

49

Magazine
automundo

\$ 40.-
Uruguay \$ 12,50

automundo®

GINEBRA EL SALÓN DE LAS
ALTAS PERFORMANCES

CÓCTEL DE NOTABLES PARA UN F2

Berlinda Especial Ferrari 250/Le Mans

Colección AUTOMUNDO

✿
**HOMENAJE
DE AUTOMUNDO
AL MAESTRO
PININFARINA**





Lo importante es la marca.

Baterías hay muchas.

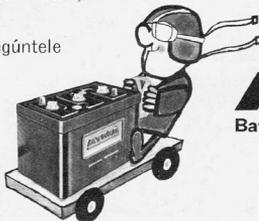
Por eso hay que fijarse muy bien en la marca.

ATMA no sólo tiene una marca conocida y reconocida. Es, además, única.

Como está cargada en seco, se le agrega el electrolito cuando usted la compra.

Y ahí está, recién nacida, absolutamente fresca, plena de vida y energía.

Vea a un tallerista que la tenga y pregúntele



ATMA
Baterías que duran!

STUDEBAKER, CITROEN Y CHEVITU

Espero puedan responderme las siguientes preguntas:

- 1) ¿Cuál es la potencia y velocidad máxima de la pick-up Studebaker?
- 2) ¿Puede correr un TC con dicho motor? Si puede, ¿por qué no lo utilizó ningún corredor?
- 3) ¿Corrió en TM, alguna vez en nuestro país, el Citroën 10 o DS? ¿Qué diferencia hay entre ellos?
- 4) ¿Cuál es la velocidad máxima del Chevitu?

Jorge Adolfo Zlotnik
Gladiosos 318
Palomar (Bs. As.)

- 1) Alrededor de 175 HP y unos 165 Km/h.
- 2) La actual fórmula estableció que este tipo de motores (ocho cilindros en V con válvulas a la cabeza), deben ser de construcción nacional (como el F-100), requisito que no cumple el Studebaker, que es totalmente importado.
- 3) No señor. Son básicamente similares siendo el DS la versión de lujo. El ID obtiene 75 HP con un índice de compresión de 7,5 : 1, mientras que el DS entrega 85 HP con 8,5 : 1. Las velocidades finales son de 150 (ID) y 166 (DS) Km/h.
- 4) Alrededor de 230 Km/h con múltiplica especial.

OFRECIMIENTO

Mis sinceras felicitaciones por vuestra revista, a la que encuentro interesante, tanto para los muy "fierros" como para los que no lo son.

Para los muchachos de la galería viajera: he recorrido toda la patria y todo Chile, entrando por Bariloche hasta Arica, todo el Norte y Bolivia; hemos viajado cuatro personas y un excedente de 50 kilos sobre lo que la fábrica indica como peso máximo, sin problemas grandes. Me he hecho de bastante experiencia en esto, ya que tengo un taller oficial NSU y salón de ventas en Barrancas de Belgrano, el que queda a disposición de ustedes para lo que fuere, así como para nuestros lectores, a los que presentando el banderín de tuercas brindará un descuento; no quisiera que esto se tome como publicidad, pues no quiero abusar de esta carta para hacerme propaganda, sobre todo no teniendo ningún problema de clientela; es sencillamente para asesorar a esos muchachos y devolverles a ustedes una parte de lo mucho y bueno que brindan todas las semanas en su revista.

Juan Carlos Pereyra
Montañeses 2122
Buenos Aires

FALTAN ROAD TESTS

Desearía que publicaran la velocidad máxima del Valiant I y III. Datos tomados de la revista Parabrasis otorgan al I 155 Km/h y al III 150 y "monedas". En otro artículo de la revista Autoclub otorgan al III 164,2 Km/h. Además, lo siguiente:

- 1) ¿Por qué no largó Formisano el Gran Premio TC?
- 2) ¿Cuál es la velocidad máxima del Valiant Gran Turismo?
- 3) ¿Dónde se pueden conseguir números atrasados en Rosario?

Raúl José Etchizuri
Pueyrredón 1075
Rosario (Sta. Fe)

Hemos hecho numerosas tentativas ante Chrysler Argentina, para que nos fuera entregado un vehículo de su línea y realizar con él un road-test, pero hasta la fecha no hemos tenido ninguna contestación al respecto; cosa lamentable, pues no tenemos la posibilidad de responder, no sólo a su carta, sino a muchas otras que tienen inquietudes similares. De todas maneras, damos como buenas las cifras de nuestras revistas colegas, pues piense usted que no todos los automovilistas tienen la misma performance, la que depende de sutiles modificaciones, no siempre reconocidas o reparables. Ahora a las respuestas.

- 1) Porque no lo entregaron a tiempo las flotas especiales, y las originales, no las podía utilizar por su tamaño (no entraban, pues tocaban las mordazas de los frenos de disco).
- 2) El primer párrafo de la respuesta rige para esta pregunta.
- 3) Diríjase a Distribuidora Universal S.R.L., Herrera 513, Cap. Fed.

¡NO ABANDONES, LOEFFEL!

Hacia tiempo que quería escribir a "Correo del lector", pero por falta de tiempo me resultaba prácticamente imposible hasta que publicaron el formulario para conseguir el "Certificado de tuercas" y ante la inminencia de no poder conseguirlo resolví dirigirme a ustedes. Al mismo tiempo quiero rogarles la publicación de lo siguiente: desearía que por intermedio de AUTOMUNDO, tan leída en todo el país, se haga llegar a Carlos Loeffel adhesiones para que no abandone el automovilismo, para hacerle recordar que se ha constituido en una figura de aliento para aquellos que por una razón u otra se encuentran imposibilitados, para que recuerde que él mismo lo manifestó en una oportunidad "que dedicaba su triunfo a todos aquellos que...", etc., etc.

Julio R. Ibarra
Lavalle 380
Chivilcoy (Bs. Aires)

automundo



Nº 49 13 de abril de 1966
AÑO II - EDITORIAL CODEX S. A.

SUMARIO

- 3 Correo del lector
- 4 Nuestra portada
- 5 Vehículo experimental de la American Motors
- 6 Carta escogida: TC y dinero
- 8 Salón de Ginebra
- 13 Galbato, hombre récord
- 14 Hombre, arte y carrocerías
- 16 Aceites tipo Heavy Duty (II nota)
- 18 Visita a Miami
- 20 Ecos de Sebring
- 21 Carreras de Ford T
- 22 Un Tucumano "en Capilla"
- 26 Cóctel de notables para un Fórmula 2
- 32 Hay más "pájaro" que "jaula"
- 35 El Mustang venció en los Andes
- 37 Chevrolet Súper 1966: el coche de la respuesta vivaz
- 39 Se invierten los papeles
- 40 Cafeteras en Chacabuco
- 40 Rincón de tuercas
- 42 Entretenimientos tuercas
- 42 AUTOMUNDO y la ley: Acciones para la reparación de perjuicios

CORRESPONSALES EXTRANJEROS

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

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

Berlina Especial Ferrari 250 / Le Mans



Descendiente directo del coche que se impuso en las más grandes competencias internacionales, como la de Sebring, la de Nuerburgring y la de Le Mans, esta berlina conserva las dos principales características: carrocería estilizada y motor posterior.

A las virtudes de potencia y duración del motor 250/LM que lo han hecho famoso en todo el mundo, se une en esta creación, un armonioso y estilizado diseño que lo convierten en el auto más veloz de su tipo en todo el mundo, ya que desarrolla una velocidad máxima de más de 280 km/h.

La indiscutible potencia del "12 cilindros", la liviandad y fortaleza del chasis y el estudio aerodinámico de la carrocería son las premisas fundamentales que permiten a la Berlina 250 Le Mans lograr sus altas performances.

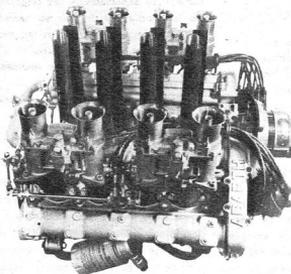
En estética, el modelo presenta una línea muy estilizada. Resulta particularmente notable la relación entre los volúmenes de la parte delantera —muy sutil—, de la parte central —ocupada por el techo—, y de la parte posterior, en la que se encuentra alojado el grupo motopropulsor.

El frente, de sección lenticular, es muy descendente hacia adelante. La línea de los guardabarros delanteros, en cuya extremidad se incorporaron los faros carenados en perspex, se une armoniosamente a la de los flancos.

El techo, que es de línea continua, nace en el amplio parabrisas y se funde con la superficie superior del compartimiento del motor. El parabrisas, muy amplio y curvado, está notablemente inclinado hacia atrás, para disminuir la resistencia aerodinámica.

La cola, en la que se encuentra alojado el impresionante motor, termina en una sección trunca que soporta los grupos ópticos posteriores.

EN NUESTRO PRÓXIMO NÚMERO



Versión 8 cilindros de Carlo Abarth: 2.000 cc, supercuadrado, 4 árboles de levas a la cabeza y 4 carburadores Weber duales.

Etienne Cornil, corresponsal de AUTOMUNDO en Europa, nos hará vivir todo lo que vio y observó en el reciente Salón de Turín, dedicado exclusivamente a presentar las "armas" con que la industria automotriz italiana se dispone a enfrentar, en las pistas, a sus más porfiados contrincantes: los británicos.

¿Quebrarán los italianos, en 1966, la preeminencia de los motores ingleses de fórmula? Saque sus propias conclusiones leyendo

EL SALÓN DEL AUTOMÓVIL DE COMPETICIÓN es otra nota "tuerca" de automundo

TUERCAS EN MINIATURA



Hemos realizado en esta ciudad dos circuitos "model car", con las siguientes características técnicas: 6 vías, 30 metros lineales de recorrido, cuenta-vueltas luminoso, semáforos intermitentes en rectas y entradas de curvas, etc. Con tales dimensiones ha sido posible el desarrollo de altas velocidades de los competidores, los cuales se superan constantemente. No cabe duda, señor Director, que nuestro anhelo de que los constructores argentinos, en esta especialidad, prosperen para enorgullecernos de nuestra mecánica nacional. En esta ciudad se ha logrado ampliamente. Es más, consideramos, sin falsas modestias, estar a la cabeza del país en la realización de circuitos. Adjuntamos fotografías, obtenidas en oportunidad de visitar el conjunto musical "Los Shakers" nuestro local.

Leonardo Mariottini
Garden S.A.C.I.A.F.I.
Av. Corrientes 715
Rosario

Teníamos ya referencias de su obra. La consideramos de gran valor; es de lo más importante que conocemos en el interior. Esperamos que otras ciudades los imiten. Desearíamos más detalles y fotos para una nota más amplia.

En el número 44 de la revista he leído una nota sobre Automodelismo, que ha tomado en nuestro país un auge increíble. Yo también me cuento entre ellos, es decir soy automodelista, y poseo un autódromo en miniatura, con piezas Miami y Scalextric, y una longitud de 11 metros y medio. Cuento, también, con 4 autos Miami, un Ford GT Cox, un Ferrari 250 GT Monogram y un Porsche LM Monogram.

Es mi deseo saber dónde puedo dirigirme para comprar nuevos coches, especialmente coches Sport o tipo Le Mans. Si algún automodelista tiene interés en vender coches, le ruego que se dirija a mi dirección a tal efecto.

Luis Sebastiani
Formosa 3533
Mar del Plata
(Bs. Aires)

En Mar del Plata puede hallar lo que usted busca en la Galería San Martín en pleno centro de esa ciudad. De Capital Federal ya hemos dado algunas direcciones en el N° 43; esperamos poseer más para hacerlas conocer a nuestros lectores. Los aficionados que gustan del intercambio y venta de sus automóviles tomen nota.

Quisiera que me informaran si tienen a la venta fotos y banderines para de-

corar un salón donde será instalada una pista para automodelos eléctricos.

María del Carmen Liberati
Cerrito 3231
Rosario (Santa Fe)

Automundo no vende fotos ni banderines. Rogárlanos ampliar detalles de la pista de automodelismo a instalar.

• • •

Tengo 17 años y me gusta fabricar coches de madera. En Automundo N° 34 publicaron un auto que es de mi agrado para construir, les hablo del Oldsmobile "Toronado". Desearía que se publicaran otras fotografías desde distintas posiciones, y que me comunicaran cuánto cuestan, pues giraría el dinero para obtenerlas.

Francisco Echer
Av. 9 de Julio esq. Las Heras
Desamparados - San Juan

Todas las fotos del modelo que usted cita, que obraban en nuestro poder, han sido publicadas. Imposible acceder a su pedido pues Automundo no vende fotos.

• • •

Mi apasionamiento por los autos es tal, que he decidido construir uno a escala. Tengo 16 años, y como se darán cuenta es imposible, por ahora, llegar al auto de verdad. Mi intención es construir cualquier auto, ya sea un TC, monoplaa u otro. No tengo nadie que me asesore, por lo que les pido que me orienten o bien me pongan en comunicación con los señores Puig de Córdoba, o Vignoto de Santa Fe. Desearía saber qué material se usó, cómo se moldeó y cortó, etc.

Jorge D. Skeverer
Boedo 2037 4° A
Buenos Aires

En la sección Automodelismo de los números 44 y 46 y otros hallará la orientación que busca. Para más detalles diríjase directamente a las personas que menciona.

• • •

Me es grato remitirles unas fotos tomadas del circuito en miniatura, realizado íntegramente por el suscrito, donde se pueden observar las ma-



quetas de los galpones, talleres, boxes y casas construidas en madera balsa. Este envío lo hago conociendo vues-

tras inquietudes por lo relacionado con el automodelismo, y por si consideran de interés su publicación.

Juan M. Gutiérrez
Laprida 120 Este 1° A
San Juan

Muy buena su obra, felicitaciones. Veríamos con agrado que todos los aficionados al automodelismo nos participaran de sus inquietudes y realizaciones. Siempre tendrán lugar en nuestras páginas.

LA TEMPORADA Y LA POLICIA

... la Temporada Internacional de Fórmula 3, por ustedes auspiciada, podría llenar infinidad de carillas, con sinnúmero de elogios, pero creo que vuestra mayor satisfacción es el brillo que enmarcó cada una de las distintas presentaciones.

Con referencia a la edición extraordinaria N° 45, debo imponerles de un involuntario error: ustedes poseían las mágicas credenciales, por lo que no tuvieron que soportar en las filas de boletería la proporción policial, realizando verdaderas cargas de caballería sobre el público, complementadas por el ruido pasar de los carros de asfalto, a una velocidad más acorde con la competencia policial que a la avenida Roca colmada de aficionados (Perros + Sicología = Orden, pág. 76) y asegura ¿qué? ¿No cuidan al espectador hasta que paga la entrada? En fin, todo fue olvidado luego por la emoción del espectáculo, pero ¿cuántos aficionados debieron volvernos con sus señas ¿qué? ¿dejando postergada una magnífica jornada por culpa de estos "sicólogos"?

Ha sido este N° 45 un maravilloso regalo para todos los que sentimos cariño por las tuercas. Como ustedes le han dicho: ¡Hubo inconvenientes, pero qué hermoso saldo nos queda! El recuerdo de esta temporada quedará grabado por mucho tiempo en nuestros corazones. Señores, nuevamente gracias y que sea este, el comienzo de futuros aciertos. El camino ya está marcado.

Enrique N. Rodríguez
J. B. Ambrosetti 565
Buenos Aires

RURAL FALCON

Quisiera me contestaran las siguientes preguntas: Ford Motor Argentina, ¿fabrica o reforma el modelo Falcon en rural, como lo hacen Di Tella y Fiat?

Jorge Chedrese
San Francisco de Bellocq
(Bs. As.)

No, señor. Al menos hasta el momento no lo ha hecho, y tampoco anunció que lo fuera a hacer.

DIRECCIONES

Me dirijo a ustedes con el fin de hacerles unas preguntas sobre los automóviles publicados en el número 36.

- (1) ¿A qué fábrica pertenece la línea Ghia?
- (2) La dirección de esta fábrica, la de Lamborghini, de Opel, de la Berlina Dino y de Maserati.

Bernardino F. Candelero
Porteña (Córdoba)

- (1) La línea Ghia pertenece a la fábrica homónima.
- (2) Las direcciones son: Ghia S. p.

A. Torino, Italia; Automobili Ferruccio Lamborghini, S. Agata Bolognese, Bologna, Italia; Adam Opel AG, Rüsselsheim s.M., Darmstadter Strasse, Alemania; Berlina Dino, dirigirse a Ferrari: Ferrari SEFAC, viale Trento e Trieste 79, Módena, Italia; y Officine Alfieri Maserati, S.p.A., viale Circo Menotti 322, Módena, Italia.

EL REY SHELBY



"El rey Carroll"

Me dirijo a usted con el deseo de que me sea contestada la siguiente pregunta: ¿cuál es la dirección del Rey Carroll Shelby?, según fue publicado por Automundo N° 39, página 26.

Ernesto Roth
Av. Arjón 582
Rosario
(Sta. Fe)

La dirección de la Shelby American Inc. es: 6501 W. Imperial Highway, Los Angeles 9, California, Area 213, y su director de relaciones públicas, es señor Donald Rabbit.

BANCADAS, VELOCIDAD Y DIRECCION

La presente tiene por motivo realizar las siguientes preguntas:

- (1) ¿Qué es bancada?
- (2) ¿Cuántas bancadas tiene el Di Tella 1.500?
- (3) ¿Cuál es el coche más veloz de TC?
- (4) ¿Dónde puedo mandar correspondencia a Jorge Cupeiro?
- (5) ¿Dónde podría conseguir el calendario de competencias?

Jorge A. Pérez
R. Escalada de San Martín 570
Lanús (Bs. As.)

- (1) Es cada uno de los apoyos o soportes del cigüeñal.
- (2) Tres.
- (3) Entre otros, y con muy poca diferencia entre sí, posiblemente el de los hermanos Emiliozzi.
- (4) A la calle Díaz Vélez 4191, Capital Federal.
- (5) En Automundo N° 43, página 14.

KM/H "REALES"

Solicito me aclaren ciertos puntos, en los cuales siempre hay discusiones, y que son las velocidades máximas reales de los siguientes coches: Fiat 750, 850 y 1.100, Renault Gordini y Estanciera 64.

Alcides Antonio Lorenzo
Calle 55 N° 1409
La Plata
(Bs. As.)

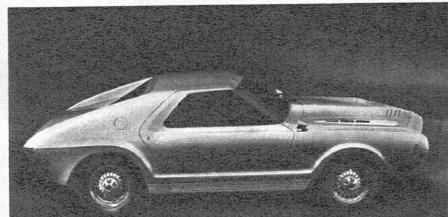
Como no hemos realizado aún los road-tests de los vehículos por usted mencionados, no podemos hablar de cifras exactas, pero le daremos las estimadas por fábrica.

Fiat 750: 110 Km/h. 850: 120 Km/h. 1.100 (modelo D): 130 Km/h. Gordini: 125 Km/h y Estanciera: 130 Km/h.

VEHICULO EXPERIMENTAL DE LA AMERICAN MOTORS



El "AMX", prototipo de diseño experimental, realizado por la American Motors, fue presentado durante la convención nacional de la Sociedad de Ingenieros Automotores en Cobo Hall, Detroit, se construyó con el propósito de evaluar varias posibilidades de diseño, y observar la reacción del público ante sus muchos detalles originales, según expresó el presidente de American Motors, Roy Abernethy. Este "techo duro", de dos puertas, presenta como innovación de diseño un techo en voladizo, apoyado por piezas estructurales interiores que actúan, además, como barras antivuelco. Aunque en forma básica es un "dos asientos", pueden agregarse otros, plegados en el compartimiento trasero, para acomodar pasajeros adicionales. El "AMX" tiene 2,49 m de entreje; las medidas del vehículo son (en metros): largo: 4,54; ancho: 1,82; alto: 1,21.



—Mi esposa debe de haber salido con el coche...

CORREO DEL LECTOR

CARTAS ESCOGIDAS: Periódicamente la dirección de AUTOMUNDO selecciona, entre las cartas recibidas, una que contenga preguntas de interés general y a la que se considere conveniente responder en forma más extensa que lo corriente.

Hoy: TC y DINERO



Atilio Viale del Carril tuvo todas las ventajas y ninguno de los inconvenientes.



El "viejo" Chevitú, con Jorge Cupeiro al volante, rindió, en 1965, \$ 3.574.450.

¿Cuesta mucho dinero intervenir en carreras de Turismo de Carretera? Es tema generalizado, que todos pierden dinero, aun los mismos que parecerían estar asociados a la victoria. ¿Es tan costoso el TC? ¿Ocasiona tantas pérdidas? De ser así, ¿se podrían abaratar los costos con una nueva fórmula?

Antonio Papucci
Ecuador 1337
Buenos Aires

Nunca se pierde dinero corriendo en Turismo Carretera, ni en ningún otro tipo de competencia automovilística, pues lo que el actuante hace no es otra cosa que comprar el placer de la aventura, y lo adquiere con todos sus riesgos, incluido el económico.

Se puede dialogar sobre cuánto "cuesta" correr en TC, y, en ese caso, opinamos que resulta muy oneroso, pues su práctica exige un instrumento —el automóvil— que, en el mejor de los casos, está en el orden de los dos millones de pesos.

De manera que, quien se decide a intervenir en un deporte, que tiene un punto de partida económico tan elevado, no puede, lue-

go, quejarse de las pérdidas monetarias sufridas. En realidad, está pagando el precio de su esparcimiento.

No hay operación contable que pueda poner cifras ciertas y precisas, o que permita calcular el presupuesto de una actividad tan proclive a los imprevistos, y cuyo ejercicio puede realizarse en las más diversas escalas.

Un corredor, cuidadoso de sus finanzas, puede anotar, hasta en los más mínimos detalles, sus ingresos y egresos para llegar a conocer con exactitud, y en cualquier momento, el estado de sus cuentas. Pero lo que nunca podrá realizar es el balance de los beneficios, que pueden resultar en forma indirecta de ese imponderable que es la autopublicidad, con la cual muchos corredores logran hacer fortuna. Fangio, ejemplo máximo, Pián, Ciani, González y Mieres, sólo por nombrar algunos.

Otros, en cambio, corren por diversión. Para ello disponen de sumas de dinero que no piensan recuperar de ninguna manera. En estos casos, la autopublicidad, al menos como recurso financiero, queda anulada. Nos referimos al

lote integrado por de Alzaga, Viale, Casá, Roux o Menditeguy, quienes sólo por milagro obtienen ganancias que realmente no han buscado.

Sin embargo, la temporada 1965, que nos provee las estadísticas más recientes, demuestra que tampoco ellos perdieron plata. Los más favorecidos resultaron de Alzaga y Viale del Carril, quienes, por haber actuado en el equipo de la fábrica Ford, no tuvieron que restar a los premios recibidos los gastos que habitualmente insume la preparación mecánica, y los aún mayores de la amortización del coche.

Si consideramos que los únicos gastos que produce correr en TC son aquellos derivados del simple mantenimiento y los propios de movilidad, no sería aventurado asegurar que todos los participantes han ganado dinero, sobre todo si sumamos a los premios las primas recibidas por la publicidad que llevan las máquinas.

Como "no es oro todo lo que reluce", las dudas comienzan cuando se estiman los gastos que causan las roturas y fatiga del material. Bielas cortadas y cigüeñales arruinados, cajas de velocidades

que se desintegran, colecciones de árboles de levas, transmisiones y, en fin, todo aquello que está sometido al ritmo impuesto por los indispensables 200 HP puede exigir gastos, que se expresan de modo general en números de cinco y seis cifras.

Para aquellos corredores que ambicionan entretenerse con los punteros, los gastos para una sola etapa pueden estimarse en el orden de los 70.000 pesos. En ellos incluimos: a) Un equipo de auxilios (hotel, movilidad y gastos extras para todos sus miembros), 40.000 pesos. b) Combustible y lubricante a consumir en la carrera, sus entrenamientos y traslados varios, 7.000 pesos. c) Inscripción, 2.000 pesos. d) Neumáticos, 25.000 pesos (el tren completo cuesta 80.000 y dura tres carreras aproximadamente).

Si repasamos el cuadro adjunto, donde se liquidan los premios obtenidos por los más favorecidos durante el año 1965, entendemos que son muchos los que, además de divertirse, se publicitaron y ganaron dinero. No es ningún misterio que hay quienes hacen del automovilismo deportivo su medio habitual de vida,



Emiliozzi, un profesional cuidadoso.

**PREMIOS OBTENIDOS EN CARRERAS DE TC
DURANTE LA TEMPORADA 1965**

Jorge Cupeiro	\$ 3.574.450	Marcos Ciani	\$ 738.340
Dante Emiliozzi	3.308.520	Eduardo Rabbione	710.000
Eduardo Casá	2.757.710	Nasif Estéfano	701.310
Carlos Loeffel	2.332.650	Raúl Gougy	645.195
Oscar Gordonnier	2.327.760	"Sandokán"	597.520
Hugo Gimeno	2.102.260	Raúl Cottet	590.373
Raúl Chabert	1.912.950	Antonio Bertolotto	573.270
Everto Rodríguez	1.788.825	Mario Tarducci	540.240
Angel Rionzi	1.614.000	Manuel Mantinián	520.890
Rodolfo de Álzaga	1.582.070	Antonio Tompone	468.500
José Mazzano	1.396.750	Ricardo Domínguez	391.880
Armando Ríos	1.339.871	Nello Marsilli	381.460
J. M. Bordeu	1.129.580	Armando Bergamini	321.070
Carlos Pairetti	1.090.200	"Papiñ" Jara	300.000
Albio Viale	1.070.300	Julio Faustino	288.200
Luis Di Palma	901.130	Juan C. Perkins	282.100
Héctor Rey	878.770	Raúl Rodríguez	278.480
Carmelo Galbato	860.743	Félix Poduzec	268.640
Rubén Rosz	838.080	Norberto Aloe	255.650
Norberto Polinori	776.970	Crispulo Villanueva	254.140

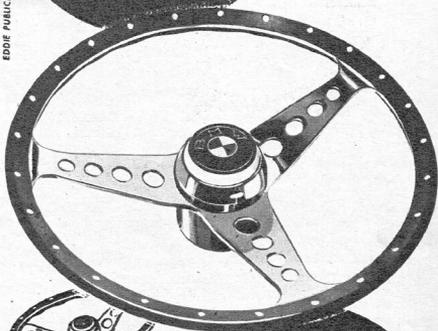
y que administrando cuidadosamente sus recursos, tanto económicos como conductivos, la profesión les resulta remunerativa. Para muchos otros —quizá los más— la diversión es carísima, pero si insisten en ella será porque compensan los egresos monetarios con el placer de la aventura. "El fin justifica los gastos". La consulta del amigo lector se cierra pidiéndonos opinión respec-

to de si una nueva fórmula abarataría los costos. Entendemos que no, pues no es la fórmula la culpable. Cualquier máquina, que cueste de origen más del millón y medio de pesos, y participe en competencias de ruta, con un recorrido que oscile entre 500 y 600 kilómetros, producirá gastos similares.

Alberto Salotto

JUAN ALBERTO
SANDRINI
presenta

EDDE PUBLICITARIA



su línea
exclusiva
de volantes
deportivos

1966

**SEGURIDAD EN ACCIDENTES
ARTESANIA EUROPEA
PLACER DE MANEJAR**

18 modelos
para todas
las marcas



SEGURIDAD AL VOLANTE

Distribuidores exclusivos

ROBERTO S. TORTORELLI RIVADAVIA 6091 - 66-1528

R.O.G. S.A.I.C.F. MANSILLA 4066 - Bs. As. 72-9159

En Mar del Plata COLON 2393 - 1º E - 2-8619

SALÓN DE GINEBRA



PORSCHE

911

ROADSTER

Bertone eligió los elementos mecánicos del Porsche 911 para realizar una versión singularmente atractiva, de un vehículo de extraordinaria performance.

A primera vista, atrae la sencillez de la línea y el equilibrio de las proporciones.

Pese a los requerimientos impuestos por una versión destinada al uso diario, la línea, de fluidez aerodinámica, ha sido cuidada, así como también la sección maestra que, en proporción, es reducida.

La planta motriz es el conocido motor de 1991 cc, seis cilindros opuestos, refrigerado por aire, original de la firma de Stuttgart. Con 9:1 de compresión, otorga una potencia de 130 HP (DIN) a 6.100 rpm.

En esta realización de Bertone, el motor mantiene su posición original, o sea atrás del eje trasero y la transmisión se efectúa a través de una caja de velocidades, totalmente sincronizada, con 5 marchas hacia adelante.

La suspensión conserva sus características, siendo independiente en las cuatro ruedas, complementada por barras de torsión y amortiguadores telescópicos.

La velocidad tope de este modelo se encuentra en el orden de los 260 km/h.





ALFA ROMEO

GIULIA GT

"VELOCE"

Dentro de la mejor tradición turinesa se ubica el nuevo Alfa Romeo Sprint GT "Veloce". Se ha simplificado el tratamiento frontal, manteniendo el paragolpes una misión más estética que funcional.

Predominan en él, las líneas rectas, y el conjunto mantiene la agresividad de los modelos anteriores.

Su planta motriz conserva los 1.570 cc, encerrados en cuatro cilindros en línea, de 78 mm de diámetro por 82 mm de carrera. Las válvulas, ubicadas en la culata del cilindro, presentan entre sí un ángulo de 80°, comandándose la distribución mediante dos árboles de levas a la cabeza, accionados por cadena. Dos carburadores horizontales, Weber 45 DCOE 14, de doble cuerpo reciben el combustible de una bomba de nafta eléctrica de la marca Bendix. Con una compresión de 9,7:1, este motor entrega 129 HP SAE a 6.500 rpm, estimándose su velocidad tope en el orden de los 185 km/h.



FERRARI "CALIFORNIA"

Absoluta novedad resultó ser el Ferrari "California", presentado por Pininfarina. Se trata de un modelo, por el momento único, que se encuentra dotado de especiales características deportivas y aerodinámicas.

Un criterio dual, en el que la simplicidad y la funcionalidad se han amalgamado, dio como resultado un perfil ágil y una sección particularmente reducida.

A grandes rasgos, el modelo "California" nos trae a la memoria dos modelos Ferrari carrozados por Pininfarina, que oportunamente fueron suceso: el Ferrari 500 Super Fast y el 330 GT.



SALÓN DE GINEBRA

ROVER 2.000 TC

El sector de vehículos del tipo sedan, recibió su principal novedad desde Gran Bretaña. Se trata del Rover 2.000 TC, que presenta pocas variantes estilísticas en relación al modelo 1965.

Las mayores innovaciones han radicado en el habitáculo y en el motor. El primero es amplio, totalmente tapizado de cuero y convenientemente

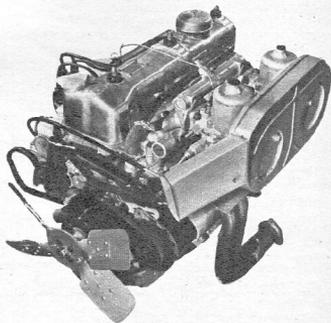
almohadillado, con miras a los aspectos de seguridad. El panel de instrumentos se completa, en esta versión, con un tacómetro Smith.

Los asientos, tanto delanteros como traseros, son individuales, emergiendo, de una consola central, la corta y maciza leva del cambio y la palanca que acciona el freno de mano.



El motor ha recibido una nueva tapa de cilindros y múltiple de admisión, donde se ubican dos carburadores SU, de garganta variable.

La compresión fue mantenida en 9:1, pero mediante las novedades apuntadas y un nuevo reglaje de válvulas, la potencia aumentó en 20 HP, por lo que los 1.978 cc otorgan, actualmente, 120 HP SAE 5.500 rpm.



FERRARI 330 GTC

La estrella del Salón de Turín brilló también sobre el stand de la nueva versión Ferrari 330 GT, que se distingue, para el año en curso, con el agregado de la "C" final.

La impulsa el mismo motor que a su predecesora. Se trata del famoso 12 cilindros en V, con 60° de apertura entre ambas bancadas y 3.967 cc.

Con una compresión de 8,8:1, este motor otorga 300 HP (DIN) a 6.600 rpm.

Sus válvulas, que tienen un ángulo de 84°, están comandadas por dos árboles de levas, ubicados en las cabezas de cilindros, y que accionan mediante una cadena de transmisión.

El cigüeñal apoya sobre siete bancadas, y la alimentación está a cargo de tres carburadores laterales de tiro descendente, doble cuerpo, Weber 40 DFL. La transmisión la recifza una caja de cambios de cuatro velocidades y sobremarcha hacia adelante, totalmente sincronizada.

El diferencial, que es autoblocante, responde al sistema ZF, y con una relación final de 4,25:1 y neumáticos 205 x 15 resulta, en cuarta velocidad más sobremarcha, en 38,25 km/h cada 1.000 revoluciones.

El fabricante estima una velocidad final de 245 km/h.





ISUZU 117 CUPE

La industria japonesa se hizo presente en Ginebra por intermedio del Isuzu 117, un magnífico cupé cuatro plazas, carrozado por Ghia, de delicadas líneas generales. La novedad principal de este prototipo japonés es su luneta trasera, la que no cuenta con el clásico encuadre de goma, sino que va directamente incluida en la chapa de la carrocería. Por ese borde se elimina el aire viciado del habitáculo.

El asiento trasero es volcable, y el panel que separa el habitáculo del baúl se puede quitar.

La carrocería es autoportante y las suspensiones independientes en las cuatro ruedas. Adelante, utiliza el sistema del paralelogramo deformable, con espiral y amortiguador. Atrás, mediante semi-ejes oscilantes, brazos en "A" y barra estabilizadora.

El motor que impulsa el Isuzu tiene una cilindrada de 1.579 cc, es súper cuadrado (82 x 74 mm) y otorga una potencia de 82 HP SAE a 5.000 rpm. Se trata de un cuatro cilindros en línea, válvulas a la cabeza con árbol de levas lateral comandado por cadena. El cigüeñal se apoya sobre tres bancadas. La alimentación está a cargo de un carburador Nikki 2D-32 AV-2, de tiro descendente de doble cuerpo, y sistema similar a los conocidos Stromberg. Los constructores otorgan a esta versión del Isuzu una velocidad tope superior a los 180 km/h.

DE TOMASO 2.000

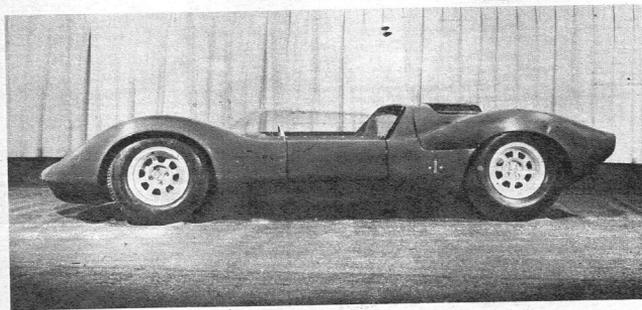
El argentino Alejandro De Tomaso, cuyos diseños revolucionan, por momentos, el mundo de los "fuori serie", presentó en el Salón de Ginebra, su última versión de vehículo deportivo, destinado específicamente a la competición. De acuerdo con las últimas inclinaciones de su estilo de diseño, el bastidor es algo así como una espina dorsal del vehículo, el que

se ensancha adelante y atrás para dar lugar a las tomas de los elementos de suspensión, motor y accesorios.

Este prototipo, que cumple todas las exigencias de la FIA en cuanto a medidas se refiere, ha sido equipado con un motor de 1.998 cc, ubicado delante del eje trasero, estando la transmisión a cargo de un conjunto caja-diferencial de

cinco velocidades hacia adelante. La planta motriz la constituyen 6 cilindros en V, con un ángulo de 60° entre ambas líneas, siendo las medidas 84 x 60,14 mm.

Este motor, que en su versión original equipó el Ford Taunus 20 M, ha visto incrementada su potencia, en relación a la versión de calle, en más del ciento por ciento.



LAMBORGHINI P 400 "MIURA"

Este cupé dos plazas, que los ginebrinos admiraron, lució en el stand de Bertone. Está equipado con un motor de 12 cilindros en V, y cuatro árboles de levas a la cabeza, obra de la joven marca Lamborghini.

Lleva el nombre de "Miura", con lo que el estilista italiano ha querido parangonar la agresividad de su modelo, con la de los famosos toros de lidia españoles.

Es un nuevo e interesante paso en la evolución del estilo Bertone, y se relaciona, en cierta forma, con las experiencias previas realizadas con el Testudo, Griffo y Canguro, cuya aceptación es notoria.

El bastidor ha sido realizado en tubos de sección cuadrada, sobre el cual se han montado suspensiones independientes para las cuatro ruedas del tipo de paralelogramo deformable.

Sus frenos son de disco, de la marca Girling, y utilizan un doble circuito independiente.

La planta motriz utilizada, de 3.929 cc de cilindrada, se presenta en dos versiones: la normal entrega 350 HP a 7.000 rpm, y la de competición otorga 430 HP a 8.500 rpm.

La transmisión está a cargo de una caja de velocidades de cinco marchas hacia adelante, todas sincronizadas, de la misma Lamborghini, igual que el diferencial, que es autoblocante y responde a las características del conocido ZF.

En cuanto a alimentación, ella está a cargo de cuatro carburadores Weber de triple cuerpo, y la refrigeración está provista por un radiador de agua de flujo transversal, colocado adelante, el que recibe ayuda de un ventilador eléctrico comandado por un termostato. El radiador de aceite se encuentra ubicado dentro del vano motor, y en la corriente de aire que se inicia en el costado superior izquierdo.

La performance del P 400 "Miura", para su versión normal, establece una velocidad tope de 300 km/h, mientras que el competición llega a 320 km/h.

SALÓN DE GINEBRA

Pininfarina realizó este cupé especial sobre el bastidor tubular de la Alfa Romeo Giulia 1.600, de resonante suceso deportivo.

El diseño abandona, en forma parcial, el tratamiento usual de Pininfarina, para incursionar en un enfrentamiento de curvas, con la clásica vista lateral de los modelos de la casa turinesa. En forma reducida se conserva la tradicional parrilla Alfa Romeo, y el resultado tiene la apariencia de un vehículo confortable "civilizado", sin que por ello pierda en el particular temperamento de sus órganos mecánicos. Sus 109 HP (DIN) ubican esta versión como la segunda en potencia de la serie Giulia, siendo superada, únicamente, por el modelo GTA, equipado con doble encendido.

ALFA ROMEO "SPIDER" 1.600



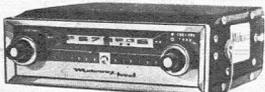
JAGUAR 3,8 FT

El éxito obtenido por el modelo sedán 3.800 cc, de la Jaguar, motivó que su representante en Italia se decidiera a encargar una versión que se adapte con mayor justeza a lo que es el particular gusto pininfarina. El contacto con Bertone determinó el modelo presentado en el Salón de Ginebra, a cuyas características mecánicas, vastamente conocidas, se suma un tratamiento estético más avanzado, en el que predominan las líneas rectas, las grandes áreas de cristal y una muy lujosa terminación del habitáculo.

La performance del modelo es similar a la estructurada por sus fabricantes de origen, obteniéndose de los 3.781 cc 223 HP SAE a 5.500 rpm, lo que traduce, mediante una relación de puente de 3,54:1 y neumáticos 640 x 15, en algo más de 200 km/h.



frene... mire... compre!



MOTORVOX TONAL, nuevo modelo de muy fina presentación, y alcance limitado, con etapa de audio de Alta Fidelidad y sistema exclusivo de Doble Control Automático. No toma ruidos de ignición y tiene control de tono. Adquiriera en su proveedor habitual, encontrará que su precio es siempre el más conveniente. **GARANTIZA:** Diatlesnia S.C. Viales 1493 - T.E. 21-8476 y 2832, Cap. Fed. **REXLEY** es un producto **MOTORVOX**



F. E. PIRONIO, de Alta. J. F. Segú 1277, (altura Gacón 2100) Tel. 38-888, con 30 años al servicio automóviles **OPEL**, es garantía por su personal especializado y equipos técnicos de ajustes de motor, tren delantero, solución de frenos, balanceo de ruedas, chapa-pintura.

NO DESTRUYA EL MOTOR DE SU AUTOMÓVIL - INSTALE UN TACÓMETRO COMIND (M.R.)

Le permitirá a usted y a su motor, a) Controlar exactamente el Nº de vueltas en su valor de óptimo funcionamiento, impidiendo su paulatina destrucción. b) Aprovechar al máximo la potencia y obtener un correcto asentamiento, con menor consumo de aceite y combustible. c) Prolongar su vida útil y eficiente eliminando gastos de mantenimiento y ajuste. d) Realizar perfectos "rebases" de velocidad y cambios de marcha. **INSTALACION SENCILLA. NUEVO MODELO SOBRE TABLERO. NO CONSUME CORRIENTE DE BATERIA. GARANTIA ESCRITA.** Fabrica y vende: **COMIND AUTOMOTOR**, Av. Córdoba 1778, Capital.



MAMELUCO PARA PILOTOS "Motor Salerno" ANTIPLAMA.

Este modelo europeo de mameleco anti-inflamable de color celeste está confeccionado con la mejor calidad de Poplin. Algunas de sus principales características son: 1) Cierre relámpago al costado, que mantiene cerrada completamente la parte delantera del blusón. 2) Cuello alto. 3) Botillo grande con cierre relámpago cubierto en el blusón. 4) Puños elásticos que evitan enganches en manijas, palanca de cambio, etc. 5) Espalda con pliegue para mayor movimiento de los brazos. 6) Botón en la parte trasera del blusón para abotonar en el pantalón, que evita que el blusón suba con el movimiento. 7) Pantalón con cintura elástica. 8) En el pantalón, cierre relámpago frontal cubierto. 9) Botillos hondos. 10) Botamangas con cierres adhesivos regulables. **DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO para la República Argentina: DYNA ROTOR**, Primera casa argentina para el automovilismo deportivo. Jaramillo 2334 650 mts. Cabildo 3800, Tel. 78-5731, Capital Federal.



SEROR AUTOMOVILISTA

SUS VIDRIOS EMPAÑADOS ATENTAN CONTRA SU SEGURIDAD. Aplique UG, mismo las hojas antiempañantes **NDMIS ESPECIAL** (o las hojas antiempañantes-anticondiciantes **NDMIS ESPECIAL** (color ámbar) en la luneta trasera y/o vidrios laterales de su vehículo; tendrá así una visibilidad perfecta en TODO su contorno. Importados de Gran Bretaña exclusivamente por: **ABETEX Imp. Exp. S. C. A.** Uruguay 856, Bs. As. Tel 41-8513 Zonas disponibles para distribuidores en el interior del País.



ALFONSO VEGA, con taller en Teodoro García 2370/82, (costi esquina Cabildo al 300), Tel. 772-8096/7138, Buenos Aires. Presenta sus **LEVAS** de Distribuidor para preparar motores FIAT 600, 750 y 1500, PEUGEOT 402-404 ISARD 1204, RAMBLER, ESTANCIEIRA, CHEVROLET 400 y SUPER, RENAULT DALL-PHINE, GORDINI, 4L, TORNADO y otros. **EQUIPOS ESPECIALES para CARRERA T.C.**, para F-100, FALCON y CHEVROLET. **"LEVAS de ALFONSO VEGA."**

ACCESORIOS para AUTOMOTORES • COLOCACION en el ACTO

- Defensas
- Faros
- Espejos
- Alfombras
- Radio
- Gocinas
- Tacometros
- Volantes
- Sport
- Cárnicos
- Guantes



La firma **MAURICIO VITIS y Cia. S.R.L.** Presenta su línea de **ASIENTOS** especiales, modelos **GRAN TURISMO, TURISMO CARRETERA** y **SPORT**. Fabricados con interiores de espuma de goma, son anatómicamente adaptables y todo físico. Pueden verse en **MAURICIO VITIS y Cia. S.R.L.**, Dr. Adolfo Dillmann 1575/79 (antes San Blas), alt. Avda. San Martín 2700, Teléfono 58-2826, Bs. Aires



Solicite Folleto Gratia



GALBATO

HOMBRE RÉCORD



A poco de su llegada de Neoches, visitamos a Carmelo en su taller de Juan B. Justo y Castillo.

¿Qué tal Carmelo? ¿Cómo es que demostraste tanto en volver de Neoches? "Es que me fui hasta Mar del Plata para festejar el triunfo con de Alzaga y Casá, en el bar de Ricardo".

Y ¿cómo anduvo ese festejo? "Y... bien, imaginá, tomamos unos cuantos mates." ¿Qué sentiste cuando te confirmaron que eres el ganador? "Me emocioné, calculé, la primera que gano en ruta, con récord y con 300.000 mangos de premio. ¿Sabés cómo estaba, no?".

Si, me lo imagino Carmelo, y el motor, ¿cómo quedó? "Al pelo, viejo, ni un rasguño y listo para largar". Tercera, entonces, otro de los héroes de Neoches, Juan Agüera, el preparador del día: "Si, pero igual lo desarmo todo y lo reviso de arriba a abajo. No sea cosa que en La Pampa se quede por una pasada... y dirigiéndose a Galbato, que lo mira trabajar, tomando mate: "... y vos, ¿qué hacés acá más que mirar cuando yo laburo?". Pero Carmelo es rápido para contestar: "Y cuando yo manejo, ¿vos me te lo pasás mirando como un bobo?".

Decían que iban a La Pampa. ¿Y a Río Cuarto? "No, a Río Cuarto, no. Tenemos que prepararnos muy bien para la de Pico. Calculá que van a estar todos los lobos juntos, y no quiero que nos pasen todos por arriba."

Entran a saludarlo "Bimbo" Fiorentini, Chemoli —rey del midjet— y José M. Díaz. Aprovecho para preguntar a "Bimbo": ¿Cómo se rompió su parabrisas en Neoches? "Bueno, pasábumos un coche y una piedra...". ¿Intermedio entonces Galbato, que no puede con su gase: "Che, Bimbo, el coche ese estaba parado, ¿no?" y risa contenta con sus amigos y sus colaboradores, entre los que están: Mentil, Landaburu, Barbieri, Negretti, Rivera, Gómez, Matos, Tosato y Quinteros. Es que Galbato es así, visto por fuera, chanzas y bromas oportunas. Por eso para que lo conozcan mejor, damos de él...

... Nuestra semblanza

Lo conocimos lo suficiente como para poder hablar de él, y dar a ustedes una noticia de cómo es este buen señor que en Neoches logró el récord absoluto de velocidad a 210,699 kilómetros por hora.

El mérito principal de su triunfo no es el de haber llegado primero. Eso, simplemente, lo logran muchos. Su mérito consistió, de modo fundamental, en haber "peleado" la carrera, sin asustarse de tener que perseguir a coches como el de Emilietti y el de Cupeiro. Porque Galbato no ganó una carrera, Galbato la peleó, la discutió y después recién la ganó. Mano a mano, sin dar ni pedir ventaja, a fuerza de empuje y de coraje. La ganó así, porque Galbato no es un conformista, y nunca se va a resignar a ser simple espectador aunque lo convenga. Carmelo va a ganar, a cara de perro, a todo o nada, porque en él hay temperamento, fibra, fuerza, voluntad, personalidad, resolución y coraje. Porque vive para correr. Le siente en la sangre, que bulle fuerte a cada momento de cada largada, y allí se transforma en la "fiere" que se mueve a impulsos de sus instintos y no piensa más. Y no ve más que un camino por el que hay que pasar, así, a fondo, con todo, para llegar hasta una bandera de cuadros que dice basta. Y entonces la fiere guarda sus garras, atisa

sus erizados pelos, afloja la tensión de sus mandíbulas, para volver a ser el hombre bueno que no puede contener sus lágrimas ante el abrazo lívido de su anciana madre, ante el abrazo sincero del campeón vencido, ante el abrazo amoroso de su dilecto amigo.

Llora porque es hombre. Llora porque es bueno. Llora porque es feliz. Porque es hombre y porque es bueno todos lo quieren. Y los que perdieron se alegran de que sea Galbato el que tiene puesta la corona de laureles, con sinceridad, sin mentira, con cariño, porque Galbato se mereció un triunfo así, sobre todos, sin excusas, con récord absoluto. Lo mereció porque siempre dio todo de sí. Fé, voluntad, esperanza. Porque empezó solo y sin ayuda, poniendo en su afán hasta lo que no tenía. Porque ante cada fracaso volvía a empezar. Porque ante la adversidad, reía. Sí, reía como se ríen los que se saben íntegros. Porque nunca se consideró vencido. Porque su ventaja no estaba en sus medios. Era esa la ventaja de los otros. Su ventaja es la de sentirse fuerte, la de no temer, la de no claudicar. Se lo mereció por todo ello, y nos alegramos, no sólo por él, sino también con cierto egoísmo, porque Galbato y Agüera han roto la hegemonía de un tipo que repartía carreras con resultado anticipado. Ha nacido otro F100, fuerte, vigoroso, veloz, que logró herir a los poderosos y terminó sin un solo rasguño, entero, completo, como para volver a empezar enseguida, ya, ahora, contra el que tallo. Ha salido un gramo a la pista del tamaño de un "Caramelo", que saldrá otros y otros a discutir los títulos: Presenciaríamos, entonces, dos sensaciones. ¿Es. Ya lo dijimos, nos alegramos por él pero también nos alegramos por el TC.

Y cuando la tensión emocional pasa y el viento se hace recuerdo, afloran en Galbato su despreocupado espíritu de humor, simpatía y bromas, que hace de su taller el lugar de reunión obligado para su legión de amigos. Pasa, así, la semana colaborando con su preparador —Juan Agüera, co-responsable de un nuevo récord en el país—, matizando las horas con chistes, y anécdotas, para que el nuevo domingo lo encuentre con voluntad, con fe, con esperanza, afirmando sus garras, erizando su pelo, bulliendo en la sangre su instinto de "fiere".





HOMBRE, ARTE Y CARROCERÍAS



Alfa Romeo 2.600 cabriolet especial dos plazas



PININFARINA HA MUERTO ● EL MUNDO ENTERO LLORA LA DESAPARICIÓN DE UNA DE LAS FIGURAS MÁS FAMOSAS DE LA HISTORIA DEL AUTOMOVILISMO ● PERO PININFARINA ERA MÁS QUE ES. ● EL GENIAL CREADOR ITALIANO FUE UNO DE LOS EJEMPLOS MÁS NOTABLES DE LO QUE UN HOMBRE, ANIMADO POR EL FUEGO DE UNA PASIÓN Y POR LA FUERZA DE UNA FE PROFUNDA, PUEDE LOGRAR EN EL CURSO DE UNA VIDA DEDICADA A LA LABOR CREADORA.

Décimo hijo de una modesta familia turinesa, Battista Farina nació el 2 de noviembre de 1895. Su condición de hijo menor le valió el apodo familiar de "Pinin", modismo usual en el dialecto piemonés. Años más tarde, estando ya en el píniculo de la fama, el gobierno de su país lo autorizó a cambiar su apellido por el de Pininfarina, nombre con el que se habían comercializado sus carrocerías en todo el mundo.

Los escasos recursos de su familia no permitieron al joven "Pinin" continuar sus estudios, y a los once años, apenas concluida la enseñanza primaria, se vio obligado a comenzar a trabajar. El pequeño taller de carrocerías de su hermano mayor, Giovanni, le dio la oportunidad de entrar en contacto, por primera vez, con lo que habría de ser el gran amor de su vida: el automóvil.

Durante la primera guerra mundial, el establecimiento de los hermanos Farina comenzó a construir los "Aviatic", famosos aviones de entrenamiento cuya perfección y prolija ejecución mereció el encomio de la Dirección Técnica de la Aviación Militar.

Pinin, a quien se le encargó dirigir la construcción de dichos aviones, descubrió los primeros secretos de la

aerodinámica, y pronto comprendió que su aplicación en el diseño de las carrocerías había de aumentar las performances del automóvil y, al mismo tiempo, contribuir para hacer de su carrocería un objeto estéticamente agradable.

Si las figuras de la talla de Pininfarina son excepcionales en la historia es, precisamente, porque en muy rara ocasión se dan, en un solo individuo, todas las condiciones para llevar adelante una empresa de tal magnitud. Todo el genio creador y los conocimientos mecánicos del desaparecido estilista no hubieran bastado para convertirlo en el "rey de los carroceros y el carroceo de los reyes"—como lo definió acertadamente un periódico francés, en ocasión de su gira alrededor del mundo, realizada en 1960—de no haber contado con una extraordinaria capacidad como empresario. En efecto, en 1920, Pininfarina comprendió que la producción unitaria, típica de la actividad artesanal, no le permitiría jamás hacer del establecimiento de su familia una empresa de primera magnitud.

Fue así que, reuniendo todos sus ahorros, se dirigió a la Mecca de la producción en serie. Detroit lo recibió como a uno de los tantos desconoci-

dos que, deslumbrado por el nuevo fenómeno industrial, pretendía asimilar las revolucionarias técnicas constructivas. Sin embargo, poco tardó la intuición de Henry Ford en descubrir el talento del joven turinés, al que ofreció una brillante posición en su departamento de diseño. A pesar de lo tentador de la proposición, Pininfarina prefirió conservar su independencia y regresar a su patria, con los conocimientos recientemente adquiridos como único bagaje para lanzarse a la gran aventura.

En 1921 se inició su carrera deportiva. Convencido de que las competencias automovilísticas eran el más completo banco de pruebas, dedicó todos sus esfuerzos a ellas, y poco después estableció una marca en la carrera de "Aosta-Gran San Bernardo", que recién pudo ser batida once años más tarde.

En 1930 se separó de su hermano para formar su propia empresa. A pesar de contar apenas 35 años de edad, sus veinte años de experiencia le permiten abordar la dirección de la naciente empresa con sólidos conocimientos y una bien desarrollada capacidad directiva y sentido de la responsabilidad. Era la época de los Lancia Dilambda y de los Hispano.

Pronto, su nombre comenzó a mencionarse en los salones del automóvil, y "poseer un Pinin" se convirtió en un símbolo de "status social", que llevó a varios jefes de Estado y a importantes industriales a engrosar la lista de sus clientes.

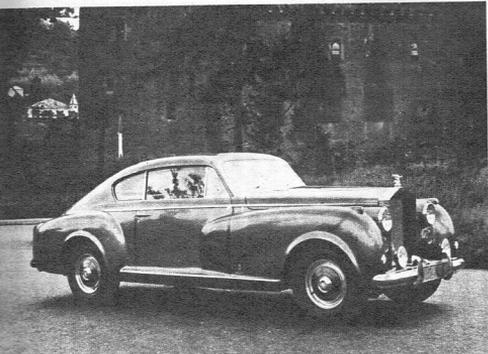
La segunda guerra mundial marcó un paréntesis en las actividades de la firma, pero, apenas dos años después de finalizada, la aparición del "Cistalia" inició la era de su consagración definitiva.

La carrocería de este auto fue exhibida en el Museo de Arte Moderno de Nueva York, por considerarse "la mejor expresión de simplicidad y belleza de diseño en el campo automovilístico".

Las grandes fábricas empezaron a confiarle el proyecto de sus carrocerías de serie. Primero fue la Nash, y cuando en 1952 viajó a los Estados Unidos para asistir a la presentación de su "Ambassador 52", la prensa mundial destacó la importancia del hecho: por primera vez una fábrica norteamericana utilizaba el diseño de un estilista italiano para sus autos de serie, e incluía el nombre del mismo en la designación del modelo. El ejemplo de la American Motors fue seguido por Alfa Romeo, Lancia, Fe-



Cadillac Brougham cupé especial dos plazas "Jaqueline"



Rolls Royce cupé "2 + 2"

rrari, Peugeot, British Motor Corporation, etc.

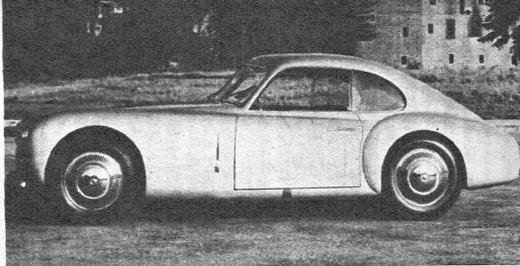
La exitosa carrera del maestro carrocerero continuó sin pausa, y en la actualidad son pocas las marcas a las que no se encuentra unido su nombre. Pero no es al carrocería a quien queremos rendir hoy homenaje, sino al hombre. La historia de sus éxitos como empresario es bien conocida, pero pocos son los que han tenido oportunidad de descubrir el inmenso valor humano del recientemente desaparecido empresario.

En el año 1960, Pininfarina decidió retirarse de la dirección de su empresa, a la que dejó en manos de su hijo Sergio y de su yerno Renzo Carli. Para hacer menos duro el abandono de su trabajo, realizó una gira por todo el mundo para, según sus propias declaraciones, llenar todas las lagunas que la imposibilidad de continuar con sus estudios habían dejado en su cultura. Este pretexto no fue más que una prueba de otra de sus tantas virtudes: la modestia, ya que su inquieto espíritu le había llevado a formarse en las más variadas disciplinas, convirtiéndose en uno de los más notables ejemplos de autodidactas de este siglo.

Aun en este viaje de placer, tuvo con-

ciencia de su responsabilidad como representante de su país, lo que puso de manifiesto en sus declaraciones al regresar a Italia. "Estoy convencido de que un hombre, luego de cincuenta años de trabajo, tiene la obligación de recorrer el mundo. Pobres y ricos, cálidos y fríos, todos los países merecen ser vistos. Es mejor verlos una vez que sentir hablar de ellos cien veces. Además, en el curso de mi gira, he podido comprobar que el viaje de una persona famosa es una increíble publicidad para su país. En cada lugar del mundo en el que aplaudieron a mis autos, aplaudieron también a Italia".

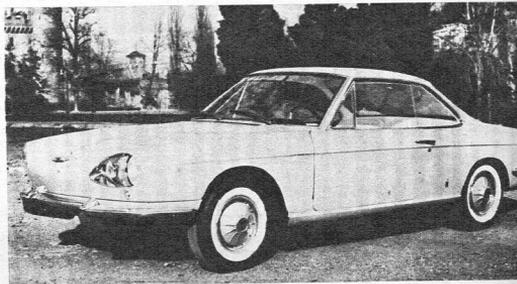
Hoy, el genio ya no está entre nosotros. Hoy, los herederos de su empresa ya no tienen oráculo a quien consultar sobre sus futuras creaciones. Pero su obra quedará, para siempre, en la historia del automovilismo y, lo que es más importante, su nombre figurará no sólo entre los de los carroceros más famosos, sino también en una lista mucho menos extensa: la de los hombres que pueden servir de ejemplo a las nuevas generaciones.



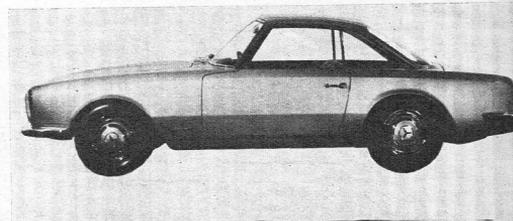
Cisitalia Berlina dos plazas



Ferrari "Dino" berlina especial dos plazas



Chevrolet Corvair cupé especial "2 + 2"



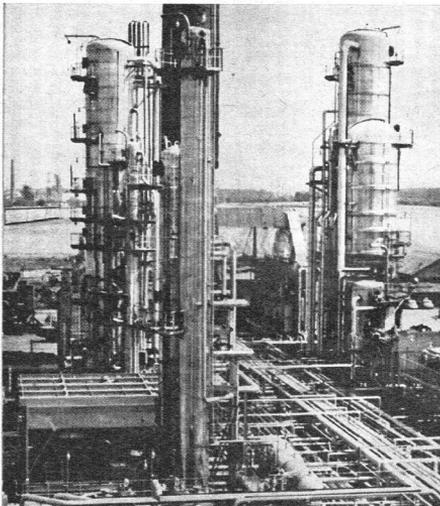
Mercedes 230 SL cupé especial dos plazas

Fiat 2.300 cupé especial "Lausanne 1964"



LUBRICACIÓN ACEITES TIPO "HEAVY DUTY"

LA RAZÓN DE SU BONDAD



"HIDROCRAQUEO"

El hidrocrqueo es una de las más flamantes técnicas de refinación del viejo y nuevo mundo. Esta es la primera unidad europea, y trabaja con presiones de operación superiores a 1.900 lbs/pg, obteniéndose así procesos técnicamente perfectos de craqueo catalítico, tipo fluido, con las consiguientes operaciones de "reforming".

CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES

Tipo de Aceite	Grado SAE	Densidad a 15°C	Viscosidad			Índice de viscosidad	Carbón Conradson	Punto de inflamación
			37,8°C	54,4°C	Univ. Segs. 98,9°C			
Maquinado (1)	—	0.8900	160-170	—	—	—	—	Min. 180
Turbina (2)	—	0.9890	270-300	Min. 120	Min. 46	—	0.10	" 190
Compresor (3)	—	0.9140	440-480	185	—	—	0.20	" 205
Marino (4)	—	0.9190	800-1000	—	65-70	—	0.50	" 210
Supermóvil (5)	20	0.8850	370-430	—	54-58	85	—	" 205
Idem	30	0.8900	600-670	—	65-70	85	—	" 210
Idem	40	0.8950	920-1040	—	80-85	85	—	" 220
Super Heavy Duty (6)	20	0.8880	350-420	—	54-58	90	—	" 200
Idem H. D.	30	0.8930	570-660	—	65-70	90	—	" 210
Idem	40	0.8960	870-970	—	80-85	90	—	" 220
Motomóvil	10	0.8990	180-200	—	42-45	—	0.10	" 180
Idem	20	0.9090	340-440	—	49-53	—	0.10	" 200
Idem	30	0.9120	540-700	—	58-62	—	0.15	" 210
Transmisión	80	0.9150	Máx. 460	Min. 205	58-62	90	0.50	" 180
Engranajes	140	0.9180	Máx. 4200	Min. 1200	135-145	—	3.00	" 250
Cilindros	—	0.9180	Máx. 3200	Min. 1080	145-155	—	3.00	" 270

NOTA: (1): se le adiciona generalmente un aceite animal (p. e. de cerdo); (2): contiene productos químicos; (3): contiene un bajo porcentaje de aceite animal (tipo aceite de patas); (4): contiene aceite de nabo soplado; (5 y 6): contienen productos químicos (aditivos, detergentes, etc.).

LA CLASIFICACIÓN SAE Y API

Tal cual fue prometido, seguiremos haciendo referencia a la clasificación adoptada por la "Society Automotive Engineers" de E.E.U.U., que clasifica los aceites lubricantes según el conocido grado SAE. Debemos tener en cuenta que, en nuestro país, la mayor parte del territorio corresponde a un clima templado y poco variable, siendo, entonces, los de mayor consumo, los tipo SAE N° 20 (invierno), N° 30 (verano) y, ocasionalmente, el N° 40. En algunos lugares, el clima riguroso exige aceites especiales, cuya denominación comienza con la letra "W", de winter = invierno en inglés. Esta clasificación, tan difundida, se refiere a los lubricantes sobre la base de la viscosidad, pero el asunto no termina allí: en 1945 se consideró que era insuficiente y el Instituto Americano del Petróleo, con asiento en Estados Unidos (API), se abocó a una clasificación basada en las condiciones de operación, lo cual —evidentemente— es más racional.

Surgieron, entonces, los aceites tipo "Regular", "Premium", "Heavy Duty" (más conocidos por H. D.), y los "Servicios", "ML", "MM", "MS", etc. Saber aquilatar sus propiedades (y liberarse del "costumbriismo") es muy conveniente. El primero de los citados (tipo Regular) clasifica los aceites "puros", adecuados para motores de combustión interna sujetos a un uso moderado. El tipo Premium involucra las necesidades de la inmensa mayoría de los motores de nafta actuales. Las condiciones son exigentes, desde luego, pero no demasiado. Para esta alternativa será más conveniente utilizar los aceites tipo "H. D." (y ya entramos en tema...), cuya formulación exige cortes especiales con propiedades antioxidantes y anticorrosivas, muy necesarias para las altas temperaturas a que serán sometidos.

A esto se sumará, además, la acción de detergentes-dispersantes, y la capacidad inhibitoria en cuanto a corrosión de metales en cojinetes. En muchas ocasiones (trabajo pesado e intenso), se hace necesario el uso de estos aceites, en general con gran resistencia a la oxidación, y es el caso genérico de los grandes transportes de carga y pasajeros (largas distancias y velocidades altas), motores diésel rápidos, equipos marinos e industriales y —eventualmente— máquinas de competición deportivas sometidas a esfuerzos tremendos.

II NOTA

(H.D.)

Humberto O. Rebagliati

SIETE AROS DESPUÉS...

... los norteamericanos pusieron aún más, esta clasificación. Como se sabe, en lo que se refiere a la "flota" petrolera, los últimos "aleidos" provienen siempre del país de los rascacielos, los hot-dogs y los westerns, donde el muchacho siempre salva a la muchacha. En este sentido, tienen tanta preponderancia como los franceses en cuanto a frus-frus de sedas y perfumes. En 1952 decidieron, por ejemplo, que a esta clasificación de "servicios" convenía agregarle los items "ML" (trabajos livianos), "MM" (moderados), "MS" (condiciones desfavorables de operación), "DS" (condiciones excepcionalmente desfavorables) y —finalmente— el Servicio DS, para trabajos de esos que uno, muchas veces, visto el resultado final, piensa que hubiera sido mejor consultar antes a un experto...!

El usuario "estándar" ofrece la particularidad —a veces— de un extraño conformismo y acostumbramiento. Le sucede lo que a aquel marinero que, después de navegar dieciocho meses consecutivos, le costaba andar despiado en tierra firme porque extrañaba el "ruido" del barco. El espíritu de observación debe ser permanente, especialmente en aquellos a quienes les gusta conocer los "cómo" y los "porqués" (la mayoría de nuestros lectores, suponemos). La tabla adjunta, que nuclea los más comunes aceites disponibles en plaza, desde el liviano y emulsionable aceite para maquinado, hasta el pesado aceite para cilindros, ofrece un panorama muy "visual" de las principales características que ostentan, avaladas por ensayos estandarizados en todo el mundo, y de su análisis crítico surgen obvias valoraciones que, esperamos, usted no deje pasar por alto.

LA QUÍMICA DE LOS LUBRICANTES...

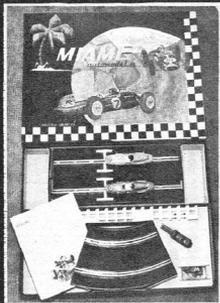
... la desmenuzaremos en una próxima y última nota, referente a este tema. Los aditivos, los detergentes y demás mejoradores, que componen los modernos y eficientes aceites, merecen un capítulo aparte. Sin ellos, la moderna tecnología automotriz no hubiera podido ponerse los pantalones largos y tener la llave de la puerta de calle.

3M



un mundo de nuevas ideas

Son productos de 3M la Empresa en donde la investigación es la llave del mañana. Nobles productos que han nacido del constante esfuerzo de una organización mundial abocada a la tarea de dotar a sus consumidores de elementos de insuperable calidad. Son productos consagrados por esa misma calidad que a través de los años dió prestigio a la marca 3M, convirtiendo esta sigla en sinónimo de perfección inigualada.



AUTOMODELISMO

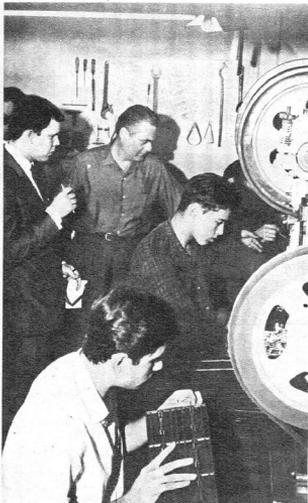
VISITA A MIA



En el "laboratorio secreto" de Macri nació la industria automodelista argentina.

El señor Macri explica al redactor el funcionamiento de cada una de las maquinarias.

Sección destinada al montaje de los chasis.



Había una vez... tres tuercas que, en vez de subirse a sus coches y trenzarse en las "picadas" de Palermo-Núñez para arrasar con cuanto ser viviente transitará por la zona, prefirieron ocupar aquellas horas en la más humana y razonable tarea de crear autos y pistas, claro que en una dimensión menor que la real, pero con el ingenio y la habilidad de consumados artesanos. Al principio no todo fue perfecto ni fácil. Los primeros autos en miniatura, realizados en madera balsa, están en una vitrina; la pista, que al principio fue tan sólo una recta, es ahora un "señor" circuito, armable y desmontable "a piacere".

Los comienzos

Esta historia comenzó hace dos años, aproximadamente, cuando Macri, Poza y Fierro, tres enamorados del automovilismo, en la trastienda de un comercio de la Av. Gral. Mosconi al 2700 quisieron imitar al "mago de Maranello", fabricando automóviles que en sus doce o trece centímetros de longitud encerraban, en forma proporcional, casi tanta complejidad como un auténtico "racer" de competición.

Hechos los autos, ¿para qué servían, si no se podían utilizar? Había que construir la pista. Diseños y más diseños, canastos llenos de papeles rotos hasta concretar la idea, que costó dolores de cabeza y pesos. El "chiche" se iba haciendo caro, pero, en compensación, empezaba a ser conocido. Había ya muchos "tuercas" que querían tener uno de aquellos autos y también pistas. ¿Qué hacer entonces? Fabricar la mayor cantidad posible de unos y otros, venderlos, y con ello solventar los gastos de experimentación.

El presente

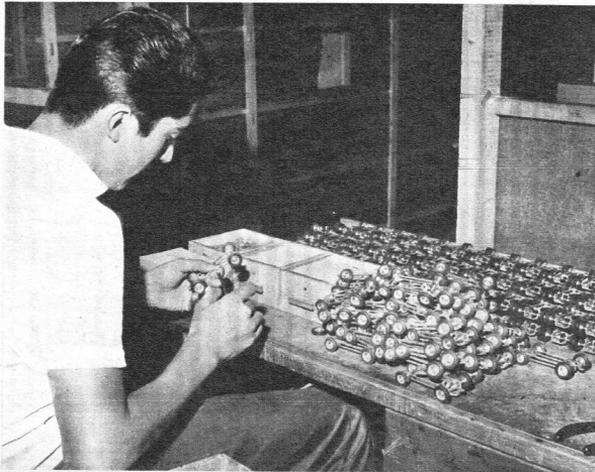
De aquellos autos hoy queda el recuerdo de su extraordinario rendimiento, de la experiencia extraída de ellos. De aquellas horas, que muchos creyeron perdidas, nació la vigorosa y pujante industria del automodelismo argentino.

Hoy la trastienda se ha ampliado, dando paso a grandes talleres, la lima y el torno manual dejaron lugar a modernas maquinarias, cuyo costo ascendió a más de doce millones de pesos, y lo que al principio sólo realizaban Macri, Poza y Fierro, ahora lo efectúan once obreros que se compenetraron de la idea de los precursores, a quienes secundan con probada eficacia bajo el rubro de Industrias Miami.

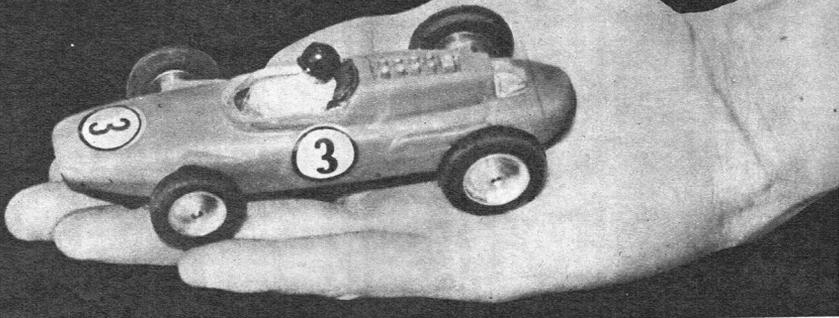
Nuestra visita

AUTOMUNDO llevó, hace pocas semanas, su palabra de aliento a este nuevo ramo de la industria argentina, y comprobó el grado de eficiencia alcanzado y los planes de fabricación a desarrollar en un futuro cercano.

Industrias Miami produce, actualmente, 50 equipos diarios completos, consistentes, cada uno, en una pista de 12 ó 16 tramos, a elección; transformador, barandas, aceleradores, grampas y dos autos. A esto debemos sumar 120 autos que, a diario, entrega terminados la sección montaje.



MIAMI



Con excepción del motor propiamente dicho, los automodelos son realizados íntegramente por la firma, sobre bastidor de latón o aluminio estampado; en ellos son colocados los ejes y, en sus extremos, las mazas torneadas en aluminio con sus correspondientes gomas.

Miami fabrica una novedad de carácter mundial, con la que equipa sus modelos: la corona de bronce terminada a mano, de gran rendimiento y adaptabilidad y en varios tamaños.

Las carrocerías con que se equipan estos modelos se realizan en plástico, por el sistema de inyección sobre matriz. Actualmente, el modelo empleado es único, pero está próxima la aparición de cinco nuevas versiones: Ferrari 275, Porsche, Fórmula 1 y dos modelos que reproducirán conocidas líneas del ambiente TC.

Motor importado

Todos los "scale racing" salidos de la fábrica Miami son accionados por motores Millipern, de fabricación alemana, modelo 1.500, de 3-12 voltios y 18.000 rpm. Este motor, que no necesita limpieza del colector, es totalmente desarmable. Su índice de potencia.

Los pulsadores o aceleradores son de diseño propio, y tienen enorme aceptación entre los aficionados por su simplicidad. Están provistos de un freno que acciona aprovechando, en polaridad opuesta, la energía que produce el motor cuando no lleva impulso eléctrico.

La popularidad de las pistas Miami ha sido obtenida por la calidad de los materiales y sistemas empleados. Se utiliza en su basamento goma de rugosidad y elasticidad científicamente estudiada, con rieles de aluminio que permiten el perfecto deslizamiento en rectas y curvas. Una vez finalizada la construcción de las matrices a utilizar, la goma será remplazada por un tipo especial de material plástico, incluyendo la novedad de un modelo de curva para pistas de seis rieles.

Con visión de futuro

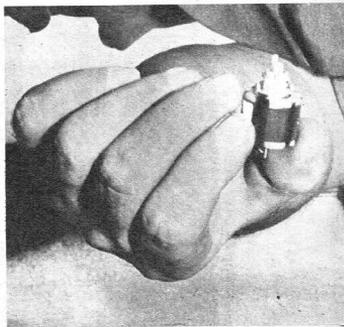
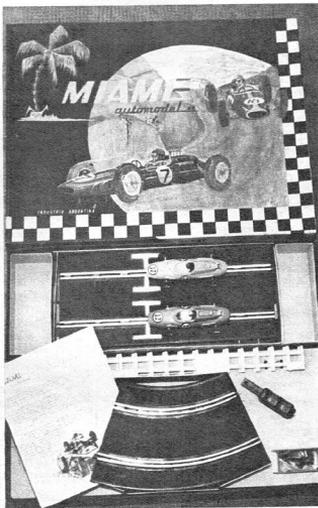
Quizás la síntesis que encierran estas líneas no alcance a brindar el reflejo de la actividad desplegada, diariamente, en los talleres de Industrias Miami; sólo quienes hemos palpado de cerca la realidad nacional que encierran sus paredes y los sueños que sus creadores alientan la hemos apreciado.

El que se detiene retrocede. Por ello, el entusiasta Macri y sus colaboradores se hallan abocados a la concreción de nuevas realizaciones que, además de la fabricación integral de trenes eléctricos, incluyen un nuevo sistema de transmisión para sus automodelos, que causará asombro entre aficionados y técnicos.

Ojalá la tarea desarrollada por Industrias Miami sirva de ejemplo y halle imitadores. Con ello lograremos, en breve plazo, la concreción de un automodelismo auténticamente argentino.

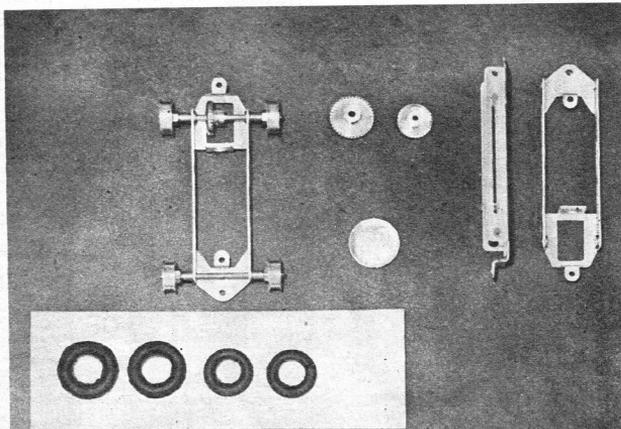
Colorín, colorado... esta realidad no ha terminado.

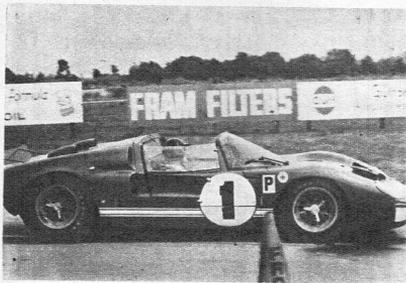
CASTRO REY



La planta motriz de los Miami al desahado.

Juego completo Miami del tipo "casero". Está equipado con pistas de cuatro tramos rectos y ocho o doce curvas. Este es el chasis Miami que, por su diseño y terminación, compite eficientemente con los importados.





ECOS DE SEBRING

Comenzó la época Ford. Ya ni el mismo Enzo Ferrari duda de ello. Los poderosos monstruos estadounidenses de siete litros infringieron, en lo que va de la temporada de Gran Turismo, dos aplastantes derrotas (Daytona y Sebring) a los representantes del orgulloso constructor italiano, cuya hegemonía nadie discutió hasta hoy. Sus propias declaraciones lo corroboran así: "...no hay nada que hacer contra ellos".

No se puede decir, sin embargo, que la Ferrari haya defraudado por completo en Sebring. De los tres prototipos 330/P3, anotados inicialmente por la fábrica, sólo uno estuvo presente en la línea de largada. M. Parkes y su relevo, el californiano B. Bondurant, al comando, lo hicieron en primera fila y del lado de la cuerda, gracias al excelente registro logrado en las pruebas de clasificación. En esa oportunidad, establecieron el récord extraordinario para el circuito, con algo más de 175 km/h. Durante la prueba, demostraron rápida adaptación a la

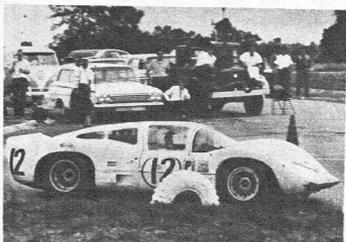
pista, agilidad a raudales y velocidad suficiente como para no carecer de posibilidades en el futuro. Sólo parece faltarles la resistencia necesaria para carreras de tan largo aliento.

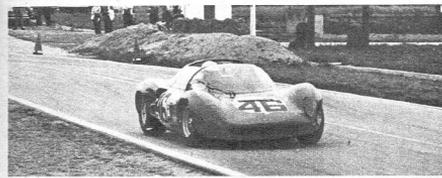
Bandini y Scarfiotti, al comando de la Ferrari "Dino" dos litros, cumplieron una meritoria actuación, llegando quintos, aunque con 22 vueltas menos que los vencedores.

El "juego" de Carroll Shelby se evidenció desde un principio. Había que quebrar a la Ferrari, para luego adueñarse de la carrera. Esto sólo aconteció después de nueve duras horas de competencia.

El "Rey" alistó, para el evento, tres grandes Ford GT Mark II y al Ford Roadster XI, experimental con chasis de aluminio, que, a la postre, resultó vencedor. La escuadra oficial se vio reforzada por la constante acción de otros 15 bálidos de la marca, que compitieron en forma independiente, y que no dieron tregua a los solitarios peninsulares.

Los Chaparral, por momentos, quisieron terciar en la lucha, pero todo





terminó cuando el binomio Hall-Sharp se vio precisado a abandonar. La casa, que estará representada en Europa, no pudo repetir la hazaña del año pasado, ocasión en que estos mismos pilotos, al mando de un coche de esa firma, rompieron la "tiranía" que venía ejerciendo Ferrari desde 1956.

La prueba sirvió, a su vez, para consagrar de modo definitivo a los pilotos Ken Miles y Lloyd Ruby, vencedores también en Daytona, cuya regularidad de marcha se vio premiada a último momento. Alguien dijo que habían "encontrado" la carrera, refiriéndose al inesperado abandono del Ford de Dan Gurney y J. Grant, al quedarse sin combustible en la vuelta final, cuando punteaban la competencia. Ello no desmerece a los triunfadores, pues, a lo largo de toda la prueba, acumularon méritos que avalan firmemente la conquista. Inclusive, el mismo Shelby se encargó de resaltar, con vehemencia, la labor desplegada por la pareja, a la que abrazó jubilosamente cuando finalizaban las

fatigosas 12 horas. Moraleja: las carreras sólo terminan con la bandera de cuadros.

Los dos graves accidentes, ocurridos durante el desarrollo, dieron motivo a comentarios, poco favorables, respecto de la seguridad que el circuito ofrece, tanto para los pilotos como para el público. La presencia de postes cercanos a la pista, y la debilidad de las barreras de contención fueron blanco de duras críticas. Es de notar que el trazado incluye algunas calles auxiliares del aeródromo, sobre el cual se "arma" el circuito.

Otro comentario interesante, que se escuchó luego de finalizada la prueba, fue el del extraordinario rendimiento de los neumáticos Goodyear, utilizados por los dos mejores clasificados.

Todo el mundo se pregunta ahora: ¿qué ocurrirá en Le Mans? ¿Oscarán los estadounidenses vencer a los europeos en su propio escenario? ¿Correrá una sola Ferrari? ¿Podrán los Chaparral abandonar su nido y participar en la batalla?



Hernando (Córdoba)

CARRERAS DE FORD T



Caligaris y su curioso Ford T.

El Club Atlético Independiente, de la localidad de Hernando (Córdoba), organizó una competencia reservada para coches Ford T, tipo carretera, que contó con la fiscalización de la Federación Automovilística del Interior.

Quizá, la máquina más curiosa, de todas las que se vieron, fue la de Raúl Caligaris cuya carrocería, sumamente baja, está equipada con un motor inclinado a 40°, con asientos de piloto y copiloto similares a los de fórmula.

La prueba se disputó en un circuito mixto, con sólo dos curvas, de cinco kilómetros de recorrido total.

Pascual Boneu resultó el ganador de la primera serie y empleó, para las 15 vueltas fijadas, 40' 9" a un promedio de 110,705 km/h. En segundo lugar se clasificó Héctor Renz, con 42' 30".

La segunda serie la ganó Domingo Ferrero, que utilizó 45' 8" para cubrir las, 15 vueltas, venciendo a J. Monteverde, que empleó 46' 27".

En la serie final de 25 vueltas, Raúl Caligaris se impuso a un promedio de 108,329 km/h. Segundo se ubicó Héctor Renz y tercero, Pascual Boneu.

Por la suma de los tiempos, se adjudicó la prueba Pascual Boneu, campeón argentino de la categoría en 1965, quien totalizó 1h 51' 12".

Clasificación General

1°	Pascual Boneu	1h 51' 12"	3°	Domingo Ferrero	1h 55' 51"
2°	Héctor Renz	1h 52' 33"	4°	Raúl Caligaris	1h 56' 19"



Pascual Boneu, ganador absoluto.



Jorge Cupeiro no puede con el genio. Las vacaciones del Chevrité fueron una mera excusa. El abrazo con Nasif —nos lo contó— le trajo a la memoria otro que recibiera del tucumano, cuando los papeles eran inversos: Estéfano espectador y Cupeiro ganador. Frente al uno y el otro partirán rumbo al Viejo Mundo para defender, integrando la escuadría AUTOMUNDO, antiguos prestigios que no debieron acumularse herrumbra.

Hablando de los Gordini y para no caer en permanentes repeticiones, hemos decidido dejar a Copello en el tintero. Total, él ya pasó la firma. El N° 10 perteneció a Enrique Zanini, quien se clasificó tercero mediante un trabajo no en exceso veloz, pero sin alifajos. Escotó a Gradassi otro producto IKA: el Renault Gordini conducido por Juan P. García. ¡Bravo por Córdoba!



TM en las Sierras Cordobesas

El ambiente del TM se hizo eco —otra vez— del llamado del circuito serrano de Capilla del Monte. El Automóvil Club local organizó la tercera edición de sus "500 Kilómetros" (que son bastante menos), y su gente, como en toda ocasión, cordial y voluntariosa, tuvo la satisfacción de recibir el aporte de 64 autos, repartidos en las tres categorías. Autos que darían cuatro vueltas en la "B" y "C", y tres en la "A", en el agresivo trazado de 85,400 kilómetros. Agresivo, por sus implicancias mecánicas y por el resto.

Los 85,400 km

Treinta y nueve kilómetros de recta, con desniveles parciales pero en bajada, desde la largada hasta Cruz del Eje, permiten a los cuentavueltas la anotación de números insuñados. Y, por consiguiente, a las bielas, válvulas y demás elementos móviles del motor la posibilidad inquietante de romperse sin aviso. Como el buen pavimento no rompe suspensiones, seguimos por la tierra hasta San Marcos Sierra; hasta aquí, desde Cruz del Eje, la distancia es de 22 kilómetros. Con tramos sinuosos, algunos lomos de burro y un par de rectas. Una de ellas "emparedada", donde no existe rebuque, y pasar al de adelante es casi mitológico. Por lo menos, si el de adelante no quiere. De San Marcos en más, empieza la fiesta. Pura sierra agreste, nada por un lado y montaña por el otro, a trepar primero y bajar después, eneberrando un viraje con otro. El piso áspero, duro, con piedras sueltas; a veces con huellones que hay que superar "arando", y llevando de arrastre cajas, cárteres o escapes. De toda esta gama de posibilidades de romper autos surge el calificativo del trazado: agresivo. Agresivo, sí, pero lindo. Porque es menester "manejarlo" de verdad, con vigor y sensibilidad al mismo tiempo, con mano firme y cabeza fresca, para que la

posibilidad mentada quede sólo en eso.

Gente conocida

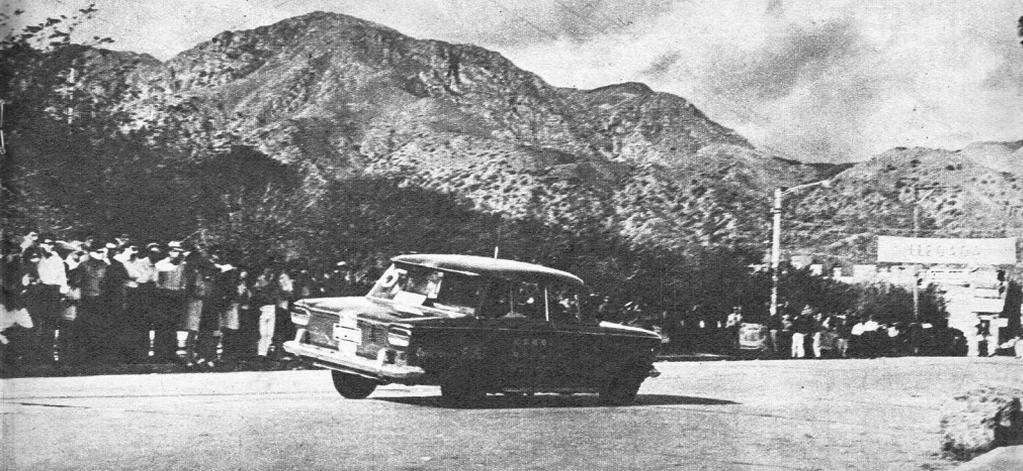
Con tal panorama dio comienzo, el domingo, la carrera. A poco de iniciarse, el interés de todos se circunscribió a la lucha entre Eduardo Copello y Nasif Estéfano. El primero de ellos, procurando llegar a la tierra antes de ser rebasado por el tucumano, logró su objetivo por muy poco. El sábado por la noche estimaba el mismo Copello que sería alcanzado justo en la curva de Cruz del Eje por Nasif, y que debía especular al máximo en el frenaje sobre el paso a nivel precedente para salir primero del asfalto. Cálculo con proyección de 40 kilómetros de anticipo, cuya exactitud dice claro que Copello sabe lo que hace, y cómo lo hace. Resultó matemático. Esperamos el primer paso ya sobre el final de la primera ronda, en la parte última del descenso. El primer síntoma de una llegada lo dio, al brotar de la montaña, el tono rabioso de las permanentes 6.000 "para arriba" del autito blanco, que se venía bajando casi más rápido que su ruido. Faldeo trabado, puente angosto con virajes ceñidos de entrada y salida, todo fue superado por el 1.083, de un modo francamente sensacional. Cómo se puede andar así —que lo hizo— dos vueltas en ese escenario, es algo que habría que preguntarle al mendocino. Enseguidita, pisándole los talones —o los paragolpes—, Estéfano. En la misma tónica, desde luego; tampoco él tiene mucho que aprender... Seguían Pomodoro, con su Isard 1.204, que muestra definitivamente las uñas, Paquito Mayorga, Gradassi —otro "montañero viejo"—, Pedelaborde y Pascualini. En la "A", mientras tanto, Ferrea había asomado en la vanguardia, pero Scaramella lo desplazó pronto y se apropió de la punta, que ya no abandonaría más. Buen trabajo de un buen piloto de "los chicos". En el segundo circuito, Nasif se adelan-



Nasli Estéfano sale de un cerrado viraje, a mitad de camino en la zona sinuosa, en pleno San Marco Sierra. Su técnica para el faldón no ha cambiado, ceñida y saltando muy fuerte. Por la muestra, tampoco hace falta variante alguna.

Paco Mayorga, que venía realizando muy buena carrera, sufrió un espectacular accidente a la salida de la curva que calza el pavimento con la tierra, en la llegada a Cruz del Eje. La pérdida de adherencia lo lanzó contra el público, el que, una vez más, estaba mal ubicado.

UN TUCUMANO EN CAPILLA



naturalmente en canal 7...

Naturalmente, por ser el primer Canal del país que demostró en forma cabal QUÉ ES televisión.

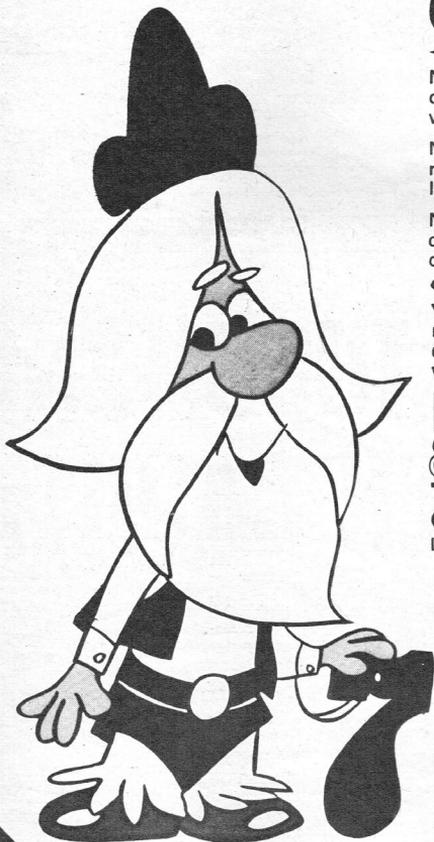
Naturalmente, por ser el Canal que en forma real y auténtica refleja todos los aspectos de la cultura argentina.

Naturalmente, porque Canal 7 pertenece a todos y a cada uno de los argentinos sin excepción... y a ellos se debe.

Y en 1966 Canal 7, naturalmente, también se renueva en su imagen y programación, teniendo como siempre una sola meta: hacer televisión positiva... pensando en el país.



DECANO DE LA TELEVISION ARGENTINA



UN TUCUMANO



Gradassi es montañista por vocación y participante por locación. Hinchó furioso del dos tiempos, alabó su medio mecánico, sin reservas, en parque cerrado. Doblete para Gradassi en los 500 kilómetros de Capilla del Monte. Dice que no hay dos sin tres... Así, al menos lo decía Manteca —el popular dirigente capillense— quien quería asegurar la participación del N° 7... para el año entrante.

Pomodoro, a bordo de su Isard 1.204, pese a su posterior abandono, alcanzó a demostrar que "el puente" está llegando bajo el capot de su auto. No por nada "estos fierros" dan mucho que hablar en su país de origen y en todas las competencias europeas.

tó en el tiro de pavimento al número 1, y pasó por San Marcos 45 segundos antes. Hacen ambos el trayecto por la sierra, y vuelven a pasar ante nosotros. El Fiat gris primero, sí... pero el Renault a 20 segundos, no ya a 45. Los dos, como la vez anterior, con todo. Era el canto del cisne para el albo 1.093, sin embargo. Algo más adelante claudicó una punta de eje, y a otra cosa. "Pirin" Gradassi, que estaba a más de dos minutos, ocupó la delantera de la "B", con Juan P. García en segundo término. En la "C", Nasif precedía a Mayorga y Reu-

termann; Paco pinchó, y fue segundo aquél, hasta que paró de modo definitivo con problemas de motor. El mismo "mufozo" destino aguardaba a Pedelaborde, y también a Pomodoro, quien con un auto bellaco, por falta de amortiguadores, debió retirarse. Preparon en la clasificación Oscar Franco y Carlos Pascualini, entre ambos la cuña del Fiat de Mayorga, que reputaba. Este tercio entró "prendido" en la tierra de Cruz del Eje —última vuelta—, y la polvareda de Pascualini tapó a Paco, quien se fue sobre el público, en un accidente que pudo tener con-



secuencias mucho mayores. Vale la pena puntualizarlo: la gente estaba en la salida de la curva, y del lado de afuera.

Finalmente, el banderazo ubicó segundo a Franco y, tras él, Mayorga y Pascualini.

"Pirin" en la suya

Allá, por el tercer recorrido, Gradassi sufrió fallas que lo relegaron. Juan P. García tomó la delantera; pero no está muerto quien pelea, y Gradassi, que lo pelea al DKW y a la montaña, no tardó en recuperar la batuta, que conservó hasta el triunfo. Ruesch anduvo con inconvenientes desde el comienzo, y aunque tuvo algunos arranques, debió resignarse a no llegar. Aquí fue tercero Enrique Zaninni.

Estéfano, por su parte, cómodo puntero en la "C", se limitó a graduar el tren de marcha —ayudado en este aspecto por los gritos que le "endosaba" Lito Galluzzi por el radiotelefono— hasta que cumplió las cuatro vueltas, que sellaron su segunda victoria en los "500 Km de Capilla del Monte".

EN LA CIUDAD

La clasificación para determinar el orden de largada se efectuó en el circuito empleado en oportunidades anteriores. Trazado dentro de la ciudad, y con un desarrollo de algo más de 15 cuadras, incluye un tramo de tierra empinada, y fue recorrido por los competidores en tandas de dos o tres. Surgió allí la evidencia de la superioridad de los Renault 1.093 de Copello y Ruesch, favorecidos por el tipo de circuito. Circunstancia que no empañó el espectáculo que ofreció Copello, "tirándose" en busca de un puesto de privilegio en la largada, ante el aplauso del mucho público que asistió a las pruebas. Hizo el mejor registro, con 1' 10"; lo siguió Ruesch, con 1' 11" 2/5; Miguel Andrea —inesperado—, y Pomodoro, 1' 12". Estéfano, que logró el número 5, en 1' 12" 2/5; Arana, Gradassi, Visintini, Mayorga y Zaninni, en ese orden.

CLASIFICACIÓN

Categoría "A" —sobre 3 vueltas— 1°) Rogelio Scaramella, en 3 h 5' 5"; 2°) Juan Carlos Gallo, 3 h 9' 53"; 3°) B. Bornancini, 3 h 15' 31". Promedio del ganador: 83,064 km/h.

Categoría "B" —sobre 4 vueltas— 1°) Héctor L. Gradassi, 3 h 45' 18"; 2°) Juan P. García, 3 h 55' 41" 1/10; 3°) Enrique Zaninni, 4 h 2' 45"; 4°) Armando Rodríguez, 4 h 11' 44" 2/10. Promedio del ganador: 80,908 km/h. Récord de vuelta, Copello, en la 1°, 52' 44" 4/10.

Categoría "C" —sobre 4 vueltas— 1°) Nasif Estéfano, en 3 h 30' 10" 2/10; 2°) Oscar Franco, 3 h 34' 55"; 3°) Francisco Mayorga, 3 h 37' 49" 1/10; 4°) Carlos Pascualini, 3 h 39' 2" 1/10; 5°) Ricardo Bellitti, 3 h 48' 41"; 6°) Pepe Zanetta; 7°) A. Martínez Minetti. Promedio del ganador: 97,522 km/h. Récord de vuelta, Estéfano, en la 2°, 52' 6" 3/10.

Jorge M. Agromayer

CÓCTEL DE NOTABLES PARA UN FÓRMULA 2

EL COMIENZO DE LA HISTORIA • BILL RICHARDSON NOS ANTICIPA IMPRESIONES • CONVERSANDO CON EDUARDO COPELLO • DONDE ALTA GRACIA PUEDE CAUSAR, A ALGUNOS, POCA GRACIA • HISTORIA EN PILDORAS • RADIOGRAFIA DEL NUEVO FÓRMULA 2 • PRUEBAS AL CANTO Y UN FINAL CON SORPRESA.

por Miguel Ángel Barrau

Para nosotros, la historia comenzó en Santiago del Estero. Mientras con el señor vicegobernador, doctor Armando Archetti, don Guillermo Colucci y Bill Richardson estudiábamos —sobre el terreno— algunas posibles modificaciones al autódromo, ya en construcción, de dicha ciudad. La conversación se desvió hacia los tipos de auto que encontrarían, en ese circuito, el escenario ideal a sus particulares prestaciones.

Sin dudarlo un instante, nos inclinamos por la Fórmula 2 de nuestra Mecánica Nacional. Las razones para ello son muchas, pero, en verdad, no vienen al caso. Lo que cayó como anillo al dedo fue la picardía que brillaba en los ojos de Richardson, cuando —con el cuchillo bajo el poncho— inició el diálogo...

—¿Así que les gusta la Fórmula 2?

—Por supuesto —respondimos—. Nos gusta, no sólo como expresión parcial del automovilismo argentino, dentro de ese orden nos gustan todas las categorías, sino porque es aquella en que el ingenio y la artesanía local tienen la posibilidad de evolucionar, sin que exista un divorcio absoluto entre lo nuestro y lo del resto del mundo. Richardson volvió a la carga.

—Pero... ¿se están fabricando autos en el país? Nos tocó, entonces, explicar el proceso. Lo historiamos brevemente haciendo mención de los primeros intentos de Castelli, el prototipo de Crespi, el monacoco de Pedro Sancha, los dos autos de Bahía Blanca, el de Salto, los de Rosario, el de Tatí Galanti, la nueva serie de tres unidades en construcción en el taller de Tito



Eduardo Copello, afincado en Mendoza, abrirá pronto las puertas de un nuevo local donde los amigos se darán cita con los tragos y viceversa. Se rumorea que será bautizado "Scandale". ¿Tendrá algo que ver con la forma escandalosa con que Copello viene ganando? El cóctel favorito será la "Copa 1.093". También hay otras sugerencias.

Cancellieri y... de pronto, llegó la interrupción...

—Hay uno que se les queda en el tintero...
—acotó Richardson, con una sonrisa burlona.

—¿Cuál?

—El de Córdoba. No he visto los otros, pero conozco ése y si no es el mejor... no les irá a la zaga.

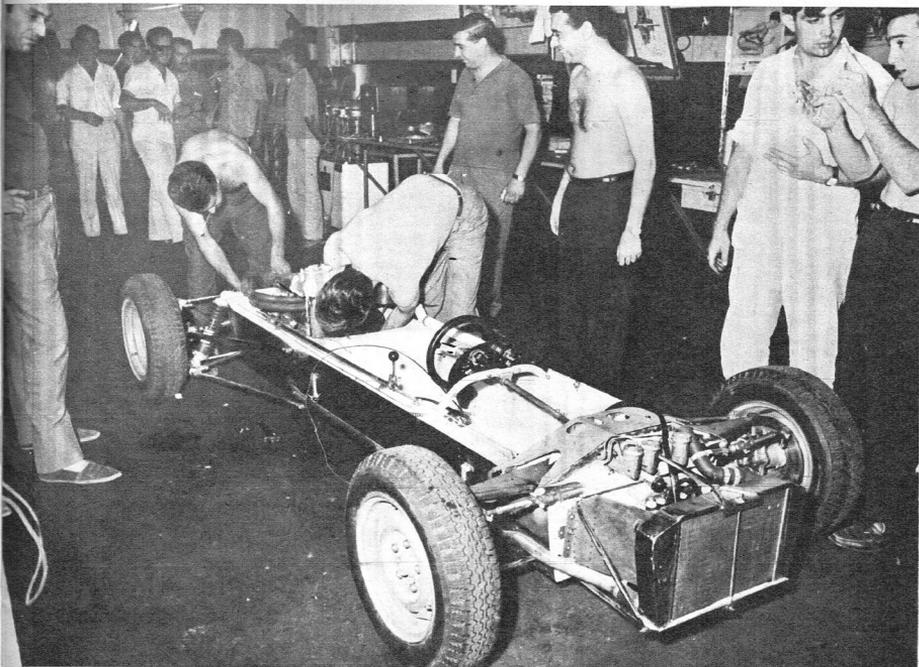
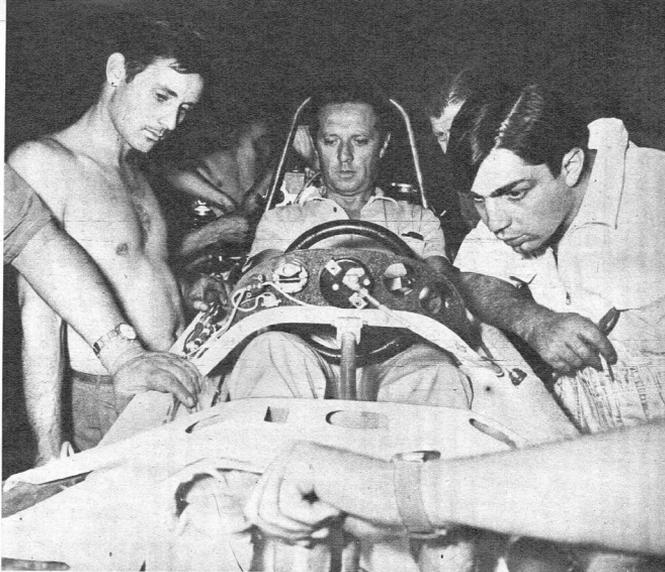
Utilizamos nuestra mejor técnica de tirabuzón para extraer, de Bill Richardson, la mayor cantidad de datos posibles. Con su habitual entusiasmo nos puso al tanto.

Allí tomamos contacto —en cuanto a auto se refiere— con los nombres de Ricardo Picono y Pedro Bronenberg.

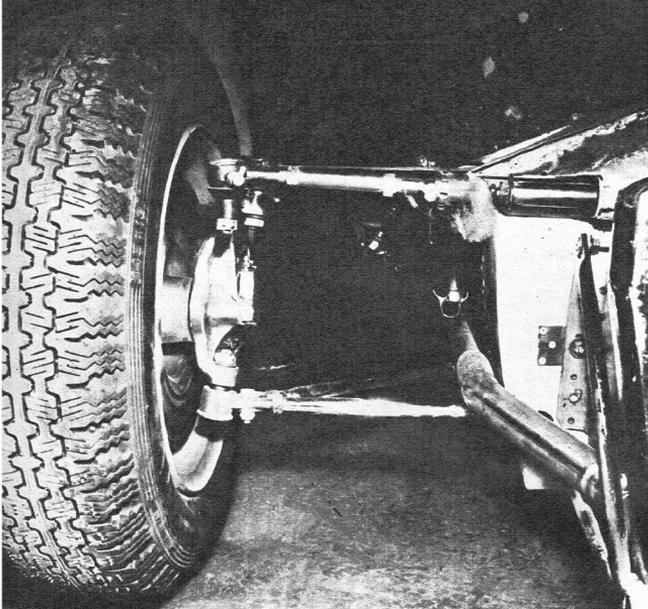
Cuando nos fuimos, llevábamos una tarjeta de presentación en el bolsillo y muchas ganas de ver el **pura sangre**, que había arrancado expresiones de tan genuino entusiasmo, de un hombre que conoce lo que es bueno.

El intervalo no fue por gusto...

... sino por necesidad. Esperamos el hueco que nos permitiera llegarnos a Córdoba para saciar nuestra curiosidad. Pasaron algunas semanas. Una noche, en Buenos Aires, mantuvimos un interesante "tête a tête" con Eduardo Copello. En la conversación, como mago que extrae un conejo de la galera, Copello puso sobre el ta-

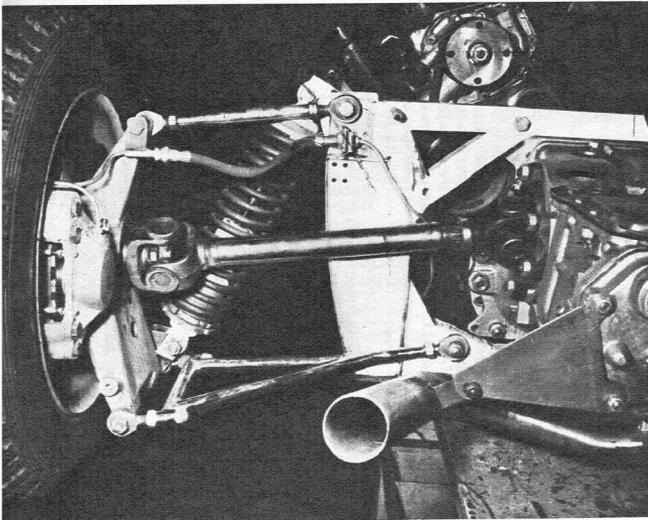


La estructura es un diseño original del ingeniero Ricardo Picono, y fue construida en colaboración con Pedro Bronenberg. Plana motrix, a cargo de Oreste Beria, y como piloto Eduardo Copello. Todo un cóctel de notables para un Fórmula 2. Cóctel que, como los otros, también puede llenar de euforia...



Vista de la suspensión delantera. El conjunto espiral-smortiguador se encuentra ubicado dentro de la estructura, respondiendo al diseño a preferencias observadas en los productos de Colin Chapman y Eric Broadley. Lo que equivale a decir Lotus y Lola.

CÓCTEL...



Se observan el portamazas, fundido en aleación liviana, las mordazas del freno de disco, los brazos de suspensión trasera y la articulación del palier. El conjunto espiral-smortiguador está inclinado en un ángulo de 45°.



Pedro Bronenberg, de breve pero resonante incursión en el lastro mundial, dedica su atención a instalar el instrumental. Se observan detalles del primer punto de unión, y de las mangueras y caño que llevan el agua del radiador al motor.

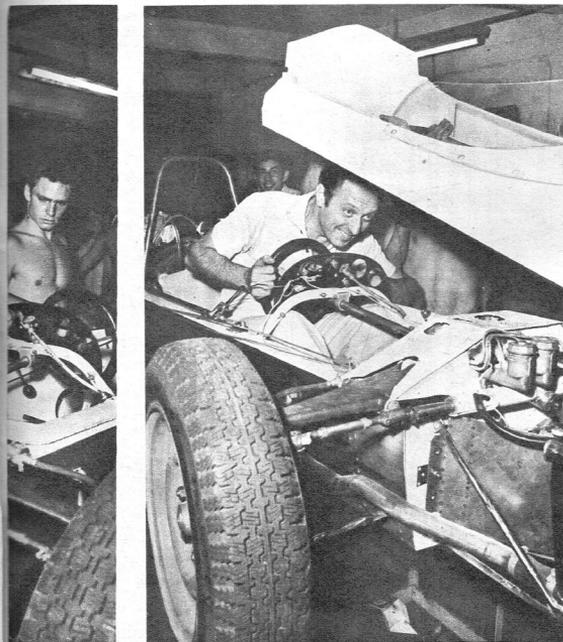
pete el Fórmula 2. La historia es sencilla. Los constructores necesitaron la garantía de un motor con vigorosa potencia específica y saludable resistencia mecánica. Ambos requerimientos dentro de los 1.000 cc que autoriza el reglamento. La elección recayó en el "chef" de Alta Gracia. Pensándolo bien, el nombre de la localidad, donde reside Oreste Berta, encierra cierta ironía para algunos sectores... Bien podría haberse encabezado una nota periodística, sobre la última reunión de TC en el Autódromo Almirante Brown, con la siguiente frase:

"Alta gracia causó en las tribunas la actuación de Eduardo Copello, al volante del Renault Gordini..."

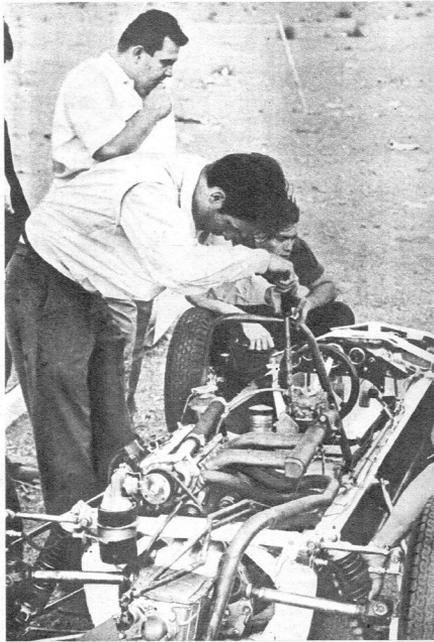
Pero, humorismos aparte, pese a la poca gracia de unos o a la mucha de otros, si se habla de sueldo chiques a un Gordini, el nombre de Oreste Berta no puede andar muy lejos.

Así lo comprendieron Picone y Bronenberg, quienes le encargaron la correspondiente preparación. De allí, a Eduardo Copello, había un solo paso. Fue propuesto como piloto para el flamante monoplace y... todavía esperamos el día en que Copello —a este tipo de ofrecimiento— diga que no.

Desde un venerable Allard-Ford, en las buenas épocas en que la categoría "Sport" florecía, pasando por TC en la "Vuelta de Oro", en Mar del Plata, por Mecánica Nacional —donde lograra domar el famoso Cadillac 16 cilindros— categoría en que triunfó en el Gran Premio de la Vendimia y, últimamente, por Turismo Me-



Eduardo Copello se pone el Fórmula 2. Como si hubiera sido hecho por un buen sastre, le quedó "a medida". En la ilustración, se ve con claridad la sujeción a la estructura de la parrilla superior, mediante un perno que sigue la línea del eje menor del rombo. La primera prueba del F2 sería en tramo recto.



Una de las pocas correcciones que se llevaron a cabo durante la sesión de pruebas. El que recibe atención, en este caso, es el carburador. Se observa el desplazamiento del motor de su vertical, y el delicado estudio de los múltiples de admisión y escape. La planta de fuerza está ubicada delante del eje trasero.

jurado, Eduardo Copello a ninguna categoría le ha dicho que no.

Es más, hubo una tarde en que a todas las subdivisiones de una categoría les dijo que sí. ¿Recuerdan? Fue en Mendoza. También se la primera carrera que un Renault Gordini ganó en el país. Es decir, una primera carrera que fueron tres. Sí, porque con el mismo auto ganó las categorías 850 cc, 1.150 cc y 1.600 cc.

En definitiva: que Oreste Berta cree en las cualidades conductivas de Eduardo Copello. Claro que esta es una opinión compartida por medio país, de donde se deduce que, para dar en el clavo, no hace falta —axiomáticamente— ser "original".

Copello nos contó . . .

... y nosotros escuchamos. Nos habló de los esfuerzos realizados, del paciente trabajo del ingeniero Ricardo Picone, de la infatigable colaboración de Pedro Bronenberg, de las arriadas de hombro del "gordo" Torres, Stefanoni, Diez, el vasco Otamendi, Lagares, Santoni y la valiosa ayuda del ingeniero Meyer. De la dedicación y empeño de Oreste Berta en obtener, de 1.000 cc, una tropilla con fuerza... y aliento. Nos habló de su confianza en el equipo, de su fe en la categoría, de las posibilidades que tiene nuestro país, con la Fórmula 2, de agarrar la

punta del hilo para —con tiempo— llegar al ovillo...

Hablamos largo rato. La verdad: nos dimos cuenta mutuamente. Casi sobre el final, como quien no quiere la cosa, le preguntamos:

—Y... ¿cuándo prueba?

—El martes —nos respondió.

¿Hace falta decirlo? El lunes por la noche estábamos "in situ". Allí...

... vimos el auto.

La estructura es un monocoque que nos trajo reminiscencias de Lotus 35. Lo que es decir bastante. La prolijidad es norma y la improvisación no existe. Tres arcos ayudan a prestar rigidez en las zonas de mayores sollicitaciones de carga.

La suspensión delantera está compuesta por un brazo superior, en forma de rombo, que pivota sobre su eje menor, encontrándose sujeto, al extremo interno del eje mayor, el conjunto espiral-amortiguador, que trabaja dentro de la estructura, eliminando, de esta forma, la habitual resistencia al flujo de aire.

El brazo inferior, en forma de "A", orienta su vértice hacia la punta de eje.

La suspensión trasera, que como la anterior responde a modernos cánones en la materia, consta de un brazo inferior, triangular, cuya base se

sujeta a un dimensionado portamazas, fundido en aleación liviana. El brazo superior es único, y el conjunto espiral-amortiguador está anclado en un ángulo de 45°. Dos reactores, con distintos ángulos de incidencia y planos de sujeción no comunes entre sí, complementan.

El puesto de conducción es sólo lo amplio que debe ser. La pedalera es colgante, y el espacio apenas suficiente para accionar, sin trabas, los mandos. El pedal del freno —discos en las cuatro ruedas— se encuentra vecino al del acelerador, facilitando la maniobra necesaria a los cambios de marcha en escala descendente.

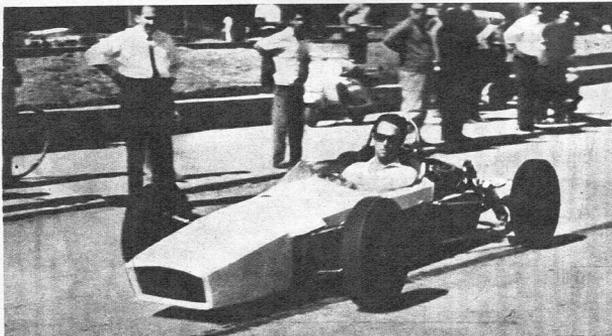
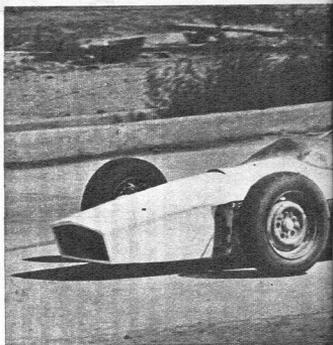
La planta motriz se ha ubicado por delante del eje trasero y se encuentra desplazada de la vertical, aproximadamente, unos 40° a la izquierda; la transmisión corre por cuenta de un conjunto caja-diferencial, de la misma marca del motor.

El volante de dirección es de reducido diámetro. La desigual ubicación de sus tres rayos permite una clara visión del panel de instrumentos, que está compuesto de tacómetro, presión de aceite y marcadores de ambas temperaturas, agua y aceite.

La parte desmontable de la carrocería está dividida en secciones: una, que cubre el vano del motor, y la otra, que cierra el cock-pit del piloto, forma la trompa del auto y canaliza la corriente de aire a través del radiador, el que se halla firmemente sujeto a la estructura, me-



Recién puesto en marcha el auto, Copello aún conserva el cigarrillo en sus labios. Ahí, duró poco tiempo. La forma de la carrocería no es definitiva. Sus constructores insisten en perfiles más redondeados, que hagan al vehículo más atractivo a la vista.



Nos vamos para el parque San Martín. El público, y alguno que otro vehículo que comenzaba a transitar, indicó la conveniencia de cambiar de escenario. El problema del comando de caja ya se había manifestado.

dante sólidas escuadras y tensores. En resumen: moderno, prolijo y práctico.

Cuando Copello "se puso" el auto ...

... la noche, todavía, era joven. El afán por terminar los detalles creó cierta nerviosismo en el núcleo de colaboradores. Se realizaron los ajustes necesarios. La verborragia de Copello contrastaba con la parquedad de Berta. Picone se concentraba en las suspensiones, mientras Bronenberg atendía el funcionamiento del instrumental.

Nosotros, para no ser menos, metíamos la cuchara en todo.

La hora señalada se fijó para el día siguiente, muy temprano. Demasiado, para nuestras aburguesadas costumbres. Cuando el trabajo de taller llegó a su fin, dimos comienzo a otro. La mesa fue bien servida y mejor regada. La conversación no llegó a languidecer nunca, y la fe en el proyecto se mantuvo incólume, pese a infaltables conjeturas de no menos infaltables "cerebros", que tienen como costumbre ver fantasmas donde no existen.

Cuando la cena, las conjeturas y los fantasmas quedaron atrás, nos fuimos a dormir.

La prueba de Fórmula 2 ...

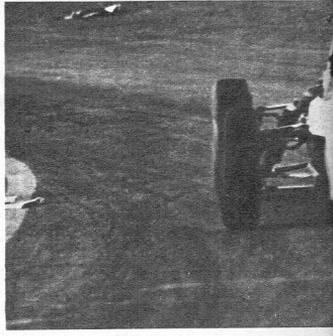
... se desarrolló como estaba prevista. Era la primera vez que el auto rodaba, y la complejidad de sus órganos, tanto los de estructura como los mecánicos, debían pasar la prueba de uso. En teoría, desde el tablero en adelante, todo andaba bien.

El piloto decidió realizarlas de acuerdo con un criterio propio, lo que no quiere decir un criterio errado. Como primer paso, pruebas de velocidad, en recta, y sus correspondientes de frenaje. Si las cosas andaban correctas, entraría a tallar el slímon.

Para satisfacción de todos, anduvieron bien. El mayor pecado fue el nacimiento de una dificultad en el comando de la caja de velocidades, la que, más tarde, fue subsanada.

El motor respondió a las exigencias. La velocidad de su movimiento rotatorio se traducía en alegres tonos, que el tubo de descarga de gases se encargaba de propalar al vecindario.

Al partir, delante nuestro, los neumáticos traseros dejaron su marca en el suelo. Cuando se transformó en un punto en la distancia, escuchamos el pasaje de tercera a directa. Luego fue en sentido contrario. Vimos el puntito blanco agrandarse, por instantes, al tiempo que

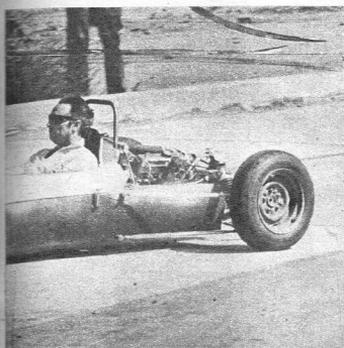


En el subódromo. Curva lenta, Copello tira fuerte y las suspensiones hacen un buen trabajo. Las del lado izquierdo se vuelven neutras, mien-

el tono del motor seguía en crescendo. Su línea de marcha fue una inalterable recta. Pasó, delante del grupo espectador, rápido, muy rápido. Pudimos ver el frenaje. Pareció amenazar con un movimiento oscilatorio que no llegó a concretarse. Agachó la trompa un par de veces y se detuvo.

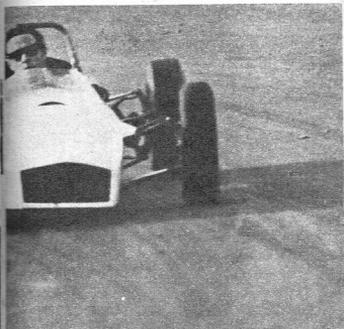
Eduardo Copello sonreía, contento. Como si estuviéramos en una mágica galería de espejos que copiara el gesto cambiando los rostros, la sonrisa del piloto fue factor común al grupo observador.

Todos contentos y... a la prueba de circuito. La escala de rpm del motor "brincó", de acuerdo con las exigencias del escenario. Ascendente y descendente. Frenaje. Aceleración. Se acerca a la curva, donde nos hemos concentrado para observar. De cuarta a tercera, de tercera a segunda. Motor pleno, trepidando. La cola tiende a salir... Copello corrige y pide al motor plena potencia. Los 1.000 cc del Gordini entregan lo suyo. El auto se afirma. Buscando una curva veloz cambiamos de punto de observación. Se repite el proceso sin que medien los rebajes. Copello corre, toca —apenas— el freno, y busca el radio exacto. El auto dobla bien. En el momento "álgido" del viraje, insinúa un deslizamiento controlado sobre las cuatro ruedas. En



Desapareció el cigarrillo. La expresión de Copello traduce lo que lo estático de la ilustración no logra transmitir: en plena recta, a pleno régimen.

"Y ahora... a éste, ¡quién lo para!"...



tras las interiores conservan comba negativa. El rolido del auto es perceptible, se apoya y dobla bien. El piloto, conforme.

la línea exterior de la curva, el auto está derecho y sale muy armado.

Las vueltas se suceden. Como interpretando el pensamiento de todos, el "gordo" Bronenberg exclamó...

—Y ahora... a éste, ¡quién lo para!
Mal que le pese, Copello paró. Más que satisfecho, contento. Su queja se radicó en la escasa desmultiplicación de la dirección y en algunos problemas de detalle, de los que el confort del habitáculo no estuvo ausente.

El resto, bueno. Muy bueno.

Sobre todo, porque hubo intención comparativa, y porque, de ella, se extraen conclusiones positivas.

Claro que, hasta ahora, no les he dicho en qué circuito se realizaron las pruebas. Fue en Mendoza, en el Autódromo General San Martín, en el mismo escenario en que Stuart impuso su calidad. Las razones están dadas: intención comparativa y, por cierto, conocimiento profundo del escenario por parte de Copello, mendocino-por-adopción.

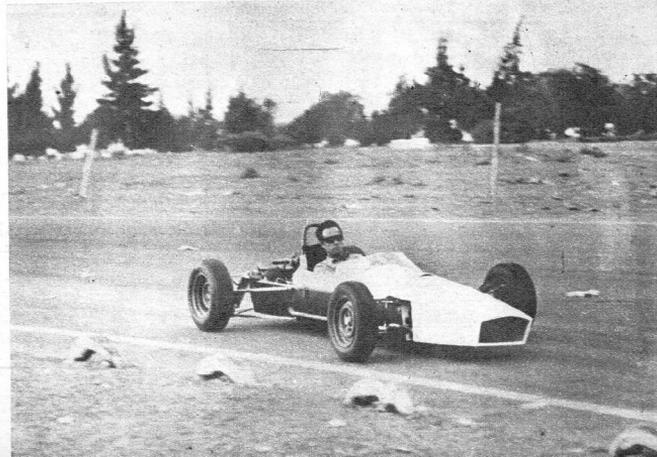
¿El resultado numérico? No hay trasgresión de confianza, porque no fue solicitada reserva. Eduardo Copello giró, "a piacere", en 1'18". Son diez segundos más que el récord de vuelta registrado por J. Williams.

A un entendedor, pocas palabras bastan.

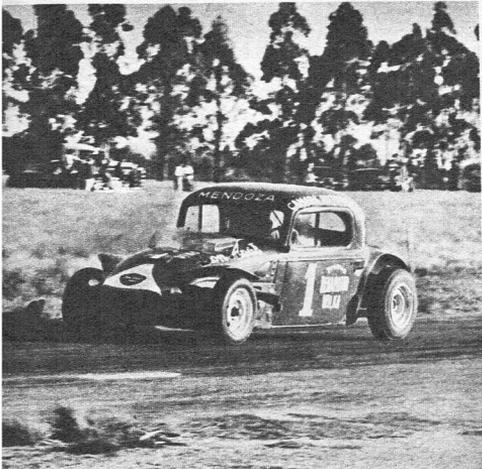


El lugar elegido para las pruebas de velocidad fue la costanera. Pese a lo temprano de la hora, el rono del motor atrajo con rapidez gran número de curiosos. El ingeniero Picone cambia impresiones con Eduardo Copello.

Curva veloz. Copello la ataca con brío, dejando que el tren trasero saque, aunque poco la cola afuera. Sobre la salida del viraje se insinuó un deslaminamiento a cuatro ruedas. El auto, bien armado, salió como tiro.



TC EN RIO CUARTO



Un viejo conocido de todas las pistas, donde los TC alguna vez compitieron, dentro de lo que podemos llamar "época moderna" de la categoría. Dicho sin ironías, se entiende. Lo condujo Héctor Sammartino, a raíz de una indisposición del mendocino Galle. Tan bien anduvo el suplente que el auto se comportó como si no hubiera sentido el cambio de moeta.

Nos fuimos a Río Cuarto con pocas esperanzas. Sabíamos de antemano que las "estrellas" del TC estarían ausentes. Ello no fue óbice, sin embargo, para que otras "estrellas", quizá menos resplandecientes pero igualmente voluntariosas, nos hicieran vivir dos jornadas inesperadas y agradables. La gente del Automóvil Club de Río Cuarto, que trabajó duro, merecía que esto ocurriera. No hubo altos promedios, ni joyas mecánicas, ni abultados premios. El

saldo debe considerarse estrictamente deportivo. Emoción, lucha, camaradería junto a los "tuercas", y muchas ganas de divertirse y divertirse.

Para las 15 del sábado, estaban anunciadas las pruebas de clasificación, aunque, a esa hora, sólo la "jaula" de Peduzzi (h) se encontraba en el autódromo. Un rato más tarde, nadie demostró mucho apuro; los participantes fueron saliendo en parejas a fin de marcar tiempos



HAY MÁS "PÁJARO"

que determinarán el orden de partida.

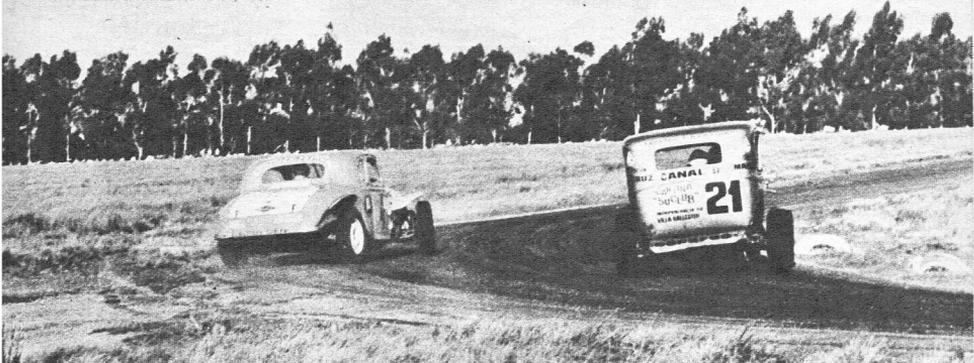
En la primera tanda no más comenzó la diversión. "Rueda Libre" llegó de Villa María, puso su Valiant de carrocería de plástico a la par de "Elliot Ness", y juntos salieron en demanda de los relojes.

Pisaron la tabla con tanto entusiasmo que "Rueda Libre" volcó en la primera curva, y Peduzzi hizo un trompo un poco más allá, cuando era dueño absoluto del circuito. Así

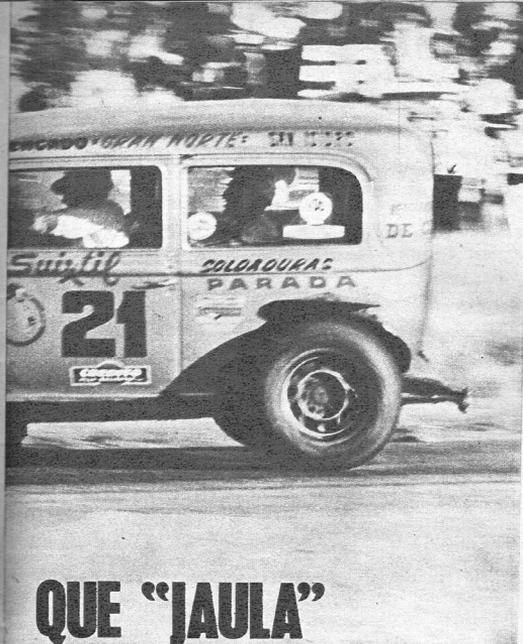
y todo, el piloto de Villa Ballester logró el mejor tiempo de la tarde, en su tercera vuelta, con 1' 11" 3/10, a un promedio de 120,168 Km/h.

El resto de las parejas bregaron con voluntad, pero sin poder superar esta marca.

Llegó el domingo, y con él la gente de los alrededores del autódromo "Ciudad de Río Cuarto", adormecido desde el 2 de agosto de 1964, día en que Félix A. Peduzzi derrotara a Jorge Penna, y al hoy récordman de



Peduzzi y Truceno, Gimeno y Peduzzi. El duelo fue la pista de la reunión, la sal, por su parte, también abundó. La valiosa experiencia del mecánico, valorizada aún más por su extracción automovilística, fue un hueso duro de roer durante las primeras rondas de la competencia. Pero (h) tiene dientes fuertes...



QUE "JAULA"

la especialidad, Carmelo Galbato, en una carrera que la gente del "pago" ya ni recuerda.

A las 15, rugir de motores, bandera de largada y allá fueron. Héctor Sanmartino, digo reemplazante de Pablo Gulle, quien se indispuso el día sábado, se ubicó rápidamente en la punta de la primera serie. La cosa pronto se puso monótona porque era evidente que sus contrincantes (Gimeno, Ferrotta, Parodi, Cortti y Schenone) no tenían pari-

dad de medio mecánico. En la séptima vuelta, Schenone rompió palier y se quedó para el resto de la jornada. Todo terminó como era entonces. Sanmartino pudo andar más fuerte pero, inteligentemente, como no lo necesitó no lo hizo. La segunda serie encontró dispuestos sólo a cuatro competidores: Peduzzi, Villegas, Salto y Nagel. Las 15 vueltas fueron para el "Pájaro Loco" y su sensacional cañetera. Después de la bandera de cuadros,

900 metros de carrera. Primera curva. Vuélce. Radiador de aceite roto. La carrocería, que plasma uno de los autos más estilizados de TC, intacta. El misterio se llama políéster.



se bajó del coche un tanto apenado. Tenía roto el embrague.

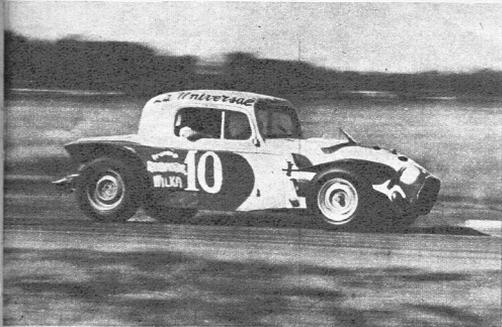
No hubo repechaje, y en pocos minutos todo estuvo listo para largar la final. Dado el inconveniente sufrido por Peduzzi, Sanmartino aprecia como el más serio aspirante. Todos ocuparon sus lugares, menos el candidato del público, léase "Peduzzi Júnior", quien prefirió ubicarse en última fila para hacerse empujar y así poder arrancar.

Y se fueron con Sanmartino en punta. Gimeno estaba segundo y Peduzzi, sólo en media recta, se colocaba Nagel, y algunas después, Villegas protagonizó el incidente, que pudo ser un grave accidente, cuando "pisó" el pasto y entró haciendo los boxes repletos de gente. Meo- nos mal que corrigió a tiempo.

En la diecimoquinta se produce una variante fundamental. Sanmartino, puntero cómodo, ingresa a los boxes con un neumático desbandado.

La emoción quedó a cargo de Gimeno y Peduzzi, quienes, en duelo sin igual, prodigaron para el público lo mejor de sí mismos.

En la misma vuelta se produce la variante. Sanmartino, puntero cómodo, ingresa a los boxes con un neumático desbandado, y Peduzzi, que ya había superado a Gimeno, lo reemplaza al comando del lote. Las quince vueltas restantes no alcanzan para que Sanmartino recuperara el tiempo perdido, y diera caza al veloz "intocable". Éste, por su parte, se prodigó en todo momento. Su aparato —de alguna forma hay que llamarlo— salvo la parcial claudicación del embrague, se



Un auto que no puede sino traernos recuerdos imborrables fue el conducido por Joaquín Perrotta. La ausencia de Jorge Penna fue, una vez más, el doloroso silencio que la actuación del que fuera su auto materializó a lo largo del circuito. Joaquín Perrotta resultó excelente piloto, para un medio mecánico que no merece otra cosa.

CLASIFICACIÓN

Primera Serie —15 vueltas—

- 1º) Héctor Sanmartino; Chevrolet; 18' 33" 2/10.
- 2º) Hugo Gimeno; Valiant; 18' 55" 4/10.
- 3º) Joaquín Perrotta; Chevrolet; 19' 4" 1/10.
- 4º) Otto Parodi; Ford; 14 vueltas.

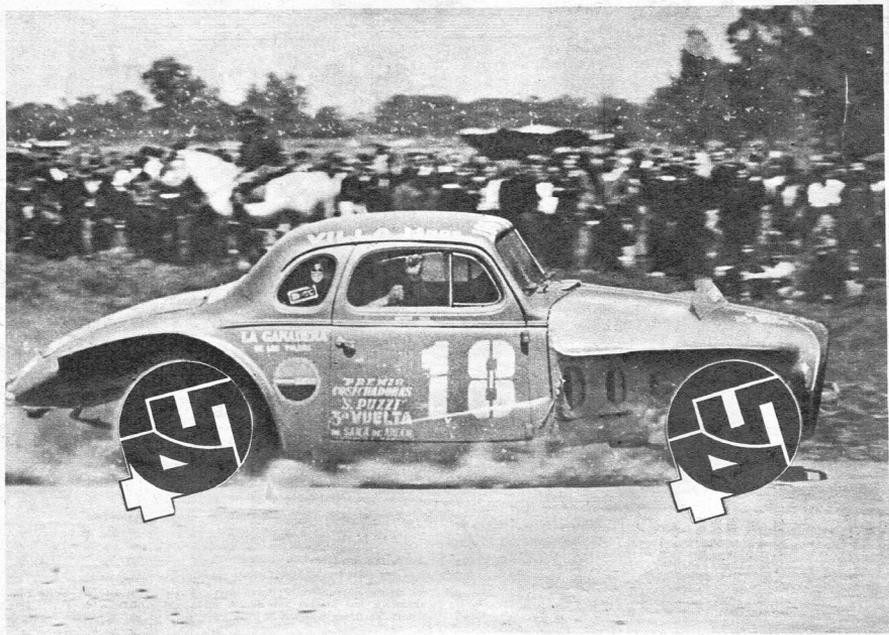
Segunda Serie —15 vueltas—

- 1º) Ricardo Peduzzi; Chevrolet; 18' 25" 5/10.
- 2º) Adrián Villegas; Ford; 19' 35" 5/10.
- 3º) Luis Salto; Ford; 14 vueltas.
- 4º) Nicolás Nagel; Chevrolet; 14 vueltas.

FINAL —30 vueltas—

- 1º) Ricardo Peduzzi; Chevrolet; 37' 39".
- 2º) Joaquín Perrotta, Chevrolet; 37' 45" 3/10.
- 3º) Héctor Sanmartino, Chevrolet; 38' 3" 9/10.
- 4º) Luis Salto; Ford; 29 vueltas.
- 5º) Adrián Villegas; Ford; 29 vueltas.
- 6º) Hugo Gimeno; Valiant; 28 vueltas.
- 7º) Otto Parodi; Ford; 24 vueltas.

Promedio del ganador: 114,250 Km/h.



¿Qué ruedas son estas?

Parecen las ruedas del coche... pero son dos emblemas de **RADIO PORTEÑA**. Los hemos colocado allí, para demostrar que **RADIO PORTEÑA** se anticipa a todas las ruedas, aunque sean las del puntero.
RADIO PORTEÑA está en todos y cada uno de los eventos automovilísticos.

el deporte es de Porteña



HAY MÁS

portó como bueno —que lo es— y como joven, que no lo es. La balanza, fue equilibrada por los pocos años del conductor sobre el conducido, su permanente arriesgada impetuosidad y, honor al mérito, por dotes de volante poco comunes, especie de brillante aún no tallado, que en cuanto ostente sus facetas brillará, transformado en estrella, con luz propia. Un punto final para el mejor auto del lote. Quede claro que nos referimos al Valiant de "Rueda Libre". Desafortunado su vuelco, pero, paradójicamente, afortunada fue la involuntaria demostración de las cualidades de resistencia de su carrocería. Había que usar lupa para



descubrir los daños. El material: resina poliéster reforzada con fibra de vidrio. Bravo para el propietario —por el auto, no por el vuelco— y bravo para el ingeniero Pronello, responsable directo de su construcción. Otro punto final. Rio Cuarto fue muy divertido. Que es bastante. Al menos, es más de lo que habitualmente nos regala la categoría. Para el próximo año, esta competencia merece un mayor esfuerzo de parte de los organizadores. El tema queda claro. Con ello habrá un mayor esfuerzo de corredores y tres beneficiados: el club organizador, el público y nosotros, que no pensamos perdernos competencia alguna, en el circuito de Río Cuarto.

EL MUSTANG VENCió EN LOS ANDES

El piloto cordobés Oscar Cabalén, al comando de su poderoso Ford Mustang, venció en la prueba subcontinental internacional, organizada por la Asociación Sanjuanina de Volantes. La competencia se disputó en dos etapas. La primera usó la ciudad de San Juan (Argentina), con la localidad chilena de La Serena, atravesando la cordillera por la quebrada de Agua Negra, y siguiendo por el nuevo camino que lleva al puerto transandino de Coquimbo. Treinta y un inscriptos fueron de la partida, divididos en tres categorías. El chileno "Papi" Jara, con su Chevrolet Corvette, ganó de punta a punta la primera etapa, encabecando la categoría "C". Cabalén, con inconvenientes en el rodado, no pudo darle alcance y fué segundo. Tercero entró Julio Devoto "Ampacama", con un Ford.

En la categoría "B", venció Benjamín Sánchez Sarmiento. Segundo, a sólo 11", llegó Osvaldo Rolf Juchet, y tercero Luis Giménez Reig. Todos corrieron con Peugeot 404. Lorenzo Palacios Balaguer ganó la categoría "A", por coches de menor cilindrada, con un Renault Gordini, seguido de los dos Auto Unión, pilotados por Francisco Varas y Joaquín Ares. Cuando, finalizada la etapa, Jara se dirigió a entregar su coche al parque cerrado, un vehículo se interpuso en su camino, produciéndose una colisión, que trajo aparejados graves desperfectos en el tres delantero y radiador del automóvil del piloto chileno, lo que hizo dudar de su participación en la parte final de la prueba. Sin embargo, todo

Amable diálogo deportivo en la frontera argentino-chilena



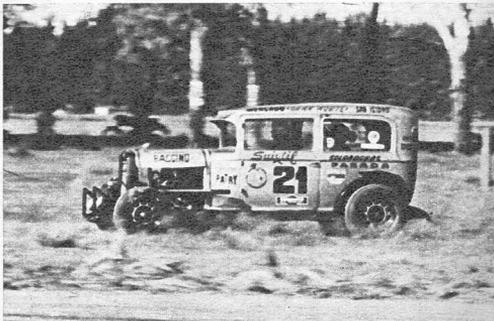
Cabalén

pudo solucionarse, y Jara largó el regreso con su unidad mecánica reparada. En la línea de largada en Chile se presentaron 22 competidores, dispuestos a cubrir los 486 kilómetros restantes. Cabalén y su Mustang demostraron tener resto, y atacaron desde el principio de la etapa definitiva, pasando a encabezar el lote al promediar la marcha, arribando de regreso a San Juan, 177' antes que el esforzado "Papi". AUTOMUNDO brindará, en su próxima edición, amplia información sobre este ensayo, recogida sobre el terreno por nuestro enviado especial, señor Miguel Ángel Barras.

CLASIFICACION FINAL

Categoría A: 1º Francisco Varas, de San Juan, Auto Unión, 13h 48' 27" 2/5, a un promedio de 76.201 km/h; 2º Joaquín Ares, de San Juan, Auto Unión, 13h 51' 19" 1/5; 3º Lorenzo Balaguer, de San Juan, Renault, 13h 58' 53" 2/5.
Categoría B: 1º Osvaldo Juchet, de Buenos Aires, Peugeot 404, 12h 7' 14" 1/5, a un promedio de 80.648 km/h; 2º Benjamín Sánchez Sarmiento, de San Juan, Peugeot 404, 12h 17' 50" 2/5; 3º Carlos Lorenzutti, de Buenos Aires, Peugeot 404, 13h 18' 25" 4/5.
Categoría C: 1º Oscar Cabalén, de Córdoba, Ford Mustang, 16h 52' 9", a un promedio de 59.497 km/h; 2º Raúl Jara, chileno, Chevrolet, 11h 8' 50"; 3º Héctor Salas, de San Juan, Rambler Tornado, 12h 15' 9" 1/5.

¿Dónde vas? ¿De dónde vienes? La respuesta es de y para el circuito abandonado momentáneamente y en forma involuntaria. Tiempo de clasificación, que no se repetiría en carrera. En ella, Ricardo Peruzzi demostró —aunque para hacerle debiera integrar una habilidad poco común— que la "jaja" debía. Al menos, más que muchos de los que militan en la misma categoría.



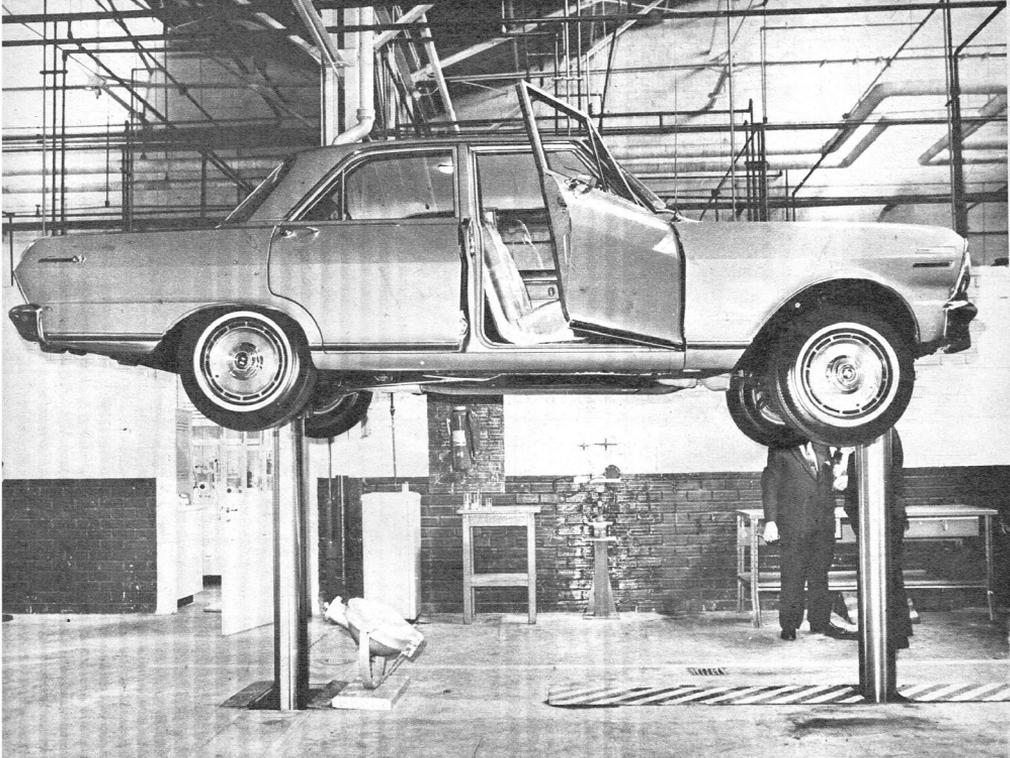
El domingo en La Pampa:

SEGUNDA VUELTA CIUDAD DE GENERAL PICO



Amando J. Ríos durante la disputa de la Primera Vuelta de la Ciudad de General Pico, el 18 de julio próximo pasado.

El próximo domingo se disputará la Segunda Vuelta de la ciudad de General Pico, organizada por el Club Sportivo Independiente de la ciudad homónima. La prueba se desarrollará en un circuito de 144 kilómetros (48 kilómetros de pavimento más 96 kilómetros de tierra), que se recorrerá cuatro veces, con partida y llegada en General Pico, totalizando así 576 kilómetros. El día sábado a las 13 se realizarán las pruebas de clasificación para establecer el orden de largada en la carrera que comenzará el día siguiente a las 9, desde la intersección de la calle 24 y la ruta nacional N° 143.



Así fue presentado en la planta que la GM, posee en San Martín, el nuevo modelo Chevrolet Super 966.

ESPECIFICACIONES

Dimensiones. Largo total (entre paragolpes), 4.710 m. Ancho total máximo, 1.780 m. Altura total con peso en orden de marcha, 1.481 m. Peso estimado, en orden de marcha, 1.372 kg. Distancia entre ejes, 2.784 m. Trocha delantera, 1.480 m. Trocha trasera, 1.417 m.

Suspensión delantera. Independiente, a resortes espirales de acción progresiva. Absorbe los golpes provocados por todo tipo de baches.

Suspensión trasera. Sus hojas "Uniflex", extra fuertes, brindan suavidad de marcha y resisten el trato más duro. Tanto la suspensión trasera como la delantera, están provistas de amortiguadores de gran capacidad que disminuyen notablemente los efectos de la fricción y el intenso calor que se genera en condiciones de gran exigencia.

Ruedas y neumáticos. Se utilizan ruedas de tipo 14 x 3 J y neumáticos de 7.25 pulgadas de ancho, capacidad 4 toneladas. Su diámetro de 14" da un adecuado despeje del suelo y asegura un mejor andar.

Frenos. De tipo campana, con arcos de aleación de hierro fundido y nervio de acero estampado. Diámetro de campanas delanteras y traseras 254 mm, ancho cintas delanteras y traseras: 37 y 44,3 mm respectivamente; superficie de frenado 782,5 cm².

Freno de estacionamiento sobre ruedas traseras, accionado a mano.

Carrocería de construcción integral. Mantiene las características de reducido peso, rígidas y exterior compacto con el espacio interior, esencial en una carrocería autoprotectora. Asientos con excelente suspensión de espuma de plástico y respaldos planos en "S", lujosamente tapizados.

Parabrisas amplio de líneas modernas y visión panorámica.

Pedales suspendidos del torpedero, para eliminar los agujeros del piso y conseguir perfecto hermetismo del interior, ventilación especial del torpedero y parte inferior de la carrocería, que evita la corrosión.

Capa bituminosa (Undercoating). Protege la parte inferior del vehículo.

Motor, Chevrolet Super 3800 de 6 cilindros, 7 cojinetes de bancadas, válvulas en la culata. Potencia estimada 135 HP a 4.000 rpm. Pistones de aleación de aluminio con retornos de acero. Tres arcos por encima del perno del pistón; dos de compresión y uno para control de aceite. Par motor máximo (aproximado) 29,5 kgm a 1.760 rpm. Relación de compresión: 8,1:1.

Lubricación: A presión directa a los cojinetes de bancadas, biela, y árbol de levas. Por salpicado desde los cojinetes de biela sobre las paredes de cilindros, pistones y pernos. Salpicado a presión en los engranajes de distribución. A presión controlada sobre el mecanismo de mando de válvulas.

Embrague. De tipo monodisco seco de diafragma. Opera con muy poca presión sobre el pedal, ejerciendo presión uniforme y fuerte sobre la placa y el disco de embrague. Diámetro 254 milímetros.

Caja de velocidades. De tres velocidades, relaciones: primera, 2.788 a 1; segunda, 1.687 a 1; tercera, directa; marcha atrás, 3.798 a 1. Engranajes helicoidales con dientes de gran superpico. La palanca está ubicada en la columna de dirección.

Sistema de enfriamiento. Ventilador diámetro 447,3 mm. Radiador funcionando a la presión de 13 lbs por pulg² 0,914 kilos por cm².

Tanque de nafta. De chapla empacada de sólida construcción, con capacidad para 40 litros.

Dirección. A sifín y tuerca de bollitas recirculantes. Relación total: 25,4:1. Permite una conducción suave.

Luces traseras. Dobles reglamentarias de 12 v con negativo. Sistema eléctrico de 12 v con negativo a masa. Cables aislados con neoprene a prueba de pérdidas. Baterías Delco de 62 Amp hora.

Faros delanteros. Compuestos por reflector aluminizado, cristal y lámpara de 45-40 w en alta y baja, respectivamente. Luz indicadora de virajes en las luces reglamentarias.

Luces traseras. Dobles reglamentarias de pare, indicadoras de viraje y marcha atrás.

Equipo de lujo (incluido en el precio): Radio y antena. Calefactor. Cubiertas banda blanca. Lavaparabrisas. Limpia-parabrisas eléctrico de dos velocidades. Tapa de tanque de nafta con cerrador. Encendedor de cigarrillos. Espejo sobre visera paraol sol derecha. Uñas de paragolpes delanteros y traseros cromadas. Tazas cromadas de gran diámetro. Apoyabrazos centralizable en asiento trasero y dos laterales. Apoyabrazos sobre puertas delanteras. Instrumentos de temperatura, presión de aceite, generador y nivel de nafta convenientemente distribuidos en el tablero. Luz de techo. Herramientas: cricue mecánico, inflador de pie. Hlave ruedas. Luz en la guantera, luz en el baúl.

Importantes adelantos mecánicos y estilísticos ofrece el Chevrolet Super 66, lanzado atayer al mercado por General Motors Argentina.

En materia mecánica, ha sido equipado con un conjunto propulsor exclusivo de la empresa.

El eje trasero, lo mismo que la caja de velocidades y el eje del cardán, son las novedades máximas que presenta el modelo.

El primero, ha sido diseñado por sus fabricantes, y la segunda es muy precisa, gracias al balanceo a que ha sido sometida la misma, y obtiene extraordinaria agilidad por sus relaciones de engranaje. El tratamiento del eje del cardán, con aislamiento acústica interna, ha tenido como fin, lograr un coche más

CHEVROLET SUPER 1966

EL COCHE DE LA RESPUESTA VIVAZ



Aspectos del lujoso interior.



Motor "supercuadrado" de mayor potencia presenta el Chevrolet 1966.

En la pista de pruebas que posee la empresa productora, el Chevrolet demostró ser un coche de mucha adaptabilidad a todo tipo de caminos.

silencioso, de andar sereno y suave. También se ha buscado mejorar el "pique", mediante un árbol de levas de mayor alzada, que permite una inmediata respuesta a cualquier requerimiento del acelerador. Otra mejora que puede citarse, en cuanto al motor se refiere, es el sistema de múltiples de admisión.

Un adecuado despeje se asegura mediante neumáticos de hombro redondo, de cuatro telas y diámetro de 14".

El diseño de su carrocería mantiene las líneas de su precesor, aunque ofrece variantes que hacen a su elegancia y presentación. En adelante, los usuarios podrán elegir dentro de una amplia gama de colores que incluye los "metalizados", los que reciben un tratamiento por medio de lacas termo-acríticas, que logran uniformar el tono.

En resumen, la industria automotriz argentina, se ve acrecentada con un nuevo aporte, que se suma a los muchos ya realizados por la GM.



¡A LOS DEPORTES!

FUTBOL DE 11 A
Todos los domingos a las 15 el mejor encuentro de la jornada con **BOCOCOTO JR.** y comentarlos de **OSCAR TIPITTO**.

VERTIGO
Una temática diferente en automovilismo con **ALBERTO LUGO CARDO** y un equipo de periodistas especializados.

CAMPEONES DEL CAMINO
Se irradia de lunes a viernes a las 22.30.
Todos los sábados a las 20.5 automovilismo el día con **ALBERTO LEGNANI** y **MIGUEL ANGEL DE RENS**.

AGENDA DEPORTIVA
Sesenta minutos de noticias, reportajes y comentarios deportivos con **Alfredo Aragüez**, **Bernardino Veiga**, **Oscar Fuego Álvarez**, **Oscar Brevelli**, **Victor M. Asar** y **Oscar Fuego Jr.** Es cíclico todos los domingos a las 21.3.

LAS CUARENTA EN EL DEPORTE
Agudo análisis de nuestro deporte. **ALFREDO AROSTEGUI**, por este emporio, los sábados a las 21.

TURG CON MINERAL
Noticias y comentarios sobre turf, a cargo de **MINERAL**. Escúchelo los sábados y domingos a partir de las 8.45.

SEXTA ORAL CON TODOS LOS DEPORTES
La actividad deportiva, local y extranjera en las voces de **JUAN P. FUEBLA**, **HORACIO BESSIO**, **OAMIAN CANE** y **RESTOR IBARRA**. Los domingos a las 20.

L R 3
RADIO BELGRANO



SE INVIERTEN LOS PAPELES

En el autódromo y de riguroso "garrón" un grupo de ilustres puristas —léase detractores del TC— observan desde atrás del alambrado, en ignominiosa situación camionera. Les faltaba el ashadito, les faltaba. Inconscientemente de las consecuencias de tan mersa actitud, rien desde arriba Bussos —que ya es gordito—, Amadeo y el inefable "Gallego" Chilín, sabio atómico, cuyos enormes conocimientos

acerca de todo absolutamente le han valido el apelativo de "Tesoro de la Juventud". Se lo ubica en la foto por el elegantísimo pañuelo atado al melón y la ristra de ajos en ristre. Abajo, Humberto Maneglia, Föppoli ("de la firma"), sin pata de palo ni parche en el ojo, el venerable finísimo mueblerero Norberto Veroni, que supo —o no— conducir un Turismo de Carretera en 1873, y el

my dañino Schiaffino chico (el grande logró color a los boxes). En el extremo derecho, Fernando Bionnes rié más que nadie, sin duda calculando los pingües beneficios que le reportarán los chanchitos que cría en el living. Casi toda gente del barcito "El Parque", lo cual ya es bastante.

TOTI

El próximo domingo

TM EN EL PAN DE AZÚCAR

Carlos Paz, la Ciudad del Automovilismo, vivirá el próximo fin de semana, las primeras emociones de un extenso y variado programa de carreras, preparado por el Auto Moto Club Carlos Paz, con el apoyo de la Comisión de Promoción Turística de la ciudad de Carlos Paz.

El domingo, a partir de las 11, se disputará sobre tres vueltas al conocido circuito del Pan de Azúcar, cuya recorrida es de 103 kilómetros, una prueba reservada para coches de Turismo Mejorado (anexo J), que cuenta con puntaje para el campeonato argentino de la especialidad.

El punto de partida será la estación de servicio General Mosconi, y el orden de largada se hará de acuerdo con los tiempos que resulten de las pruebas de clasificación, que tendrán lugar el día sábado a partir de las 15, sobre el circuito de 1.400 metros, del barrio Santa Rosa del Lago.



De nuevo los "tuercas" nos vamos a Carlos Paz

Una visita cordial de un buen vecino

AUTOS MUY VIEJOS Y PROYECTOS MUY NUEVOS

Redacción de AUTOMUNDO. Como siempre, neviosismo, apuros, y el ya clásico desorden sobre la mesa de los redactores. En la calle, el tiempo es frío y lluvioso. En la redacción, el ambiente está "caído" por el dead line del imminente cierre.

Un pausado saludo quiebra el ritmo teclear de las máquinas de escribir.

—Señores, buenas tardes.

Levantamos la vista, y, tras el cristal de sus anteojos, brillan burlescas las pupilas de Diego Lamas, secretario general de la Comisión Deportiva del Automóvil Club del Uruguay.

Sorpresa, saludos, apretones de manos. Diego Lamas tiene la virtud, pese a su atildada apariencia de "caballero inglés" —para la ocasión paraguas y todo—, de saberse comunicar.

No habían pasado quince minutos, en los que estuvimos pendientes de sus palabras, que nuestro entusiasmo por la actividad automovilística uruguayaya alcanzaba los niveles que mantiene nuestro interlocutor.

Nos contó muchas cosas pero, entre ellas, dos atrajeron nuestro interés de inmediato. Luego, una nuestra atrajo el de Lamas. Ganó dos a uno, pero no se fue invitó.

Nos contó que con su De Dion Bouton, modelo 1903, días pasados realizó un estupendo viaje hasta Punta del Este. No un gran promedio, pero sí un buen paseo. Claro que hace falta mencionar que, a fondo, el De Dion Bouton al-

canza los 38 km/h. De esa ciudad regresó a Montevideo con una idea genérica. ¿Por qué no hacer, entre nuestros coleccionistas y los uruguayos, una competición anual de autos de colección? Podría ser Montevideo-Mar del Plata o Colonia-Punta del Este. Una edición latinoamericana de la famosa competencia inglesa. En nuestro país ha tomado contacto con Jorge Dillon, quien es ahora custodio de la idea centro de nuestras fronteras.

Esperamos las noticias y, si no llegan, será el momento de punzar.

Otra idea de las que hay que regar, originada en las inquietudes uruguayas, es realizar una competencia de minijunior en el circuito de Taraliras, la que se realizará a mediados de mayo.

Aplausos prolongados en la redacción de AUTOMUNDO.

Las categorías menores del automovilismo, por razones propias, son como las vacunas. Cuando prenden... dan fiebre. Pero Diego Lamas no se fue invitó.

El ataque fue franco: ¿ustedes tienen los "Beco", nosotros los nuestros. Brasil los Willys-Gordini, la unificación de las categorías es solo cosa de buena voluntad. Nuestros Mecánica Nacional Fórmula 2 pueden ser 3 e internacional, antes de lo que canta un gallo.

¿Recuerdan el Campeonato Triangular?

¿Qué tal si todos, juntos, hacemos algo por hereditario? Este fue el nuestro, pero en la justa de los proyectos, Uruguay nos ganó 2 a 1.

¿Y qué me dice Don Lamas si organizamos el Campeonato Triangular?



CAFETERAS EN CHACABUCO



Oscar Lobosco y su Chevrolet 1930.

El Auto Moto Club Chacabuco hizo disputar la primera prueba correspondiente a su Temporada de Cafeteras, sobre un circuito de 980 metros de recorrido.

Oscar Arnal, con un Chevrolet 1927, ganó la primera serie de la Categoría A (modelos hasta 1927), empleando 7'26" para cubrir las 8 vueltas reglamentarias, con un promedio de 63,310 km/h. Segundo resultó el local Severo Taborda con un Studebaker 1927 y a 10" del vencedor.

La segunda serie de la misma categoría tuvo como triunfador a Omar del Fabro, proveniente de Rojas, con Ford T modelo 1925, quien necesitó para las 8 vueltas 7'32", lo que hace un promedio de 62,481 km/h. Lo escoltó Pedro Radano, de Rivas, con un Rugby 1927, y con sólo 6 vueltas.

La prueba final para la categoría A se disputó a 20 vueltas y arrojó los siguientes resultados:

1º Omar del Fabro	Ford T 1925	16'53"
2º Oscar Arnal	Chevrolet 1927	17'03"
3º Severo Taborda	Studebaker 1927	17'16"
4º Pedro Radano	Rugby 1927	16 vueltas
5º Alberto Belhart	Ford T 1925	14 vueltas

Promedio del ganador: 68,973 km/h.

La prueba final para la categoría A se disputó a 20 vueltas y largó bajo una lluvia torrencial. Luego de cumplirse las 10 vueltas estipuladas, resultó vencedor Melchor Candal, de Baradero, con un De Soto 1930 que empleó 10' 34" a un promedio de 55,647 km/h. Este mismo piloto había marcado el mejor tiempo en la clasificación previa con el excelente tiempo de 51" 2/5 a 69,300 km/h. La clasificación final fue la siguiente:

1º Melchor Candal	De Soto 1930	10'34"
2º Héctor Zini	Ford A 1929	10'39"
3º Lorenzo Marazzo	Ford A 1929	10'40"
4º Pedro Rafaelli	Ford A 1929	10'47"
5º Oscar Lobosco	Chevrolet 1930	11'04"

PUNTAJE DEL CAMPEONATO DE CAFETERAS

Categoría A	Puntos	Categoría B	Puntos
1º Omar del Fabro	9 puntos	1º Melchor Candal	9 puntos
2º Oscar Arnal	6 puntos	2º Héctor Zini	6 puntos
3º Severo Taborda	3 puntos	3º Lorenzo Marazzo	3 puntos
4º Pedro Badano	1 punto	4º Pedro Rafaelli	1 punto

RINCÓN DE

Ahora sabemos una nueva de los Emilozzi. Torcuato tiene otro hobby, además de hacerse algunas "manitos" en el club Español. Tiene predilección por las películas de "cowboys". Le gustan las de tiros. El "far-west" y los vaqueros. La última demostración fue concurrente el sábado por la noche, víspera de carrera en San Francisco, a un cine donde daban "Las aventuras de Búfalo Bill". En cambio, Dante, a falta de otros entretenimientos, prefiere "perder" la noche en torno a una mesa de café, charlando de fierros, y no encerrarse en un cine. Dicen que es porque Dante no "hace biógrafo". Tampoco Tito lo hace, y, sin embargo, le gusta el cine. Y las películas de tiros. Será que está en juventud permanente.

sábado, en la ciudad o pueblo donde se realiza la carrera nosotros estamos bañándonos en aceite y negros de grasa. Y si dijera, al menos, que después el auto camina una barbaridad, todavía se aceptaría. Pero no consigo saberle seguridad, ni hacerlo fuerte. Ni siquiera que aguanté unas vueltas". En Villa Cañas confirman lo dicho. Pero no hay mal que dure cien años... y Norberto legraría encontrarle el punto a su Chevrolet, y entonces vendría las vacas gordas (si no, que le digan Cordero, Erveto Rodríguez y Malnatti. Cada uno, a su tiempo, se hicieron Hegadores, y entraron a rascar tupido de la lata. Algún día le tocará a Polinori).



Polinori y las vacas flacas.



Galbato en cuatro ruedas.

Juancito Agüera sufre "como una madre", al decir de quienes lo ven trabajar sobre los dos motores F-100 del auto de Galbato. El muchacho se preocupa al máximo, no deja nada por controlar. Pone el mayor esmero en la terminación de todos los detalles, pero ocurre que cuando menos se piensa algo fracasa. Lo raro de todo esto es que, cuando menos optimismo reina en Agüera, en Galbato y en la gente que rodea el taller de Castillo y Juan B. Justo, es cuando el auto logra actuación sobresaliente. No estaría de más que Juancito adoptara una conducta a manera de cábala. Manifestar, siempre, que el

Versión Polinori: "No se qué pasa. Estamos días y días trabajando sobre el auto, y siempre se nos viene encima el sábado con las cosas a medio armar. De esa manera, tenemos que tirar los fierros calgan donde caigan, y el sábado por la noche todavía estamos tratando de superar problemas que se presentan. No entiendo qué me pasa. Cuando todo el mundo descansa en la noche del

CARRERAS DE LA SEMANA

PRUEBAS NACIONALES

Pruebas de velocidad

- 17 de abril - Club Sportivo Independiente (TC), General Pico.
- 17 de abril - Auto Moto Club Carlos Paz (TM), en carretera.

TC = Turismo de Carretera Férmas 1 y 2
TM = Turismo Motorizado
MN = Mecánica Nacional Férmas 1 y 2

PRUEBAS INTERNACIONALES

Pruebas de velocidad

- 17 de abril - Gran Premio de Pau (2, 3), Francia.
- 17 de abril - Premio de Viena (S, GT, T), Austria.
- 17 de abril - Carrera de Wilkesboro (stock-cars), Estados Unidos
- 17 de abril - Carrera de Hebrecrevon, Francia.
- 17 de abril - Carrera de Heberumont, Bélgica.

Pruebas de regularidad

- 16-17 de abril - Rally Roland, Alemania.
- 16-17 de abril - Critérium Alpino, Francia.

CMC = Campeonato del Mundo de Conductores (Férmas 1)
CMC = Campeonato del Mundo de Marcas (automóviles de Gran Turismo)

TP = Trofeos Internacionales de Prototipos
CEM = Campeonato Europeo de Montaña

CEM = Campeonato de Europa de Rallyes
CEAT = Challenge Europeo de Autos de Turismo

C = Automóviles de Carrera
FT = Férmas de Carrera de Turismo (hasta 2.000 cc)

1 = Férmas 1
2 = Férmas 2
3 = Férmas 3
S = Automóviles Sport

GT = Automóviles de Gran Turismo:
I (hasta 1.300 cc)
II (hasta 2.000 cc)
III (más de 2.000 cc)
T = Automóviles de Turismo

TUERCAS

por BIELAZO

auto no está bien del todo, y así puede ser que, por "llevarle la contra" a Agüera, el auto camine normalmente. Todas las veces que Agüera le tuvo fe al motor, siempre se rompió algo. Y a la inversa, cuando no se mostró optimista fue cuando mejor anduvo. Caprichos que nadie entiende. Como a los locos, a los motores también hay que correrlos por el lado que disparan.

Se corre un rumor interesante. La mayoría de los clubes organizadores de competencias de TC adoptarían una medida en vista de los numerosos chascos que se llevan con los volantes que se inscriben y después ni aparecen por el club, en la víspera de la carrera ni el domingo mismo de la prueba. Se trataría de exigir una buena suma por derecho de inscripción, la que sería devuelta una vez que se presenten en la línea de largada. Pero hay quien opina que el mejor remedio, para los que se anotan y no aparecen, sería no cobrar el derecho de inscripción y, en cambio, pagar, a todo aquel que intervienga en la competencia, una prima equis por derecho de partida, lo que en Italia se denomina "prima di partenza". Es decir, pagarle al corredor por presentarse a la largada. En San Francisco se hizo así y largaron 29. Por cada uno de los 29 hubo una recompensa de 10.000 pesos. Eso es lo que debe imitarse. El corredor es quien brinda el espectáculo y quien se juega la vida en la ruta. Entonces, de ninguna manera debe ser él quien pague por derecho de inscripción, sino los clubes quienes tienen que pagarle para que intervienga. Es que estamos viendo las cosas al revés. Hasta ahora, los volantes abonan para que los dejen correr y siendo, como son, los actores. Hay cosas que vienen vicladas desde hace mucho tiempo atrás. Eso tiene arrastre. Eso sí, una comisión que por presentar sus máquinas en condiciones tan pésimas tendrían que ser multados. Se les pagará "prima di partenza" pero, para ello, los autos tendrán que estar en condiciones. No es cosa de presentarse, largar y plantar a los dos kilómetros con cualquier excusa y pasar por caja. El negocio no estaría mal, pero no es serio.

La gente del sur del país se está moviendo inquietamente. Existe la versión de que este año, el Gran Premio Argentino de Carretera se hará casi todo sobre caminos suroccidentales. Bien abajo del mapa. La idea no es mala. Es bueno que los "tuercas" patagónicos tengan, también, su fiesta teicista. Pero sería muy interesante, además de importante, que quienes tienen a su cargo el estudio del recorrido y demás aspectos de la misma competencia, analicen "las comodidades que pueden ofrecer, en todo sentido, los puntos que habrán de ser cabeceras de etapas. Hospedaje, facilidades para reparación (abundancia de talleres con fosa) y medios de comunicación rápida y eficientes para quienes cumplen, en la competencia, una función muy importante y delicada como es la de informar a sus respectivas publicaciones (pre-

sa, radio, televisión). Una vez, se insinuó la contratación de un par de aviones (incluyéndose los gastos en las ganancias y pérdidas de la competencia), para el traslado del material de todos los enviados especiales hacia sus ciudades de destino. Sobre todo, el material fotográfico, filmico y cintas grabadas. Y que las comunicaciones telefónicas y telegráficas funcionen bien, con rebaja en las tarifas y sin demoras (esto es lo más importante). Los enviados especiales de diarios y revistas trabajan contra reloj. Y no es posible que, como ocurrió en La Rioja, en el último Gran Premio de TC, luego de recorrer 1.000 km siguiendo la carrera, un corresponsal llega a las 20 a La Rioja y se encuentra con que no funcionan los teléfonos ni el telegrafo. Un corresponsal cuesta mucho dinero a su empresa, y habría que ponerle las comunicaciones a su alcance y cuidar de que funcionen. Eso también forma parte de la buena organización de una gran carrera. Por lo menos, así lo entendemos nosotros.

¿Quién no recuerda a José María Ibáñez, campeón argentino de autos sport? El bueno de José María resolvió abandonar al equipo de los "solteros", aunque se encontraba muy cómodo. Seguramente, le dieron una muy buena prima por el pase, y cambió de divisa. A propósito de divisa, se nos ocurre que ese rubro es el fuerte de Ibáñez, cuyos negocios marchan viento en popa (no nos referimos al veler), junto con su hermano Roberto y a Alfredo Di Biasi (léase Automóviles Alvear). José María es ahora todo un respetable señor de hogar. Más bien diríamos que ahora es de hogar, porque respetable señor siempre lo fue, por sus dotes de caballero y amigo. Desde estas columnas deseamos a José María la mejor de las suertes.

El equipo de Fiat Sergi está trabajando en forma. Duro y parejo. Noches pasadas los muchachos (Galluzzi, Carranza, Saccomano y Mayorga) le dieron una cena a don Antonio J. Sergi. Allí, no podía ser de otra manera, se habló de fierros. Los autos están siendo "tocados" como para salir "matando". Lito Galluzzi es el mandamás del equipo mecánico. El "gordo" sabe y no le esquiva el bulto al trabajo. Y se pasa todo el día buscando algunas vueltas más para los "1.500". Esa noche, todo el mundo se quedó con la boca abierta ante un trabajo de "relojería" del doctor Carranza que presentó para estudio y planes futuros, una escala de marchas, revoluciones y tiempos de gran utilidad para sacar conclusiones respecto de la multiplicación, y el rendimiento de "vueltas" según la marcha (1°, 2°, 3°, etc., etc.). Lito se enloqueció con la tabla de valores lograda con esa paciencia y capacidad de cronometrista que caracteriza a Carranza, obtenida a través de registros controlados en "tiradas" de prueba en el autódromo. El equipo de Fiat Sergi se prepara muy bien para las próximas competencias de Turismo Mejorado.

¿QUE SUCEDE EN OTROS PAISES?



L R 2 RADIO ARGENTINA

Presenta

"ALEMANIA ERA ACTUAL"

Libreto:
Animación:

Susana Maillos
Marianne Kraus
Jorge Douglas

De lunes a viernes a las 19.30 hs.

*

"MELODIAS DEL JAPON"

Libreto:
Animación:

Sinyei Ikei
Liria Marta Miazono
Zulema Brian

Martes y Jueves a las 18.30 hs.

*

"GRECIA 66"

Animación:

Juan Carlos Caviglia

Sábados a las 14.00 hs.

PROGRAMAS DE INTERES PARA
EL PUBLICO OYENTE

ENTRETENIMIENTOS TUERCAS

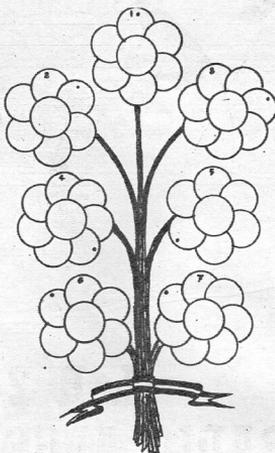
Creación de P y PP - Copyright AUTOMUNDO

RAMO DE FLORES PARA EL MEJOR

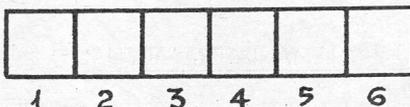
Hallar las palabras que sugieren las definiciones y escribir las letras que las componen en los "pétalos" de las "flores". Luego, transcribir, en el centro de cada flor, las letras que resulten de los pétalos marcados con un puntito, y leer estas letras según el orden; deberá obtenerse el apellido de uno de nuestros campeones del volante.

DEFINICIONES

- 1: Sistema de engranajes que permite ajustar la velocidad de un vehículo al régimen de revoluciones del motor - 2: Dispositivo que produce la chispa en los motores de combustión (plura) - 3: Componer, arreglar cuando hay un desperfecto en el coche - 4: Conducir un automóvil - 5: Armazón que sostiene el motor y la carrocería de un automóvil - 6: Extinguir el fuego o la luz. Parar el motor - 7: Aplicar al motor que no arranca por exceso de carburante.



LOGOGRAMA



Llenar las seis casillas con las letras que componen las palabras correspondientes a las definiciones. El número que precede la definición indica la ubicación de cada letra en el casillero.

- 1 2 3 6 = De la Galia (fem.)
 4 5 6 3 = Que existe verdaderamente
 1 2 5 5 6 = Zarpa
 2 5 2 4 5 = Raspar la superficie de una cosa con algo cortante
 3 4 1 6 3 = Conforme a la ley

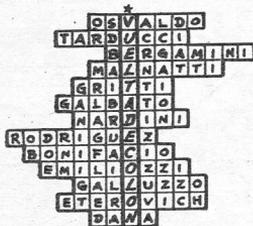
SOLUCIONES DEL NUMERO ANTERIOR

Logograma:

- a) ARCO - b) ROCA
 c) LACRE - d) LADO

1 2 3 4 5 6 7
 D E C A R L O

¿QUÉ CARRERA FUE?



AUTOMUNDO Y LA LEY

ACCIONES PARA LA REPARACIÓN DE PERJUICIOS

por los doctores José María Gastaldi y Roberto Fonseca.

YA HEMOS visto que, la víctima de un accidente de tránsito que le ha producido daños en su integridad física, tiene acción para intentar la reparación del perjuicio, en la misma sede penal donde se investiga la existencia de una conducta criminalmente reprochable. Ello, constituye una facultad y, como tal, no obligatoria para su titular quien, en nuestro sistema legal, dispone de dos vías para la instauración de su reclamo. Una, dentro del proceso penal; la otra, la justicia Civil. La existencia de esa posibilidad puede plantear algunos interrogantes respecto a su aplicación y coexistencia.

No existen trastornos de fondo, desde que, en ambos supuestos, los principios aplicables resultan similares. La cuestión, siempre gira en torno a las consecuencias "civiles" de un delito sancionado por el Código Penal.

El Juez competente en materia penal, puede, de acuerdo con el Código reprochable, fijar la indemnización del daño material y moral causados. Más, tal atribución, requiere un presupuesto esencial: que la sentencia sea condenatoria, es decir que el hecho por el cual se inició el procedimiento, constituya un delito del derecho criminal. A falta de sentencia de condena, sólo le queda a la víctima, o a las personas con derecho a reclamo, la vía de la Justicia Civil, para perseguir el resarcimiento del daño inferido. Cabe puntualizar que la inexistencia de delito del derecho criminal, no significa que no pueda corresponder el pago de indemnización, puesto que existen acciones que sin constituir delitos, generan obligación de reparación pecuniaria.

Cuando se sanciona al acusado de un delito, en la misma sede penal puede fijarse el monto de la indemnización, que restablezca el equilibrio patrimonial alterado ante el daño causado. En tal caso, no puede posteriormente accionarse, ante los Tribunales Civiles, alegando que el daño inferido con el hecho ya calificado como delito, no ha sido suficientemente valorado por la anterior resolución judicial. Ello, no debe confundirse con otra cuestión que, aunque parecida, contiene notorias diferencias. Nos referimos al problema de la "revisión" del daño, es decir la agravación de un daño, con posterioridad al momento en que se juzgó el caso y se dictó el fallo, supuesto éste, que plantea la interrogación sobre la posibilidad de intentar un nuevo juicio, para que en él se considere el nuevo daño acaecido. Claro está, que tal acontecimiento tanto puede suceder después de un juicio penal en el que se ha fijado un monto en concepto de indemnización, como "a posteriori" de un proceso civil, sin haber mediado causa penal. No creemos posible la instauración de un nuevo juicio, ante la ausencia de disposición legal que lo autorice y ante razones de seguridad que deben presidir las decisiones judiciales.



Cuando, el acusado de un delito, es absuelto en sede penal, aun mediando reclamo intentado por el particular damnificado, no puede, el Juez en lo Penal, condenar al pago de indemnización. Dentro de las múltiples causas, puede presentarse el siguiente ejemplo: un automovilista, lesiona a un peatón. A consecuencia de ello, se inician las actuaciones de investigación del delito de lesiones. La víctima, se presenta en el curso de ese proceso, solicitando el pago del daño. La sentencia de Primera Instancia, condena al procesado como autor del delito por el cual fuera juzgado y, el mismo tiempo, manda pagar una suma de dinero en concepto de reparación. Apelada dicha resolución, el Tribunal Superior, la revoca, decretando la absolución del acusado. En razón de dicha absolución, y por las razones apuntadas al comienzo de esta nota, el Tribunal no se pronunció sobre la existencia y magnitud del daño. La víctima, cuyo reclamo en sede penal no fue admitido, puede presentarse ante los Tribunales Civiles, y demandar allí el pago de los perjuicios que le fueran causados en el accidente. Si ello ocurre así, ¿puede el demandado (automovilista) excepcionarse, alegando que la Justicia en lo Penal, no lo ha encontrado culpable y, en el caso particular del ejemplo, no ha condenado al pago de ninguna suma?

Consideramos que la respuesta es negativa. La inexistencia de delito, del derecho criminal, tal como señalamos en párrafos precedentes, no significa inexistencia de culpa en el quehacer. Si a ello se une la presencia de un daño y la relación de causa a efecto entre aquella y éste, la reclamación es procedente.

En cuanto a la no admisión de la pretensión resarcitoria intentada sin éxito en la esfera penal, ella es debida, precisamente, a que no ha mediado sentencia condenatoria "criminal", presupuesto esencial para que los Tribunales de ese fuero, entren a considerar la legitimidad de la pretensión del particular. El Tribunal Penal, no ha entrado, siquiera, en el ejemplo mencionado, al análisis de la existencia de daño. Y no lo ha hecho, por faltar el requisito esencial: la condena.

No puede negarse que la víctima del ejemplo, goza de cuatro instancias: que el procesado por el delito de lesiones, y querrelado para conseguir la indemnización pecuniaria en la misma Competencia que investiga el delito, tendrá que sufrir las alternativas de dos procesos que, en un supuesto, resultan el mismo contenido. Más, tampoco puede negarse, que todo ciudadano tiene el derecho de reclamar Justicia o sea, que se le admita o se le rechace su pretensión que es, lo que, en el caso de ausencia de pronunciamiento del Juez Penal sobre la existencia de la cuestión por no existir sentencia condenatoria del derecho criminal, no ha ocurrido.



ésta es la respuesta en repuestos!

La pieza que contiene este envase es idéntica a la original de fábrica, que en algún momento puede tener que sustituirse en razón del desgaste natural. En realidad esta pieza es la misma. Pero nueva. Sólo en ella (no en similares) se puede depositar entera confianza (como se deposita en cualquier vehículo de la línea CHRYSLER). No se deben aceptar malas imitaciones! Hay que exigir los auténticos REPUESTOS CHRYSLER.

¡A un vehículo de CHRYSLER déle lo que es de CHRYSLER!



auténticos REPUESTOS CHRYSLER

Los Concesionarios DODGE - VALIANT poseen la línea completa de REPUESTOS CHRYSLER, que ponen a su disposición junto con el más responsable servicio especializado.



CHRYSLER
FEVRE ARGENTINA

16

LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

¡RUSIA CONTRAATACA!



LOS NAZIS SUFREN SUS PRIMERAS E IMPORTANTES DERROTAS

Continúa así su historia, cronológica y objetiva,
LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL.

Aparece los martes

impacto
CODEX

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