan y yo miro. ¿Qué voy a hacer? Pero yo quiero tener mi auto. En el Gran Premio de Turismo Mejorador trabajé como nunca en mi vida, pero la satisfacción de correr con el auto propio no tiene precio para mí". ¿Qué bonito, no?



## CORREO

### HEALEY TRES LITROS

... desearía me informen sobre los datos del coche sport Austin Healey modelo 60 de 3.000 cc.

Horacio Di Tullio  
Betoaza 75  
Tres Arroyos (Bs. As.)

Motor anterior de 6 cilindros lineales, 4 tiempos, 83,34 x 88,9 mm de diámetro y carrera. Cilindrada 2.912 cc., compresión 9:1; potencia 131 HP a 4.750 rpm. Cupla máxima, 22,8 kgm a 3.500 rpm. Válvulas a la cabeza, árbol lateral. Dos carburadores SU horizontales. Refrigerado por agua. Sistema eléctrico 12 v 57 Ah. Cuatro velocidades, marcha atrás y over-drive. Suspensión delantera independiente, con paralelogramos deformables y muelles helicoidales, trasera a baletas con eje rígido, ambas complementadas con amortiguadores telescópicos. Medidas: largo 400 cm, ancho 154 cm, altura 127 cm, entrejes 233 cm, despeje 11 cm; trocha delantera 124 cm; trasera 127 cm; radio de giro, 5,46 m; neutrales 5,90 x 15. Peso 1.080 kg. Velocidad máxima 180 km/h.

### F 100 vs. 7 BANCADAS

... que corredores están compitiendo en TC con motores F100 y Chevrolet 7 bancadas.

Ernesto Ricardo Peralta  
Castelar (Bs. As.)

Por razones prácticas le recomendamos leer la lista de inscriptos del Gran Premio TC.

### OCTANOS

... cómo debo proceder para obtener una relación de compresión y, si fuese posible, también tomando como base 7:1; 8:1 y así sucesivamente. También, ¿qué nafta debo usar para un Chevrolet motor Apache modelo 1962 preparado para la montaña de Carretera? Le quedaría muy agradecido. Me atrevo a molestarlo porque soy un simpaticante de su revista y he leído muchas preguntas que ustedes han contestado.

Francisco H. Colombo  
Coronel Suárez 3113  
Olavarría (Bs. As.)

Para lograr la relación de compresión que tiene un motor tenemos que saber, en primera instancia, su cilindrada unitaria, es decir la de uno de sus cilindros. Esto es fácil de averiguar en motores que no hayan sido rectificadas, porque es el resultado de la división de la cilindrada total que acusa el catálogo de fábrica por el número de cilindros. Su Chevrolet Apache tenía 3.860 cc antes de convertirse en TC. En consecuencia su cilindrada unitaria era de 643,33 cc resultado de la división por sus seis cilindros.

Logrado ese primer dato colocamos el motor en posición tal que el cilindro quede completamente vertical, lo que no es un problema en el Apache pero sí, en cambio, ocasiona algún trastorno en el Valiant o en cualquier tipo de V por su posición inclinada. La inmediata operación es la de subir un pistón al punto máximo superior y, entonces, por el orificio de la buja

llenar la cámara de combustión con un líquido que puede ser agua pura o agua con mitad de glicerina. El llenado debe hacerse hasta el hilo inferior de la rosca usando una probeta graduada para tener, así, la seguridad, de acuerdo con el remanente, de la cantidad que penetró en el motor. Una vez logrado ese dato sume la capacidad de la cámara a la cilindrada unitaria dividida el resultado por aquélla. El producido será el índice de compresión del motor.

$$\frac{643,33 + 100}{100} = 7,43$$

Pasemos ahora a la segunda parte de su carta que es donde nos consulta el tipo de nafta recomendable para un coche de competencia. Lamentamos no poder ser categóricos en la contestación, pues son muchos los factores que entran en juego para determinar el valor octano de un combustible ideal para un tipo determinado de máquina. No obstante, le recomendamos ensayar con una nafta que tenga tantos octanos como los que resultan del índice de compresión averiguado más uno y multiplicado por diez. De ello resultará que para una compresión de 7,5:1 puede usar 85 octanos. Este no es más que un punto de partida.

### DESHIDRATACION

1) ¿Llevan los corredores de TM en los coches alguna bebida gaseosa? Formulo esta pregunta porque en la última edición de la prueba automotivística de Junín un corredor (no recuerdo el nombre) pedía a sus auxilios agua para tomar.

2) ¿Cuál es la velocidad de crucero y cuál la máxima del Isard 1.204?

Carlos Alberto García  
Riños 386 - Buenos Aires

1) Muchos son los corredores que llevan a bordo bebidas para satisfacer la sed, las que no tienen que ser necesariamente gaseosas.

Debido a la excitación, el cansancio y el trabajo físico que ocasiona la conducción, se produce en el actúante cierta deshidratación. Es entonces cuando, sin que necesariamente se tenga sed, se bebe para restablecer en el organismo el equilibrio, que aunque no represente un "reponer fuerzas" ayuda, sin embargo, al bienestar general.

Trasportando situaciones que pueden servir de ejemplo, presentamos el caso de las aves que, en período previo a la postura, tratan de alimentarse con sustancias calcáreas que le ayuden a la elaboración de la cáscara de sus huevos. En ambos casos obra el subconsciente que, como no sabe de engaños ni de vicios, siempre conduce a la finalidad que el organismo requiere.

Como no es agua únicamente lo que el cuerpo consume en el esfuerzo, hay quienes aprovechan para con la hidratación se complementan otras sustancias que le son necesarias. Para ello componen una bebida que, poco más o menos, está formada por medio litro de agua mineral, un par de cucharadas de glucosa, una o dos



Isard 1.204 con el que participó el piloto Reyes en el último Gran Premio de Turismo Mejorado.

aspirinas y una medida de coñac. La recomendamos por buena.

2) El Isard 1.204 tiene, según especificaciones de fábrica, velocidad top de 145 km/h. En cruceo es del orden de los 120 km/h.

### VELOCIDAD

¿Cuál fue la velocidad que desarrollaron, en un tramo de carrera, los hermanos Emiliozzi con su nuevo motor F100 con la vieja galería, en la competencia para coches TC disputada en San Antonio de Areco el 31 de octubre último?

Juan C. Save  
Florida 455  
Henderson (Bs. As.)

De acuerdo con nuestra verificación, que no pretende ser exacta por las condiciones en que se desarrolló, la mayor velocidad alcanzada fue de 230 km/h.



Dante Emiliozzi en San Antonio de Areco.

### LA "GALERITA" VIAJERA



... somos dos jóvenes de 20 años que deseamos conocer nuestra querida Patria y para ello hemos elaborado un proyecto, contando con un NSU (galería), de 34 HP, y muchos deseos de ganar los caminos.

Nuestro proyecto es el siguiente: salir en el mes de enero a recorrer parte del norte argentino en las siguientes etapas:

Bs. Aires-Río Cuarto	Ruta 8	Km 537
Río Cuarto-San Luis	" 8-7	" 212
San Luis-Mendoza	" 7	" 265
Mendoza-San Juan	" 40	" 261
San Juan-La Rioja	" 20-38	" 443
La Rioja-Catamarca	" 38	" 150
Catamarca-Tucumán	" 38	" 196
Tucumán-S. del Estero	" 9	" 160
S. del Estero-Córdoba	" 9	" 439
Córdoba-Santa Fe	" 19	" 340
Santa Fe-Paraná	Balsa	—
Paraná-Gualeguaychí	Ruta 138-136	" 302
Gualeguaychí-Zárate	" 12-balsa	" 138
	Ibicuy	" 138
	<b>Total de Km:</b>	<b>3.343</b>

Asfalto, 2.563; mejorado, 742 y tierra, 38 km.

Pensamos, durante este tiempo (25 ó 30 días), oficiar de campamenteros y requerimos su gentil ayuda para saber, ante todo, qué incógnitas podemos tener con nuestra "galerita". Además deseáramos conocer el estado de los caminos que pensamos recorrer, como así también el equipo a llevar (sobre todo lo referente al auto).

En resumen, somos dos entusiastas de las "tuercas" y los "caminos"; que no sabemos nada de nada y queremos embarcarnos en esta pequeña aventura. ¿Podrían ustedes orientarnos?

Jorge Luis Portela  
Angel D. Moreno  
A. Ferreyra 74  
Caseros - FGSM (Bs.As.)

En cuanto a los problemas de la "galerita", es un poco amplio el panorama, pero por experiencia personal les diremos lo siguiente, siempre considerando que se encuentra en buen estado general: gomas, frenos, suspensión, dirección, tren delantero, motor, embrague, dyna-start, batería, regulador de voltaje, etc., etc. Lévenlo alto (con los tapones de goma de los espirales), y si estos están vencidos cámbienlos, pues en los caminos de tierra (generalmente con huella) corren el peligro de romper el cedazo o la tapa del filtro de aceite con una piedra. Si tienen instalado un manómetro de aceite, mejor. Y recuerden que cuando la aguja oscila, significa que no hay nivel necesario (mucha atención a la presión). Nunca viajen sin el filtro de aire (es conveniente reforzar su agarre) y cambien a menudo su aceite; caso contrario, la tierra que penetra en el motor los dejaría sin aros en pocos kilómetros. Piensen que en esa fecha encontrarán temperaturas aproximadas a los 50°. Al aumentar la temperatura, la presión de aceite bajará notablemente (en la tapa de cilindros tendrán alrededor de 190°, y cuando paren, sentirán hervir el aceite del motor). No se asusten demasiado, pues el efecto lubricante no se pierde del todo. Recuerden que en los lugares altos, donde el auto se "apana" (falta de aire en la mezcla), deben poner un gliceur más chico y, si es necesario, saquen el tornillo de regulación de aire, pero colóquenlo nuevamente lo antes posible, pues por ahí también entra tierra. Cuando crean que el coque "no tira", antes de alarmarse fíjense atrás y lo más probable es que comprueben que está subiendo, levemente, pero desde hace varios kilómetros. No lo pasen de vueltas en las bajadas engañosas y en las tre-



## PRIMERO ABSOLUTO

EN EL CONCURSO DE LA ELEGANCIA realizado en el VELODROMO MUNICIPAL el 21 de Noviembre de 1965

PRIMERO ABSOLUTO RAMBLER AMBASSADOR

para coches de Industria Nacional en su categoría entregado por **AGUIRRE, MASTRO** y preparado por el "SERVICE" de

**AGUIRRE, MASTRO Y CIA. S. A.**

Exposicion y Ventas: Avda. del Libertador 1736 - Talleres y Repuestos: Urriarúa 2349

¡SE AJUSTA A SU RUTA!...

NOUEVO

# Ajustomatic

## FRIC ROT-Gabriel

3 AMORTIGUADORES EN 1



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

**NORMAL:** Para rutas y calles normales.

**FIRME:** En caminos y calles desparejos.

**EXTRAFIRME:** Para caminos malos; establecimiento y seguridad.

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

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

12 MESES REALES DE GARANTIA

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

Primer Distribuidor Nacional

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

En Córdoba: Boulevard Guzmán 1021 Tel. 98249

## Baradero

# PRUEBA PARA AUTOS VETERANOS



Señal de largada, en la última prueba de la tarde: categoría 6 cilindros, hasta modelos del año 1930.

EL CLUB Juventud Agraria de la ciudad de Baradero, bajo la dirección técnica de la Peña Automovilística El Pato Amarillo, organizó, en dicha localidad bonaerense, una prueba reservada para coches de Turismo Veterano, hasta modelos del año 1930. Ambas entidades hicieron su presentación en esta oportunidad, como organizadoras responsables de justas deportivas mecánicas, y el mayor de los éxitos coronó su esfuerzo.

Los resultados de las distintas categorías fueron los siguientes:

### Categoría 4 cilindros, hasta el modelo 1927:

- 1°) Said Saad, de Arrecifes con Ford T 1927;
- 2°) Luis Boggiatto, de San Nicolás, con Ford T 1927;
- 3°) Victor Herrera, de Baradero, con Ford T 1927.

### Categoría semi-preparados, hasta modelo 1927:

- 1°) José Giordano, de Torres, con Ford T;
- 2°) Carlos Silva, de Torres, con Ford T;
- 3°) Juan C. Estrada, de Capital, con Ford T.

### Categoría 4 cilindros, hasta modelo 1928 a 1930:

- 1°) Luis Boggiatto, de San Nicolás, con Ford T;
- 2°) Said Saad, de Arrecifes, con Ford T;
- 3°) Enrique Bernardi, de Baradero, con Ford A.

### Categoría 6 cilindros, hasta modelo 1930:

- 1°) Carlos M. Candal, de Baradero, con De Soto 1929;
- 2°) Juan C. Calvo, de San Pedro, con Chrysler 1929;
- 3°) Raúl Mey, de Baradero, con Rugby 1929.



Carlos M. Candal, representante de Baradero, con su poderoso De Soto 1929, venció en la categoría "6 cilindros", que se definió en la última vuelta después de un final muy disputado.

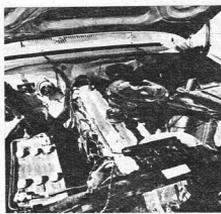
## CORREO

padas usen siempre la caja, no lo dejen bajar de vueltas para mantener constante la presión de aceite.

Respuestas que los aconsejamos llevar: patas de motor, juntas de tapa de válvulas, juntas anulares con sus gomas, bujías, condensador (cuidado con el cable, suele cortarse), platinos (por efecto de la fibra, se gasta la fibra y se queman), carbonos, cable de acelerador, cable de embrague, filtros de aceite, diafragma de bomba de nafta, gliceurs de distintas medidas (variación de altitud, variación de carburación). Si por casualidad les petina el embrague échense azúcar, polvo de tierra o bebida cola, por el costado de la turbina, mientras mantienen el pedal apretado y saldrán del paso. No recarguen el sistema eléctrico con amperímetro extra, ni muchos faros (cuando la batería se descarga, los carbonos lanzan grandes chispas, recalentando el colector de la bobina y soldando los cables, lo que ocasiona la rotura del dyna-start). Lleven las herramientas necesarias para hacer toda esta clase de arreglos y sobre todo: calma para resolver los imprevistos e ingenio, por supuesto. Tengan la seguridad de que irán más bien equipados que muchos corredores del Gran Premio.

Considerando que falta más de un mes para el comienzo de la excursión, no nos atrevemos a adelantarnos el estado de los caminos, pues los hemos recorrido en octubre y, posiblemente, haya variado, pero los recomendamos que se dirijan al ACA donde les entregarán mapas detallados y les informarán sobre la conservación de las rutas al momento de realizar la consulta. Esperamos volver a tener noticias suyas y, desde ya, les auguramos el más brillante de los éxitos.

## CHEVROLET CORVAIR Y EL TC



### Motor del Chevrolet Super.

Les formulo una idea que, creo, también cabe en el Reglamento de TC. Tratándose de un cupé Corvair Monza, con el montaje de un motor Súper (7 bancadas) en popa —ya que este modelo ha "nacido" con el motor atrás—, también podría competir como lo hizo el Renault Gordini en la ciudad de Córdoba.

Por sus características, podrían hacerse grandes reformas con considerables ventajas para mayor perfección en su perfilamiento, asemejándose a prototipos europeos.

Rodolfo Wicomedes  
Rodríguez Peña 459, 4° B  
Buenos Aires

Coincidimos con usted, porque además está perfectamente encuadrado dentro de los aspectos reglamentarios de la categoría. Pero... no le parece que es hora de que dejemos de reformar, que renunciemos a ser los reyes de "la modificación" para comenzar a crear?

## COMPRESOR PARA EL RENAULT

Poseo un Renault Dauphine y quisiera poder adaptarle un compresor "Super Brauser Armstrong", que creo es de origen francés (lo mismo que el coche), y según tengo entendido no es de difícil colocación y no se necesita hacer modificaciones al motor. Ustedes podrán indicarme si en plaza podría conseguirlo, qué perjuicio puede acarrearle al motor la colocación del mismo, y si dicho artefacto aumentó demasiado el consumo de combustible.

Luis M. Depaoli  
Av. H. Yrigoyen 1155  
Florencio Varela (Bs. As.)

No creemos que lo consiga en plaza. Aumenta la presión final de combustión y, consecuentemente, las cargas que deben aguantar los elementos mecánicos. ¿Cuánto es demasiado? Recuerde que: "Al que quiere celeste, que le cueste".

## "GANSADAS"

... soy un corredor extraordinario, todavía no ha salido el campeón capaz de ganar una carrera en la pista que ella, y aparte de todo eso preparo el coche yo solito, con la única ayuda de mi abuelita que hace pocos días cumplió 97 años! Y otra más, yo mismo fabrico los coches y siempre me acompaña mi abuelita.

Díganme una cosa, ¿ustedes no tendrían un Isetta disponible para correr la próxima temporada internacional? Pienso que usted debe ser capaces de publicarme esta carta después de haber publicado la del señor Federico Cendoya en AUTOMUNDO N° 34 y otras similares en números anteriores, porque ya veo que el tiempo y el espacio en la revista para contestar cualquier estupidez.

A excepción de la sección Correo del Lector, el material de la revista es muy bueno, lástima las gansadas que escriben en esa sección.

En la próxima les mando el dibujo de un autito.

Juan Montoto  
San Martín 1201  
Avelaneda (Bs. As.)

Si, señor Montoto. Publicamos su carta, como tratamos de hacerlo con todas las que recibimos. Y esperamos que no envíe el dibujito y, si fuera posible, también una foto de su abuelita.

Como su nombre lo indica, esta sección está al servicio de los lectores y fue expresamente creada para mantener un diálogo con ellos: bien intencionado o no, con capacidad o sin ella, hombres grandes y hasta niños nos escriben diariamente y esperan ver publicada su carta con la consiguiente respuesta. Si bien la sección no es todo lo técnica que usted desea, ni todo lo serio, ni contempla exclusivamente los aspectos que usted puede considerar importantes, creemos que logra el fin que se ha propuesto: que nuestros lectores opinen, pregunten, pidan, critiquen, etc. ¿Que el material de esta sección no es bueno? Nosotros hacemos sólo una parte, la respuesta. Creemos que sería deshonesto hacerlo todo; podríamos tirar las cartas que no consideramos útiles al canasto e inventar otras con sentido periodístico, contestarlas y a otra cosa. Pero así no seríamos fieles al espíritu que inspira a AUTOMUNDO.

## HISTORIAL DE CUPEIRO

... lo que quisiera saber es el historial de carreras ganadas por el señor Jorge Cupeiro porque hemos tenido una discusión pequeña con mis amigos por la causa anteriormente citada.

Ricardo Broda  
Avda. Mitre 1550  
Sastre (Sta. Fe)

Anotamos a continuación la lista de triunfos de Jorge Cupeiro, que ofrece la originalidad de ocho marcas distintas. Poco más o menos, en cuanto a diversidad de marcas y cilindradas se refiere, es la que presenta su, también brillante trayectoria en el motociclismo. Sus victorias son las siguientes:

Chevrolet "400"	9
Jaguar	5
Alfa Romeo	4
Fiat 1.500	3
Porsche	2
Corvette	1
Heinkel	1
NSU	1
<b>Total</b>	<b>26</b>

Con el "400", es decir con el Chevrolet, triunfó en Turismo de Carreras. Con el Chevrolet Corvette ganó en Mecánica Nacional Fórmula 1. Con el resto de marcas acreditó triunfos en Turismo Mejorado.

## TITULOS DE RIGANTI

En representación de un grupo de amigos de la "guardia vieja" me interesa saber en qué año fue campeón Raúl Riganti y cuáles fueron los triunfos que conformaron ese título. De paso me vendría bien saber con qué máquina corrió en esa oportunidad y quiénes fueron sus adversarios más calificados.

Alberto Guido Pizzati  
9 de Julio 2952  
Mar del Plata (Bs. As.)

Aun cuando sin que su carta lo aclare entendemos que lo que ustedes quieren saber es cuándo Raúl Riganti fue campeón argentino por acumulación puntuable anual. Si esa es la información que nos requieren, mucho lamentamos tener, que defraudarlo porque el popular "rolenta", de quien presumimos sus ustedes admiradores, nunca supo de la satisfacción de esa conquista.

Raúl Riganti, que entre moto y automovilismo acumuló generoso medio siglo de actuación, sólo tiene en su haber dos discutidos títulos logrados por coincidencia en el año 1918. Fue cuando, corredor de moto, ganó el 25 de mayo el campeonato de la hora, disputado como prueba abierta en el Hipódromo Nacional, donde recorrió 87,600 km. Meses después, el 18 de agosto, en el camino adoquinado a La Plata se impuso en la prueba que de tradición organizaba todos los años el Club Motociclista Nacional (hoy Buenos Aires Moto Club), sobre kilómetro lanzado. En esa competencia que se disputaba con el pomposo título de "Campeonato", ganó Riganti con promedio de 151,578 km/h.

De cualquier forma debemos a ustedes la justificación del porqué Riganti, a quien asignamos 35 años de estrellato en el deporte motor, nunca haya podido ser campeón argentino ya que los dos títulos que citamos anteriormente —campeón de

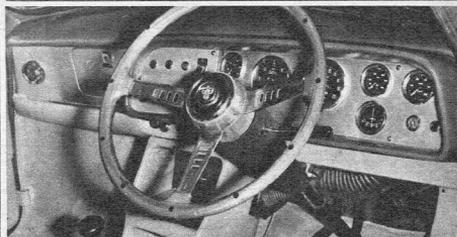
la hora y del kilómetro— son demasiado endebles, como que resultaron del nombre que la Institución quiso darle a su carrera, al margen de toda institución superior que los avalara. La razón fue que nuestros títulos recién comenzaron a instituirse en el año 1934, cuando la Comisión Deportiva Automovilística resolvió ponerlos por primera vez en disputa. Esa demora en premiar a la mejor figura del año no debe mortificarnos mayormente porque era norma tan extendida como que en ese momento no había campeonato del mundo ni aun europeo.

En el año 1934, Riganti había abandonado la práctica motociclista y sus intervenciones en auto se habían hecho un tanto espaciadas. Cerca estuvo de ser campeón en 1937 cuando, pese a ganar el Gran Premio, debió resignarse a escoltar a Ernesto Blanco, quien realizó en esa fecha, posiblemente, su más consociente muestra de calidad en el volante.

Riganti ganó el Gran Premio al comando de un Terraplane y, además, se impuso en las 100 Millas de Concordia con su monoplaza Hudson. Esa acumulación puntuable no hizo mella a Ernesto Blanco quien sumó victorias de tantos méritos como las 500 Millas de Rafaela (con récord), con el agregado de las de Venado Tuerto, Lincoln y Tres Arroyos, logradas en circuitos de tierra; las 200 Millas de Tucumán en parque y la de San Rafael, en ruta abierta. Como podrá apreciarse en ese entonces no contaba para nada la especialización para ser campeón argentino. La división vino recién tres años después, cuando se premió al mejor turista; fue el arrefinico Angel Lo Valvo y se proclamaron también campeones de pista, velocidad y fuerza limitada a Carlos Arzani, Pedro Pablo Orsi y Alfredo Pian, respectivamente.

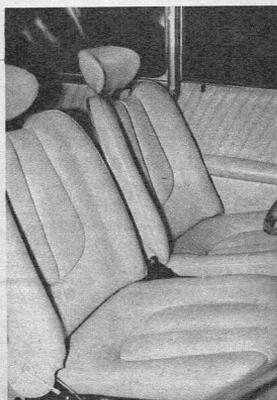
La vez que a Raúl Riganti le hubiese correspondido ser campeón argentino como en la temporada de 1929, pero como en ese entonces no estaba en juego el título, por otra parte inexistente, nunca tuvo el resentimiento de haber perdido algo que tampoco nunca soñó tener. Ese año ganó sólo dos carreras, pero lo suyo fue notoriamente superior a lo que pudo acumular cada uno de sus adversarios. Ganó el Gran Premio, en el que escoltó a Juan A. Gaudino en la etapa inicial por sólo cinco segundos, pero ganó las inmediatas de Rosario a Córdoba y regreso directo a Morón. También se impuso en el título Gran Premio de la Provincia de Buenos Aires, disputado en Chivilcoy donde superó al Dr. Ansaldo y a Domingo Bucci.

No es sólo el nombre de Raúl Riganti el que figura ausente del historial de nuestros campeones automovilísticos. Otros muchos que fueron valerosos extraordinarios pero que desarrollaron sus actividades con anterioridad a 1934, tampoco figuran por ese motivo, que es comprensible pero que parece injusto, aun cuando así no lo fuere. Tal el caso de Domingo Bucci, Carlos Zuzzecc y Ernesto Bossola entre otros, quienes nos han inquietado a repasar historia para recordar, aun reconociendo lo endeble por falta de autoridad competente, los títulos que quedaron en suspenso desde el comienzo del siglo hasta el conquistado por Emilio Kartulovic. Algún día los publicaremos.



## EL "MINI", A LA CONQUISTA DEL "GRAN MUNDO"

HACE YA bastante tiempo que el "Mini" viene demostrando sus cualidades, en todo tipo de terrenos. Primero se consagró en el tránsito urbano, luego en duras competencias como el Rally de Montecarlo, y ahora, se lanza a la conquista de las "Very important Persons". Así nació la idea de realizar el Austin Cooper "VIP", versión que fue tratada y puesta a punto por Bertone. Según las declaraciones del carrocer turinés, los asientos analógicos del nuevo modelo son del tipo "espacial". Los vidrios son comandados eléctricamente. Un tablero de generosas dimensiones reúne ocho cuadrantes de los instrumentos de control. Una consola central hace las veces de guantera, y todo el interior fue tapizado al estilo italiano. Estéticamente, el Mini-VIP refleja fielmente el estilo Bertone y una elegante parrilla completa la nota "dandy" del simpático conjunto. La Cooper tiene intenciones de producir varios centenares de Mini-VIP por año, que serán montados en Gran Bretaña, con elementos provenientes de Turín.



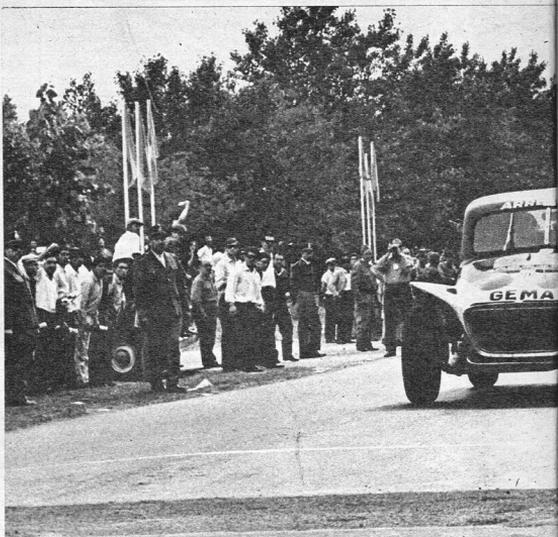
# EL GRAN PREMIO ILUSTRADO

## PRIMERA Y SEGUNDA ETAPAS

Pairetti cuida... a su manera • Una llegada sensacional • Al parque cerrado • Tracción a sangre • Guerra en el éter • Las bombachas duraron poco • En el taller de los Falcon • La bajada a la tierra • Oídos distorsionados • El precio de la fama • Un accidente que fue Piccolo, y un susto que fue mayúsculo • Cupeiro, Loeffel y la zambullida.

por MIGUEL ANGEL BARRAU

Cuando Pairetti llegó a Santa Rosa, fue inmediatamente asediado por cronistas, fotógrafos y otras yerbas. Su alegría era evidente, y la explicación de la misma la ofrecía a quien lo quisiera escuchar, que eran todos: "No saben cómo he sufrido. Ni una vuelta más de 5.200... y eso que estuve tentado de bajarle la caña... Hay que esperar...". El interrogante se planteó entre aquellos para quienes 5.200 rpm eran casi el máximo régimen de rotación de sus motores. "Menos mal que está cuidando...", nos dijeron. "Y con cuatro buacadas...".



Habiendo llegado veloces, la contrapartida fue el arribo al parque cerrado del N° 110 de Alberto Esper, un Chevrolet que integra la nómina de los protijos. Para él, la tracción fue a sangre. También su única llegada al sacro recinto. Por la escuchado, los inconvenientes sufridos no serán muro de contención que le impida nuevas presentaciones en el año entrante.

No sólo en el cambio se lucha por los primeros puestos. También en la información y, por sus características, sobre todo, en el giro. Hay buenas airas, "4 ancho dello airo", que se aplican al fin propuesto. Entre las últimas, un aparato infernal llamado GOS, que, instalado en las cercanías de los palcos de transmisión, impidió el normal trabajo a otros equipos. Eduardo Pérez Trigaz levantó, airada, su voz de protesta en Santa Rosa...



"Sandokan", Everto Rodríguez y Armando J. Ríos venían enhebrados. Los últimos 200 metros merecían el "fotochart". Ríos, recostado sobre la banquina, no cedió un ápice. Carillo Marinovich, menos, y el balcarceño arremetió por el centro con las mejores intenciones. Resumen: luego de aquella famosa en que Marcos Cianci se impuso por menos metros que palabras se usan para contarla, esta ha sido la más espectacular llegada del año.



Del casillero de lo pintoresco, extraemos al piloto del coche N° 82, don Ricardo Pedro L. Saenz. Su atuendo es casi tan tradicional como el Gran Premio y su bonhomía proverbial. También lo es cierta impetuosidad que lo forzó a recurrir a sectores non santos del camino, para mantener incólume la apariencia externa de su Ford. El estuerzo sólo sirvió para prolongar el desenlace... Este llegó en la curva de Bowen...

# EL GRAN PREMIO ILUSTRADO

## UNA HISTORIA EN FOTOS

Los prolegómenos son conocidos: oscilaciones violentas en el manómetro de aceite del auto de Nasif Estéfano. Caída de presión. "Pepe" Giménez decide inundar el cárter. Pese a algunas empastadas de bujías, llegan. La incógnita se clava en una pregunta: ¿Y los cojinetes?

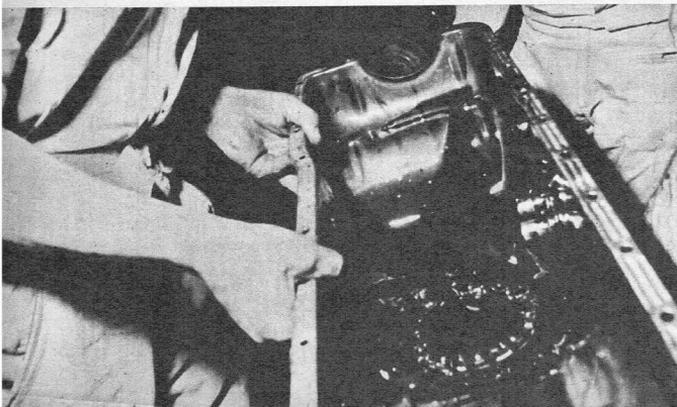


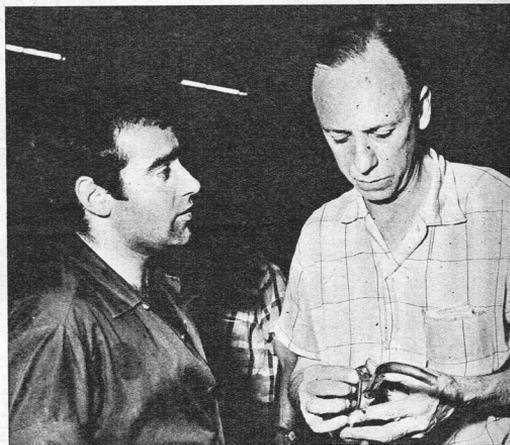
Afuera con el cárter. El equipo recibe la ayuda manual del tucumano y la supervisión de O. Gálvez. Son las 16.4

Hay que verificar los residuos y controlar la presencia de partículas de metal. La realidad es menos fiera que la justificada prevención. Bravo para Nasif y para Giménez.



El uno le dijo al otro. Luego el otro le dijo al uno. Por supuesto, amigablemente. Claro que, en la competencia de verborragia, Oscar le lleva ventaja a Nasif... Fue el primer acto de un duelo que duró tres etapas.





El culpable del mal aparato. Como en una apendicectomía, es sólo un gusano de metal. En vez de inflamarse, ha decidido desprenderse. Su función es vital y no la cumple. El chupador de la bomba recuperadora de aceite pasa a manos de Oscar Gálvez. El cirujano-jefe conversa con el médico de cabecera del auto N° 23, "Doc" "Pepe" Giménez.



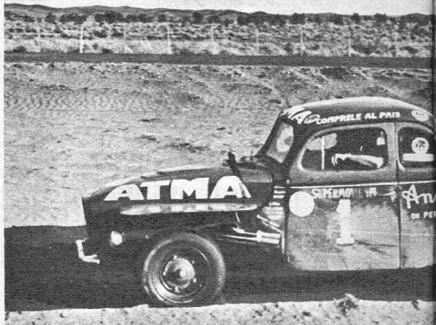
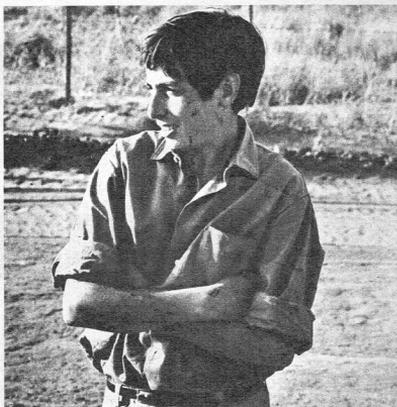
Oscar Gálvez en el control. Finalizado el trabajo, aún quedan minutos para los últimos detalles. ¿Y los cojinetes? Bien, gracias.



## EL GRAN PREMIO ILUSTRADO



En el capítulo de las vehemencias encontramos a Antonio Bertolotto, Juan C. Latuf e Isidro Gestner. Para los tres, la variante de un deseo pronunciado fue motivo de algunas taquicardias. Para el último, de algo más. Se "hora de pista" concluyó en abandono.



Cuando desapareció de nuestra vista, el rugido esporádico del motor mantuvo su presencia. Conociendo las características del terreno que debía afrontar en forma inmediata, se generalizó un comentario entre los numerosos auxilios que poblaban la desolada curva... "Emilio está empujándose! ¡No sé!... Escuchá cómo tiro para poder salir..." La verdad es que el F-100 de Emilioz tiraba, sí, pero para irse más rápido... ¡Iba tomando forma el segundo as de la mano que sería poker...



En la bajada a la tierra tenía su auxilio Ricardo Bonanno, piloto del auto N° 41, que logra mostrar, más adelante, excelentes condiciones en los tramos difíciles. En su grupo de auxilios se destaca el "benjamín" del Gran Premio. Tal como nos hemos ocupado del más joven de los corredores, el adolescente de Neocoches, de Jorge Mazzo, el imberbe de los preparadores, lo hacemos ahora de Gino Spinelli, para quien —en la gran carrera— tampoco existió la medida del tiempo, ni los kilómetros, ni las horas de sueño. Sólo la pasión, el maestro y el ídolo. Por esos pasos quiere guiarse el más pequeño de los auxilios. Lo bueno, es esto, es que hay quien quiere guiarse.  
¡Bravo, Bonanno!



**PARKER PEN ARGENTINA S. A.**

DIVISION

# AMORTIGUADORES MONROE

Al felicitar calurosamente a los triunfadores del GRAN PREMIO TURISMO DE CARRETERA 1965, les agradece la confianza depositada en la reconocida calidad de sus amortiguadores.

**1º EDUARDO CASÁ**

Ford F-100  
• ISAURA

**3º JUAN MANUEL BORDEU**

Chevrolet  
• ISAURA

**4º Erverto Rodriguez**

Chevrolet  
• ISAURA

**5º Manuel Mantinián**

Chevrolet

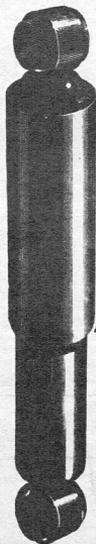
**7º Crispulo Villanueva**

Chevrolet

**10º Domingo Sampagione**

Ford F-100

Y por el uso de AMORTIGUADORES MONROE durante la temporada 1965, expresa su reconocimiento a CARLOS W. LOEFFEL - ANGEL T. RIENZI - CARMELO GALBATO - "SANDOKAN" y NORBERTO POLINORI que obtuvieron importantes y significativos triunfos.



FRACUX



# MONROE

- MAYOR SEGURIDAD • MAYOR ESTABILIDAD
- MAYOR ECONOMIA • MAYOR COMODIDAD

AUTOAJUSTABLES: se adaptan por sí mismos.

y automáticamente, a cualquier cambio.

UNICOS CON 18 MESES DE GARANTIA

UNIDAD SELLADA INVIOLABLE

**PARKER PEN ARGENTINA S.A.I.C.**

Division: **AMORTIGUADORES MONROE**

Alameda 833 - Buenos Aires

# EL GRAN PREMIO ILUSTRADO



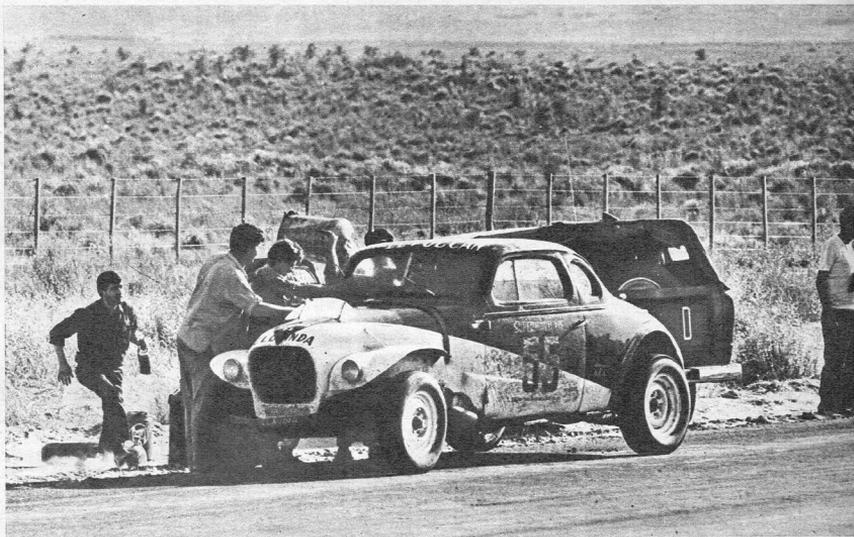
Como anticipo de lo que sería en etapas sucesivas y, en especial, en Carmen de Areco, Eduardo Casá comienza a pagar tributo a la fama... En San Rafael, su táctica, perfectamente definida, encontraría el fin de la espera. Junto con Carlos Pairetti, en la tercera itan a la búsqueda de lo suyo. Suerte —a medias— para uno, y la otra cara del huesito para el otro...



"¡Pará, Manolo!... ¡Pará, te digo!..." Manuel Mantinián paró. Menos mal. Si no lo hubiera hecho, el archiconocido Eduardo podría haber sido colocado en órbita.



Nasif Estéfano llegó muy apurado. Le hicimos reiteradas señas de aminorar la marcha. Los rebajes llegaron justos y precisos. El intento de reaprovisionarse quedó en eso. En intento. Pese a su evidente intención de recuperar en esta etapa lo perdido en la primera, la suerte fue esquiva para Nasif. En la tercera encontraría su chance y su derrota. Ya hablaremos de ello.



por el auto N° 55. El reaprovisionamiento fue rápido. No tan prolijo como veloz. Al menos, así lo deducimos del baño de 100/130 que recibió el acompañante...



Se quedó en la última etapa. Atlio Viale del Carril, en la segunda, sólo hablaba de lo que habría de llegar. Su auto, impecable. Su estilo, prolijo. Cuando el silencio, en las cercanías de San Rafael, permitió al piloto del Ford Falcon poner un algo personal, lo hizo. En dicho momento se brindó demudado. El trompo fue lindísimo.



Se quedó en la primera etapa. Carlos Mandragay presentó su nuevo automóvil, motor F-100, que anduvo como C. M. sabe hacerlos andar. No se quedó por su abandono. Estaba contento. Era la primera prueba.

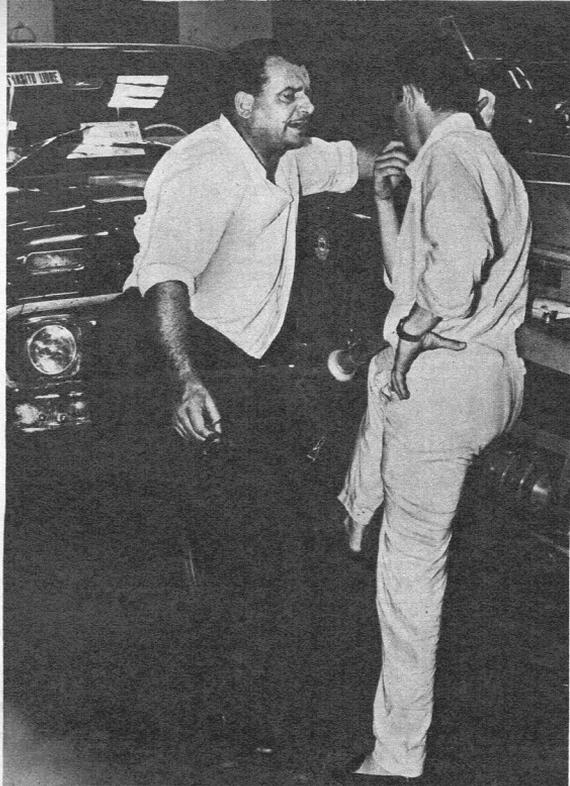
## EL GRAN PREMIO ILUSTRADO

### UNA SERIE DE PICCOLO PARA UN SUSTO MAYÚSCULO

El público rodó el auto N° 78 apenas, con el recobrar de la vertical, encontró su inmovilidad. Manos afanosas buscaron extraer piloto y copiloto de su comprometida situación. La policía despejó el lugar con manos prolongadas por amenazantes fustas, mientras el copiloto trataba de evitar, con manos precavidas, alguna pérdida que pudiera luego achacarse a manos inquietas...

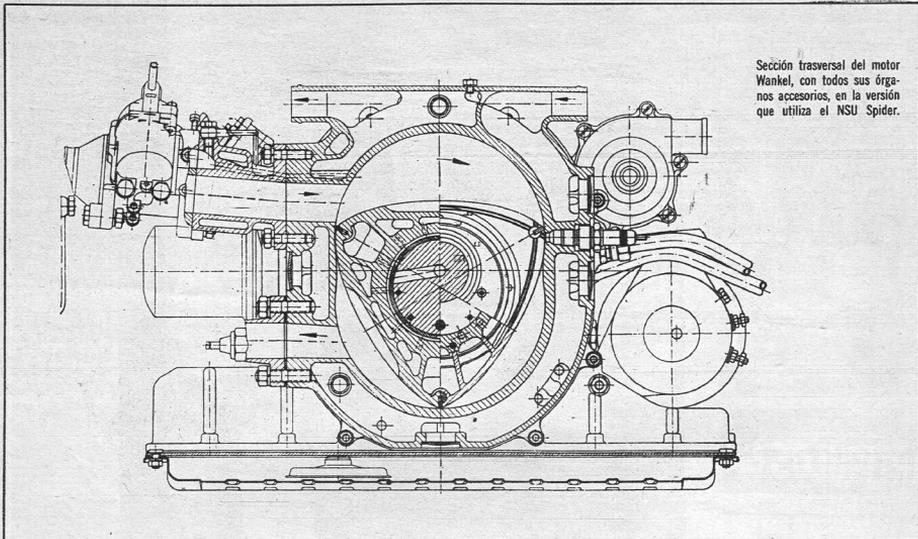
Italo Piccolo, sin otra consecuencia que un brazo roto, llegará a San Rafael. Por cierto, en otro vehículo. El precio pagado no fue mucho.





Capeiro departe con Loeffel. Hablaron de muchas cosas. Al final, Jorge le dijo a Carlos: "¡Para qué lo haces lavar, si mañana te vas a meter en otro pantalón..."





Sección trasversal del motor Wankel, con todos sus órganos accesorios, en la versión que utiliza el NSU Spider.

# EL PORVENIR DE LA TÉCNICA AUTOMOVILÍSTICA

por el Ing.

E. F. FARINELLI

ESTE ES EL TEMA DE UNA CONFERENCIA QUE EL INGENIERO FERNAND PICARD, DIRECTOR DE ESTUDIOS E INVESTIGACIONES DE LA REGIE NATIONALE DES USINES RENAULT, PRONUNCIO EN EL CONGRESO INTERNACIONAL DE LA S. A. E., CELEBRADO EN DETROIT, MICHIGAN. LA AUTORIDAD DEL CONFERENCIANTE —QUE SE DIRIGIO A UN PUBLICO DE TECNICOS ALTAMENTE ESPECIALIZADOS—, LA LOGICA DE SUS ARGUMENTOS, LA OBJETIVIDAD DE LA EXPOSICION Y LA AGUDEZA DE SUS OBSERVACIONES, LO HACEN SIN DUDA INTERESANTE PARA LOS LECTORES DE AUTOMUNDO. POR ESE MOTIVO, COMENZAMOS A PUBLICAR HOY LO QUE SE DIJO EN AQUELLA OCASION Y PARTE DE LAS PRINCIPALES REPLICAS DE ALGUNOS DE LOS EXPOSITORES MAXIMOS DE LA TECNICA Y DE LA INDUSTRIA AUTOMOVILISTICA DE ESTADOS UNIDOS.

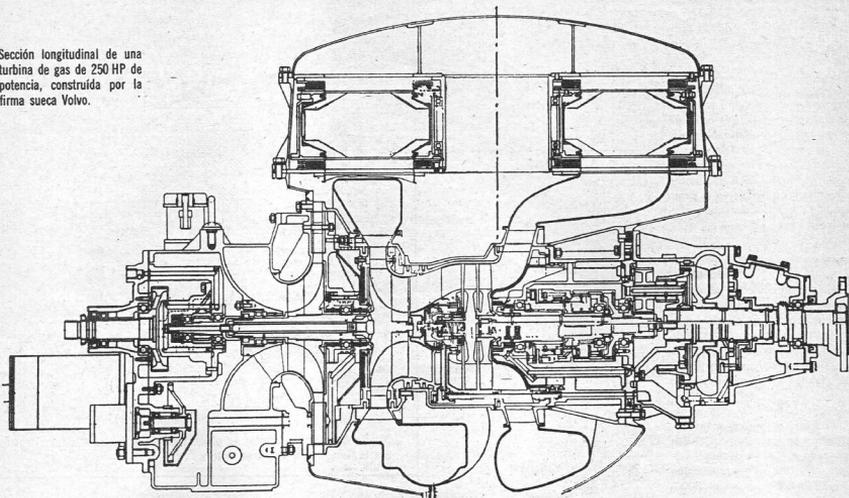
Primera nota

Para hacer nuestras previsiones —dijo el ingeniero Picard—, podemos seguir dos métodos: extrapolación, lineal o logarítmicamente, la curva de los datos actuales que nos proporcionan las estadísticas, o imaginar el porvenir abstrayendo la realidad presente. En el primer caso se obtiene una previsión conservadora, pasando por alto el progreso tecnológico; en el segundo, no se hace un trabajo científico, sino más bien de ciencia-ficción, aunque la experiencia nos demuestre que nuestro mundo cotidiano, pequeño o grande, tiene que ponerse a tono, adaptarse a los progresos de la investigación.

Picard se propuso seguir ambos métodos, manteniéndose entre los dos, guiándose por su espíritu crítico, para hacer una obra útil, capaz de suscitar ulteriores discusiones. En la primera parte de su estudio, resumió las leyes científicas y los principales inventos que forman la base de la construcción automovilística actual, tratando de trazar, en cierto modo, la embriología del automóvil. Por el contrario, en la segunda parte analizó las fuerzas que se oponen a los cambios de la técnica actual y que son, sobre todo, de naturaleza económica. Por fin, después de realizar un estudio de las previsiones acerca de la expansión del mercado automovilístico futuro —hasta 1985—, examinó las diferentes soluciones técnicas que se preparan en los laboratorios de investigaciones y en los talleres de estudio, tratando de prever sus probabilidades de éxito de hoy a veinte años.

Las exigencias de espacio nos impiden reproducir aquí, lo que expuso el ingeniero Picard en la primera parte de su conferencia, donde esbozó la

Sección longitudinal de una turbina de gas de 250 HP de potencia, construida por la firma sueca Volvo.



historia del automóvil y de sus diversos componentes: motor, cambio, puente, dirección, suspensiones, frenos, neumáticos, sistema eléctrico, etc., comenzando por la obra de los precursores para terminar con las realizaciones más recientes de carácter industrial. Se trata, por otra parte, de algo que conoce ya toda persona que posee una cierta cultura, además de una verdadera pasión por el automóvil, y se interese por su técnica. Sin embargo, creemos que debemos extender un poco más sobre la segunda parte, que trata de las dificultades de introducir técnicas revolucionarias en una industria de producción en gran serie.

La sustitución de una técnica ya experimentada por medio de una enorme producción, por una técnica nueva —declaró el ingeniero Picard—, presenta siempre difíciles problemas de orden técnico, financiero y sociológico. Son problemas técnicos: la posibilidad de competir desde el punto de vista de las prestaciones; la seguridad del funcionamiento del equipo, en cualquier condición, y su duración; la calidad y regularidad de la producción; la formación de los cuadros y el personal de producción; y, también, el perfeccionamiento de las máquinas y controles.

Son problemas financieros: el precio de costo de los nuevos equipos en relación con el de los que sustituyen; las inversiones necesarias para la producción de los nuevos equipos, y la amortización de las inversiones hechas ya para la producción de los modelos viejos; la formación de "stocks" de recambio para el mantenimiento y reparación; la creación de los estable-

cimientos e instalaciones necesarias para tales operaciones, y la formación de técnicos.

Son problemas sociológicos: convencer del interés concreto de la nueva técnica a los dirigentes de la empresa, a los que la financian y a las casas de venta; convencer del progreso que eso significa a los que apoyan las antiguas técnicas; crear en el personal de ventas el "complejo" de superioridad de las nuevas técnicas con respecto a sus precedentes.

Resolver todos esos problemas será mucho más difícil si se trata de una fabricación en serie muy importante, que exige medios de producción especiales y complejos y equipos costosos; si los aparatos que se van a sustituir están muy difundidos entre el público, y los usuarios dispersos por vastas áreas geográficas en diversos países; si la clientela tiene un bajo nivel de nociones técnicas generales.

Para que una técnica nueva pueda imponerse necesita no presentar "a priori" ninguna característica negativa con respecto a la antigua y viceversa, ofrecer, por lo menos, un punto, o más, de ventaja que justifique el salto a lo desconocido que significa siempre un cambio importante.

Teniendo presente que en el campo automovilístico las soluciones actuales han sido perfeccionadas en series numéricamente importantísimas (el encendido a alta tensión, por ejemplo, se ha aplicado en los últimos 70 años en más de 200 millones de vehículos automotores, y miles de ingenieros han pasado gran parte de su vida perfeccionando su funcionamiento); que los automóviles están esparcidos por todas las carreteras del

mundo, bajo todos los climas, y utilizados en su mayoría por conductores poco conocedores del funcionamiento y construcción de su máquina; que la producción anual de más de 15 millones de unidades, que salen de los talleres situados en todos los países, representa una inversión de capital enorme; que cientos de miles de artesanos de reparaciones han adquirido (muchos de ellos por fatigosa experiencia), los conocimientos indispensables para el mantenimiento y reparación de los 170 millones de autos que hay en servicio; si se considera todo eso, se comprenderá la importancia que tiene para el advenimiento de las técnicas nuevas, y cuántas dificultades pone a su desarrollo.

A pesar de todo, no se puede decir que hay una técnica que haya alcanzado la certidumbre de su perpetuidad. Todas ellas —por las leyes inexorables del progreso—, se ven amenazadas de ser sustituidas por otras nuevas; a veces después de una lucha encarnizada de varios años, técnicas viejas se mejoran por nuevas soluciones. Un típico ejemplo es la competencia entre motores de vapor y motores diésel para la navegación y la locomoción sobre rieles, que determinó, en los últimos años, el notable perfeccionamiento de los primeros y de los segundos.

A fines de 1964 la cantidad de automóviles existentes en el mundo era de 170 millones, o sea un promedio de 18 habitantes por auto. Sin embargo, la distribución es irregular: como se sabe, en Estados Unidos, tienen más de la mitad de esa cantidad, a pesar de que su población no es más que

una decimoquinta parte del total de la de la Tierra. Por el contrario, Asia, que tiene una población superior a la mitad de la mundial, posee apenas una vigesimasegunda parte de esa producción.

Entre esos dos casos extremos, la densidad de automóviles se distribuye en función de la renta anual "per cápita". Un estudio de la estadística, en su tentativa de traducir en una ecuación matemática el grado de motorización de los diversos países, ha llegado a la conclusión de que varía proporcionalmente a la potencia 1,8 de la renta nacional por habitante. No obstante, es muy difícil, dadas las numerosas incógnitas que presenta la evolución en la escala mundial, calcular cuál será la producción global de automóviles para 1985, o para el 2000. Sólo se puede arriesgar cierto número de hipótesis:

- 1) La población mundial está en continuo crecimiento. El número de seres humanos, que en 1952 era de 3.150 millones, llegará, según los especialistas, a 5.300 millones, para 1985; y en el año 2000 será de cerca de 6.000 millones: 1.000 para los países del mundo occidental; 2.500 para los del actual bloque comunista, y 2.500 más para los del tercer mundo actual.
- 2) La renta "per cápita" aumentará, seguramente, pero no se puede decir en qué medida. Las previsiones de las principales naciones del mundo occidental calculan un aumento anual comprendido entre el 2% y el 5%, según el grado de evolución de los diversos estados. En los países del bloque comunista, empezando por la URSS, las previsiones son aún más

optimistas. En cuanto a los países del tercer mundo, su evolución es mucho más difícil de estimar, dependiendo en parte de la eventual ayuda que puedan recibir; de todos modos, la renta de esos países aumentará.

3) La necesidad de los automóviles es la misma, sea cual fuera la situación geográfica del país y el color de sus habitantes; y la saturación del mercado no se ha alcanzado aún en ningún lugar, ni siquiera en Estados Unidos donde hay casi 2,6 habitantes por cada automóvil, lo que en la práctica significa un auto por cada persona activa.

4) Por tanto, es de prever que la producción mundial de automóviles continuará, según una ley casi exponencial, en función del aumento de la población y de la renta; así que, para 1985, se prevé una producción de 360 millones de automóviles, y en el 2000, de más de 500 millones, o sea respectivamente, un auto por cada 15 y por cada 12 habitantes, como promedio mundial.

Calculando en 10 años la vida media de un automóvil, se verá que la simple sustitución de los automóviles que han alcanzado el límite de edad, representará, en 1985, una producción anual de 35 millones, y en el 2000, de 50 millones de autos, mientras que la producción total de 1963 no fue más que de 16 millones de unidades, 8 de las cuales se construyeron en Estados Unidos. Nótese que esas cifras son bastante inferiores a las que se obtendrían por una simple extrapolación de las curvas de la producción de automóviles desde el comienzo de nuestro siglo hasta el presente; de todos modos, demuestran que la industria del automóvil tiene un porvenir seguro.

Pero, ¿cuál será la evolución técnica en los próximos veinte años? ¿Cómo serán los autos de mañana? ¿Dónde encontrarán la energía necesaria para su propulsión? El ingeniero Picard busca la respuesta a tales interrogantes en consideraciones, por encima de todo, lógicas.

### Nuevas técnicas en el campo de los motores

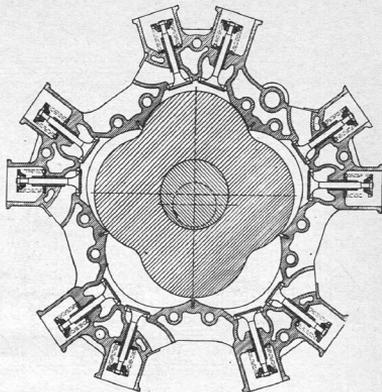
Entre los motores de pistones, sólo el de cuatro tiempos con carburador mantendrá, probablemente, la supremacía actual en los automóviles. El motor de 2 tiempos, en su versión más sencilla, sin válvulas, tiene un consumo excesivo, y en las versiones más perfeccionadas pierde las ventajas de su sencillez. Por otra parte, el motor diésel, a pesar de su consumo menor (de 10 % a 15 %) no se ha perfeccionado como se pensaba, a causa de la potencia específica bastante menor, de los ruidos, del olor y de los problemas de conducción.

El consumo específico mínimo a plena carga de un motor de cuatro tiempos tradicional, se ha ido reduciendo constantemente, pero alcanzará obviamente un límite, aunque el mejoramiento de los combustibles permita en el porvenir un pequeño aumento ulterior de la relación de compresión. Del valor medio de 260 gramos HP/hora de 1930, se bajó a 222 gramos

por HP/hora, en 1950, y a 210 gramos, en 1960. Ciertos motores llegan hoy a los 200 gramos HP/hora, y pueden esperarse que en el porvenir se alcanzará un valor medio de 190 gramos HP/hora, con carburantes de 100 octanos.

La relación peso-potencia podrá variar bastante. Su valor actual de 1,5 kg/HP, alcanzado por el motor de cuatro cilindros de gran serie con block de hierro fundido, puede ser mejorado utilizando monobloques fundidos en aluminio bajo presión (la ganancia posible en el peso es del orden del 20 %); y también mediante un aumento del rendimiento volumétrico y de la relación de compresión. Para lograr este último fin existen ya motores con cámaras de explosión hemisféricas y carburadores de doble cuerpo, que pesan sólo 1,2 kg por HP, desarrollados, y en la versión de cámaras, con dos árboles de levas a la cabeza, sólo 1 kg por HP. Es de esperar que el motor medio del auto del futuro llegará a tener una relación peso-potencia de ese orden.

En los últimos tiempos, los motores rotativos han despertado el interés del público. Funcionan según los mismos ciclos de los motores de pistones, pero los órganos que realizan las variaciones de volumen necesarias para la transformación de la energía, no tienen ya un movimiento alternativo. Se han puesto muchas esperanzas en los motores rotativos de lóbulos, en los que el rotor interior tiene un número de lóbulos superior o inferior en una unidad al número de lóbulos del estator fijo. En estos motores, el rotor interior posee un movimiento rotatorio planetario que resulta continuo: su eje gira en torno al eje fijo del estator y constituye un excéntrico en el que se recoge la potencia.



Sección transversal del motor de pistón rotativo de cuatro lóbulos, estudiado por la Renault y la American Motors.

Un motor rotativo con rotor con un lóbulo más que el estator es el famosísimo Wankel, realizado y registrado por la NSU: sus ventajas principales consisten en la posibilidad de adoptar una distribución sencilla de las lumbreras en el estator, a condición de conservar el número de lóbulos en 3 y 2, respectivamente, y un óptimo rendimiento volumétrico, porque las tres cámaras de trabajo se presentan sucesivamente delante de un conducto de admisión único, con flujo continuo de gas.

Un motor rotativo en el que el rotor posee, por el contrario, un lóbulo menos que el estator, es el realizado por Renault en colaboración con la American Motors. Requiere una distribución de válvulas, pero tiene la ventaja de que la cámara de combustión es más compacta y permite el grado de compresión deseado. El número de las cámaras es impar y puede ser elevado (5 ó 7), lo que permite obtener la regularidad cíclica que se desea, con una sola unidad motriz.

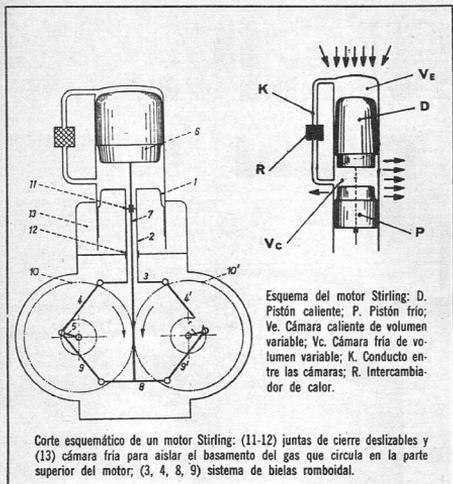
Ninguno de los motores rotativos propuestos tiene por objetivo un mayor rendimiento térmico, sino reducir sus dimensiones y lograr un peso y un precio menor por HP desarrollado, y un mejor equilibrio, lo que permite —en teoría— un régimen más elevado. Dentro de unos años, cuando haya superado las "enfermedades de la infancia", el motor rotativo ocupará, en los automóviles, un lugar equiparable al del motor de pistones, y, desde luego, mucho más importante que el que puede tener el motor de turbina. Las turbinas de gas han entrado en el uso práctico por lo menos desde hace treinta años: en la aeronáutica su empleo se ha extendido de un modo sorprendente gracias a las potencias requeridas, cada vez más elevadas, y al desarrollo de la propulsión a reac-

ción. Sin embargo, su aplicación en los automóviles ha chocado con serias dificultades y hasta ahora sólo dos casas (Rover y Chrysler) pueden proporcionar a algunos clientes excepcionales autos de turbina, siempre del tipo con compresor accionado separadamente por el productor de la potencia. La turbina de gas, cuya construcción resulta más difícil para las potencias pequeñas, no se encuentra, por ahora en situación de hacer competencia al motor volumétrico, aunque sólo sea en cuanto a aceleración, consumo, silenciosidad y costo.

No obstante, recientemente se ha reducido en algunos turbinas el tiempo de reacción a la aceleración a una fracción de segundo, adoptando un régimen mínimo más bien elevado para el grupo generador, y un distribuidor con palas de incidencia variable. También el rendimiento térmico, que al principio se trató de mejorar aumentando las temperaturas de trabajo, tuvo un notable incremento con la adopción del distribuidor de palas variables, particularmente eficaz con cargas reducidas, y sobre todo, con la instalación de uno o más recuperadores de calor con tambor rotativo.

El ruido disminuyó notablemente, en especial en el interior del auto, adoptando regeneradores o recuperadores de calor, que sirven de eficaces silenciadores. De todos modos, durante la aceleración el ruido del exterior resulta todavía superior al que admiten las leyes normales. Se le podrá reducir más aún, pero habrá que hacerlo por medio de nuevos aparatos.

Todos estos perfeccionamientos que se han aportado a las turbinas, se traducen, inevitablemente, en un aumento de peso y de complicaciones, por consiguiente, de costo de construcción. El peso supera hoy el kilogramo por HP, llegando, por tanto, a la par



Esquema del motor Stirling: D. Pistón caliente; P. Pistón frío; Ve. Cámara caliente de volumen variable; Vc. Cámara fría de volumen variable; K. Conducto entre las cámaras; R. Intercambiador de calor.

Corte esquemático de un motor Stirling: (11-12) juntas de cierre deslizables y (13) cámara fría para aislar el basamento del gas que circula en la parte superior del motor; (3, 4, 8, 9) sistema de bielas romboidal.

del clásico motor de explosión, pero la turbina tiene por lo menos el mismo tamaño, y un costo notablemente superior. Por esas razones, el ingeniero Picard cree que dentro de 20 años se verán algunos autos de turbina junto a los de motor tradicional: pero no es cierto que la turbina acabará logrando el predominio, a pesar de que presenta la ventaja de producir menos óxido de carbono en el escape. El motor Stirling, producido por la Philips holandesa, ha dado excelentes resultados en aplicaciones recientes, sobre todo por su rendimiento y potencia específica, silenciosidad y resistencia. Tiene además la posibilidad de funcionar con cualquier combustible: líquido, sólido o gaseoso. Esos éxitos han animado a la General Motors a proseguir sus estudios relativos a ese motor, cuyo rendimiento supera no sólo el del clásico motor de explosión, sino también el del diesel, a todas las cargas. Sin embargo, de acuerdo con lo expuesto por Arthur F. Underwood, Director de los laboratorios de investigaciones de la General Motors, el mismo ingeniero Picard no cree muy probable que el motor Stirling encuentre un empleo próximo en el automóvil, teniendo en cuenta sus exigencias (radiador grande, mecanismo complicado y más costoso, peso sensiblemente mayor que el del motor de explosión, serias dificultades de regulación, etc.); aunque no se debe excluir la posibilidad de que la realización de materiales más resistentes, un conocimiento más profundo de los cambios térmicos, y nuevos dispositivos mecánicos para realizar el sincronismo necesario, consigan dar nuevo interés a esas soluciones. Otra posibilidad de desarrollo del motor Stirling reside en su acoplamiento

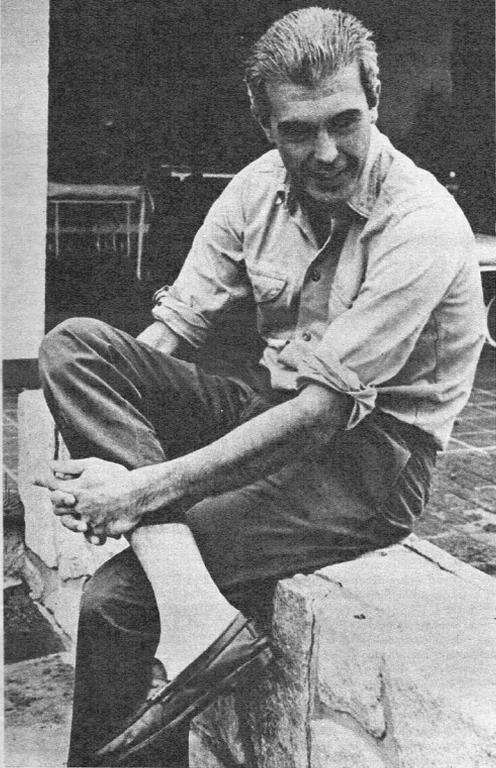
a un acumulador de calor, porque este motor conserva rendimientos interesantes, aun con temperaturas relativamente bajas (hasta 350°). Se han experimentado ya acumuladores de calor al flúoro de litio o al óxido de aluminio, que permitirían un funcionamiento silencioso sin escape de gases, utilizando las más variadas fuentes de energía calorífica (electricidad, gas natural, energía solar o nuclear, etc.), y tal vez llevarían a su aplicación ventajosa en el campo automovilístico (por ejemplo, en los taxis). La propulsión de reacción (ya se obtenga con hélice, turbo-reactor, estatorreactor o cohete) es el resultado de la eyección de una masa de gas que está animada de cierta velocidad. La fuerza que pone en movimiento el vehículo se aplica aquí directamente, mientras que con otros sistemas de propulsión la potencia del motor se transmite a las ruedas, y el movimiento es el resultado de la presencia de un punto fijo de contacto con el suelo. Por tanto, se puede afirmar que: la fuerza propulsora es independiente de la naturaleza del suelo, que es el producto de la masa de aire producida en la unidad de tiempo por la velocidad relativa de la eyección del gas, es decir, que el rendimiento de un reactor, o sea la relación entre la potencia útil y la que suministra, es tanto mayor cuanto más baja es la relación entre la velocidad relativa de la eyección del gas y la velocidad de avance del vehículo. La primera de esas conclusiones podría hacer el sistema muy interesante para los automóviles, por cuanto la fuerza de propulsión es independiente de la adherencia entre rueda y terreno; pero las otras dos son mucho menos favorables a los vehículos terrestres. En efecto, si la diferencia entre la velocidad de eyección y la ve-

locidad del vehículo es pequeña, el gasto de aire debe ser imponente para obtener una fuerza de propulsión aceptable, y el peso y tamaño del sistema resultan excesivos. Una velocidad de eyección equivalente a la velocidad máxima del vehículo (o sea de 30 ó 40 m/seg.) no sería tolerable en la circulación urbana. Por tanto, la propulsión de reacción no se adapta al automóvil. La propulsión por energía nuclear sólo puede ser considerada aplicable al automóvil en un futuro próximo, por algunos apasionados de la ciencia-ficción. En efecto, la energía nuclear no puede liberarse más que por medio de la fusión, la fisión o la radiactividad. No obstante, parece ser que la fusión no podrá controlarse hasta que hayan pasado, por lo menos, decenas de años. La fisión exige un blindaje de varias toneladas, intervienen en ella masas críticas demasiado grandes y, prácticamente, no se puede intentar más que para potencias miles de veces mayores que las que exige el automóvil. Los motores SNAP (System for Nuclear Auxiliary Power), de fisión, pesan más de 13 kg/HP, y se han concebido para la astronáutica. Por el contrario, la radiactividad no permite producir potencias métricas superiores a los 500 vatios, demasiado exiguas para su aplicación automovilística. En conclusión, la energía nuclear no se podrá aplicar al auto si no se descubren nuevas reacciones de masa crítica débil, y desprovistas de excesivas radiaciones parásitas. La tracción eléctrica con acumuladores se presta, sin embargo, a una aplicación inmediata en los autos de turismo, aunque signifique una notable reducción de sus prestaciones: en efecto, el acumulador más liviano existente hoy, es el elemento cinc-plata, que

puede dar 100 vatios/hora por Kg. Sus progresos en peso, en los últimos diez años, han sido mínimos, y nada permite prever que serán más importantes en el porvenir. Por otra parte, son muy costosos. A título de ejemplo, se puede recordar el auto experimental construido por Henri André, inventor también de la batería cinc-plata: el vehículo pesa 1000 kg, comprendida la batería de 250 kg que produce 24 kilovatios hora. El motor, de 4,4 kv, pesa 63 kg y permite una autonomía de 220 km a la velocidad media de 45 km/h, con una máxima de 80 km/hora. Son resultados netamente inferiores a los que se obtienen con un auto tradicional: por tanto, si no se logra descubrir combinaciones químicas distintas, que permitan niveles de energía más altos, el automóvil de acumuladores sin duda, no se difundirá. En teoría, también se puede utilizar la conversión estática de la energía química para la locomoción por carretera. De los varios procesos introducidos y desarrollados recientemente —después de la última guerra—, algunos con aplicación práctica, tales como el de los convertidores, magneto-hidro-dinámicos, los termo-iónicos o termo-eléctricos, la célula fotovoltaica y la pila de combustión (todos producen electricidad directamente), sólo los últimos parecen presentar un verdadero interés para la técnica automovilística. Los generadores magneto-hidro-dinámicos no están hechos para nosotros: utilizan gas ionizado a temperaturas comprendidas entre los 3000° y los 1.500°, y están destinados a las grandes centrales que producen centenas de megavatios. Los convertidores termo-iónicos, termo-eléctricos y termo-fotovoltaicos, por otra parte, no pueden entrar en competencia con el clásico motor de nafta, ni por su potencia, ni por su rendimiento, ni por su facilidad de manejo, aun prescindiendo del costo y de las altas temperaturas de régimen. Las pilas de combustibles que utilizan directamente la energía química a la temperatura ambiente, o a 150°-200°, se han experimentado, sin embargo, con cierto éxito en la autotracción (por ejemplo, en el tractor Ellis-Chalmers) y resultan muy seductoras por su altísimo rendimiento, el funcionamiento silencioso y la ausencia de productos tóxicos de la combustión. Pero —según el ingeniero Picard— no podrán difundirse en el automóvil, hasta que no puedan funcionar con aire y combustibles abundantes y cómodos, preferiblemente hidrocarburos líquidos o sus derivados; y cuando se haya logrado, por lo menos, triplicar las potencias específicas obtenidas. El estado de adelante de las investigaciones no hace prever aplicaciones verdaderamente útiles e importantes, hasta un porvenir bastante lejano.

Nota: En el próximo número el ingeniero Farinelli continuará analizando las opiniones del ingeniero Picard sobre el porvenir de algunos de los principales elementos que forman el automóvil, tales como la transmisión, las suspensiones, los frenos, la dirección, etc.

# ¡FELICITACIONES DON EDUARDO

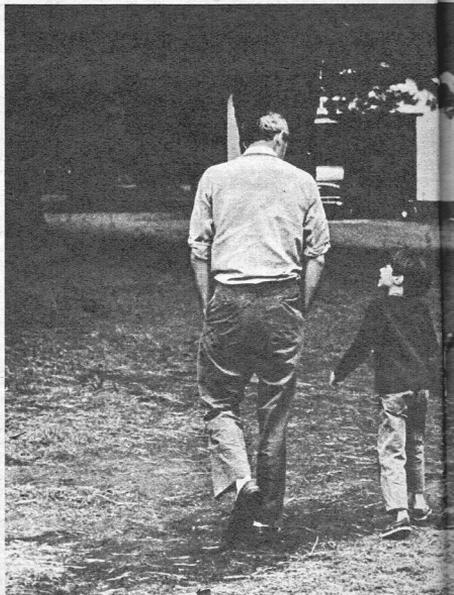
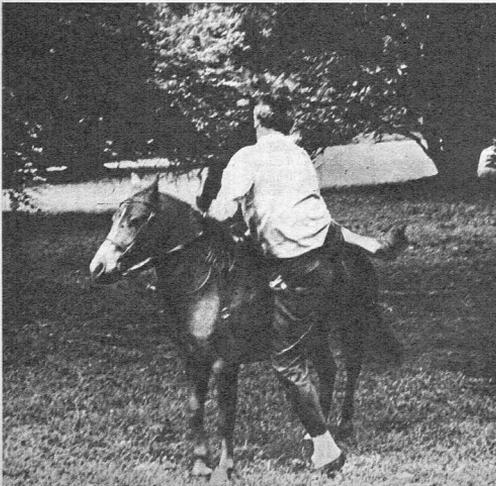


Los chicos practican en el F-100 de papá.

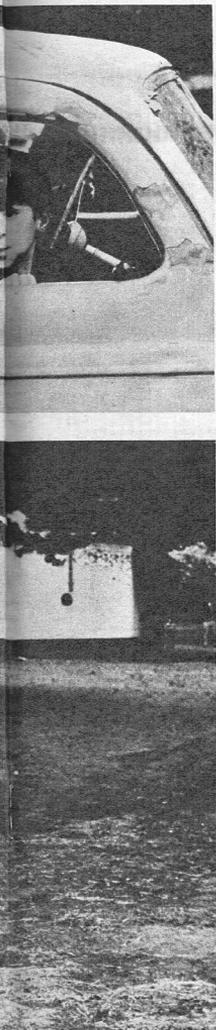
Eduardo Casá en el parque de su estancia, en Balcarce. Conversamos sobre el Gran Premio.

Casá: "El vuelco me complicó las cosas".

El vencedor del Gran Premio con un solo "caballo", y lo está pasando mal.



# ONES, ARDO!



**L**A NUESTRA fue casi autoinsitación, pero la recepción no pudo ser más cordial, ni la tarde más amena.

El cielo plomizo, que amenazaba llovizna, favoreció la charla amable y el cambio de impresiones.

Eduardo Casá es más que un hombre franco. Esencialmente honesto en sus enfoques, las conclusiones que expone se destacan por la claridad del razonamiento y por la natural sencillez con que logra dar relevancia a lo importante. Sin quitársela la medida, el análisis, por momentos, es pícnico...

—¿El Gran Premio? Con todos sus defectos; pese a su dosis de aventura-vacaciones, que la tiene, es la mejor carrera del año. El recorrido es bueno, si debemos entender por él la variedad de pisos que se desarrolla la competencia. Quizá, el pecado más grande que haya tenido es la excesiva duración de las etapas. Siete, ocho horas de carrera son demasiadas. Más aún cuando el calor es, en cierta forma, agobiante...

—No estoy seguro a qué se debió el vuelco de la tercera etapa. Por suerte, no venía ligero. Creo que debió ser un neumático, pero, en verdad, no puedo asegurarlo. Quizá, la concentración haya dado paso a la distracción, y eso, en carrera, es muy peligroso. De cualquier forma, entiendo que deben acortarse las etapas, limitando el tiempo de manejo a no más de cinco horas...

—¿El arreglo del auto? Una labor extraordinaria. Para muchos ha de ser inconcebible cómo un auto volcado y, además de volcado, averiado, pueda ser puesto en condiciones, no digo de marcha, sino de carrera, en tan poco tiempo. De no haberlo visto, para mí también hubiera sido difícil creerlo. Debemos publicar la capacidad de nuestra artesanía, porque es, sencillamente, sensacional.

—Sí; mi táctica —si es que se puede hablar de táctica en una carrera de autos— era comenzar a levantar el ritmo en la tercera etapa, de Luján de Cuyo en adelante. De acuerdo con los resultados, vería qué hacer en la cuarta y quinta. Lástima de vuelco. Vino a complicarnos las cosas. Con todo, en la cuarta etapa llegué a Tucumán con un minuto de ventaja sobre Emiliozzi... Pero, ¿vieron cuánto me sacó de Tucumán a Santiago del Estero?: medio día... El año que viene, "los gringos" matan...

—Y... hay de todo... También de los que no tienen ni idea...

Claro que, en mi opinión, no los podemos culpar. El Gran Premio debería ser la carrera que encerrara, en una competencia, todos los tipos de piso, los distintos trazados en que se compete durante el año... Es como pedirle al que nunca salió del asfalto que ande fuerte en el guald... Cuando se enfrentan con caminos de cornisa, con faldeos en descenso, con la montaña, se sienten como sapos de otro piso... El caso de los Emiliozzi es distinto... Ellos andan fuerte... En el camino trabado no tanto... y eso sí que es extraño, porque está tan claro como la luz del día que en el ripio y la tierra ligera andan fuertrísimo, y esto es más peligroso que la gran mayoría de los caminos en que ellos aminoran el ritmo... Ha de ser cuestión de temperamento...

—Bueno... Creo que, día más, día menos, tendremos que sentarnos a pensar. Lo claro es que no podemos seguir así... Buscamos defender lo que existe, pero también es verdad que difícilmente puedan contarse más de veinte autos de carrera, en serio, en actividad. El reglamento es un problema... Pero, problema o no, si existe y está en vigor, debemos respetarlo. Quienes traen o construyen autos para la categoría no tienen la culpa de que el reglamento no sea reflejo del espíritu que, se supone, lo inspiró. Para evitar estas cosas tendremos que ir, poco a poco, hacia la creación, y quizá dejando de lado las modificaciones. Pero para esto hay tiempo... Claro que... no hay que dormirse. Todo pasa, y así como un cupé que anda 175/180 km/h hoy es obsoleto, mañana, los autos más veloces de hoy también pueden serlo. Quizá, no haga falta que se superen las velocidades actuales; otras características que puedan llegar a adquirir los autos pueden transformar mi F 100 en una pieza de museo...

—La "temporada" ha sido la gran idea... Creo que, lamentablemente, nosotros no tenemos quien pueda hacer contra. Contra en serio, para pelear los primeros puestos... Yo los he visto correr en Europa el año pasado... Quizá no sea tan difícil hacer los tiempos que hacen ellos... Lo difícil será andar con ellos... For el momento, carecemos de pilotos de la especialidad, y menos con el entrenamiento increíble que los europeos tienen... Habrá que dar tiempo al tiempo...

Salimos al parque sin que la conversación decaiga. Solamente a estirar las piernas... La presencia de unos petizos atados a un pateque nos muestra una faceta de Casá, hasta ese momento desconocida...

El ocasional resultado nos hace masticar una conclusión: "Hicieron falta más de 230 HP para volcarlo y, ahora, un caballo solo, y para colmo chiquito, casi lo volteó"... Entre frases y frases vamos llegando al garaje. En su interior, el F 100 descansa de la faena. En él, por propia confesión, se vino —a 5.000 rpm— de Buenos Aires a Balcarce... Como si tal cosa...

Una persona se acerca. Se lleva una mano al sombrero mientras extiende la otra:

—Felicitaciones, Don Eduardo!

Casá nos presenta. El grupo se agranda. Seguimos caminando.

**En los pagos de Casá  
Calma, análisis y amigos.**

**¡Opiniones?**

**De todo un poco,  
como en botica.**

**Hasta  
"salpicón de temporada".**

**Parque, petizos  
y F 100.**

**¡Felicitaciones,  
don Eduardo!**



Derriape

# LUBRICANTES: UN SEGURO DE VIDA

La tecnología moderna —en todos los campos— avanza, en determinados casos, a una velocidad superior al progreso mismo. Esto, que parecería desconcertante, tiene sin embargo vigencia en el campo de la tecnología automotriz en particular. La historia del automóvil tiene hitos que en general el hombre actual no ignora, pese a que sus conocimientos en la materia no sean muy extensos. Nadie o muy pocos ignoran por ejemplo que Luis y Marcel Renault construyeron su primer coche en 1898; que en 1923 apareció el primer camión con motor diésel, o que el 1° de octubre de 1908 Henry Ford liberó a la curiosidad del público —asombrado— el primer Ford modelo "T", iniciando una era trascendente en lo que se refiere a la construcción de autos baratos y seguros, pero es muy común que la inmensa mayoría de aquellos que utilizan un fruto del ingenio mecánico, desconozcan casi totalmente la increíble evolución de un factor que es artefacto, respaldo y garantía de vida de cuanto mecanismo basa su eficiencia en el giro vertiginoso o en el régimen agobiante que involucran las necesidades que exigen un alto rendimiento energético: los lubricantes.

La química moderna (el concepto lo es en su génesis) ha debido apurar el paso para estar a la altura del ingenio creador de los proyectiles y los ingenieros y para no malograr, en parte, este esfuerzo sin par; esfuerzos a veces un poco ajenos a esta realidad que plantean los hechos. La frase común de que "hay pocos defectos en los mecanismos que no se puedan aliviar con una gotita de aceite" tiene visos de tremenda realidad. Lógicamente, este breve apunte carece de profundidad técnica, pero creemos necesario interesar al lector de AUTOMUNDO —presumiblemente ávido de conocimientos— en la clarificación que ensaya de conceptos y palabras leídas frecuentemente y sobre las que no siempre se tiene una idea definida.

¿Quién no conoce los aditivos... de nombre? ¿Quién sabe por qué, cuándo, cómo y en qué proporción se usan? ¿Cuál es su composición química y "de qué manera" actúan? Veamos algo sobre estos, que hoy permiten la obtención de performances excepcionales y que, más adelante, pueda que analicemos exhaustivamente.

El término aditivo es muy genérico. Matemáticamente la pa-

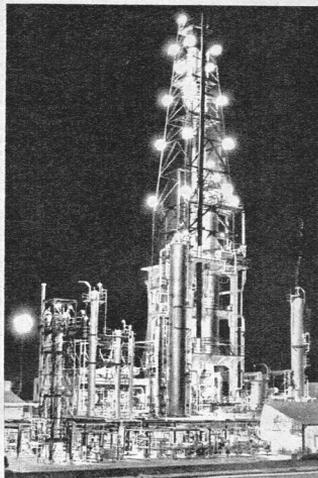
labra significa "progresar" por adición o, en forma más general, "aumentar, realizar o mejorar", de modo que, para nuestro propósito, podemos decir que básicamente un aditivo es cualquier sustancia que se agrega a un lubricante para mejorar su rendimiento. Los aditivos producen esta mejora en el rendimiento al impartir a ese lubricante propiedades que normalmente no posee, o bien realizando sustancialmente sus características naturales.

Claro que la idea no es nueva ni mucho menos. Explicar esto podría ser largo, pero basta con decir que en la primera hora del maquinismo incipiente las máquinas eran rústicas y los requisitos de lubricación se satisfacían normalmente con aceites y grasas naturales. El hombre progresó y las máquinas mejoraron, pero no se produjo crisis alguna en la lubricación hasta el período de la revolución industrial.

Los aditivos actuales generalmente son complejos orgánicos con la presencia, generalmente combinada, de fósforo, azufre, cloro, cinc, plomo y otros elementos, y forman películas de dimensiones moleculares, mientras que otros reaccionan químicamente bajo las condiciones de temperaturas prevalentes en los puntos de contacto, para formar aleaciones de un menor punto de fusión, permitiendo un flujo plástico o atecioso de más baja resistencia al corte que los metales originales. Algunos técnicos opinan que se produce una forma de corrosión controlada, la cual corrompe los puntos altos reduciendo así la resistencia friccional.

Los depresores de los puntos de escurrimiento y enturbiamiento, mejoradores del índice de viscosidad, agentes de adhesividad, antiespumantes, emulsionantes y antiemulsionantes, inhibidores de herrumbre o corrosión anuncian la existencia de un aditivo, como así también con los anticorrosivos, anticatalizadores, mejoradores de la aceticidad y resistencia de película y detergentes.

Su estudio y los resultados que brindan en el campo de la lubricación moderna es fascinante. Gracias a ellos podemos pensar en máquinas de competición que con 4,000 cc de cilindrada y 35 litros de consumo por cada 100 km nos pueden brindar 400 HP y velocidades sostenidas de 330 km/h; en aparatos espaciales, tripulados o no, y en miles de maravillas técnicas que conforman este siglo XX.



Poco a poco trataremos de develar para ustedes las razones de ser y la aplicación práctica de los distintos aspectos de la lubricación en el campo automotriz.

HUMBERTO O. REBAGLIATI

## RADIO ARGENTINA

COMENTARIOS  
DE ACTUALIDAD



### NO SE DICE ASI

Escrito y comentado por: *Arturo Romay*

SABADOS: 19.25 horas

### PIENSE UD.

Escrito y comentado por: *Adolfo R. Avilés*

SABADOS: 20.25 horas

DOMINGOS: 22.25 horas

### ATELIER PORTEÑO

Comentarios: *Pedro Mario Degregoris*

SABADOS: 22.15 horas

### ENFOQUES CRITICOS DE ACTUALIDAD ARTISTICA Y LITERARIA

Comentarios: *Nicolás Coccoaro, Bartolomé De Vedia, Corbellini Rosende y Carlos Chiavarino*

SABADOS: 14 horas

TEATRO UNIVERSAL

### TEATRO DEL SABADO

Con: *Antonia Herrero - Alberto Del Solar*

SABADOS: 22.30 horas

PROGRAMAS EN LA AVANZADA DE LA RADIOFONIA ARGENTINA



Una flor y un beso para el campeón Dante Emiliozzi. Lo recibe de una de las señoritas que intervinieron en el desfile de modelos.

Algunos de los Falcon que intervinieron en la prueba de regularidad organizada por la Comisión de Automovilismo Deportivo de Concesionarios Ford.

### "3ra. FIESTA GRAN FAMILIA FORD"

# CARRERA DE REGULARIDAD Y DISTRIBUCIÓN DE PREMIOS

Como en años anteriores, la Comisión de Automovilismo Deportivo de Concesionarios Ford efectuó con todo éxito la "Fiesta de la Gran Familia Ford": más de 250 automóviles participaron en la carrera de regularidad reservada para coches Falcon. La prueba tuvo como punto de largada el Centro Industrial Ford, en General Pacheco, y concluyó en Mar del Plata, luego de una breve neutralización en Dolores.

La bajada de bandera de los primeros coches estuvo a cargo del presidente de Ford Motor Argentina, señor Douglas B. Kitterman; del presidente de la Comisión Organizadora, señor Luis Castro, y de distinguidas figuras del ambiente deportivo, entre las que se hallaban el flamante campeón Dante Emiliozzi, su hermano Torcuato, y Carmelo Galbato.

Al llegar a Mar del Plata, los participantes se hospedaron en el Hotel Provincial, donde el día sábado se realizó una fiesta que duró toda la noche, y en el transcurso de la cual se distribuyeron premios a todos los ganadores de carreras que completaron durante el presente año con coches de marca Ford.

Según expresó el señor Fernando Fernández Escalante, gerente general de relaciones públicas de Ford Motor Argentina, la empresa apoya oficialmente la participación en carreras automovilísticas porque, además de considerarlo un deporte sano, cree que son irremplazables como medios de prueba, y contribuyen al mejoramiento constante del producto.

### CARRERA DE REGULARIDAD

En la prueba de regularidad se impuso brillantemente, aunque en forma ajustada, el Falcon Nº 2, pilotado por Arnaldo C. Mauro, quien tuvo 14 puntos en contra y fue acompañado por Nello Alvarez. En segundo lugar, con 15 puntos en contra, se clasificó Eduardo Spejcher, con Néstor Galante como acompañante (coche Nº 187). El tercer puesto fue compartido, con 16 puntos en contra, por varios participantes: Alberto B. Zubia - Godoberto Toviolo (Nº 17), Jose Ojeda - Hurtado Ojeda (Nº 240), Roberto B. Rossi - Aureliano U. Urna (Nº

15), Juan C. M. Esquivel - Rolando Nevares (Nº 83), Mario Tato - Alfredo Castellano (Nº 19).

### LOS PREMIOS

En la fiesta del sábado a la noche fueron recibidos con mucho simpatía los volantes que, compitiendo con automóviles Ford, se hicieron acreedores a los premios otorgados por los concesionarios. Los mayores aplausos fueron para Angel T. Rienzi, quien salió de su casa por primera vez luego del accidente en San Antonio de Areco, para participar de esta fiesta de Ford.

En tanto, sobre el balconario gris y rosa pálido del Banco del Norte y Delta Argentino (sucursal Don Torcuato), la mano prolija del gerente Juan Carlos Santamarina llenó los doce cheques que luego rubricaron don Luis Castro y el doctor César M. Speroni, presidente y tesoro, respectivamente, de la Comisión de Automovilismo Deportivo de Concesionarios Ford.

Después, más de ochocientos personas —cómodamente instaladas en el salón Imperio del Hotel Provincial— presenciaron y aplaudieron ruidosamente la distribución de los 12 sobres blancos que contenían, en total, m.n. 2.450.000.

Recibieron premio los ocho volantes mejor clasificados en el campeonato TC 1965: Dante Emiliozzi, 600.000 pesos; Eduardo Casá, 400.000; Angel Rienzi, 300.000; Rodolfo de Alzaga, 200.000; Raúl Chabert, 200.000; Héctor Rey, 100.000; Atilio Viale del Carril, 100.000; Raúl Cotet, 100.000.

Y, también, los que se clasificaron en el reciente Gran Premio de Turismo Carretera: Eduardo Casá, 150.000 pesos; Osvaldo Tosti, 130.000; Juan Carlos Silvestro, 100.000; Domingo Sampallone, 70.000.

En síntesis, la fiesta de este año volvió a ser una efectiva demostración del espíritu cordial y de la verdadera unión que reina en la "familia Ford". Familia que, según lo visto en Mar del Plata, no se limita a la empresa en sí y sus concesionarios, sino que la integran también los usuarios, haciendo así realidad el deseo, tantas veces expresado por Ford, en el sentido de que la relación con el cliente no termina cuando éste adquiere su unidad, sino que allí recién empieza.



Angel Rienzi no quiso estar ausente en la "Fiesta de la Familia Ford" y viajó a Mar del Plata con su brazo enyesado. En la foto lo vemos estrechando la mano del señor Luis Castro.



### ALEGRÍA EN ADROGUE

Un grupo de amigos agasajó a Domingo Sampallone por su actuación en el reciente Gran Premio, donde logró un meritorio 10º puesto en la clasificación general. En la foto aparecen Sampallone, su esposa, su hijo Oscar (6º en la Vuelta de Tres Arroyos) y, más atrás, Siccone su acompañante. Acallados los ecos del Gran Premio Turismo Carretera, el piloto de Adrogué está dando los últimos toques al motor F100 preparado por los hermanos Padovani, que instalará en su coche y que, por falta de tiempo, no pudo utilizar en el Gran Premio.



## GRAN PREMIO TC

## ENTRETELONES

por  
BIELAZO

Le sucedió a "Pepe Zanetta". ¿Cuándo no? Tanto en TM como en TC, su participación está poblada de anécdotas. Lo encontramos parado cerca de Lavalle, esperando que le traieran desde Santiago una varilla del botador. Llevaba una hora y media. Recurrió a cualquier medio de comunicación para avisar al agente Fiat de Santiago. Radio, telegrafo, de todo utilizó. Y se le escapó un auto que iba hacia Santiago, porque pasó muy ligero; de lo contrario también le habría dado el mensaje. Con todo, recién a las 3 horas se le llegó la varilla. Cuando reanudó, apenas llegó a Concepción y un pistón lo dejó de a pie. Mientras llevaban su auto a remolque, "Pepe Zanetta" se embarcó con los auxilios de Mantinián. Y como éstos venían tan fatigados que no podían seguir conduciendo, "Pepe" tomó el volante y se vino de un viaje, desde San Antonio de la Paz hasta Capilla del Monte. "Me di el gusto... y viajé al mango como si estuviera en carrera...", nos decía, a pleno sol, cuando observábamos los trabajos en el auto de Emiliozzi, en un taller próximo al parque cerrado en Capilla. Y no faltó la consiguiente acoiación de Zanetta: "Y te juro que el auto era un balazo... estaba enterito... si vos lo vieras... ¡Qué mala suerte!"

Juan Manuel Bordeu estaba descanando en dependencias del chalet de don Pedro Falavella, en Carmen de Areco, después



Juan Manuel Bordeu en San Rafael.

de su victoria en la última etapa. Su colocación en la general dependió del tiempo que tardaran algunas máquinas en arribar al control. For ahí alguien se acercó y le comentó: "Maneco... está cuarto... pasó el tiempo para que llegara Fulano..." Al ratito, otro amigo llegó corriendo y anunció: "Acaban de decir por radio que estás tercero, porque a Mengano se le venció el plazo y no llegó todavía..." Juan Manuel aceptaba las informaciones y comentaba: "Me hubiera gustado escalar puestos ganándolos en lucha y no porque los demás se quedan..." En eso estaba cuando apareció la noticia "bomba": "Bordeu... sos segundo en la general porque Manzano ya no entra en hora..." Bordeu sonrió, descreído, y dando pruebas de que le costaba aceptar esa información, gastó una broma: "A este paso, un rato más y se me pego una patada a Casá y lo saco del primer puesto..." Agregando seguidamente: "Por favor,

muchachos, tranquilidad y a esperar las cosas... no nos adelantemos a los acontecimientos. Ojalá que lleguen todos..." Desde ese momento se acabaron los partes urgentes, y "Maneco" se quedó tercero no más.

Arriba, el sol era un disco de fuego. Abajo, la salina nos consumía. Al costado, un tren, en sentido contrario al nuestro, acusaba su asmático andar por la media tarde santiagueña. La sed era impresionante y no se divisaba ni un rancho en lejanía. Un mar de sal nos rodeaba. De pronto una tuperita, y dos carteles anunciando bebidas refrescantes. Dudamos un instante. Allí no habría nada frío. Tendrán algunas botellas en el pozo... y gracias. Pero nuestra sed era desesperante. Además el Falcon detenido delante del boliche nos alentó. Era el de Oscar Gálvez. Cuando nosotros entrábamos Oscar salía. Un saludo y el Falcon se puso en marcha. Mientras soplabamos un par de gaseosas heladas (no salíamos de nuestro asombro) buscamos el origen de esa bebida tan fría. Y por poco nos desmayamos. Detrás de una arpillera-cortina, una heladera doble ancho tipo rotisería (cuatro puertas) era la que producía ese milagro de frescura. No averiguamos si era eléctrica o a querosene. Lo único importante era que la heladera existía y ocupaba las tres cuartas partes del boliche (dicho esto en sentido amable). Contrastes de nuestra tierra, de este dilatado suelo que no depara sorpresas día a día. De este país nuestro, a través del cual descubrimos changuitos de caritas lindas, bajo una máscara de tierra.

Tito Emiliozzi comentaba, en Capilla del Monte, algunos aspectos del Gran Premio y señalaba que había que reformar muchas cosas en la reglamentación de estas competencias. Una de las cosas que más castigó Tito fue el puntaje por etapa que se le otorga al ganador de la general aunque no haya ganado ningún tramo. Decía que es un absurdo que se adjudique dos veces los mismos puntos, porque se lo dan al que ganó realmente la etapa y abandonó o no se clasificó en la general, y también se los suman al vencedor absoluto del Gran Premio como si hubiera ganado todas las etapas. "De esa manera, en el caso nuestro, no nos obligan a jugarlos en esta etapa final a Carmen de Areco, porque total si ganamos la general nos regalamos los puntos de la etapa también aunque no nos correspondiera. En cambio si al ganador de la general le conceden los 12 puntos que le corresponden sin sumarle nada, entonces iban a ver cómo había que jugarse para sacar esos tres puntitos necesarios siempre. No hay por que regalarlos. Quien los necesita que se los gane corriendo. Los puntos tienen que ser únicamente para los que ganan cada etapa, y el de la general los que tiene establecido por su triunfo." Esto decía Torcuato Emiliozzi y creemos que es una gran verdad.

Contaba Bordeu que yendo por la montaña, de Alzaga había "metido plata" sin auto. Venían los cuatro (Emiliozzi, Manzano, Bordeu y de Alzaga) y, en cuanto el camino permitió apenas el paso de otra máquina, Manzano y Rolo se largaron con todo. Tanto el Chevrolet de Manzano como el Falcon de Rolo, pasaron junto a "Maneco" apoyándose en



Veinte kilómetros antes de Londres (Catamarca), de Alzaga salta un "lomo de burro".



El coche de "Pepe Zanetta". Según él, "enterito".

dos ruedas y bordeando el precipicio. Trecho más adelante, Juan Manuel observó un auto metido en un corral de ovejas y, al acercarse, advirtió que Rolo se paseaba como fiera enjaulada por el corral, mientras arreglaban el auto. Bordenó paró un instante y cuando reanudaba la marcha, Rolo le gritó: "Dentro de 20 minutos salgo... andá mirando para atrás para dejarme paso..." Agregaba "Maneco" que, durante un buen rato, Lozano viajó observando el camino hacia atrás, pero Rolo no apareció más. La verdad de todo esto es que Rolo, tanta es la fama de montañista, que a veces se ve obligado a hacer cosas que no se pueden ni soñar.

Ironías del destino. José Manzano tuvo que sufrir el viejo problema de la bomba de aceite. En la última etapa las cosas empeoraron y ya no había otra so-



Manzano camino a Uspallata, cuando aún no había comenzado la odisea del aceite.

lución que parar en cada esquina y cargar latas de aceite. El óleo entraba por un lado y salía por otro. Algo parecido a la final del



63 en que llegó bañado en aceite. Una vez en Carmen de Areco y cuando no quería saber más nada con todo lo que tuviera relación con el óleo, una firma importante de plaza, productora de aceites comestibles, obsequiaba una lata del calificado óleo a cada uno de los competidores que arribaban al parque cerrado. Había que ver la cara de Manzano y la de su acompañante Merello, cuando se enfrentaron

con la regalada lata. Se querían morir. Sin embargo y aguantándose las bromas de los presentes, el gran muchacho mendocino respondió con una sonrisa y un franco ¡Muchas gracias! al citado obsequio.

Se le adjudica a Gimeno una frase escuchada en La Rioja: "Los que hicieron este Gran Premio, no tienen intención de en-

regar premios..." Significaba que con el recorrido elegido se trataba de que nadie llegara y así quedarse con todos los premios. La ocurrencia es buena, sea del mendocino o de quien fuera. Pero para no darles el gusto —por las dudas que esa fuera la intención de los organizadores— Gimeno llegó a Carmen de Areco y se clasificó. "Los pesos están mejor en mis manos..."

## 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.



úsela desde ahora!

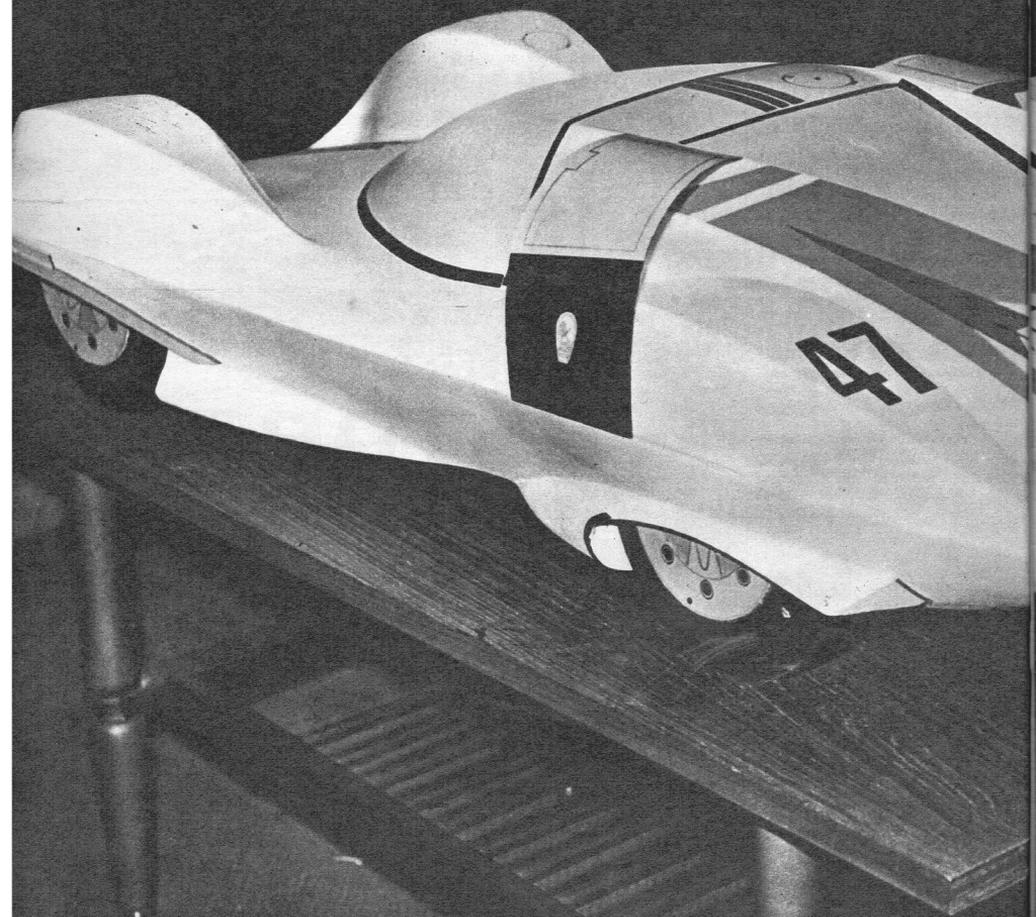
Viene en prácticos farditos de 1 kg. Pídala en almacenes, ferreterías, supermercados. Y ahora también en estaciones de servicio.



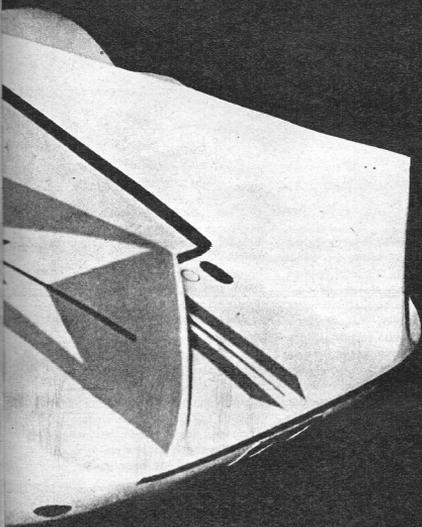
FABRICA ARGENTINA DE ALPARGATAS S.A.I.C. - Olavarría 1256 - T. E. 21 - 0041 - Buenos Aires.  
Empresa privada al servicio de la comunidad desde 1885

*Ensayos breves sobre el 47º Sal6n de Tur6n*

# CARROCER6AS ESPECIALES Y

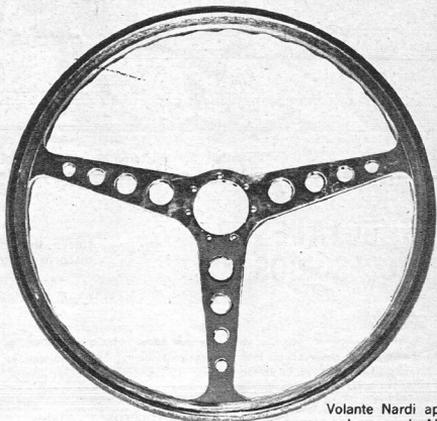


# ACCESORIOS

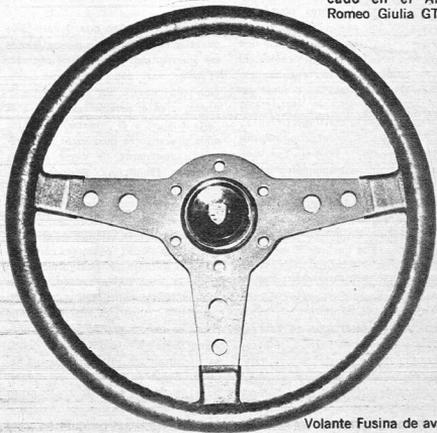


Maqueta del "Strale GT", prototipo del auto del futuro presentada en el reciente Salón de Turín.

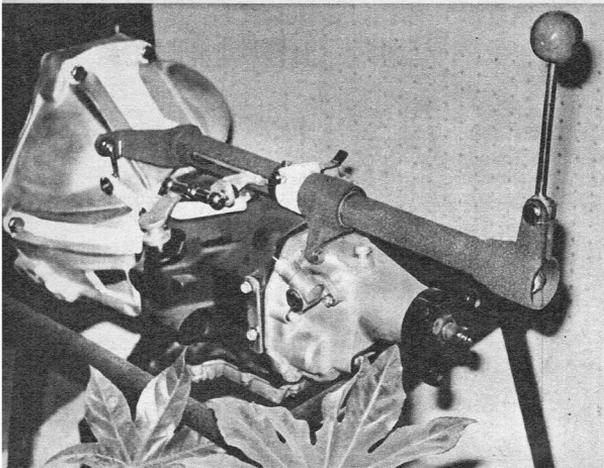
Hace pocos días cerró sus puertas el 47º Salón de Turín, con un verdadero suceso nacional. Sin ofrecer novedades que hayan dejado sin aliento al gran público, el salón italiano del automóvil congregó, a pesar de todo, un número extraordinario de visitantes, y eso prueba que un salón del automóvil es un espectáculo que atrae al público aunque no pueda ver a los actores. Se va a ver el salón, pero no el automóvil, que permanece virtualmente invisible bajo las grandes aglomeraciones. Pero, de todos



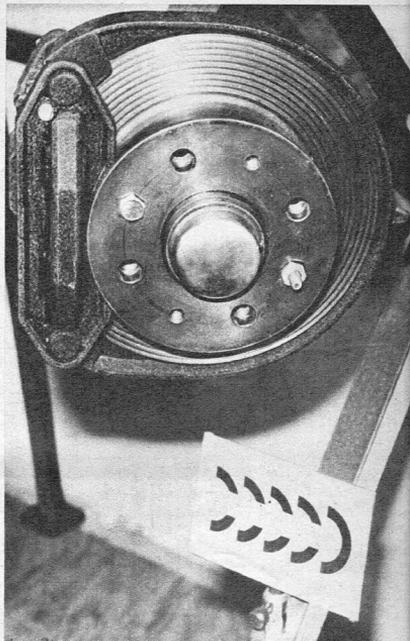
Volante Nardi aplicado en el Alfa Romeo Giulia GTA.



Volante Fusina de avional con la corona recubierta de cuero.



Sistema de cambio Nardi para modelos Fiat de seis cilindros.



Nuevo tipo de frenos de disco expuesto por Rinaldi.

## CARROCERÍAS ESPECIALES Y ACCESORIOS

modos, el fenómeno no deja de ser reconfortante, y los observadores locales se complacen en ver en él un factor ulterior que les permite encantar el porvenir con cierta serenidad. En efecto, según ellos, esa afluencia-récord a un salón sin mayores novedades constituiría un nuevo testimonio de ese retorno al nacionalismo del que ya hemos hablado en otra ocasión. El año en curso terminará, probablemente, con una importación de autos extranjeros inferior al 11 % de las matriculas; en 1963, esa importación alcanzó al 15,5 %, y el año anterior tuvo un máximo de 20,8 %. Ese vuelco del mercado aparentemente asombroso, tiene, sin embargo, una explicación. En 1963, al iniciarse la liberación de gravámenes, era lógico que la importación tuviera un desarrollo considerable. Ese desarrollo llegó, sin embargo, más allá de todo lo previsto cuando, bajo la presión de la grave crisis que caracterizó todo 1963, la industria italiana se vio en la incapacidad de satisfacer por sí soia la demanda. Gracias, en parte, al refuerzo del potencial de producción, y también en parte a causa de la crisis económica de 1964, que gravó durante ocho meses el mercado del automóvil con un impuesto de lujo que afectaba, más que nada, a las unidades extranjeras, las importaciones tuvieron un gran descenso, pero, de todos modos

hay que hacer notar que su nivel es, aproximadamente, el mismo que en otros países europeos constructores.

### Los carroceros

Hace mucho tiempo que la carrocería especial constituye uno de los puntos de interés del Salón de Turín. No obstante, este año mostró una evolución sensible de ese sector especializado, y en el palacio reservado a la "alta costura", el "mercado" de los años precedentes dejó lugar a la presencia dominante de cinco grandes nombres: Pininfarina, Bertone, Ghia, Vignale y Osi. Con su Giulia "Tubolare", una vez más Pininfarina realizó una obra maestra. El auto posee una ligereza de líneas admirable: el movimiento de todas ellas se confunde como si formara un plano único, con el de la línea de la cintura, que es rigurosamente horizontal, y con la del parabrisas, cuya inclinación no debe pasar de los 25 grados sobre la horizontal. Detalles nuevos: el nicho donde se encierran los instrumentos del tablero, bajo los ojos del conductor, tiene forma de tubería y por él se efectúa la ventilación del habitáculo... y del piloto. Otras tuberías, por esta vez de inspiración aeronáutica, se encuentran igualmente en Ghia, y su función es, por lo visto, la de

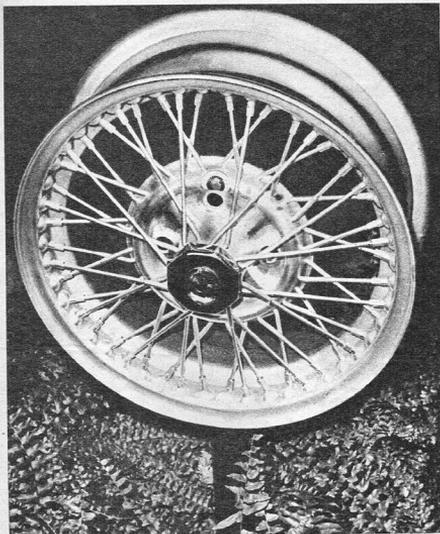
provocar, sin turbulencias, una corriente de aire fresco sobre los frenos posteriores del De Tomaso 5 litros. En el caso de Osi, el auto de seguridad "Secura" no es, decididamente, uno de los modelos más hermosos que ha creado la alta costura italiana. No se puede menos que comparar su estudio, teóricamente muy avanzado, con los medios de vanguardia empleados por Fiat en la búsqueda (con frecuencia empírica) de un mismo objetivo. El mérito de Osi no es por eso menor porque así como el estilo italiano influyó en el aspecto de los autos actuales, conviene que la seguridad tenga también sus promotores, para comenzar a pesar en la opinión pública.

### Pequeño y gran turismo

En Italia, el auto de gran turismo fue siempre una tradición. A juzgar por su evolución tenemos, sin embargo, derecho a preguntarnos si no será, también, una manía, y si existe siempre una clientela elegida para pagar esos gastos. Por eso, aunque el momento no tiene nada de eufórico en el plan económico, Alfa Romeo no expuso su bueno y viejo Giulietta T.I. (que se produce aún), en beneficio del programa 2.600 y sus tarifas. En Italia, al lado de la berlina (2 millones

700.000 liras), del Sprint Bertone (3 millones 375.000 liras), y del Spider Touring (2 millones 900.000 liras), el Alfa Romeo se produce ahora en una tercera versión GT debida a Zagato: a pesar de que su mecánica no ha cambiado, vale ya un suplemento de más de un millón en comparación con el Spider Touring "hard top". Del mismo modo, la berlina tiene ahora, además, una edición de gran lujo, realizada por Osi, y el suplemento de precio es, una vez más, del mismo orden. En Lancia se observa un fenómeno análogo, que hace que el pequeño Fulvia Sport cueste 1 millón 890.000 liras, o sea, sensiblemente más que un Alfa Romeo Giulia Super que es, a la vez, más cómodo, espacioso, rápido y confortable.

Al lado de esa proliferación de autos GT, el salón de Turín presentó también curiosas visiones de lo que será el auto del futuro. El "city car" ocupa el primer lugar, y tentó a numerosas imaginaciones. Fissore, por ejemplo, presentó el "Aruanda", que puede definirse como un paragolpes perimétrico, montado sobre cuatro ruedas y cubierto por una caja de vidrio que se abre. La realización es buena, pero es sencilla y limpia, pero su autor se olvidó de que un paragolpes perimétrico, tan bajo, no servirá más que el día en que todas las ciudades estén pobladas, exclusivamente, de Aruanda.

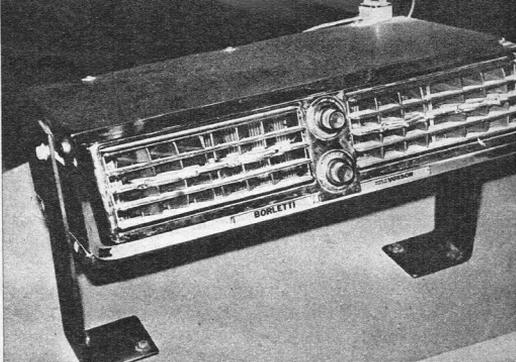


Rueda de rayos Borrani destinada a equipar los Fiat 850.

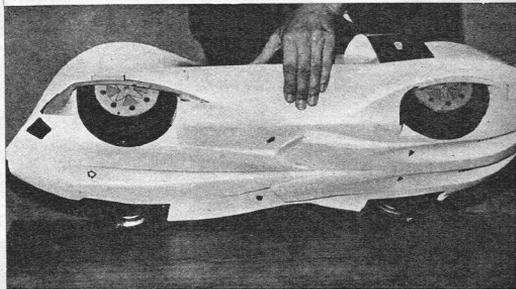
En el diseño del Strale GT se tuvieron en cuenta las leyes de la aerodinámica aun en el diseño de su fondo.

Por su parte, la Urbanina cultiva la seguridad por medio de la ección. Formado por un tablero rodante, el auto está equipado con dos asientos rectos que, como forman parte del equipo de un vehículo liliputiense, están concebidos también en la misma escala —demasiado pequeños para ofrecer comodidad a un ser humano normal—. Los asientos se encuentran, desgraciadamente, demasiado separados entre sí para poder servir de mono-silla. Sea como fuere, al primer viraje se producirá la ección garantizada... a menos que el vehículo se corone de su torrecilla móvil de vidrio, que le hace parecerse a una cabina telefónica ambulante. Para ocupar menor lugar en las playas de estacionamiento (y ese es el problema N° 1 de las ciudades) todo eso es perfecto. Pero, ¿los futuristas quieren que empleemos también para circular esos feos microbios? Porque, no olvidemos que, una vez insertados en la corriente del tránsito, un Urbanina y un Cadillac tendrán necesidad de un "espacio vital" aproximadamente igual. Esa cuestión del espacio vital llamó también la atención de otros constructores. La casa Fiat, de Turín, que construye remolques, optó también por el "todo-terreno", y el "Break Fart", presentado en el salón, es un agradable jeep en miniatura que lleva el motor del Fiat 500 Giar-

diniera (plano). A pesar de todo, ese vehículo bucólico suele pendientes de 40 %, y trasporta 335 kg de carga útil. Strale (el nombre de un nuevo estudio técnico fundado en Turín) considera el porvenir del automóvil con menos pesimismo. Dirigido por Edoardo Martini, ingeniero aeronáutico, y secundado por un constructor aeronáutico italiano, el estudio técnico Strale se propone sanear, y si es necesario revolucionar, la técnica del automóvil, para ajustarla más a las verdaderas necesidades de la circulación y del usuario. La operación se efectuará en varias etapas, pero siempre con gran aplicación de técnicas esencialmente aeronáuticas. La casa tiene, así, en sus carpetas, un proyecto de monoplaza de F1 a turbina, mientras que en el Salón se vio el modelo de la berlina GT del futuro, destinada a correr a 300 km/h por las interminables cintas de asfalto que figurarán en nuestro porvenir. Según dice el constructor, esas velocidades no tendrán nada de extraordinario para el común de los mortales porque, como fue estudiado exclusivamente con una base matemática y científica a la vez, el auto poseerá auto-estabilidad integral, por el sólo hecho de estar envuelto por el fluido líquido que constituye el aire ambiente. Y para convertirnos a todos en Juan-Manuel Fangio, la Strale preconiza la turbina,



Acondicionador de aire universal exhibido por Borletti.



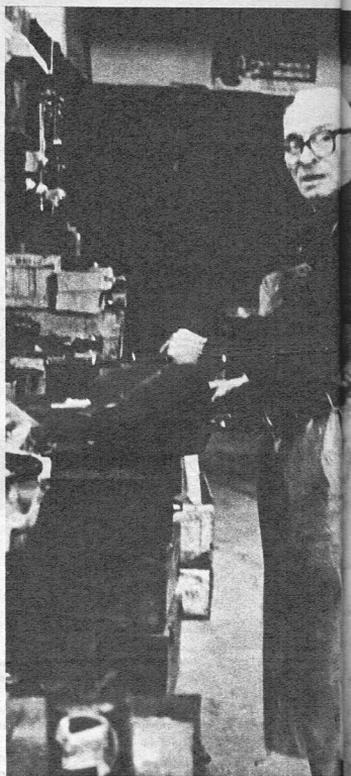
y la carrocería autoportante en resina sintética.

### Los accesorios

En el renglón de los accesorios aparecieron también algunas novedades interesantes, igual que en los equipos especiales. El especialista romano Giannini realizó un motor de cuatro cilindros horizontales opuestos de dos en dos, sirviéndose de los órganos mecánicos del Fiat 500. Con un diámetro de 67,4 mm y una carrera de 49 mm, la cilindrada total se eleva a 700 cm<sup>3</sup>, y tiene una potencia pre-pequeño motor puede instalarse en el chasis de un Fiat 500 D. La casa Rinaldi expone un freno de disco de tipo nuevo: las superficies de contacto presentan canales concéntricos, las pastillas están realizadas con el mismo perfil y, según el constructor, la mayor superficie de contacto obtenida de ese modo permitiría con igual desaceleración, reducir la presión necesaria en el circuito de comando, y hasta eliminar los servo-frenos. No obstante, uno se pregunta cómo reaccionarán las pastillas a las dilataciones radiales del disco, y cómo se comportarán las caras de éste en presencia de sollicitaciones térmicas alternadas sobre los canales. La casa Borrani, muy conocida por sus llantas especiales, presentó ahora una nueva rueda de rayos fijados con

tuercas, para todos los tipos de Fiat 850 (precio en Italia: 15.000 liras por rueda). El especialista de accesorios de precisión Borletti, comercializó un acondicionador de aire universal que puede ser aplicado sobre cualquier tipo de auto. He aquí sus características: evaporador de una capacidad de 4.000 a 6.000 frigorios por hora, ventilador de tres velocidades, precio 300.000 liras. Finalmente, para el conductor deportivo, hemos seleccionado dos nuevas producciones. Primero, la de Enrico Nardi, que realizó un comando para caja de velocidades en el piso, para los Fiat de 6 cilindros. En comparación con el comando central del Fiat 2.300 S, el de Enrico Nardi se distingue por su palanca muy chica, y por los cortos espacios de selección. El especialista turinés presentó también un nuevo volante de aleación liviana que equipará los Alfa Romeo Giulia GTA. En el sector de los volantes, el joven ex corredor de autos turinés Giorgio Finasta conquistó con toda razón un lugar de honor: sus pequeños volantes sport, en "aviational" perforado (color metal o negro opaco), tienen la corona forrada de cuero flexible, y su presentación impecable le valió el equipar ya oficialmente los Lancia Hi-Fi, los Abarth GT y los autos del North American Racing Team. El precio es de 25.000 liras, comprendido el núcleo realizado para todo tipo de auto.

ETIENNE CORNIL



Don Torcuato Emiliozzi, padre, en el taller.

Frente a la Intendencia de Olavarría, el pueblo se reúne para aclamar a los campeones. Fue un recibimiento extraordinario.

Sobre la ruta, en el cruce a Olavarría, corona de laureles para los campeones. Así comenzaron los agasajos.

# ¡BIENVENIDOS CAMPEONES!

**La leyenda se repetía a lo largo de cuadras y cuadras • Paredones, vidrieras, frentes de casas, toda superficie fue apta para recibir el mensaje del pincel o la brocha gorda • Cartelones, pasacalles, afiches • Más tarde, la caravana • Olavarría se preparaba para recibir a Dante y Torcuato Emiliozzi.**

Algunos núcleos, llenos de impaciencia, tomaban forma en las esquinas. Uno o más autos eran el sol del sistema. A su alrededor, las conversaciones giraban sobre un tema obligado. ¿De qué otra cosa se podía hablar en Olavarría el viernes 10 de diciembre? El nombre de los hermanos Emiliozzi no corría de boca en boca. Quedaba en las frases como permanente sujeto de mil oraciones, en las que los complementos variaban la tonalidad pero no el sentido: la gama, pero no la intención.

Nos corrimos al taller de la calle Necochea. En su interior, el trabajo del día llegaba a su fin. Los hombres que durante todo el año acompañaron a los campeones argentinos no planeaban renunciar esta noche al privilegio. Sobre la izquierda, enfrentando la entrada, la inconfundible silueta de la "galera" se recortaba contra el fondo grisáceo de la pared. Dando la cara a todos, plantada sobre sus cuatro ruedas, sin que el polvo que la cubría lograra deslucir el brillo de sus ródors.

Sobre un cabalete, el F 100. Lienzos blancos cubrían el desnudo múltiple de admisión y sus ocho cilindros. Los Weber descansaban sobre el banco.

El desfile de gente era incesante. Cual si fuera un extraño ritual, una norma no escrita, nadie escapaba a la muda contemplación. Hasta que alguien logró expresar un pensamiento que unificaba a la ciudad: "Dicen que es antiguo y dio más que hablar que los modernos... ¿Y ahora qué?... ¿A dejarlo a un lado por viejo, para que, *arrumbado*, se oxide en algún rincón del taller?... ¿A venderlo, para que algún papa *frío* lo arruine en un par de meses?... Mire, don, póngale la firma, hay autos que merecen que alguien creara el "Museo del Automóvil de Carretera Argentino"..."

## 19.30 horas

La gente estaba en la calle. No alguna gente. Toda Olavarría se había volcado en la espera. El cruce, lugar prefijado para aguardar la llegada, era ya un hervidero.

Mientras la caravana engrosaba por momentos, los de a pie apretaban filas a lo largo del recorrido prefijado. Nadie quiso para sí el calificativo de "indiferente". Como si el fracaso en la última etapa del Gran Premio debiera ser borrado por el acto positivo de admiración y de afecto.

## 20.30 horas

Olavarría dijo lo que tenía que decir. Que fue mucho. Luego les tocó el turno a los héroes de la jornada.

El marco lo brindó la plaza principal. El escenario fue el balcón de la Intendencia. El Lord Mayor, ocasional anfitrión pero habitual "tuercu", reseñó historia y méritos. Las palabras de Dante y Tito, como siempre, fueron justas y medidas. Trajuntaron respeto a la ciudad, a sí mismos y a sus adversarios.

Quizá, la habitual serenidad del campeón argentino fue el germen motivador de que, cuando usó de la palabra la novia de Dante, un bullicioso y joven grupo coreara alegremente: "Está nerviooso, está nerviooso"...

## 23.30 horas

Los Emiliozzi cenan con sus amigos. La mesa, entonces, es muy larga. Las innumerables versiones se diluyen frente a la verdad escueta. La repiten, con infinita paciencia, cuantas veces le es preguntada.

—Se cortó un *buñón* de biela. Al zafarse ésta, rompió la camisa de un cilindro y el árbol de levas. No quedaba nada por hacer. Volvimos el cárter a su lugar y... a casa.

## 24.00 horas

Para Dante, Tito y quienes los rodean, el que se va no es un día que muere; se prolonga en el que llega, que es un día que nace.

Su ciudad, Olavarría, podrá haberles brindado días iguales. Difícilmente mejores.

Derrape

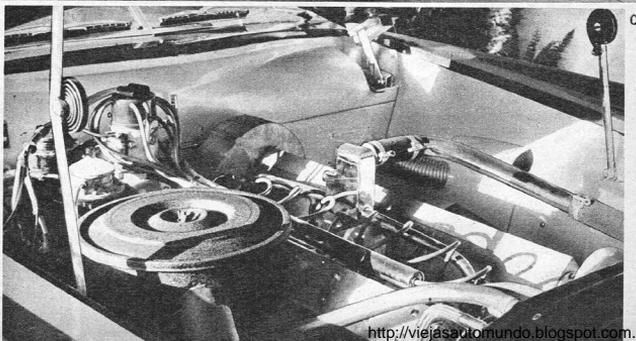
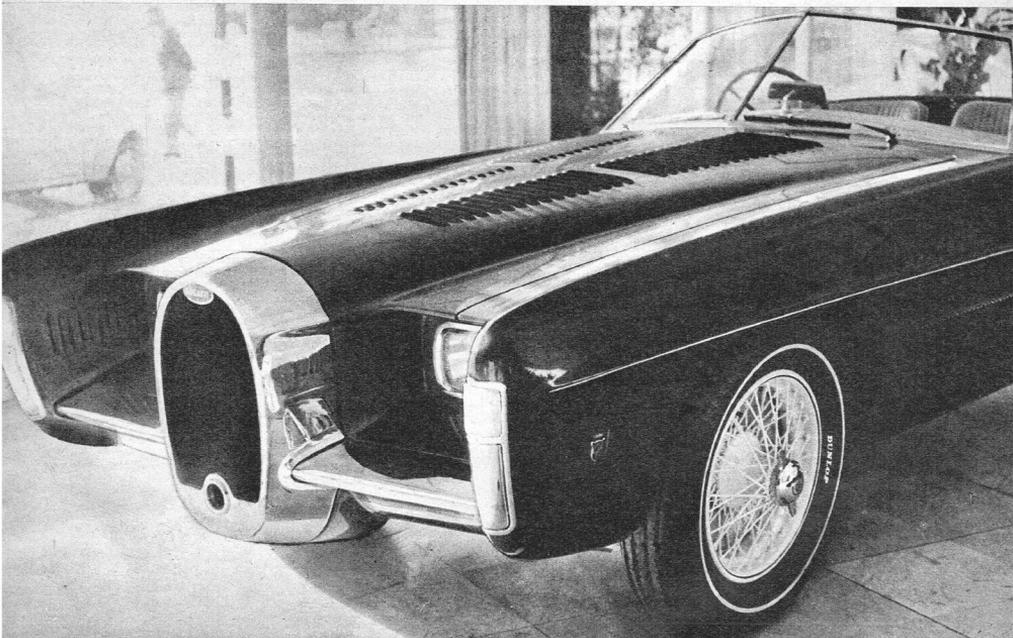


Insólita coproducción de Ghia y un

# LA BUGATTI

Esta extraordinaria creación se expuso en París durante el último Salón, pero no en el recinto de éste, sino en la avenida de Neuilly, en el local del representante Ghia. Se trata de un ejemplar único, que realizó magistralmente en Turín la mencionada empresa carrocera, por encargo y según planos de la firma norteamericana Virgil M. Exner Inc., especialista en esta materia. Al interpretar este estudio, la Ghia dio prueba de notable buen gusto, mesura y también de una consumada habilidad. Es así que este original automóvil, que reúne dos épocas de la técnica automovilística, toma lo mejor de cada una de ellas: perfección artesanal, elegancia en el

diseño-motor-chasis, pureza y sobriedad de estilo en la carrocería. Los órganos mecánicos forman parte de un grupo de seis, construidos en los Stabilmilmi Bugatti de Molsheim, durante los primeros años de la posguerra. Cinco de ellos fueron carrozados y dos —un cabrióle azul y un cupé negro— se exhibieron en el salón parisiense de 1951, en el stand del carroceró Gangloff. El restante no fue carrozado y quedó en Molsheim, donde lo adquirió Mr. Allen Henderson, de New Jersey, quien lo conservó en Estados Unidos sin usarlo. A fines del último mes de marzo lo cedió a la Exner que decidió completarlo con una carrocería de tipo "roadster" moder-



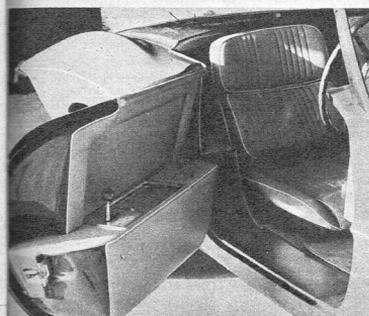
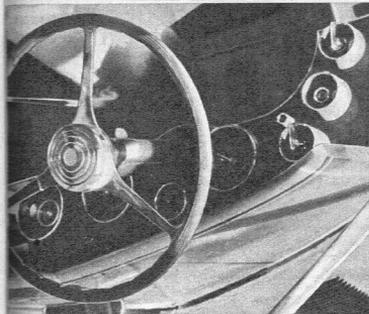
estilista norteamericano

# “101-C”

nizada, pero que conserva el carácter de los modelos de la Bugatti de la preguerra.

En el mes de junio, la Ghia, que fue elegida para construirlo, recibió el chasis y el proyecto correspondiente. El modelo está destinado a desarrollar grandes velocidades en las rutas (se asegura que puede superar los 200 km/h) pero no en las pistas; es de color azul intenso y tiene ruedas con rayos de color marfil. En ocasión del reciente salón turinés, fue expuesto en el stand de la Ghia (ver AUTOMUNDO, N° 36, pág. 16).

(Fotografías de Stefano Bricarelli)



A. El tablero es de nuevo diseño pero los instrumentos, como sus cuadrantes, son de la Bugatti original.

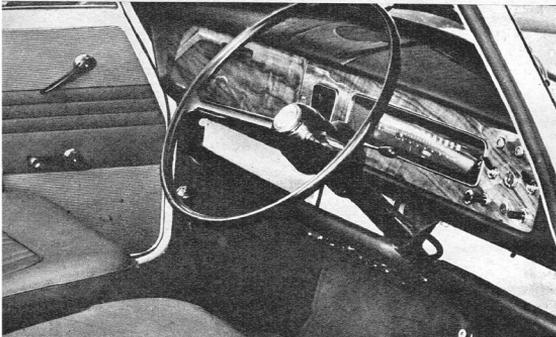
B. La carrocería, de tipo “spider”, fue cuidadosamente realizada en cuanto al confort y la practicidad; los asientos individuales, de cuero marrón claro, son de conformación anatómica, la capota se repliega totalmente y el baúl es de gran capacidad.

C. El motor, del tipo “101-C”, es de 8 cilindros en línea, con doble árbol de levas a la cabeza accionado por una cadena, y tiene una cilindrada de 3.257 cc. Está provisto de un compresor con el que desarrolla cerca de 200 HP; el cambio es de 5 relaciones hacia adelante y marcha atrás. El entre-eje del chasis, que originalmente era de 3,26 m, fue reducido a 2,80.





El nuevo Wolseley 1.000 dispone ahora de 55 HP de potencia, con una relación de compresión de 8,9-1, de un cambio de 4 marchas sincronizadas y de la transmisión Hydrolastic.



El interior de la berlina Wolseley se distingue por el nuevo tablero en el que se encuentra un cuadrante horizontal ubicado frente a los ojos del conductor.



También el Riley Kestrel fue equipado con el motor de cuatro cilindros de 1.098 cc, alimentado por dos carburadores. La baja línea media de la carrocería le confiere una excelente visibilidad.

## WOLSELEY

### RILEY KESTREL 1.100

# NOVEDADES BRITÁNICAS

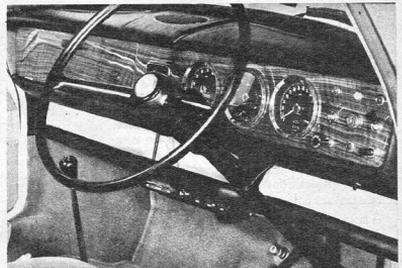
LA British Motor Corporation presentó dos nuevos modelos que se suman a la serie de sus 1.000 con tracción delantera. Se trata del Riley Kestrel y del Wolseley 1.000, provistos ambos de una fina terminación, de un motor con dos carburadores y de suspensiones Hydrolastic. El Riley tiene un tablero de nogal en el que se ubicaron algunos instrumentos circulares; el Wolseley tiene un tablero análogo pero con velocímetro horizontal.

El motor, tanto en uno como en otro modelo, es un cuatro cilindros de 1.098 cc y 55 HP a 5.500 rpm, con una relación de compresión de 8,9:1. Es básicamente el mismo motor que el del MG deportivo, asociado con un cambio sincronizado de cuatro marchas. Las características de la suspensión Hydrolastic ya son conocidas, gracias a la acción progresiva de la mencionada suspensión. Tanto el Riley como el Wolseley disponen de sistemas de frenos Lockheed, con discos delanteros de 20,32 cm y tambores de igual diámetro en la parte trasera. Válvulas limitadoras de la presión se emplearon para prevenir el bloqueo de las ruedas en las frenadas bruscas.

La baja línea media de la carrocería confiere una buena visibilidad desde el puesto del conductor. El parabrisas, de vidrio de seguridad, es bastante curvo. En las puertas traseras se colocaron aletas deflectoras que pueden ser fijadas en varias direcciones.

Ambos coches tienen puntos de fijación para los cinturones de seguridad. El panel que cubre el tablero tiene un revestimiento opaco de color negro para evitar los reflejos. El instrumental comprende: velocímetro, termómetro para el agua, e indicador del nivel del combustible, luces testigos para el arranque, para los faros y para la presión de aceite. El equipo de serie comprende un aparato calefactor y ventilador, tapizado de cuero, ceniceros, etc.

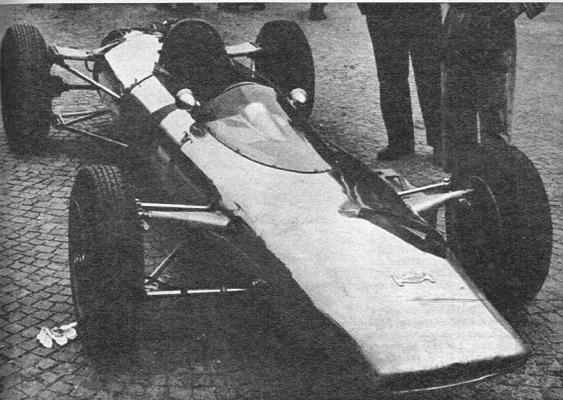
En Gran Bretaña, el precio es de 780 libras esterlinas.



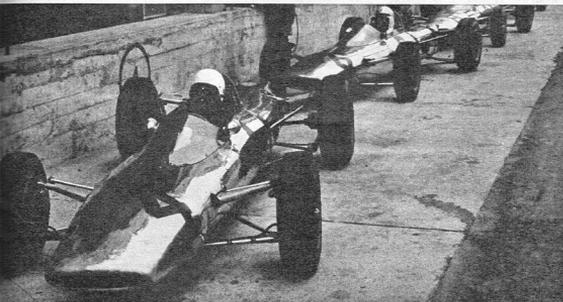
El interior del Kestrel está finamente terminado. En el tablero están ubicados los instrumentos indicadores, cuyas generosas dimensiones aseguran su fácil lectura.

## LOS SOVIÉTICOS EN MONZA:

# BUENA EXPERIENCIA, POCOS PUNTOS



El "Mulkus-Wartburg", muy elegante estéticamente, pero poco eficiente en mecánica.



La escuadra soviética de F3 en pleno.



Largada de la primera serie. Las máquinas no fueron alineadas según los tiempos de las pruebas de clasificación, sino en dos filas. Del lado izquierdo de la pista se encuentran las italianas y del derecho, las soviéticas.

La primera confrontación entre Italia y la Unión Soviética concluyó, hace poco, en la pista Junior del autódromo de Monza, con una marcada superioridad de los pilotos y máquinas italianas.

Los soviéticos, luego de haber vencido en las pruebas de "speedway" y de "motocross", celebradas—respectivamente—en Lonigo y Gallarate, debieron ceder la supremacía a máquinas y pilotos italianas en las carreras de kartis disputadas en Milán, en la Pista Russa; la de slalom, las de motocicletas de Gran Premio; y las de monoplaza de F 3. La clasificación final, luego de las cinco pruebas, fue la siguiente: Italia 127 puntos, Unión Soviética 97 puntos.

En lo que respecta a las carreras de autos, el equipo soviético estuvo representado por cinco máquinas de turismo del tipo "Moskvitch" y otros tantos "Volga" M21. Los primeros, construidos en la fábrica superautomatizada de Likhaciov, en Moscú, tienen una cilindrada de 1360 cc y desarrollan una potencia de alrededor de 45 HP, a un régimen de 4.500 rpm. En la Unión Soviética se lo considera un modelo utilitario, aunque su precio es considerablemente elevado. El segundo, construido en las fábricas de la ciudad de Gorki, a orillas del río Volga, es el auto de mayor difusión en la URSS. Grande y espacioso, está accionado por un motor de 2.445 cc, con una potencia de 75 HP a 4.000 rpm.

A estas dos máquinas en las pruebas de slalom, o sea de maniobrabilidad, los italianos opusieron sus más eficientes y aerodinámicos Alfa Romeo Giulia GTA y Lancia Flavia Cupé 1.800, por lo que se despidió desde antes de la partida. En efecto, el Alfa Romeo Giulia GTA de Pinto y Businello, así como también el Flavia de Pianta, no tuvieron ninguna dificultad en imponerse a los grandes y pesados "Volga" y "Moskvitch". Hay que destacar que si los soviéticos hubieran contado con máquinas tan maniobrables y potentes como las italianas habrían hecho un mejor papel, dado que en lo que respecta a la precisión de manejo no demostraron ser inferiores a los italianos.

En la carrera de F 3, que fue la más interesante, los soviéticos se enfrentaron a los FWA De Sanctis y Wartburg, con seis monoplazas "Mulkus-Wartburg" construidos en Alemania oriental. Bajo un examen superficial, los autos soviéticos resultan muy elegantes desde el punto de vista estético, pero poco eficientes desde el punto de vista técnico. El motor es en dos tiempos de tres cilindros y 1.000 cc muy similar al DKW, colocado en la parte trasera del chasis que, según las declaraciones de la prensa soviética, ha dado óptimos resultados en las carreras disputadas en las pistas de Leningrado, Minsk y Tallin. La suspensión delantera es de ruedas independientes presas, en su parte inferior, brazos triangulares transversales con una base muy amplia, mientras que en la parte superior el brazo único es de aleación liviana y en él está anclado el amortiguador telescópico que se encuentra dentro de la carrocería. El elemento elástico está constituido por una ballesta transversal de tres hojas. La suspensión trasera está formada por un triángulo inferior, con el brazo dirigido hacia el portamaños, anclado en aleación liviana, mientras que en la parte superior, en el único brazo análogo al de suspensión delantera, se fija el amortiguador telescópico casual con un resorte helicoidal. Completan la suspensión posterior dos tirantes de reacción. Las ruedas, con llantas de aleación liviana, están cubiertas por neumáticos del tipo Pirelli, más adecuados para el uso en las calles que en las pistas. Sus medidas son 5,50 x 13 las delanteras, y 6,50 x 13 las traseras. Los frenos son de tambor en las cuatro ruedas.

También, en esta carrera, el resultado era previsible dada la supremacía de los pilotos y de las máquinas italianas. En efecto, tal fue así que los pilotos penínzanos Baghetti, Babbini, Manfredini, Tiger y Malanca se pusieron de acuerdo, antes de iniciar la prueba, para dejar la punta a los soviéticos durante las primeras vueltas, para luego abalanzarse sobre ellos, y cruzar la línea de llegada en equipo.

En la primera serie todos ellos, excepto Babbini, que se salió de la pista por causa de un error de interpretación de una señal hecha por Baghetti a Manfredini, cruzaron simultáneamente la meta, clasificándose con el mismo tiempo. En la segunda serie, en cambio, la espectacular llegada conjunta no se pudo lograr a causa del desmembramiento del grupo, causado, involuntariamente durante la última vuelta por un concurrente soviético que corría con una vuelta menos. Fue así que Malanca llegó primero con su Wainer-Ford, seguido a escasa distancia por Babbini en su BWA, Tiger en su De Sanctis, Baghetti y Manfredini, más alejados, en su Wainer. Tanto en la primera como en la segunda serie, el corredor soviético mejor clasificado fue Surgutchev en su Melkus-Wartburg, que se clasificó sexto, con una vuelta menos.

No obstante, los soviéticos demostraron ser buenos deportistas, felicitando a los vencedores después de la prueba y reconociendo que también para ellos, el resultado de este primer encuentro entre ambos países era evidente desde antes de la partida. El señor Skvorzov, presidente de la Federación Soviética de Deportes Mecánicos, manifestó que nunca se había hecho ilusiones con respecto al éxito final del encuentro y reconoció que el automovilismo deportivo soviético es aún joven y los pilotos absolutamente inexpertos. Confió diciendo que en la Unión Soviética este deporte recién comienza a tomar interés, aunque, generalmente, las carreras consisten en pruebas de regularidad y consumo, y sólo con excepción, de velocidad. Estas últimas se corren, por lo general, en pistas construidas alrededor de los estadios y con autos de la categoría turismo. El presidente de la Federación Soviética finalizó sus declaraciones aclarando que no habían ido a Italia para triunfar sino para adquirir experiencia para el próximo encuentro Italia-URSS, que, muy probablemente, será disputado en 1966 en un circuito que se está construyendo cerca de Moscú.



Millares de lectores buscan, mes a mes, las calles polvorientas del Oeste, donde los hombres no tienen más ley que la ley del revólver, y las mujeres son capaces de dar la vida por la vida del hombre que aman.

Millares de lectores buscan, mes a mes, el escenario de los desfiladeros del Oeste, donde el galope de los caballos preannuncia la desesperada lucha entre el amor y el odio.

Millares de lectores buscan mes a mes

**SELECCIONES DEL OESTE CODEX**  
¡Acción! ¡Intriga! ¡Suspense!

¡160 páginas ilustradas!  
Todos los meses, en todos  
los quioscos \$ 50.-



Richard E. McGrath

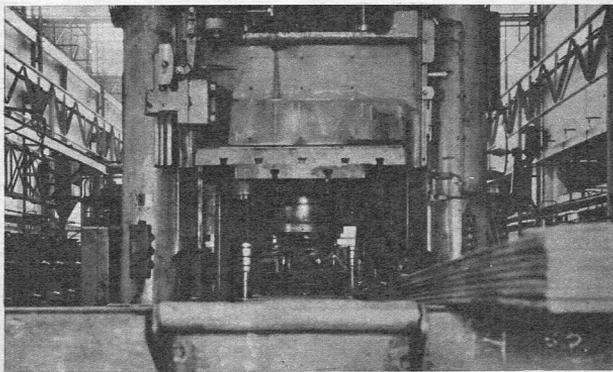
## NUOVO GERENTE GENERAL EN SIAM AUTOMOTORES

El directorio de "Siam Di Tella Automotores S. A." designó al señor Richard E. McGrath para el cargo de gerente general de la planta de fabricación de vehículos, situada en Monte Chingolo, prov. de Buenos Aires. El señor McGrath integró el grupo de técnicos que llegó en 1955 para instalar la fábrica de Industrias Kaiser Argentina en Córdoba. Su destacada actuación fue evidente en sucesivas etapas al frente de la gerencia de ingeniería de herramientas, de la planta de prensas e ingeniería de planta y gerente de la división de suministros de materiales. Es egresado de la universidad de Illinois y tuvo brillante actuación en la división ingeniería de Kaiser-Frazier Corp., y por un pequeño lapso en Ford Motor Co. Dentro del espíritu de los acuerdos celebrados entre Siam Di Tella Ltda. e Ind. Kaiser Arg. S. A., se han incorporado entre otros a Siam Automotores, como colaboradores directos del señor McGrath, el señor E. Lavognat, como gerente de control de calidad y el ingeniero R. O'Connor, como gerente de planificación.

**PRODUCCIÓN.** La Asociación de Fábricas de Automotrices (ADEFA) informó que la producción del mes de octubre p.p.d. fue de 16.477 unidades, lo que representa una baja del 11 % en relación con el mes de setiembre, habiéndose fabricado este mes 18.416 automóviles y 5.951 vehículos comerciales. Durante los primeros diez meses se fabricaron 162.901 automotrices; en el mismo lapso de 1964 la producción alcanzó a 130.787 unidades, con un aumento del 24,6 %.

**NUOVAS CUBIERTAS.** En el transcurso de una reunión en el hotel Plaza se efectuó la presentación de las nuevas cubiertas HR-100 y SB-100 Firestone. Habló el señor Victor Lampron, director de ventas de Firestone de la Argentina S. A., quien se refirió al esfuerzo realizado por la empresa para que los consumidores del país puedan disfrutar de un producto que reúne los últimos adelantos en la materia. Seguidamente el señor Gastó A. Mier, gerente técnico de la mencionada empresa, hizo una descripción de los adelantos que suponen las nuevas cubiertas y las ventajas que representan para los usuarios; se refirió especialmente a las condiciones de estabilidad, seguridad y durabilidad que las caracteriza. Por último el señor Juan Gijvoje, gerente de propaganda, expuso los planes publicitarios con que será apoyado el lanzamiento al mercado de los nuevos productos, ilustrando su exposición con la proyección de películas y placas.

**JAPÓN; DIEZ AÑOS DESPUÉS.** Al finalizar la segunda guerra mundial, el presidente del Banco Central del Japón dijo que esta industria no podría crecer y que vendría importar autos porque el Japón no tenía materias primas, el poder adquisitivo del pueblo era muy bajo, y los caminos intransitables. Hoy, entre los diez mayores fabricantes de automóviles del mundo, Toyota y Nissan ocupan el 8º y 9º lugar respectivamente. La producción de autos en 1964 sobrepasó la de Francia (con 1.616.000 unidades) y es la cuarta en el mundo, siguiendo a EE. UU. (3.308.000), Alemania Occidental (2.910.000) e Inglaterra (2.332.000). Este crecimiento es sorprendente si se considera que después de la guerra Japón no producía autos sino camiones y colectivos con la modesta proporción de 14.900 unidades anuales. Es un crecimiento récord de 24 veces en 10 años. Esta motorización masiva del pueblo japonés se debe a las necesidades de la reconstrucción de posguerra y a la rápida elevación de la economía y el nivel de vida nipón. La economía exigió camiones, camiones, transportes; el nivel de vida, automóviles. Y así Japón tiene hoy un auto cada 19 habitantes (frente a Francia, con un auto cada 6 habitantes, por ejemplo) lo que muestra, a la vez que



CON LICENCIA ARGENTINA SE PRODUCEN RUEDAS Y LLANTAS EN CHILE Y URUGUAY

La Argentina se ha convertido en fuerte exportadora de su industria, especialmente para los países comprendidos en la ALALC. Este hecho se confirma nuevamente, ya que "S. A. Protio Hnos." —la empresa más importante de la industria en la producción de ruedas y llantas, con planta en San Nicolás— ha suscripto convenios otorgando licencias de fabricación a firmas de dos países de la zona: CIB, de Montevideo, Uruguay, y FENSA, de Santiago de Chile. Ambas han iniciado la producción de ruedas y llantas de acuerdo con las condiciones suscritas. Esta es una evidencia más de que la Argentina no sólo está exportando máquinas y repuestos de reconocida calidad, sino que, además exporta la avanzada técnica que los produce. La foto registra un aspecto parcial de la línea de fabricación de la planta No. 3 que S. A. Protio Hnos. posee en San Nicolás.

# EN LA INDUSTRIA

lo ya alcanzado, que las posibilidades enormes del mercado, ilimitadas, están muy lejos de toda posible saturación. Por otra parte, la guerra de Corea y la reconstrucción coreana exigieron grandes inversiones, en especial camiones, y esto por razones de geografía y de economía amplió enormemente el mercado para la industria automotriz japonesa. La protección oficial, con un 40% de impuesto a la importación de autos extranjeros como eficaz barrera protectora, también desempeñó su parte en el desarrollo de esta importante industria. Hoy la producción de Japón crece sin cesar y cada vez son más los nuevos modelos que ruedan por los caminos japoneses. Ya la exportación ha comenzado y, en 1964, este país envió 149.000 unidades, no sólo a los países en desarrollo, sino también a mercados como el norteamericano; el 10% del total de las exportaciones niponas corresponde a sus automóviles.

**CIFARA EN CORDOBA.** De acuerdo con el plan de visitas elaborado oportunamente, una delegación de industriales estuvo en Córdoba donde visitaron los establecimientos que integran Industrias Kaiser Argentina, Fiat, Dinfla y Perkins Argentina. Los dieciocho miembros que componían la delegación fueron presididos por el señor Salvador Todaro y estuvieron acompañados por el director de política industrial de CIFARA, señor Ricardo A. Beiera.

**SEMINARIO.** Ha concluido en Berlín el seminario sobre "Gestión de empresa en países en vías de desarrollo" organizado por la Fundación Alemana para los Países en Vías de Desarrollo. Dos delegados oficiales y dos del sector privado asistieron representando a la Argentina entre 25 invitados de los países latinoamericanos, en calidad de huéspedes oficiales del gobierno alemán. El ingeniero Julio Broner, presidente de Wobron SAIC, primera fábrica argentina de embragues; vicepresidente de resorts Sachs S. A., y tesorerero de la Confederación General Económica de la República Argentina, representó al sector privado de nuestro país.

**IKA: COMPLEMENTACION INDUSTRIAL.** Se encuentra en la Argentina el total de matrices

adquiridas por Industrias Kaiser Argentina S.A. a Willys Overland do Brasil. Al respecto se ha anunciado que prosiguen las negociaciones entre las empresas mencionadas para estudiar provisiones recíprocas tendientes a aumentar la cooperación industrial entre las mismas. Las matrices desembarradas en el puerto metropolitano, y ya en proceso de utilización en las plantas de Córdoba, corresponden a diversas partes del modelo Renault 4L y fueron construidas en la planta brasileña a pedido especial de IKA. Totalizan en conjunto casi 350 toneladas, estimadas en un valor de 1.400.000 dólares. Las condiciones financieras en que se efectuó la operación, de uso corriente en Europa y por primera vez aplicadas entre empresas de Argentina y Brasil, fueron: 25% al contado y el 75% pagadero semestralmente en cuotas iguales, sin garantía bancaria. Este plan cuenta con la aprobación de la Cartera de Comercio Exterior del Banco de Brasil que, en su carácter de banco oficial, asegura la refinanciación de la operación.

La Volkswagenwerke iniciará, próximamente, negociaciones con el gobierno del Irán para la instalación de una planta de montaje de los modelos Volkswagen en dicho país.

La nueva gran refinería de la Shell en Taranto, tendrá en principio una capacidad de producción de 4 millones de toneladas al año. Con la refinería de Taranto y otras nuevas iniciativas de la firma, las inversiones de la Shell en Italia llegan a los 260 mil millones de liras, mientras que a fines de 1963 esta suma alcanzaba a sólo 130 mil millones. Con su modernísima instalación, la refinería favorecerá la creación de nuevos centros industriales al proveerlos de combustibles pesados.

Un nuevo récord local acaba de ser establecido en el departamento de hornos de hogar abierto de una gran planta metalúrgica del sur de Gales. En una semana, dos hornos produjeron un total de 12.731 toneladas de hierro, lo que superó en 600 toneladas el anterior récord semanal de la planta. También la sección de laminación batió su propio récord mensual, con una producción de 102.292 toneladas de lingotes laminados.



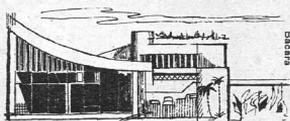
## FIAT CONCORD HA INCORPORADO UN MODELO "PICK-UP" A SU LINEA DE AUTOMOTORES

Se lo ha denominado Multicarga y es un utilitario con las características de automóvil. Está dotado de un motor de 60 CV, carga 600 Kg y su relación caja-motor le permite una velocidad de 120 km por hora. Tiene suspensión anterior de brazos oscilantes, con resortes helicoidales y amortiguadores hidráulicos; posterior con ballestas de seis hojas, de acción progresiva. Su sistema de frenos es de disco en las ruedas anteriores con servofreno. La carrocería es de estructura portante; dimensiones (en m): 2,566 entre ejes, 4,260 de longitud total, 1,295 de trocha anterior y 1,272 de trocha posterior; la caja de carga tiene 1,740 m de largo, por 1,20 m de ancho y 0,42 m de profundidad y ofrece una superficie de carga de 2,26 m. Su puerta posterior es volteable. Este es el primer vehículo totalmente diseñado y construido en los establecimientos de Córdoba y El Palomar.

# ROTONDA

## AUTOMOTORES S.A.C.I.F.

CONCESIONARIOS CAPITAL



**DODGE**  **Valiant**

Le ofrece cómodo plan de facilidades para la compra de: VALIANT III, PICK-UP DODGE D-100 y CAMIONES SERIE "D-400" CON MOTOR NAFTERO y DIESEL (MODELO D-P 400) CON MOTOR PERKINS 6-305.

SERVICE  
INTEGRAL

**ROTONDA**  
**AUTOMOTORES**  
**S.A.C.I.F.**

AVDA. DEL LIBERTADOR 6846 (Frente al Tiro Federal)



EDDIE publicitaria

**FOR**  
**DYNAROTOR**

Primera casa argentina para el automovilismo deportivo. Rivadavia 12100, T. E. 653-4585, Ciudadela (a 4 cuadras Gral. Paz).

Levas de distribuidor especiales para FIAT 750, FIAT 1500, CHEVROLET 400, PEUGEOT 403 y 404, RENAULT (Distribuidor SEV y Prestolite) VALIANT III. Frenos a disco marca "Rusmit". Pastillas de fricción para todo tipo de frenos.

Tableros especiales para Cuenta-revoluciones, Presión aceite, Temperatura aceite, Temperatura de agua, Amperímetro, Vacuómetro, Cuenta-revoluciones "JAEGER" electrónicos, Cascos, Cinturones de seguridad. Guantes para manejar (1/2 dedo y dedo entero). Espejos de competición PAMA T.C.: Carcasa acople Ford 46 a Ford F-100 idem F-100 4 velocidades, Soportas Dinamo (derecha e izquierda) para Ford, Aros información.

Horario Verano 8,30 a 12 y 15,30 a 20 horas y Sábados 8,30 a 13 horas.

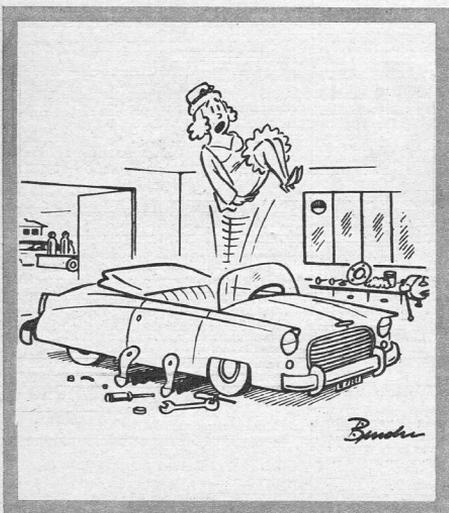


Aspecto parcial de la sección que se destina al afinado de motores y balanceado de ruedas.

## NUEVO TALLER EN MUNRO

Encontrar un taller en el que se brinde una atención racional a su auto, es uno de los problemas más serios con que se enfrenta el usuario. Para contribuir a su solución, se acaba de inaugurar un taller de reparaciones en la localidad de Munro, que funciona bajo la dirección de Carlos Alberto y Jorge Lorenzen, y cuenta con personal especializado para realizar una de las múltiples tareas que implica mantener un auto en perfecto estado de funcionamiento. Los propietarios de vehículos de la línea Fiat hallarán, en este nuevo establecimiento, equipos de alta velocidad y rendimiento para sus máquinas.

El mencionado taller, que brinda sus servicios todos los días de la semana, incluso sábados y domingos, funciona en Avenida Mitre 3330/32 de la localidad de Munro.



Ahora que Sir William Black, Presidente de la Leyland Motor Corp. ha inaugurado el primer "tren-auto" móvil de Europa, un triste destino espera a los automóviles abandonados en las rutas británicas. El equipo, que será trasladado en un Mammoth Major AEC de seis ruedas, pesa cerca de 50 toneladas, y es capaz de convertir dos automóviles en un bloque de acero de 23 x 56 x 60 cm, cada tres minutos.

Un sencillo aparato registrador, puesto en venta recientemente por el Tapley Meters de Southampton, Gran Bretaña, permite al automovilista controlar diariamente el estado de sus frenos. El aparato se fija al tablero mediante dos tornillos, y cuenta con tres luces indicadoras. Para constatar la eficiencia del sistema de frenos basta con aplicarlos a fondo y observar el cuadrante del instrumento: si se enciende la luz verde, el funcionamiento es correcto; si se enciende la luz amarilla, es aconsejable realizar un ajuste y, si se enciende la luz roja, conviene dirigirse directamente al taller más cercano.

Un Sunbeam Imp/875 acaba de demostrar su resistencia y excepcional rendimiento recorriendo 8.398 km a una media de 89,8 km/h. El recorrido, que se inició en el extremo meridional de los Estados Unidos y concluyó en Alaska, se realizó en una sola etapa. La media establecida, que se tradujo en un consumo de combustible de 7,5 litros por cada 100 km, se mantuvo a lo largo de toda clase de caminos, ya que éstos se eligieron más por la belleza del panorama que los rodaba que por su buen estado. Los pilotos, Gene Hendersen, sargento de la policía de Dearborn, y Jeremy Bloom, técnico de la Wayne State University, condujeron el Imp a través de 12 estados de la Unión y del Canadá, observando escrupulosamente los límites de velocidad impuestos por las autoridades de tránsito de cada zona.

En el almuerzo ofrecido por la concesionaria Fiat San Remo a los competidores y periodistas, luego de la

carrera de Ensenada, Mario Vesuri, piloto de Automóviles Maldonado, propuso a los directivos de esta empresa y del club Estudiantes de la Plata, la realización de unas próximas 12 horas TM en el mencionado circuito. Incluso se habría pensado en una posible fecha: mediados de abril del año próximo. Esperemos que esta brillante idea se concrete, pues cuenta con el visto bueno de los mencionados directivos y de los corredores presentes.

En el mismo almuerzo nos comentó el ganador de la categoría "C" el joven y debutante piloto Néstor Fourcade: "Qué suerte, con el dinero del premio podré colocar palanca en el piso y algunas cosas más que le están faltando". En otra mesa el marplatense Marin se quejaba de haber recibido malas informaciones con respecto al tiempo de los demás corredores, lo que le hizo perder dos puestos.

La producción de automóviles Rambler y de vehículos utilitarios de la American Motors comenzará en Irán, en el curso del año 1966, según se anunció al clausurarse el reciente Salón de París.

Esta será la primera incursión de Irán en la industria automotriz. Mr. Akhavan, presidente de la Sherkat Sahami Jeep, compañía que producirá los vehículos en Teherán, manifestó que el mercado para los modelos de dicha línea ya está establecido en su país gracias a la política de importaciones seguida hasta el presente. Este acuerdo es el tercero de su tipo celebrado por la American Motors y Kaiser Jeep. Los otros dos son Argentina y Méjico.

La B. M. W. ha desarrollado aún más en estos últimos meses sus programas constructivos. El nivel de producción de la B. M. W. puede ser resumido en estos datos correspondientes al total de unidades producidas por la casa de Múnich de 1948 al presente: 240.000 motocicletas, 200.000 Isettas y B. M. W. "600", 300.000 B. M. W. "700", 23.000 vehículos con motor de 8 cilindros y 100.000 B. M. W. "1800". La unidad número cien mil de este último modelo fue sortieada

### CARRERAS DE LA SEMANA

#### Pruebas nacionales

##### Pruebas de velocidad

- Diciembre 19 - Tiro Federal Argentino - Pergamino - carretera (TC).
- Diciembre 19 - Bahía Blanca Automóvil Club - Bahía Blanca - carretera (TM).

##### Pruebas de regularidad

- Diciembre 19 - Organización: Sociedad de Fomento Dr. Fleming; fiscalizadora: Club Argentino de Regularidad; categoría: 3º; recorrido: Quilmes-Chascomús-Quilmes.

TM = Turismo Melorado  
TC = Turismo de Carretera Fórmula "B"

entre los empleados de la gran fábrica alemana.



En la 50ª Exposición Automovilística Internacional organizada por la Sociedad Británica de Fabricantes de Automóviles realizada recientemente en Earls Court, Londres, fue exhibida la nueva Rural Triumph 2000. Dotada de un motor de 6 cilindros y 1.998 cc. de cilindrada, este modelo tiene una capacidad de transporte de equipaje de 0,70 m<sup>3</sup> con 4 ó 5 pasajeros, y de 1,28 m<sup>3</sup> con los asientos posteriores plegados. En la mencionada muestra, 68 de los principales fabricantes de autos del mundo entero exhibieron sus productos, así como una infinidad de componentes, accesorios, neumáticos y casas rodantes. Los primeros pedidos recibidos durante la muestra, por valor de 500.000 libras esterlinas, constituye un buen augurio para la industria automotriz del Reino Unido, que en los primeros ocho meses de 1965 exportó 430.855 unidades.

Se produce actualmente en Gran Bretaña un nuevo arranque a resorte para motores Diésel. En primer lugar se "carga" el resorte girando una manivela en el sentido de las agujas del reloj y luego se libera la energía almacenada en el tirante de una palanca. Este sistema resulta prácticamente infalible gracias a la sencillez de su principio de funcionamiento. Sin embargo, si bien la idea básica es muy simple, el problema era producir un equipo de dimensiones razonables. El dispositivo requerido debía ser capaz de almacenar suficiente energía para arrancar un motor en una mañana fría, por lo que el resorte debía ser de dimensiones excesivamente grandes. La solución se encontró empleando arandelas de acero en forma de plato, apiladas de a pares sobre un eje, en una disposición apropiada para comprimir y soltarlas luego, de modo que hicieran rotar un eje.



El pasado 6 de octubre el Sr. Paul Panhard celebró el 75º aniversario del nacimiento del primer auto a nafta. Hace 75 años, siendo aún un niño, asistió en los talleres de Panhard y Levasor de la Porte d'Yvry, a las pruebas de un automóvil propulsado por un motor a nafta, que reemplazaba al tradicio-

nal motor a vapor. Algunas semanas más tarde, en enero de 1891, Emile Levassor condujo dicha máquina desde los talleres hasta el Point du Jour (el actual viaducto de Auteuil) "sin ningún problema mecánico". Luego de este notable éxito, se decidió construir en serie limitada a este modelo y para fines del mismo año ya se habían vendido seis unidades. La Panhard fue la primer fábrica que puso en venta un modelo propulsado por motor a nafta, con lo que dio comienzo a la era del automóvil moderno.



La Scuderia Filipinetti decidió continuar con sus actividades deportivas el próximo año. Con tal objeto, acaba de adquirir a la Ford Advanced Vehicles dos Ford GT 40, propulsados por motores V8 de 4.7 litros de cilindrada, que serán homologados en la nueva categoría sport (producción mínima: 50 unidades anuales) que entra en vigencia a partir de enero de 1966. Ambas máquinas participarán en las siguientes competencias: 1000 Km. de Monza; Targa Florio; 500 Km. de Spa; 1000 Km. de Nuerburgring; 24 Horas de Le Mans y 12 horas de Reims.

Las máquinas recientemente adquiridas serán asistidas por la Ford División y por la Ford Advanced Vehicles durante toda la temporada de 1966, y su preparación será idéntica a la de las unidades presentadas directamente por la fábrica americana. Paralelamente, la Scuderia Filipinetti disputará el programa de competencias nacionales con un Ford Cortina GT, un Ford Cortina Lotus Racing y un Ford Mustang preparado por Alan Mann. Finalmente, en razón de sus relaciones con la Shelby American, la Scuderia Filipinetti podrá intervenir en algunas carreras con coches Shelby Mustang GT 350 (motor Ford V8; 4.7 litros; 335 HP; 1.160 Kg. o Cobra 427 (motor Ford V8, 7 litros; 485 HP; 960 Kg.). Un Shelby Mustang GT 350 disputará el Campeonato de Francia con los colores de la Scuderia Filipinetti.

Hasta este momento, los pilotos con los que ya se han firmado contratos son: Herbert Müller, Campeón de Europa de la Montaña GT 1965, y Arthur Blank, Campeón suizo de la Categoría Turismo 1965.

Una nueva plataforma que permite a los fotógrafos realizar su trabajo desde lo alto de la curva parabólica del Autódromo de Monza durante el desarrollo de las competencias automovilísticas, fue erigida por cuenta de la Goodyear Italiana. La iniciativa de la conocida fábrica de neumáticos beneficiará a todos los cronistas gráficos, que podrán tomar fotografías desde cerca, sin tener que recurrir a potentes teleobjetivos.



## GRAN PREMIO TC

ECOS Y ANÉCDOTAS



No, el acompañante de R. Gamalero no está saludando a nuestro fotógrafo; simplemente ventila el casco por la ventanilla del auto. Para muestra basta un botón—dicen—y esto da la pauta del calor tremendo que se soportó, en algunos tramos de la carrera, por ejemplo en la cuarta etapa, en la que fue tomada esta foto.



Ver a Gimeno y a Manzano manejando en la montaña no es cosa de todos los días, y si para mejor los vemos juntos y bajando, puede decirse que nos estamos dando un lujo propio de magnates excéntricos. En la ilustración, que corresponde a la bajada del Clavillo, Gimeno es el que va adelante, pero ni bien se ocultan tras los arbustos, se hará a un costado y gentilmente cederá el paso a su coprovinciano, que lo venía apurando y, a esa altura de la etapa, se encontraba segundo en la clasificación parcial por tiempo.



En nuestra edición anterior destacamos lo dicho por J. C. Silvestro en San Rafael: "Qué emoción tan linda se siente al terminar una etapa; si pudiera terminar la carrera sería para volverse loco".

Después de haber terminado la competencia, a pesar del vuelco sufrido justamente en el último tramo, y del 9º puesto alcanzado en la clasificación general, estimamos que si alguien se dirige a su domicilio y no lo encuentra, debe llegar hasta algún manicomio para ver si no se volvió loco de verdad.





# USTED NO ES UN HOMBRE DE CIENCIA

...pero quiere  
conocer  
el mundo  
que habita



## NATURALIA<sup>®</sup>

ENCICLOPEDIA ECOLOGICA DE LAS CIENCIAS NATURALES

**¡responde a esa necesidad!**

Le da un enfoque totalmente nuevo de las Ciencias Naturales. Los seres vivos creciendo y generándose bajo la influencia del suelo, del clima y del paisaje... a través del tiempo. Hechos insólitos y casos extraños en una apasionante serie de curiosidades sobre las costumbres de los animales. ¡Una publicación con ritmo periodístico! ¡Con titulares ágiles que invitan a leer! ¡Impecablemente ilustrada con fotos y dibujos de sorprendente colorido y asombrosa realidad! ¡Intenso material de interés permanente! ¡ideal para coleccionar!



Aparece los lunes en todos los quioscos del país. \$ **65** ¡Otro éxito de Editorial Codex S.A.!

TAMARU  
NATURAL

CERTIFICADO  
DE



OTORGADO POR  
**automundo**



**EXCLUSIVO  
PARA CADA  
"tuerca"**

# automundo®

a vuelta de correo le enviara este banderín que será ideal para su coche, regío para su taller, coqueto para su estudio, si remite los cupones (claramente escritos) adjuntando 35,— pesos en estampillas o bonos postales, giro o cheque (sobre bancos de Capital Federal) a Bolívar 580, Capital Federal.

— cortar por la línea punteada —

Automundo - Bolívar 580 - Capital Federal - Adjunto 35,— pesos en bonos postales giro - cheque (tachar lo que no corresponda) para recibir un banderín "Certificado de Tuerca".

estampillas

bonos postales

giro - cheque

automundo

apellido y nombre

profesión edad

calle N°

localidad

automundo

apellido y nombre

profesión edad

calle N°

localidad



"tuerca" Marca Registrada por Editorial Codex. S.A. para "Automundo"

<http://viejasautomundo.blogspot.com.ar>