

DISEÑAMOS NUESTRO CHEVITÚ BÓLIDOS EN TURÍN-LOS BERTONE: DE CAMPESINOS A CARROCEROS





CAMPENIES CANDING

Todos los sábados a partir de las 20.5, LR3 RADIO BELGRANO irradia esta audición especializada con comentarios acerca de la actividad automovilistica local y extranjera. Viva la vispera de las competencias, en los comentarios de CARLOS ALBERTO LEGNANI, MIGUEL ANGEL DE RENZIS y ALBERTO SALOTTO.

1

RADIO BELGRANO

automundo



50 20 de abril de 1966 Año II - EDITORIAL CODEX S. A.

SUMARIO

- Correo del lector
- Alfa Romeo Grand Prix 2.9 litros
- El equipo Ferrari está completo
- Turín, salón del automóvil de competición R
- Los porqué de la tracción delantera (primera nota)
- AUTOMUNDO desde los Estados Unidos
- Diseños para TC. Hoy: nuestro Chevitú
- Rumbo a Indianápolis
- 21
- 22 Otra vez para Cupeiro La "rueda" de los Bertone
- Conversando con el señor presidente... 31
- Hay que dar el alerta
- Automodelismo: de tal palo tal astilla
- Sobremesa con Antonio Sergi
- "Lagos del Sur" V edición 36
- Cumpleaños de AUTOMUNDO
- 39
- 39 Excelente creación de Abarth
- J. Brabham y Ch. Irwin ganaron en Goowood
- Rincón de tuercas
- 41 Faccetti venció en Fórmula 3
- 42 **Entretenimientos tuercas**
- AUTOMUNDO y la ley: accidentes de tránsito

CORRESPONSALES EXTRANJEROS

VICENTE ALVAREZ, Estados Unidos: DIANA BARTLEY, Estados Unidos: FERRUCIO BERNABÓ, Italia; BER-NARD CAHIER, Francia; JOHN CAMSELL, Inglaterra; GIOVANNI CANESTRINI, Italia; WILLIAM CARROL, Estados Unidos: LUCIANO CONSIGLI, Italia; ETIENNE CORNIL, Italia; GIORGIO M. COSTA, Bélgica; SERGIO FAVIA DEL CORE, Italia; ALDO FARINELLI, Italia; PAUL FRÉRE, 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.

CORREO DEL LECTOR

LOTUS 35



FI Lotus 35 de Von Wendt

Por la presente tengo el agrado de dirigirme a ustedes con el fin de solicitarles se sirvan tener a bien darme la siguiente información:

1) Cuál es la velocidad máxima que desarrolla la máquina de Piers Cou-

2) La cantidad de cc. 3) Las dimensiones principales de su Lotus 35

Sin otro particular los saluda muy atentamente.

Héctor Luis Marini Pozos 1455, P. baja, Dto. "D" **Buenos Aires**

1) Considerando que tienen estos coches distintas relaciones de caja, que pueden variar la velocidad final, ésta resultaria del orden de los 220 km/h.

3) Entre ejes 931/2 pulgadas, trocha delantera 53½" y trasera 55 3/16", largo total 12 pies 3½", ancho total 6 pies 1/2", altura hasta la barra antivuelco 2 pies 8", despegue sue-lo 31/2".

KAISER CARABELA

Deseamos formular ciertos interrogantes sobre el automóvil Kaiser Ca-

1) ¿Es cierto que se cae de trompa y de cola por debilidad del chasis? 2) ¿Tiene solución este problema en caso de que surgiera?

3) ¿Creen ustedes que se desvalorizará en el futuro por no producirse

4) ¿Qué batería lleva, de 90 ó 120

M. H. y D. O. Russo Montevideo 863 Bahía Blanca (Bs. As.)

1) Es la primera noticia que tenemos al respecto, pero nos resulta muy poco probable.

2) En este país todo problema (estamos hablando de automovilismo) tiene solución, pero le repetimos que no creemos que surja ese inconve-

3) Tampoco creemos que se desvalorice pues está respaldado por una fábrica seria, que si bien lo dejó de fabricar, tiene presente el número que se encuentra en circulación para veer repuestos y asistencia mecánica en sus agencias.

4) Venía equipado con una de 90

FÓRMULA "A"

.. leyendo AUTOMUNDO me enteré de lo que trascribo: "Al término del Gran Premio las posiciones finales del Campeonato Turismo de Carretera Fórmula "B" son las siguientes ¿Qué significa Fórmula "B"? ¿Hay otra fórmula aparte de ésta? Si la hay: ¿qué cilindrada tiene?

A. Sanviti España 608 Junin (Bs. As.)

En la categoría Turismo de Carretera hay dos fórmulas. La "B" que es tan conocida como que es casi la única que se practica, y la "A", que quedó en los reglamentos por aquello de que como no molesta a nadie no motivó aún la revisión que corresponde, para eliminarla o ajustarla a disposiciones que permitan su práctica y difusión. Tan inoperante es esta Fórmula "A" que en el nutrido calendario 1966 no existe un solo pedido de fecha que la contemple. Corresponde ahora explicar cuáles son

sus fundamentos. Hasta el año 1955

se corria en Turismo de Carretera con una sola fórmula, que contemplaba la más absoluta libertad en la preparación de los motores, que podían agrandarse tanto en su diámetro como recorrido para lo cual, lógicamente, se admitía trasporte de cigüeñales. Tapas, encendido y carburación admitían cualquier modificación, injerto o sistema ajeno a la marca misma. Para un Ford, sus preparadores no se conformaron con aplicarle el cigüeñal Mercury de 4 pulgadas, sino que se construyeron otros en el país de volteo tanto mayor, como que se llegó a realizarlos de hasta 4" 5/16, en maravilloso trabajo de artesanía partiendo del trozo de acero al que se le daba forma en el torno. De más está decir que llegando a las medidas extremas que permitía el block, se alcanzaron a producir motores que estaban por encima de los cinco litros de cilindrada, con potencias que si bien se encontraban acordes a esa cubicación llegaban a tanto por vías del debilitamiento del material, lo que hacía que las roturas simples se convirtieran, la mayoría de las veces, en desintegramientos o estallidos que no dejaban nada utilizable para un futuro segundo motor. Ese argumento y la carencia de neumáticos para tales velocidades hizo que se estudiase la posibilidad de aminorar potencia, llegándose, así, a la reglamentación de una nueva variante, mucho más apacible en su furia mecánica que se caracterizó con el signo "B". Esta nueva fórmula, en un principio, admitía motores que de origen no superasen los 115 caballos de fuerza, en los que se prohibia alterar el volteo del cigüeñal pero, en cambio, admitian aumento de diámetro hasta llegar al milimetro y medio o su relativa equivalencia de 0,060 de pulgada. La "A" no se abolió. Quedó como optativa de los organizadores, quienes nunca la usaron para sus pruebas abiertas en ruta, porque el corredor se volcó abiertamente hacia la "B". Con los motores de preparación libre se disputaron algunas, muy pocas, competencias de pista. Con el correr del tiempo se fue mo-

dificando la "B", primero con cilin-drada límite de 4.100 cc y luego a

Alfa Romeo Grand Prix 2.9 litros

La palabra "monoposto", acuñada por los italianos para designar a los automóviles de una sola plaza, fue en una época la más atractiva de las voces del léxico automovilístico... y el Alfa Romeo era sin duda el más atractivo de los "monopostos". Concebido como respuesta a la Bugatti Type 51, este modelo ganó tantas competencias en 1932 que la Alfa Romeo, no vislumbrando ningún posible rival, decidió deshacerse de su departamento deportivo, vendiéndolo a su ex piloto Enzo Ferrari. Así nació la Scudería Ferrari, que dominó las pistas europeas hasta la aparición del nuevo Mercedes y del Auto Unión Grand Prix en 1934-35. El Alfa Romeo Grand Prix 2.9 litros desarrollaba 255 HP y alcanzaba una velocidad máxima de 225 km/h. El ejemplar que ilustra nuestra portada, luego de ser utilizado por Varzi y Comotti en la Scudería Ferrari, fue vendido en 1935 al francés "Raph", quien obtuvo varias victorias en carreras de importancia secundaria, como lo eran el Gran Premio de Francia y el Gran Premio de Orleans y luego lo vendió en Inglaterra. Después de la guerra experimentó un notable rejuvenecimiento en manos de A. Powys-Lybbe en Irlanda, que ganó el Wakefield Trophy en 1949, el Leinster Trophy en 1950, el Ulster Trophy en 1951 y el Wakefield Trophy en 1951 y 1953. Originalmente propulsado por un motor de 2,6 litros y provisto de una perfilada carrocería "fórmula libre", el auto fue reconstruido más tarde por Ferrari para la fórmula de 750 kg, quien lo equipó con un motor de 2,9 litros y aumentó el ancho de la carrocería. Cabe señalar que antes del "agrandamiento" de su motor, a 2.900 cc. estos Alfa eran, ni más ni menos, los clásicos "P 3".



4.072 cc. Fue entonces cuando, en 1960, se unificaron en esta última cubicación ambas fórmulas, quedando para la "A" algunas libertades en la trasmisión y puente posterior.

La vez que la Asamblea Anual Ordinaria de la CDA modificó la "B", con reglamento que entró en vigencia a comienzos del año pasado, no hubo ponencia ni trato alguno para la "A' que, en consecuencia, quedó tal como estaba de antiguo y que, en líneas generales, se rige por las siguientes disposiciones: el motor no podrá superar los 4.072 cc prohibiéndose los que con diseño en V tengan válvulas a la cabeza. Se admite libertad en el uso de cajas de velocidades y diferencial que pueden ser de cualquier marca como así también se nermite aplicar puente De Dion. El bastidor debe responder a la marca del motor aun cuando no necesariamente al mismo modelo. Otras disposiciones de tono menor no hacen al distingo

Para la "B", en cambio, se admite que el bastidor responda a cualquier marca pero con prohibición de puente De Dion. La cilindrada se reduio a 4.000 cc, aceptándose los motores en V con válvulas arriba que se prohiben en la otra fórmula donde, por consecuencia, no pueden intervenir los F 100

La "A" no tiene actualmente ningún justificativo. No sirve para otra cosa que para crear confusiones. Sus últimas intervenciones tuvieron lugar en la ciudad de Mendoza, donde se programaron carreras abiertas para las dos fórmulas, a efecto de permitir la intervención de un par de máquinas que aun tienen sus aficionados, entre los que Emilio Boretto es el que significa mayor atracción de taquilla.

ACA Y TOURING

me contestatan las signientes preguntas:

Fecha de fundación del Automóvil Club Argentino y nómina de su pri-mera Comisión Directiva con indicación de cargos. La misma pregunta para el Touring Club Argentino.

Si en algún momento hubo tirantez entre ambas instituciones y cuál fue el motivo.

Auspició carreras alguna vez el Touring Club Argentino? En caso afirmativo deseo saber de qué tipo, dónde se corrieron y quiénes fueron sus ganadores

> José Arias Calle 11 Nº 135 Mercedes (Bs. As.)

El Automóvil Club Argentino se constituyó el 11 de junio de 1904. Su primera comisión directiva estuvo formada en la forma siguiente: presidente: Dalmiro Varela Castex; vicepresidente: Dr. Nicanor Magnagnini; secretario: José Pacheco y Anchorena; tesorero: Carlos A. Tornquist; vocales: M. C. Morra, Elias Romero, Carlos de Alzaga, Antonio de Marchi, Henry Noailles, Miguel A. Marín, Félix Drysdale, Alfredo T. Fernández, Ubaldo de Sívori, Juan Abella, José M. Malaver y Félix Günther.

El Touring Club Argentino ocupa el segundo lugar entre las instituciones creadas en el país para el fomento del automovilismo. Tuvo su origen el 19 de setiembre de 1907, constituyendo su primera comisión directiva en la forma que sigue: presidente: Ezequiel Paz; vicepresidente: José Seprúm; secretario: Francisco César; prosecretario: Américo Aliverti: tesorero: Aleiandro Paz: vocales: Luis Argote. Pedro Luro. Benito Villanueva. Carlos Lamarca, José Ayerza, Adolfo Salas, Carlos Maschwitz, Atanasio lturbe, Horacio Anasagasti, Ramón García, Elías Romero, Félix Günther, Félix de Alzaga Unzué, Daniel Mackinlay, Pablo Hesperg, Walter Woodgate, José Molinari, Federico Vilaró, Juan Quevedo y Eduardo Newbery.

Hubo una situación desencontrada entre ambas instituciones en 1908 cuando el ACA destruvó el piso del conocido como camino del Touring para retirar sus pertenencias cuando la Municipalidad lo libró al uso núblico. Hasta entonces había sido camino privado que corria embretado en alambrada de siete hilos, con estratégicos portillos que facilitaban entrada y salida de los automóviles. Pese al nombre, ese camino, que unía Belgrano con Olivos, no era pertenencia del Touring Club Argentino ni suya había sido tampoco la construcción. pero de cualquier forma se mostró molesto por el procedimiento del ACA produciéndose la tirantez de relaciones que usted inquiere, las que tuvieron alguna resonancia en la época, porque la posición social de los integrantes de ambas comisiones directivas justificaban comidilla periodis-

Al Touring Club Argentino cabe el mérito de haber realizado nuestra primera carrera de gran ruta, cuando en 1908 realizó una competencia en Mar del Plata sobre 250 km a cubrir en dos circuitos. Ganador fue el doctor Carlos Lamarca, con un Lorraine Dietrich, de 40/50 HP, a promedio de 70.754 km/h. Al año siguiente insistió en el mismo circuito pero esta vez hasta completar 600 km. Juan A. Roth con una ftala de 120 caballos de fuerza resultó ganador a 74,304 km/h. A partir de entonces el Touring Club Argentino abandonó la realización de carreras automovilísticas para ocuparse de otros aspectos del deporte mecánico, preferentemente del turismo

BERGANTÍN 4 C

Desearía que tuvieran la amabilidad de contestarme estas preguntas: 1) Velocidad máxima del Bergantín modelo 61.

2) ¿Por qué dejó de construirse este coche?

3) Creo que el motor está fuera de punto v calienta un poco. ¿Oué consecuencias puede causar esto?

> Carlos Rodriguez Beruti 1352 Zárate (Bs. As.)

Según catálogo de fábrica, 140 km/h. Otorgaba 75 HP y su relación pesopotencia era de 17,33 kg/HP. Cuando IKA dejó de producirlo no argumentó razones.

En cuanto a su última pregunta es dificil de contestar. Por el momento no le ocurrirá nada, porque el fuera de punto no es más que presuntivo, de acuerdo con su propio decir, ya que el aumento de temperatura que se acusa en el motor puede ser causado por otros múltiples problemas. Un mecánico le hará mejor a su automóvil que nuestra respuesta. Para apurar su determinación, le advertimos que hasta puede volar un caño de escape en un motor realmente fuera de punto.

RESPUESTAS A "MINITUERCA" Soy un "minituerca" y recurro a la

amabilidad de ustedes para que me respondan las siguientes preguntas:

1) ¿Qué significa autoportante?

2) ¿Por qué denominan a los autos

como 2, 3, etc., litros?

3) ¿Cuáles son los TC Chevrolet más prolijos?

Edgardo Matile L. de la Torre 240 San Rafael (Mza.)

1) Se dice de aquellos autos cuya carrocería constituye la estructura en
forma integral, y que carecen del
clásico bastidor. Esto no quiere decir
que un autoportante careca de largueros de refuerzo (tal es el caso de
DKW), sino que la carrocería se construye con sus piezas soldadas entre
si, lo que otorga mayor rigidez al
conjunto. Para clarificar lo ejemplificaremos de la siguiente manera: un
cubo donde se han practicado distintos agujeros (puertas y ventanillas),
y que lleva asegurado a sus extremos
los dos trenes; luego se agregan los
guardabaros, defensas, etc.

 Se denominan así de acuerdo con su cilindrada (desplazamiento cúbico de sus cilindros, o el volumen barrido por los pistones, desde el punto muerto inferior hasta el superior).
Ejemplo: Fiat 1.500, que está en la categoría de un litro medio (por sus centimetros cúbicos).

3) Chevitú, Erverto Rodríguez, Carlos Pairetti y muchos otros que ya están en "tratamiento" de belleza.

BUENOS AIRES - ROSARIO

Tengo el agrado de dirigirme a usted sabiendo la consideración que tiene para con los lectores que requieren alguna información, ya sea técnica como histórica.

Por lo tanto, quisirea preguntarle un dato de la carrera disputada en 1918 entre Buenos Aires-Rosario. ¿Quién fue el ganador, sus participantes, máquinas empleadas y tiempos? Ruégole que me perdone por mi interés tan minucioso y detallado, pero es que posiblemente me une una cuestión personal.

Carlos Jorge Regulsky Juan B. Alberdi 2232 Buenos Aires

Lamentamos tener que informarle que en el año 1918 no se disputó carrera alguna entre Buenos Aires y Rosario. Esos extremos fueron cubiertos en varias oportunidades, pero no así en el lapso de 1916 hasta 1921. Quedamos a sus órdenes para cualquier ampliación que estime necesaria.

REGLAMENTACIONES

Desearía que me contesten las siguientes preguntas:

El reglamento para TC ¿permite una carrocería con un motor de distinta marca?

2) ¿Pueden ser utilizadas en un TC carrocerías fuera de serie o "made in casa"?

3) ¿Existe un límite para los tanques de combustible?

4) ¿Qué es lo que se le puede modificar o reformar a un auto de paseo para correr en TM?

> Carlos Daniel Marconi Moreno 276 Arrecifes (Bs. As.)

 Si, pero con la siguiente observación: "En el caso de que en un coche se sustituya el motor original por otro de diferente marca, este no podrá tener una cilindrada que sobrepase la que equipaba originalmente al vehículo en más de un 20 %, ni exceder el límite de 4.000 cc."

2) No, señor. Según el reglamento, no. Deberá ser la de un coche de paseo, fabricado en gran serie, de la misma marca que el bastidor, o similar de cualquier procedencia.

3) Sin limite. Sólo deberán estar equipados con un dispositivo al alcance del conductor, que permita cerrar instantáneamente el paso del combustible, y deberán estar instalados dentro de la carrocería.

tro de la carroceria.

4) Sería muy extenso mencionar los cambios y montajes autorizados por el capítulo III, grupo II (coches de TM), pero, en un próximo "Correo", lo publicaremos integramente.

LOEFFEL Y "ELLIOT NESS"



"Los Intocables" en su Hot Rod.

...con referencia a las siguientes preguntas:

ZQué saben ustedes de la decisión de Carlos Loeffel de no correr más? Es de mi conocimiento que los hermanos Bellavigna tienen, entre sus trabajos, un motor Súper para una unidad "400" del piloto de Marcos Juárez.

of marcus Joace.

2) ¿Podrían decirme si hay otros TC, en camino de convertirse en GTC o GTA, como el Chevy de Cupeiro, el Valiant de "Rueda Libre" o el Falcon de López Oribe?

3) ¿Cuá es la traducción del término "Hot Rod", atribuida al insólito Chevrolet de Ricardo Peduzzi, que participó en la última carrera de TC realizada en el autódromo?

> Gustavo Lutz Ruta 7, Km 33 Quinta "Martita" - Merlo (Bs. As.)

 Carlos Loeffel habia confiedo a los hermanos Bellavigna la realización de un segundo coche macho antes de tomar la resolución de aljarse de la práctica activa del automovilismo deportivo. La construcción de esa máquina continua, para poder vendería terminada y lograr de a forma un mejor precio. No creemos que Loeffel vuelva a correr, por más que siendo como es, hombre de antojos, por ahí, cuando la vea lista, se le ocurra hacerle una tiradifia.

 No alcanzamos a entender su pregunta, porque las tres máquinas que cita no son otra cosa que auténticos

LOUE SUCEDE EN OTROS PAISES?



L R 2 RADIO ARGENTINA

Presenta

"ALEMANIA ERA ACTUAL"

Libretos: Animación: Susana Mailos Marianne Kraus Jorge Douglas

De lunes a viernes a las 19.30 hs.

"MELODIAS DEL JAPON"

Libretos: 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



Durante la reciente disputa de los "500 Kilómetros TM", en Capilla del Monte, y en momentos en que punteaba en su categoria, al tiempo que ofrecia lucha al ganador de la carrera —Nașif Estéfano—, Eduardo Copello, como señalamos en la nota respectiva, debió abandonar por rotura de punta de eje. Como algunas informaciones indicaban un accidente —se habló de algo serio— como motivo de lo ocurrido, mostramos aquí el 1.093 del mendocino. "Cero kilómetro". Pudímos, por otra parte, apreciar el elemento fracturado, que evidenciaba huellas de una físura anterior. Que hizo crisis —tal vez —ante la "rosca" importante que el piloto le dio al auto en un piso tan accidentado, pero no por golpe alguno. Nuestra información y el honor de Copello, a salvo.



punto de reunión de los "TUERCAS" que hablan el idioma "FIERRO A FONDO"

> Teleaudición por de Mar del Plata

dedicada exclusivamente al automovilismo deportivo

conducida por Tito Rebagliati y Francisco Canale

O

El ora producción y reneisco con de SUPET publicidad

CORREO

Turismo de Carretera. Las categorías que usted cita lamentablemente sólo están en la intención de muchos aficionados.

3) Hot Rod es una forma de decir no SE Estados Unidos que tiene ambigüedad desesperante, pero que contempla todas las realizaciones automovilisticas con concepto prepotente, rabioso o cosa parecida. Un Hot Rod podría ser, por ejemplo, un Ford T, con motor V8 o cualquier ofra cosa. La traducción literal es "biela caliente".

LOS DIEZ PRIMEROS

Mi pedido es, si no hay ningún inconveniente, la publicación de: hora de paso, tiempos netos y posiciones de las diez primeras máquinas en pasar por el control de 9 de Julio, 197,300 Km de la 1º etapa del Gran Premio TM.

Norberto Domisi Arteaga (Sta. Fe)

Lamentablemente no hubo control oficial (AcA) en el lugar que usted menciona. El más próximo es Colón: 231,7 Km (el anterior: Arrecífes, a 122,4 Km). Por lo tanto, le informaremos por Colón, donde las primeras diez máquinas fueron:

 Rogelio Scaramella
 De Carlo N° 12
 1 h 47' 58"

 Carlos Ferrea
 De Carlo N° 6
 1 , 51' 35"

 Héctor M. Fojo
 Saab
 N° 225
 1 , 30' 55"

Pumero: 152,91	U km/n	
Klear	De Carlo Nº 50	1 ,, 48' 50"
Viotti-Bellini	De Carlo Nº 32	1 ,, 54' 10"
Juan Carlos Gallo	De Carlo Nº 38	1 ,, 54' 57"
H. Estevanez	De Carlo Nº 66	1 ., 52' 30"
J. de Dios González	De Carlo Nº 24	1 57' 17"
Abelardo Petrabissi	Isard Nº 18	1 ,, 58' 24"
Nacif Fetéfann	Giulia TINº421	1 24' 05"

Puntero: 165,337 km/h

Por razones de espacio, le brindamos únicamente el tiempo empleado por cada uno de los diez primeros coches en pasar por el mencionado control de Colón. Los que también indican promedio son los primeros de su categoría (Fojo, en la "B", y Estéfano , en la "C"). Los punteros de las restantes categorías son (siempre por Colón); en la "A". Norberto Roth, con NSU Sport Nº 179, quien empleó 1h 46' 58", con un promedio de 129,966 Km/h. En la "D". Alberto Gómez, con Peugeot 404, Nº 640, en 1h 27' 10", a 159,488 Km/h de promedio, y en la "E", Oscar Cabalén, con Mustang '64, Nº 713, en 1h 11' 55", a un promedio de 193,307 Km/h.

> MODIFICACIONES, REGLAMENTOS Y PROMEDIOS



E. Bohringer.

... contesten a los siguientes interrogantes:

1) ¿Se permite alguna modificación en los coches que intervienen en pruebas de regularidad? ¿Cuáles? 2) Sintéticamente, ¿en qué consiste el anexo "J"? ¿Dónde se lo puede

adquirir?

3) ¿Pueden el piloto y copiloto alternarse en el manejo de la máquina en una misma carrera o etapa?

Quisiera saber diferencia de tiempo y promedio del tramo Carlos Paz-Mina Clavero de la segunda etapa del GP '65, entre Gastón Perkins y Oscar Cabalén, y los mismos datos para ese tramo en 1963 o 62 entre el mismo Perkins y el Mercedes Benz meior clasificado.

> Jorge J. Giordano Agú Vélez Sársfield 747 Córdoba

 y 2) Próximamente presentaremos, en forma completa, lo que usted, al igual que muchos otros, solicita.
 Sí.

| Gran Premio | 1962. Carlos Paz · Mina | Clavero | G. Perkins | (Gordini N° 224) | 1 h 49' 00' | E. Rosqvist | (M. Benz N° 711) | 1,, 30' 05'' | G. Anderson | (Yolvo N° 615) | 1,, 31' 20'' | Gran Premio | 1963.

G. Perkins (Gordini N° 224) 1 h 44' 51" J. M. Bordeu (M. Benz N° 721) 1 "45' 50" E. Bohringer (M. Benz N° 705) 1 "46' 45" Gran Premio 1964.

G. Perkins (1093 N° 231) 1 h 50' 13" O. Cabalén (Lancia N° 623) 1 ,, 36' 59" E. Bohringer (M. Benz N° 617) 1 ,, 37' 25"

G. Perkins (1.093 N° 310) 1 h 39' 40" E. Santamarina (Peugeot N° 630) · 1 ,, 42' 51" O. Jouchet (Peugeot N° 616) 1 ,, 43' 30"

AUTOS VELOCES

¿Cuál es el coche más veloz del mundo (estándar) y cuál el de fabricación norteamericana, también de fábrica?

> Juan Carlos Bressan Avda. Fontana 24 Trelew (Chubut)

Sobre su primera pregunta ya emiti-mos juicio en el Nº 44, volcando opinión por la Ferrari "500" que, entendíamos, era la máquina más veloz del mundo. En ese entonces detallébamos sus características hásicas indicando que su tope era de 280 Km/h. Sobre las máquinas norteamericanas puede haber juicio dividido. Entendemos que el Toronado 1966, de la Oldsmobile, con sus 385 HP perfectamente aprovechables por unas lineas deportivas, es lo más veloz del momento, siempre que se elimine al Bordinat Cobra, que con sus 7.994 cc puede ser considerado una locomotora disfrazada de automóvil. Por supuesto que no es estándar de fábrica como usted requiere pero, de cualquier forma, da gusto hablar de esa máquina.

CIANI Y SU DODGE

Me gustaría saber cuándo conquistó Marcos Ciani su primera victoria, al comando del Dodge, y si este coche tenía chasis o era autoportante tal como viene de fábrica.

> Pedro Ascasubi Chacabuco 1271 Buenos Aires

Marcos Ciani conquistó la primera victoria con el bodge cuando se impuso en la prueba correspondiente a la Semana de la Velocidad, que se corrió en dos etapas, de Carlos Paz a San Francisco y retorno, durante los dias 11 y 12 de enero del año 1964. El representante de Venado Tuerto fue segundo en ambos par-cales, que ganaron Carlos Menditerguy y Jorge Pena. Su coche siempre tuvo bastidor.

CINTURON DE SEGURIDAD

¿Qué es lo que ocurre con el cinturón de seguridad? Tengo entendido, porque así lo lei en muchisimas oportunidades, que su uso es obligato-rio, pero, sin embargo, en la reciente temporada internacional, sé de muchos corredores que no lo tenian ni siquiera colocado, sin que el comisario deportivo les llamase la atención. ¿Pueden explicarme a qué se debe esa tolerancia?

Jorge Catellano Carlos Pellegrini 555 Buenos Aires

No hubo tal tolerancia. El cinturón de seguridad es de uso obligatorio en nuestras competencias de Turismo de Carretera, pero no así en las de Mecánica Nacional, aunque, claro está, quien quiera adoptarlo es muy libre de hacerlo. Lo mismo ocurre con las distintas fórmulas internacionales para máquinas monoplazas.

Distinto temperamento es el que sostienen los directivos del automovilismo norteamericano, que obligan a tenerlo colocado en cualquiera de las máquinas que ellos controlan.

SUSANA - 500

Tengo un amigo poseedor de un pequeño automóvil que dice ser marca Susana. Nosotros creemos que esa podría ser una característica, porque no recordamos que aqui, en el país, se haya construido nada con ese nombre tan familiar. ¿Podría sacarnos-de las dudas?

> Luis Suárez Don Bosco 951 Escobar (Bs. As.)

En el año 1961 se construyó en la ciudad de Paraná una pequeña serie de automóviles, marca Alcre, uno de cuyos modelos, el de menor cilindrada, respondia al nombre de "Suana-500". Estaba realizado con motor Heinkel, de dos cilindros, con potencia de 18 caballos de fuerza. La Alcre Automotores S.A.I.C., que al era el nombre del establecimiento entrerriano, realizó también otro modelo, poca cosa más grande, que lanzó al mercado con el nombre de lusi-700, Y dejaron de construirse.

FRNESTO BLANCO

Actualizando memoria por el robo de la copa Jules Rimet, recuerdo que una vez hicieron lo mismo con los trofeos de Ernesto Blanco. ¿Me pueden ampliar detalles?

Eduardo Espinelli Pergamino 1569 Buenos Aires

Es un tema muy breve. Una vez entraron ladrones a la casa de Ernesto Blanco y, en ausencia de sus moradores, se tomaron el tiempo necesario para llevarse todo lo que encontraron de mucho valor. Ernesto gustaba guardar sus recuerdos deportivos. Conservaba las medallitas de metal blanco que había conquistado en su breve campaña ciclística, con cerca de medio siglo de antigüedad. Posiblemente, en oro, le llevaron algo más de un kilo en medallas, las que en su época de apogeo tenían la generosidad de 30 gramos. Nunca pudo darse con los autores del robo.

GANADOR Y ABANDONO



Copello.

Me dirijo a ustedes para que me contesten las siguientes preguntas:

¿Dónde ganó Copello la última carrera?
 ¿En qué parte abandonó Néstor

F. Gordó y qué etapa, en el último Gran Premio TM? Juan Carlos Rossi Calle 149 Nº 120

San Pedro (Bs. As.)

1) En el momento de contestar sus preguntas, la última carrera era la del domingo 3 de abril en Rosario (Automundo № 48, página № 32), pero, hasta que la presente se publique, es muy probable que haya ganado alguna(s) otra(s).

2) El corredor Gordó fue descalificado en San Juan por no entregar el auto al parque cerrado (Art. 20). Hasta ese momento se encontraba 16º en la general de su catagoría, habiendo finalizado la primera etapa en ci puesto 14º, y la segunda en el 24º, no teniendo ninguna penalidad en las anteriores etapas.

ANDREA VIANINI

Lector asiduo de su prestigiosa revista, me permito molestarlo con las siguientes preguntas:

 El corredor Andrea Vianini ¿es argentino o extranjero?

Z) El motor Tornado-Jet 1965 ¿es igual a su versión norteamericana del mismo año?

3) Si puede suministrarme las direcciones de Fiat, Ferrari y Alfa Romeo.

> Enrique Pascual Currás Pastorino Tejeda 1124 - Barrio Júniors Córdoba

 El corredor Andrea Vianini es nacido en Italia, pero vino a la Argentina desde muy joven.

Es, por lo menos, similar.
 Fiat S.p.A., Corso Marconi 10, Torino, Italia; Ferrari SEFAC, viale Trento e Trieste 79, Módena, Italia; Alfa Romeo S.p.A., via Guattamelata 45, Miján. Italia.

EL EQUIPO FERRARI ESTÁ COMPLETO



Pocos dias faitan ya para que se devele la gran incógnita. El cambio de la reglamentación de la Fórmula 1 no es una simple modificación sino una reforma total. Doblar la cilindrada y por lo tanto la potencia de las máquinas hará surgir a nuevas "estrellas" del automovilismo... y eclipsará a otras muchas. La expectación crece, los pronósticos se multiplican y los aficionados tratan de sacar conclusiones de las primeras pruebas no oficiales con que se inició la temporada pero, no cabe duda de que será recién en el Gran Premio de Montecarlo, primera competencia con puntaje para el Campeonato Mundial de Pilotos, que las distintas escuderias harán uso de todos sus recursos. Apenas anuncida la reforma de la reglamentación, la prensa especializada de casi todo el mundo estuvo de acuerdo con que la SEFAC sería una de las más serias aspirantes al triunfo. La experiencia de la Ferrari en el diseño y construcción de motores de gran cilindrada, la convertía en una de las pocas escuderias en condiciones de salvar el gran escollo: contar con un eficiente grupo motopropulsor.

Pero en las carreras el factor humano es casi tan importante como el mecânico. Lorenzo Bandini y Mike Parkes habían de representar a la marca, pero la ausencia de John Surtees significaba una pérdida lamentable. Hace pocas semanas recibimos la noticia inesperada: recuperado del grave accidente sufrido el pasado mes de setiembre, en Mosport, Canadá, John Surtees regresaba a las pistas. Módena fue el escenario y un récord extraoficial la prueba irrefutable de su total restablecimiento.

En la ilustración vemos el equipo Ferrari en pleno durante una sesión de entrenamiento: Bandini (izquierda), Parkes (centro) y Surtees (derecha). ¿Estará entre ellos el Campeón del Mundo 1966?

EMILIOZZI Y ATMA



El campeón vuelve este año a representar a Atma. En oportunidad de rubricar el correspondiente contrato, vemos a Dante Emiliozzi en compañía del señor Roberto Toquero, gerente general de ventas de la citada firma. Aparece, tambien, Raúl Cotet, el otro piloto de la escudería.

TURÍN

SALÓN DEL AUTOMÓVIL IMPETICIÓN

EL INTERRUMPIDO SUEÑO DE LOS VENERABLES • FERRARI Y SU 3.000 AL DESCUBIERTO • LAS LOCURAS DE CARLO ABARTH • INSPIRACIÓN BRITÁNICA DE LOS ESTILISTAS ITALIANOS • UN CURIOSO MOTOR V 8 • LA ROBUSTA SERENISSIMA • UN MONSTRUOSO BÓLIDO PARA AMANTES DE AUTOS RABIOSOS.

Después de las exitosas experiencias realizadas el año pasado en Módena y Monza, Turin inauguró, hace pocos días, su propio Salón del Automóvil de Competición. La organización estuvo a cargo de la ANFIA, y prestó el marco el Museo del Automóvil de Turín, donde venerables automóviles que dormían en sus stands cedieron, momentáneamente, lugar a los bólidos creados por la técnica moderna.

El Salón ofreció una vista panorámica de gran interés donde, de una u otra manera, estuvieron presentes todos los automóviles de carrera que la industria italiana produce en la actualidad.

Entre los constructores más conocidos se destacero Lancia y Alfa Romeo, que enviaron una fuerte representación, compuesta por sus modelos Flavia, Fulvia y el Alfa Romeo GTA. También, preparadores como Bosato, Facetii y Autodelta contribuyeron con lo propio. Ferrari, mostró al público por primera vez su Fórmula 1, equipado con el nuevo motor de 3.000 cc y la Dino 206/S. Expuso, además, la berlina 275/GTB. Abarth. Bizzarrini y De Tomaso. concurrieron con modelos ya conocidos.

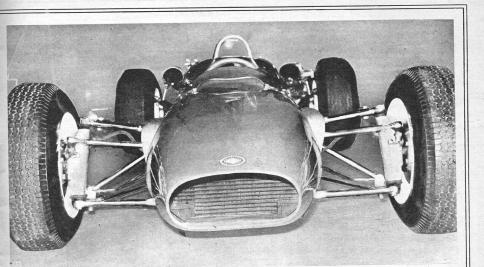
Lamborghini exhibió un 350 GT, equipado con nueva caja de velocidades y diferencial de propia fabricación.

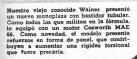
cacion

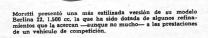
Entre las novedades más notables del Salón se encuentran las debidas a Carlo Abarth, quien mostró, por primera vez, su nuevo motor V 8 de dos litros, destinado a combatir la coalición Porshe-Dino, y un pequeño cupé Fiat 850 en el que instaló un motor "Duemila", con lo que sus Fiat Abarth OT cubren, en sus distintas versiones, un rango de velocidades máximas que van de los 160 a los 240 km/h.

Otros especialistas italianos, tales como De Sanctis, Antonucci, Wainer y Foglietti propusieron nuevos chasis tubulares, para sus monoplazas Fórmula 3. Todos ellos muestran una marcada inspiración británica, como así también sus motores que son de origen Ford El mejor concebido de todos ellos es el del romano De Sanctis: su chasis tubular es de diseño simple, similar al de los Lotus, y presenta una superestructura que envuelve por completo el habitáculo, aumentando en forma notoria la rigidez del conjunto. El motor es un Cosworth MAE 66, acoplado a una caja VW-Colotti, Wainer, para su nuevo chasis, adoptó también una superestructura de refuerzo, y en el caso del Foglietti, que se caracteriza por una sección frontal muy reducida, el motor cuenta con una tapa de cilindros plana con doble encendido.

Entre otras curiosidades, se puede señalar un nuevo motor V 8, realizado en Milán por Raineri. Utiliza dos tapas de cilindros Alfa Romeo. Con una cilindrada de 2,5 litros, su potencia alcanza los 230 HP (DIN) a 9.300 rpm. Dentro de la gama Moretti, un nuevo cupé Fiat 850 cc recibió una tapa de cilindros especial, con árbol de levas a la cabeza, con lo que desarrolla una potencia de 70 HP y una velocidad de 180 km/h. En el stand Serenissima, un magnifico ejemplar del motor 3,5 litros fue expuesto junto al "spider", cuya línea ha sido modificada por Fantuzzi. La Serenissima sigue siendo un auto difícil de clasificar: sin tener la presunción de alinearse en el primer plano, en las competencias internacionales (su motor de 3,5 litros no tiene las dimensiones necesarias y su arquitectura es demasiado robusta), es muy poco civilizado como para conducirlo en rutas normales. Pocas novedades fueron presentadas en el dominio de los







Carlo Abarih, entre otras realizaciones, presentó su motor 1,000 ce "Corsa". Al mismo está acoplada una caja de velocidades diseñada por "Il mestro di la modifica", de 4 a 5 marchas debidamente escalonadas. Este motor, del que se estima una potencia superior a los 70 HP, equipará los modelos turismo de la marca.





accesorios que, en Italia, tienen un carácter más comercial que industrial: Carello produce, ahora, sus faros de iodo ultra chatos, en una versión PA de gran diámetro; Roberto Fusina presentó, junto a sus magnificos volantes recubiertos de cuero, otros con coronas de madera.

EL NUEVO MOTOR V8 ABARTH

La "vedette" de este primer Salón turinés de autos de competición fue, indudablemente, Carlo Abarth. Su nuevo motor V8, destinado a un chasis tubular, por ahora en proceso de construcción, está fundido en aleaciones livianas y es de dimensiones reducidas. Con un diámetro de 78 mm y una carrera de 52 mm, su cilindrada total alcanza los 1.987, 81 cc. Las tapas de cilindros cuentan con doble encendido y doble árbol de levas por fila de cilindros. Las válvulas forman entre sí una V de 62º de abertura. La distribución está comandada por cadena doble, y los resortes de válvulas son también dobles. El motor está alimentado por cuatro carburadores Weber, de tiro descendente y doble cuerpo, con una sección de paso de 46 mm, los que fueron ubicados dentro de formada por los árboles de levas en cada bancada de cilindros. Los conductos de escape que se dirigen hacia arriba, surgen entre las dos bancadas. El cigüeñal tiene los muñones en un mismo plano.

Orden de encendido: 1-8-3-6-4-5-2-7. Este nuevo motor Abarth se distingue por una relación diámetro-carrera muy baja (0,66), y probablemente, es cerca de las 10,000 rpm cuando desarrolla los 240 HP anunciados por el constructor.

EL CUPÉ FIAT ABARTH 850 (OT 2.000) DE 240 KM/H

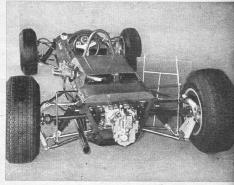
Desde el último Salón de Turín de 1964, sabemos que un Fiat 850 es capaz de albergar un motor Abarth 1.600 cc, equipado con doble árbol de levas a la cabeza, y de desarrollar unos 220 km/h. Como el motor "Duemila", tiene las mismas dimensiones exteriores que el 1.600, nada impedirá trasformar a un 850 en un dos litros. Tal fue el razonamiento de Carlo Abarth. Y de él nació este monstruoso bólido. Toda la infraestructura del auto fue reforzada, como en el caso de la berlina OT 1.600, y las suspensiones están, también, emparentadas con las de los prototipos Abarth CT (un elástico de láminas trasversales y dos resortes helicoidales al frente, y cuatro resortes helicoidales con amortiguadores Koni coaxiales detrás). Los guardabarros fueron ensanchados para hacer lugar a las llantas de 6.5 pulgadas de ancho. en las que se montaron neumáticos de 6.00 x 13, atrás, y de 5.50 x 13 adelante. El baúl está ocupado totalmente por los radiadores de agua y de aceite, y por el tanque de nafta. El motor se debió conformar con carburadores de pequeña sección, lo que explica que la potencia no sobrepase los 185 HP a 7.600 rpm, y la velocidad máxima los 240 km/h, Carlo Abarth tiene intenciones de anotar su última creación en algunos rallies de la presente temporada y, para conocimiento de los amantes de los autos "rabiosos", el coche se vende a 3.850.000 liras en Italia. Etienne CORNII.

> Antonucci agregó su último diseño en F3 el que marca una neta inspiración británica, con la excepción de su carrocería, que es de lineas originales,

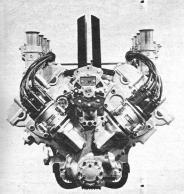
El "incurable" Carlo Abarth presentó su nuevo OT, esta vez con el motor de 2.000 cc. el que entrega una potencia de 185 HP a 7.600 rpm. La velocidad de este "rabioso" ejzmplar del "establo" furinés se estima en el orden de los 240 km/h.

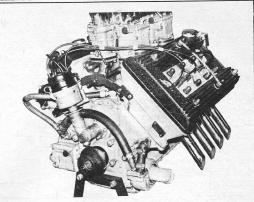


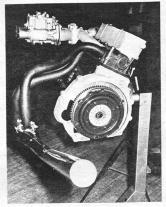
El nuevo mcdelo De Sanctis, visto con poca ropa, nos presenta algunas variantes en el reticulado de su bastidor, en relación al modelo anterior. Los tanques de combustible han sido ubicados entre los largueros principales y adicionan rigidez al conjunto.







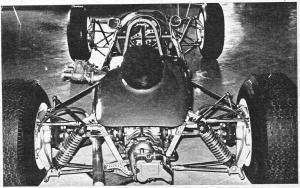




El milanes Rainieri, presentó un nuevo motor e cilindros en V. Su cilindrada es de 2,500 cc y ha sido utilizada, para cada bancada de cilindros, una tapa de la marca Alfa Romeo. La carburación está a cargo de 4 carburadores Weber duales de tiro descendente, al canzando su potencia los 230 HP a 9,300 rpm.

El último intento italiano para quebra la supremacia británica, en cuanto a las plantas motrices que impulsan los monoplazas de F3, es parcialmente peninsular ya que la base del muy británico Ford Anglia. Los constructos para por en en propera en en propera de la propera de la propera de la propera de la primera de la prim

Carlo Abarth dio a conocer su primera versión 8 cilindros. La concepción es avanzada: se frata de un 2.000 ce supercuadrado. 4 árboles de levas al a cabeza, corriendo la alimentación por cuenta de 4 Weber duales de 46 mm de garganta. El encendido es doble y está a cargo de dos distribuídores, uno por cada bancada de cilindros. El sistema de descarga de gusae es similar al empleado en la derivación de los motores Forduutilizados pera las 300 Millas de Indianápolis.



Foglistii también se hizo presente en la muestra turinesa. Su F3 se encuentra dentro de los cánones más modernos en la másria. La inspiración británica es evidente, sobre todo en susresciones.



LOS

LUZ Y SOMBRA DE UN FENÓMENO ACTUAL:



"PORQUÉ"

DE LA TRACCIÓN











L i otoño europeo es la estación de los salones del automóvil. Y puntuales como siempre, se reunieron el año pasado los de Londres, París y Turín, a los cuales se agregó el Bienal de Francfort.

Dos meses plenos de atractivos y reclamos para los automovilistas, quienes, no obstante, se vieron decepcionados en alguna medida —en especial ante los nuevos modelos italianos— por la falta de novedades importantes.

CITROEN Y LA TRACCIÓN DELANTERA

Si se examina, aunque sea superficiolmente, el conjunto de los autos más recientes, puede apreciarse que las casas europeas y norte-americanas, en su búsqueda de nuevas soluciones, comienzan a inclinarse hacia la tracción delantera. Esta variante, desde luego, no es nueva en un sentido absoluto —la Citroën la adaptó ya en 1934— pero la mayoría de los constructores no la han imitado hasto hace pocos años.

Los modelos nuevos que adoptaron la tracción delantera exhibidos en los solones de otoño son: el Audi, alemán; el Triumph 1.300, y el Toronado, de Oldsmobile, primer ejemplo norteamericano de este sistema de transmisión desde que desopareciera el antiguo Cord. A los nombrados se agregan las nutridas filos de Morris, Mini, 1.100 y 1.800, Renault R4 y 1.500, Peugeot 204, Lancia (Fulvia y Flavia), el Primula de Autobianchi, los Citrofin y los Innocenti. Esta última firma es la que dio la noticia más importante para los italainos, al presentar un Morris 850, montado en la península.

Pareciera que llega el momento de la tracción delantera; hay, además, rumores de que otras acreditadas marcas se volcarían al mismo sistema.

Es conveniente, sin embargo, y teniendo en cuento el gran número de automovilistas —y aun técnicos— que se manifiestan dubitativamente en relación a la tracción delantera, efectuar un análisis de los motivaciones reales, de orden mecánico y au en conómico, que la llevaron al estado actual, imponiendo su preferencia al método convencional.

LAS TRES SOLUCIONES

Es necesario considerar las tres soluciones posibles: motor delantero con tracción delantera, motor delantero y tracción posterior, y motor posterior y tracción posterior. Veremos entonces cuáles son las ventajas y desventajas de cada una de las alternativas, tanto por su comportamiento en carretera como en relación al costo.

Comencemos por examinar las partes que componen el grupo propulsor en los tres casos. La solución clásica ubica el motor adelante. El embrague se une, rigidamente, al motor, y la caja de velocidades al embrague. De la caja parte el árbol de transmisión, que está unido en su otro extremo al grupo diferencial, del que salen dos semiejes opalieres a las ruedas. Una solución de este tipo no ofrece difícultades de construcción; el efferencial y los semiejes forman un conjunto perfectamente rigido con



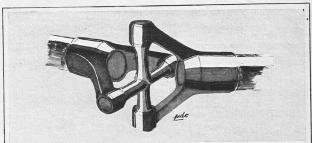
Citroën DS 21.

DELANTERA

PRIMERA NOTA

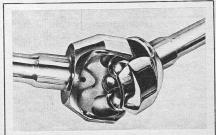
las ruedas, de manera que cuando estas oscilan debido a las irregularidades del pavimento, todo el conjunto se mueve "rígi-Como el motor no puede seguir damente". a las ruedas en sus oscilaciones, sino que debe estar unido al chasis, el árbol de tras-misión es el elemento de la cadena encargado de absorber el movimiento, variando de posición. Esta función se realiza por medio de crucetas -sistema cardánicoque permiten la trasmisión del movimiento rotatorio entre los dos ejes no alineados. Por eso, se comprenderá que el eje del árbol motor, y el del piñón, en el diferencial, no pueden estar siempre en una misma línea recta, ya sea por las diversas condiciones de carga a que se somete el auto, o por los baches u obstáculos que encuentra al moverse, o en las curvas. En cada uno de esos casos, el árbol de trasmisión forma un ángulo, aunque sea pequeño, con el eje motor, por una parte, y con el eje del piñón, por otra. Por tanto, sólo con el empleo de crucetas se puede trasmitir el movimiento. Las mismas, dos por lo menos, pueden ser "cardánicas", como las antes mencionadas, o "elásticas". En la mayoría de los casos se utilizan una "cardánica" y otra "elástica"

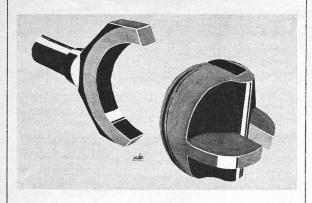
La solución con el motor montado atrás es itgeramente más complicada. Los elementos que la componen suelen ir colocados en este orden (partiendo de la cola del auto): motor, embrague, diferencial y cambio. Todo ello contenido en un conjunto perfectamente rigido. Del diferencial salen dos semiejes que se unen a las ruedas. Puesto que, por lo general, éstas deben poder osci-

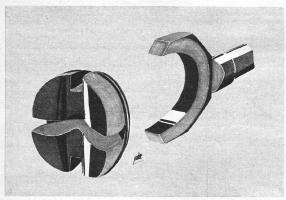


Asi se presente una junta cardónico, cury cidea se remonta a muchos siglos atrás. Permite la tramisión de un movimiento rotatorio entre dos ejes no alineados. La junta cardánica presenta, sin em embargo, el inconveniente de producir vibraciones cuando el ángulo entre los dos árboles no es lo suficientemente reducido.

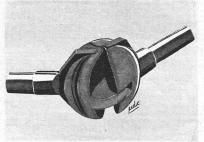
He aquí un ejemplo de las modernas juntas homocinéticas Dunlop, destinadas a resolver el problema de la trasmisión en los autos con tracción delantera, o con cuatro ruedas motrices.







Esta es una junta homocinética descompueste en sus elemenros, y fal y cômo se presente
en conjunto. Su relación de
retambien se constante poque
está constituída por dos juntas
las des sean juselas significa
que lo irregularidad de fuscionomiento de cade una de elias
es onula por la desiguadad de
la otre. La junta homocinácia que lo irrepularidad de
norte. La junta homocinácia que reproducimos aquí se
monto sobre los coches Tracts,
que corrieron en Le Mans en
1927.



LOS **"PORQUÉ"** DE LA TRACCIÓN DELANTIERA

lar mientras el motor tiene que estar fijo al bastidor, los semiejes deberán asumir ángulos con los ejes de los planetarios del diferencial, y con los de las ruedas.

En consecuencia, son necesarias las juntas: cuatro, para ser exactos, dos por palier. En la mayoría de los casos, en los autos de potencia limitada, se usan juntas de patín, en la parte del diferencial, y juntas elásticas en la de las ruedas.

Antes de describir el tercer caso, el de la tracción delantera, vamos a examinar mejor los ya tratados. Hemos dicho que la solución clásica es la más sencilla, y eso podría no parecer verdad, sobre todo cuando se considera que la solución con motor posterior parece de más fácil realización. En realidad, el conjunto semiejes y ruedas, entendido como un todo rígido (ese conjunto toma el nombre de puente con eje rígido) que oscila con las ruedas, no presenta dificultades de construcción porque, si las ruedas permanecen siempre paralelas, la suspensión se puede realizar de un modo muy sencillo. No ocurre así en el segundo caso. donde hay que mantener presente el esquema de la suspensión independiente. Por otra parte, este último presenta ventajas notables desde el punto de vista de la adherencia, las cuales examinaremos en otro lugar.

DIFICULTAD CONSTRUCTIVA

Veamos ahora cómo se presenta la tercera solución. En el caso de tracción delantera. la disposición de los distintos elementos del grupo propulsor es análoga a la que se tiene en un auto de motor posterior. No obstante, presenta, con respecto a ella, una ulterior dificultad de construcción. En efecto, los ejes de los cubos de las ruedas forman ángulos más bien grandes con los semiejes aunque en plano horizontal, por el hecho de que las ruedas delanteras viran. Por tanto. resumiendo, tenemos rotaciones de los ejes de los cubos de las ruedas con respecto a los semiejes, como consecuencia de las oscilaciones del auto; a ellas se agregan las oscilaciones originadas en los virajes.

La cosa no tendría gran importancia si en ese punto no interviniera una característica de las juntas cardánicas, o sea el hecho de que no son homocinéticas. Esto significa que durante la rotación de una vuelta de los dos árboles unidos a la junta (árbol conductor que trasmite el movimiento y árbo! conducido, que lo recibe) el primero gira a una velocidad constante, pero el segundo lo hace "a saltos". Este inconveniente se amplia tanto más, cuanto mayor sea el ángulo formado por los dos árboles. No es difícil imaginar cuales son las consecuencias. Aparte de la pérdida de comodidad de marcha, se producen vibraciones en el volante y, en general, una duración muy limitada de los diversos órganos, incluso de la misma cruceta. Para obviar este incon-



veniente, los técnicos recurrieron a juntos particulares que permiten relaciones de trasmisión constantes. Estos juntos se llaman por esa razón homocinéticas, y están constituidas, por lo general, por dos juntas cardánicas unidas entre sí.

Examinando el resto del auto se nota, finalmente, que en el caso de una trasmisión delantera se puede realizar un puente posterior rígido con las ventajas económicas que esa solución significa, y de las que hemos hab

Confrontemos ahora las tres alternativas posibles.

La solución clásica (motor delantero y trasmisión posterior) es la más sencilla de realizar, como hemos dicho ya, pero presenta el inconveniente de tener un árbol de trasmisión muy largo. La presencia de ese árbol limita la habitabilidad, a causa del grueso túnel del piso, y produce vibraciones torsionales y flexionales del árbol mismo, lo que lleva implicita la necesidad de aumentar las dimensiones de los diversos órganos, y a un aumento de la inercia de las masas que ruedan.

Económicamente más ventajosa, la solución del motor posterior obligo, sin embargo, a una limitación de la habitabilidad, porque es necesario adelantar los asientos posteriores, para dar lugar a las partes mecónicas. Además, resulta muy escasa la copacidad de trasporte de equipojes, por el exiguo espacio de que se dispone en el baúl delantero, cuya forma, también por necesidades mecánicas, no es siempre de las más racionales.

EL ASPECTO ECONÓMICO

La solución con tracción delantera es, sin embargo, más castosa, por la complejidad del grupo propulsor. No obstante, en el conjunto de todo el auto, esta solución aprenta ser más económica que las otras dos, porque permite aprovechar mejor espacio disponible, y por eso proporciona, con las mismas dimensiones exteriores o seo también con el mismo costo, mayor espacio, para el trasporte de personas y de equipajes.

En definitiva, se puede decir que la inclinación hacia la tracción delantera se debe, más que nada, a motivos económicos. Se impuso muy tarde, en relación con las otra dos soluciones, porque los juntas homocinéticas se encuentran desde hace muy poco tiempo en el mercado, a precios accesibles, y ofreciendo las suficientes garantías de duración.

A este examen, de carácter principalmente conômico, hay que agregar el técnico, que ponga de relieve las ventajas y los inconvenientes de las tres soluciones en lo relativo al comportamiento del auto en la carretera. Es algo que haremos en los próximos números.

M. DEL CARMINE



Innocenti Mini Minor.



Innocenti IM 3



A Delmerila



Lancia Fulvia 2



Triumph 1.300

Auto Union-Audi





La pista de media milla de la Feria del Estado de Florida en Tampa, escenario habitual de la iniciación de la temporada de sprints de la I.M.C.A. La serie de cinco reuniones ha congregado un número récord de inscriptos -setenta- que incluye a las más notables figuras de la categoría.



Jerry Richert, campeón de sprints de la I.M.C.A. en 1964 y 1965, encabeza el puntaje para 1966 gracias a sus dos victorias en la pista de Tampa, Sigue conduciendo el Chevrolet "STP" de Frank Wagner.

SPRINTS DE LA I.M. C. A. EN TAMPA

TAMPA Florida Con un total de 70 inscriptos, provenientes de 19 estados de la Unión y Canadá, la International Motor Contest Association inició su temporada de sprints de 1966 en la pista de media milla de tierra de la Feria del Estado de Florida El programa completo consiste en cinco reuniones v se realiza por 46° vez: es el evento automovilístico más antiguo de la región. El doble campeón de sprints de la I.M.C.A., Jerry Richert, encabeza el puntaje

de 1966 gracias a su victoria en dos de las primeras tres reuniones. En la primera, se impuso en la final sobre 20 vueltas, de punta a punta; condujo como el año pasado el Chevrolet Wagner-STP, señalando el mejor tiempo en la clasificación -26.01- pero al fracasar en su serie preliminar debió vencer en el repechaje para ser de la partida en la final; parecida suerte fue la de Jim Moughan _tercero en eliminatorias_ segundo de Richert en el renechaje

y durante la prueba de fondo. En la segunda reunión, Richert ganó la primera serie y punteó en la final -sobre 25 vueltashasta la décima vuelta, en que fundió el motor y casi causa un serio accidente al frenar bruscamente a la entrada de la primera curva, siendo esquivado por el nelotón —unos por adentro y otros por afuera- en medio de una nube de polvo. El coche de Richert llegó a su box con la cola abollada pero, al final, la cosa no había pasado a mayores. Ronnie Beale, uno de los mejores pilotos de la I.M.C.A., que debutaba en la pista de Tampa, se apoderó del primer puèsto; debió cederlo luego por algunas vueltas al novicio Bill Pueterbaugh, para recuperarlo cinco vueltas antes del final.

Jerry Richert volvió a ganar en la tercera reunión, pero tampoco le resultó fácil esta vez. Se impuso sin problemas en su serie preliminar, pero en la final -30 vueltas- fue acosado sin merced por Gus Linder; en las dos últimas vueltas, Linder lo empujó varias veces a lo largo de la recta opuesta y a la entrada y salida de las curvas, sin conseguir pasarlo. Después de la carrera, Richert declaró: "Sí, me dio algunos empuioncitos pero no pasó pada Lo que más me perjudicó fue la bandera amarilla: cada vez que aparecía, me costaba toda la ventaja que había acumulado. Pero estaba seguro de que manteniéndome tranquilo en mi huella no tendría problemas, aunque el coche aflojó bastante cerca del final". Por su parte, Linder -ganador moral para buena parte del público- dijo: "Con mi Ford de siete litros podía ganarle a Richert: traté varias veces de abrirme paso sin resultado hasta que, finalmente, decidí hacerlo en la curva norte, por afuera: cuando llegué allí ya se había acabado

MIDGETS BAJO TECHO-GANA CHUCK RODEF



Luego de su triunfo en midgets, en la pista cubierta de Fort Wayne, el veterano Chuck Rodee recibe el trofeo de manos del campeón nacional Mario Andretti, invitado especial-mente a la carrera, pero que no pudo clasifi-carse para la final en las eliminatorias.

FORT WAYNE. Indiana. Faltan todavía un par de meses para que comience la temporada de 1966 pero los aficionados no se quedan sin carreras: las pistas cubiertas -de asfalto, generalmente de unos 150 metros de longitud- mantienen el deporte en marcha durante el largo invierno. Uno de los más populares escenarios de este tipo es el óvalo cubierto de Fort Wayne, de un décimo de milla (160 metros). En la reunión inaugural de la temporada de midgets del USAC de 1966, el veterano Chuck Rodee se impuso en la prueba de fondo sobre cien vueltas al comando del Ridenour Offy. Bobby Grim hizo la mejor vuelta de clasificación -9,15 segundos- y finalizó la prueba en segundo lugar, un cuarto de vuelta detrás de Rodee. La carrera de fondo comenzó con Teddy Dean al frente; Rodee lo pasó en la tercera vuelta y Dean abandonó luego de chocar con la valla exterior en la vuelta 12. Ray Elliott persiguió de cerca al puntero hasta que su Cooper-Falcon hizo un trompo, saliendo de la pista, en la vuelta 48. El flamante campeón nacional Mario Andretti no consiguió clasificarse en las eliminatorias y debió resignarse a correr en la prueba "consuelo" sobre 20 vueltas, que ganó fácilmente. Clasificación de la carrera de fondo: Rodee Grim Pens Davies McLean.

la carrera...".

CUARTO TRIUNFO DE GURNEY EN RIVERSIDE STANDARD DE NASCAR

RIVERSIDE, California. Al volan-te del Ford 1966 preparado por los hermanos Woods, Dan Gurney se impuso por cuarta vez conse cutiva en las 500 Millas Standard corridas en el circuito local, de 4.344 metros. Gurney cumplió las vueltas a un promedio de 157,604 km/h, mejorando en casi diez kilómetros su marca de 1965. Con igual número de vueltas se clasificó segundo David Pearson, en un Dodge 1965; Paul Goldsmith llegó tercero con dos vueltas menos. David Pearson -puntero en ránking de NASCAR para 1966- señaló un nuevo récord de eliminatorias, con una vuelta a 170,679 de media. La carrera fue prácticamente un duelo de tres, entre Gurney, Curtis Turner y David Pearson, Marvin Panch anduvo mezclado con ellos en las vueltas iniciales para abandonar a las 45, con fallas en la caja de velocidades. Clasificación final: Dan Gurney (Ford 1966), David Pearson (Dodge 1965), Paul Goldsmith (Plymouth 1965), Curtis Turner (Ford 1966), Dick Hutcherson (Ford 1966).



Dan Gurney, el extraordinario piloto californiano, sigue siendo un "especialista en todo". Mientras se corra sobre asfalto, no interesa el tipo de vehículo... Imponién-dose a lo más selecto de la categoría standard de la N.A.S.C.A.R. y U.S.A.C., Gurney acaba de vencer en tiempo récord—;por cuarta vez consecutiva!— en las "500 Mi-llas Standard" del circuito de

Riverside.

PARNELLI JONES PRUEBA EL NUEVO "OFFY"

PHOENIX, Arizona. La serie de éxitos del motor Ford de carrera en los últimos tres años puso fin a una campaña y una reputación de casi treinta años: el viejo Offenhauser había sido finalmente superado. Pero no todos se dieron por vencidos y, menos que nadie, el constructor de los "Offies", Dale Drake, quien, sin prometer nada, anunció: "Nos están ganando; vamos a cambiar algunas cosas y veremos qué pasa". Drake concentró su equipo y se trabajó durante más de un año: el resultado consistió en dos motores: uno aspirado de 4.200 y otro con compresor (Roots) de 2,800 cc. ambos supercuadrados, de cuatro cilindros. Ya hemos hablado anteriormente de ellos; fueron presentados en un par de carreras y aunque demostraron ser capaces de enfrentar al Ford con posibilidades de éxito, había dudas con respecto a su resistencia, particularmente en el caso del motor sobrealimentado, concebido para girar a un régimen de crucero de 9.000 vueltas. Entre Drake,



Parnelli Jones, piloto de prueba por excelencia, ha cumplido con todo éxito los ensayos del nuevo chasis Gerhardt, neumáticos Firestone "66" y motor Offenhauser con compresor en la pista de un milla de Phoenix, Arizona. En la foto aparece con Al Sweeney, pre-sidente de la National Speedways. ¿Tema de la conversación? Indianápolis 1966.

Gerhardt, Firestone y Parnelli Jones se encargaron de disipar muchas de esas dudas. Fred Gerhardt

-que está construyendo seis chasis nuevos para Indianápolisrecibió un "Offy" sobrealimentado que colocó sobre uno de los chasis nuevos; con Parnelli Jones al volante este coche fue utilizado para las pruebas finales de los neumáticos Firestone "66", diseñados para las próximas 500 Millas. Las pruebas se realizaron en la pista de una milla de asfalto de Phoenix. Jones señaló un récord extraoficial de vuelta, a un promedio de 197,346 kilómetros. El récord oficial es de 195,412, señalado con un motor Ford por Mario Andretti en noviembre de 1965. En el segundo día de ensayos, Parnelli hizo cincuenta vueltas a una media de 196 y fracción, con su vuelta más rápida a 198.695. Las pruebas fueron simplemente espectaculares: se lució -como siempre- Parnelli Jones y quedaron todos satisfechos con los resultados. Dale Drake, como único comentario, dijo: "Me parece que todavía le queda mucha vida al Offv



El "Goldenrod" de los hermanos Bill y Bob Summers, que ha señalado el record mundial absoluto de velocidad para máquinas de motor de pistón y trasmisión a las ruedas. Cuatro motores Chrysler acoplados de a pares, con una cilindrada total de 24 litros.

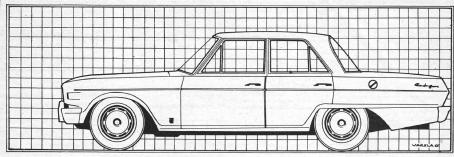
Desconocidos fuera del ambiente de los "dragsters" del sur de California, los hermanos Summers han dado un verdadero salto a la consagración mundial al recuperar para los EE.UU. el récord mundial de velocidad terrestre para vehículos de motor de pistón y propulsión a las ruedas. Su "Goldenrod" desarrolló una media de 658,526 km/h, mejorando en casi diez kilómetros la marca de Donald Campbell (Lago Eyre, Australia, julio 17, 1964). Fue construido por los hermanos William y Bob Summers, de 29 y 28 años de edad, respectivamente. Bob, que hizo de piloto, aparece en la foto al lado de su máquina. Colaboraron en el proyecto: Chrysler, Firestone, Mobil Oil y Hurst Products.

Características del "Goldenrod": largo, 9,60 m; altura (capot), 71 cm; (aleta de cola), 1,06 m; ancho, 1,21 m; despeje del suelo, 125 mm. Entreeje, 5,25 m; tro-cha delantera; 914 mm, trasera; 609 mm. Chasis de doble larguero tubular de acero; carrocería de aluminio Harvey "3003"; ruedas de aluminio Harvey de 16 pulga-das; liantas de 6½ pulgadas de das; llantas de 6½ pulgadas de ancho. Neumáticos Firestone 6.50 x 16 inflados a 150 libras. Frenos: disco con triple pastilla ubicados en el eje del piñón de trasmisión delantero y trasero para usar hasta 160 km de velocidad. Tres paracaídas para velocidades altas: uno, piloto, de 2,40 metros de diámetro para velocidades máximas; otro, de 7 metros —hasta 400 por hora y un tercero, de emergencia, automático, de 2.40 metros. Motores: cuatro Chrysler V8 (cámara hemisférica) de seis litros; montados en l'nea y acoplados de a pares ("espalda con espalda"); el par anterior mueve las ruedas delanteras; el posterior las traseras; la sincronización de ambos pares se hace por acoplamiento mecánico. Excepto el cárter seco, el sistema de lubricación y la inyección de combustible, los motores conservan todas las características standard. Potencia estimada: 600 HP a 6.600, 6.800 rpm cada motor. Embragues: Schiefer de doble disco de mando hidráulico; caja de velocidades: Spicer, de cinco marchas.

TECHO EN OAKLAND MIDGETS BAJO

OAKLAND, California. Como todos los años, la B. C. R. A. (Bay Cities Racing Association) entidad que controla la mayor parte de las carreras en la zona de San Francisco, está desarrollando su programa de invierno: carreras de midgets en pista cubierta. En la séptima reunión de la temporada 1966, la carrera de fondo, sobre treinta vueltas, fue ganada por Bill Vukovich (hijo) al volante del "Sim Clark Chevy". Dick Atkins, puntero en el ránking, se clasificó segundo. Mike McGreevy (Stryker-Offy) obtuvo el registro más veloz en las eliminatorias: 8.90 segundos.

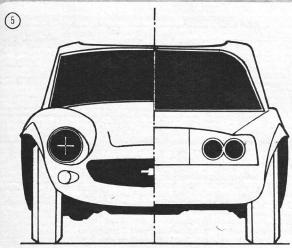
Al día siguiente se llevó a cabo la octava reunión correspondiéndole el triunfo en la final a Burt Foland (Custom Muffler Special); Dick Atkins volvió a colocarse segundo; Mike McGreevy se impuso en las eliminatorias, con una vuelta en 8,80 segundos. Atkins se mantiene en primer lugar en el ránking mientras Vukovich, McGreevy v Hileman están prácticamente empatados en el segundo puesto. De este grupo, el único novicio -hasta cierto punto- es Vukovich, que ha demostrado haber heredado muchas de las cualidades de piloto del que fuera doble ganador y récordman de Indianápolis y, años antes de eso, campeón de pista cubierta de California, punto de partida de su fabulosa carrera; Bill hijo está siguiendo la misma trayectoria y lo está haciendo muy bien.



Perfil del Chevrolet 400 de serie. Cada división equivale aproximadamente a 12,5 cm.

(1

DISEÑOS PARA TO



Vista frontal (izq.) y posterior (der.). Nótese el hundimiento del techo para reducir la sección frontal, similar al Mercedes Benz 230 SL.

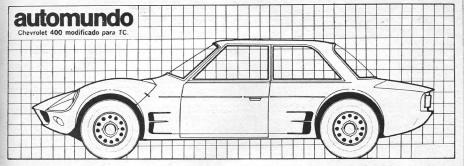
Mejorando lo presente

Esto es lo que en alguna medida nos hemos propuesto. Tratar de mejorar lo ya existente; no con el afán de ejercer crítica inmerecida, sino, por el contrario, con el deseo de brindar nuestro esfuerzo y nuestras ideas, para perfeccionar, aunando criterios, lo que ya es, lo que ya tenemos. Y como es mucho lo que ya tenemos, es mucho lo que podemos perfeccionar. De acuerdo con este principio, nos proponemos trasformar el Chevrolet 400, para adaptarlo a la categoría, sin olvidar las disposiciones reglamentarias vigentes, sujetándonos a la letra del reglamento.

Bajo el capot...

... se encuentra el "siete bancadas" en una nueva posición. Su eje vertical está inclinado (a la izquierda) 37º con respecto a la horizontal. Con esta simple modificación, se ganan nada menos que 16 cm en altura, y su ancho máximo sólo aumenta 7 cm (ver dib. 8), lo que resulta altamente tentador para obtener bajos perfiles y reducir el centro de gravedad. Al mismo tiempo, se desplazó 10 cm hacia atrás (tal como lo permite el reglamento), mejorando la distribución de pesos.

Esta inclinación hacia la izquierda favore-

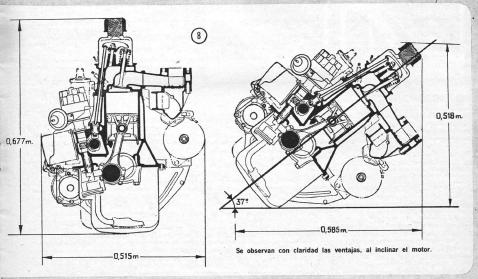


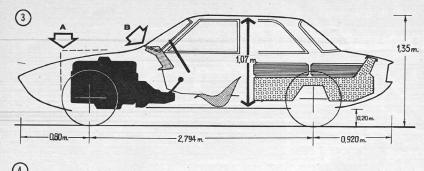
Perfil del modelo ya modificado (cada división: 12,5 cm).

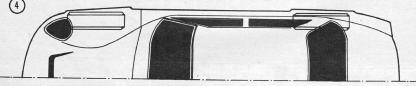
2

NUESTRO CHEVITÚ

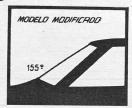
texto y diseños de Luis M. G. Varela











3) Principales órganos y dimensiones. Se destacan, en negro, el grupo motor-caja, punteado, el tablero y el asiento: reticulado, los tanques. La flecha "A" indica la anterior posición del motor; la flecha "B" destaca la posición del parabrisas y el ángulo de 155º. Por sobre los tanques de agua y combustible se observan los neumáticos de auxilio.

- 4) Planta del modelo propuesto.
- Esquemas comparativos de la inclinación del parabrisas, antes y después de las modificaciones propuestas en la nota.

DISEÑOS...

ce, también, el acceso a los principales órganos del motor. La única modificación de importancia, que es necesario practicar, es la del múltiple de admisión, en relación con los actualmente en uso, para que los Weber estén en su correcta posición.

Aparte de lo mencionado, bajo el capot, "todo está como era entonces"...

Un detalle

En nuestra opinión, no es necesario modificar la suspensión delantera para bajar el punto de anclaje de los amortiguadores (Chevitú). No queremos decir, en absoluto, que esto esté mal hecho; sólo proponemos algo más sencillo: pronunciar un poco más el "buche" de los guardabarros. La linea que se consigue es así, tan aerodinámica como se busca, y evitamos la modificación de partes mecánicas, sin aumento de la sección trasversal máxima.

El resto . . .

... de la carroceria se modificó de la forma siguiente: como consecuencia de la reubicación del motor, la linea del capot es mucho más tirada hacia abajo. Los faros, dispuestos en los guardabarros, están totalmente carenados con acrilico, y la toma de aire está inclinada hacia adelante. Todo esto forma un solo conjunto que abre contraviento, dejando al descubierto el motor, suspensión, etc.

Las puertas traseras se clausuraron, eliminando el peso muerto inútil, lo que contribuye para aumentar la solidez, obteniéndose, al mismo tiempo, liviandad de conjunto. Se eliminaron los cuatro ventiletes de las ventanillas, y tanto la luneta trasera como el parabrisas se inclinaron lo máximo posible (ver dib. 6), obteniendo, de esta forma, un ángulo de ataque más suave (155° contra 135°), que influmás suave (155° contra 135°), que influye en la disminución porcentual del coeficiente aerodinámico de penetración.

La carrocería fue totalmente acortada, por debajo del marco inferior de las puertas, hasta obtener la mínima altura interna permitida por el reglamento (1,07 m); el techo ha sido aplanado y hundido en el centro, para reducir la sección trasversal máxima (ver dib. 5), con lo que se logró una altura total de 1,35 m, aproximadamente. Esto, sin alterar las dimensiones de las puertas y manteniendo un despeje del suelo de 20 cm.

El baúl se rediseñó en su totalidad; es más pequeño, corto y de lineas redondeadas, que terminan en una cola vertical trunca. En la tapa del mismo están las bocas de los tanques de nafta y ague; estos últimos se encuentran unidos al piso de la carrocería y ubicados a baja altura. Por encima, dos neumáticos de auxilio y la caja de herramientas.



El Lola T 90 impresiona por la desproporción entre carrocería, trocha y rodado. Siete pulgadas tienen las llantas delanteras, y nueve pulgadas, las traseras.

EL PRIMERO de los tres Lola Type 90 "Indianapolis", encargados por el John Mecom Racing Team, de Houston, Texas, acaba de ser entregado por su constructor. El monoplaza fue equipado con un motor Offenhauser de 2.8 litras, con compresor, pero el segundo, que será entregado dentro de pocos disu, utilizará una unidad ford 18 "Indianapolis", de 4.2 litros. La escudería presentará los tres autos en las próximas "500 Millas de Indianapolis", que se disputarán el 30 de mayo. Los pilotos serán Jackis Stewart, Rodger Ward y Walt Hangsen.

Slewart fue autorizado por la BRM para intervenir en esta competencia. Ward, por su parte, triunió en dos ediciones anteriores de la tradicional pruba, mientras que Hangsen, uno de los mejores pilotos actuales en los Estados Unidos, debutó en forma brillante en las 500 Millas de 1964, al volante de un Mo Cliquid Suspensión Special.

El Type 90 es un auto completamente nuevo, con pocas características en comério con el Type 80, que pilotéo Bud Tingelstad el año pasado. Se trata de un monoscavo de aluminio, en curyo diesño el proyectista Eric Breadley busco lograr la máxima simplicidad. Esta se encontró, además de en razón del diseño, por el montaje de sub-chasis —adelante y atrás—donde van montados respectivamente el tranque de aceite, el radiador, y la caja de velocidades, de dos marchas hacia delante, marca Hewland. Las tomas de los brazos de suspensión y de los conjuntos espiral-amortiguador tienen ubicación en los sub-chasis mencionados.

La suspensión trasera del Type 90 se aleja en algo de lo que ha sido usual en los últimos tiempos: de la parte superior del portamassa nace el brazo único y el tensor; pero, en la parte inferior, el tensor fue eliminado, y la parilla es un brazo en forma de "A", con el vértice orientado hacia el portamasas. La novedad es la adición de un segundo brazo de unión, colocado en la misma altura de la parrilla inferior, que es regulable, de forma que la convergencia pueda ser fácilmente alterada.

La suspensión está desplazada hacia la derecha, midiendo tres pulgadas más los brazos de esa parte.

Como es usual en las suspensiones de la marca, el brazo superior acciona, al pivotar, el conjunto espiral-amortiguador, que se encuentra ubicado dentro de la carrocería.

Este auto será equipado con un motor Offenhauser, de 4 cilindros y 2,800 cc. de cilindrada, cuya alimentación está a cargo de un compresor tipo Paton Roots y sistema de inyección de la marca Hilborn, que ha producido, en el banco de pruebas de la planta Meyer Drake, en California, más de 520 HP al freno.

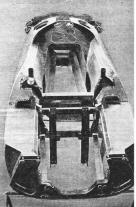
Cierto número de los habituales competidores de Indianapolis consideran la posible utilización de este motor, que, ciertamente, otorga mayor potencia que la última versión conocida del Ford V8 4 árbotes de levas a la cabeza, pero sin duda, la Ford no se quedó estática en los últimos diez meses. La modificación del reglamento, que permite motores de serie de hacia cinco litros de capacidad cúbica, permitirá, ademais de las ya conocidas, la presencia de mayor variedad de motores en Indianápolis de los que se han visto en muchos años.



La vista, en semi-planta, del Lola T 90 permite observar la generosa dimensión de las entradas de aire, lo peculiar de su suspensión trasera y el radiador de la caja de cambios, ubicado en el comienzo del decivier de la cola. La planta motriz que impulsará el nuevo Lola es de rancia tradición estadounidense. Es un diseño de la antigua firma Meyer Drake, de gran suceso en el campo de la confrontación deportiva. Sus 2.800 cc producen 520 HP, con sobrealimentación.

La estructura autoportante vista desde atràs. Ha sido construida en chapa de aluminio 6 16, soldada y remachada. Tres puentes concurren para absorber solicitaciones en los máximos puntos de carga. Los tanques de nalta, creación de Firestone, serán colocados en los Estados Unidos.







Por asfalto, tierra y lagunas se corrió la "2º Vuelta Ciudad de General Pico"

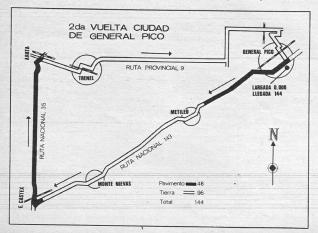
Veinticinco máquinas precedieron a la de Cupeiro en la línea de largada, y sólo una en la de llegada: la de Casá.

En la clasificación, en cambio, los tiempos invirtieron los puestos de ambos corredores

Brillante actuación de Rodollo de Alzaga

Pequeños problemas relegan a Menditeguy al cuarto puesto

Luego de una promisoria actuación en las pruebas de clasificación, "Bamse" se vió obligado a desertar antes de completar el primer circuito.



La Pampa volvió a ser escenario de una competencia de Turismo de Carretera. Sobre un circuito mixto en el que predominaba la tierra (96 km contra 48 km de pavimento) se disputó, el domingo último, la "2º Vuelta Ciudad de General Pico". La persistente lluvia, caida durante los dos días anteriores a la prueba, amenazaba con convertir el trazado en un extenso lodazal, pero gracias a le naturaleza arenosa del suelo de la zona, la tregua dada por la lluvia, durante el sábado por la noche, fue suficiente para dejarlo en buenas condiciones, con excepción de unos pocos kilómetros antes de llegar a la cabecera.

El Club Sportivo Independiente, entidad organizadora de la prueba, mostró una eficiencia poco común en su tarea, a pesar de su corta experiencia.

La clasificación

El reglamento de la prueba establecía que los participantes largarian según el orden determinado por una serie de pruebas de clasificación, a realizarse el día sábado por la tarde, sobre un trazado de 3.100 metros. Bajo una lluvia fina pero persistente, las máquinas se lanzaron a la conquista de los primeros puestos en el orden de largada Las marcas obtenidas, muy inferiores a las registradas el año pasado, fueron una consecuencia evidente del mal estado de la pista.



Una vez hechos los cómputos, "Bamse" quedó en la primera posición, seguido por Viale del Carril, con su Falcon del equipo oficial, y Eduardo Casá con su F-100 (ambos pilotos establecieron la misma marca, pero el segundo puesto correspondió a Viale del Carril por sorteo).

De Álzaga, Tarducci, Galbato, "Rueda Libre" y Menditeguy ocuparon las posiciones siguientes. Jorge Cupeiro, en cambio, tuvo dificultades con su máquina que lo relegaron al vigésimo sexto puesto.

Así se cerró la jornada del sábado, con una esperanza para los presentes: poder ver la famosa tapa de cilindros del motor de "Bamse". La pieza, fundida por el mismo piloto, se había mantenido, hasta entonces, envuelta por un velo en misterio, al no haber logrado nunca el corredor completar una prueba. Su excelente actuación en la clasificación permitia esperar ver a su auto en la verificación que se lleva a cabo al finalizar la carrera.

La carrera

A las nueve de la mañana del dia domingo, "Bamse" recibió la señal de largada. Detrás suyo lo hicieron treinta y una máquina más. A poco de iniciada la prueba, Eduardo Casá superó en el camino al Falcon de Viale del Carril, mientras que Cupeiro escalaba posiciones desde su lejano vigésimo sexto puesto, Ansígue en la pág. 25)



Dos generaciones de campeones del TC se dieron cita en General Pico. El legendario Raúl Riganti es el encargado de bajar la bandera al auto de Cupeiro, quien ganó por segunda vez esta comnetencia.

Carlos Menditeguy, que trata de recuperar el tiempo perdido, se lanza a toda velocidad a través de un extenso charco, poco antes de General Pico.



Eduardo Casá demostró sus excelentes condiciones de "barrero", clasificándose segundo a sólo 2' 49" del puntero.

El meritorio tercer puesto de Rodolfo de Alzaga fue conseguido gracias a su coraje, que le permitió explotar al máximo las posibilidades de su Falcon.



un nombre, una canción, una guitarra...

Altemar Dutra, la mejor voz del Brasil. Altemar Dutra con su nuevo estilo ha revolucionado la música brasileña y de toda América. Altemar canta en portugués y en castellano... Exclusivamente para Ud. y, naturalmente, en Canal 7 los lunes a las 21.30 hs.

82 TV CANAL

Decano de la Televisión Argentina





"Rueda Libre", sexto en la general y primero en la categoria de los no ganadores, puede llegar a ser un aporte interesante al grupo de los TC "no convencionales".

(viene de la pág. 23)

tes de completarse el primer circuito, se esfumaron las esperanzas de conocer de cerca el motor del auto del puntero. Su abandono dejó a Rodolfo de Álzaga er el primer puesto en el camino, ya que Casá, que hasta pocos kilómetros antes seguía de cerca a "Bamse", se vio obligado a detenerse siete preciosos minutos para reparar el varillaje de su acelerador.

Al regresar las máquinas por primera vez a General Pico, Jorge Cupeiro encabezaba la clasificación por tiempo, seguido por Rodolfo de Alzaga, Carlos Menditeguy y Atilio Viale del Carril

En el momento de completarse el segundo circuito, el "Chevitú", que seguía primero, superaba por dos minutos y medio a su más inmediato perseguidor, Carlos Menditeguy. Eduardo Casá, por su parte, trataba por todos los medios de recuperar el tiempo perdido. Empleando 48' 45" 2/5 para recorrer los 144 kilómetros del circuito, estableció el récord de vuelta y logró colocarse en la tercera posición por tiempo, seguido por de Alzaga.

Durante el resto de la competencia, el puntero mantuvo su posición de privilegio, aunque acosado de cerca por Casá. Desperfectos mecánicos hicieron perder dos puestos a Menditeguy, que finalmente se clasificó cuarto detrás de de ÁlPolinori, por su parte, se adjudicó un meritorio quinto puesto con su tradicional Chevrolet cuatro bancadas, seguido por el Valiant de "Rueda Libre", que resultó primero en la categoría de "no ganadores",

Un análisis de los resultados demuestra que dados los siete minutos perdidos por Casá en el trascurso del primer circuito, contra algo más de tres minutos perdidos por el ganador al desbandar una cubierta, y el margen de casi tres minutos que separó al primero del segundo en la clasificación final, el F-100 de Casá se encuentra en inmejorables condiciones. Esta afirmación se ve corroborada por haber sido este piloto quien se adjudicó los tres últimos cir-

El tercer puesto conquistado por de Álzaga con su Falcon demostró que la pericia y un coraje increible pueden compensar, en parte, la inferioridad del medio mecánico

Así se completó la "2ª Vuelta Ciudad de General Pico", que si bien nos dejó con las ganas de conocer los "secretos" del motor de "Bamse" -que según se afirma ha logrado performances notables en el banco de pruebas- nos dio, en cambio, la oportunidad de volver a ver a una de las figuras legendarias de nuestro TC, Raúl Riganti, que fue el comisario deportivo de la prueba.

CLASIFICACION			100
Marea	Tiempo	Vts.	The state of

Clas.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
10	26	Jorge Cupeiro	Chevrolet	3 h 21' 56" 3/5	4
29	3	Eduardo Casá	Ford F 100	3 h 24' 45" 2/5	4
30	4	Rodolfo de Alzaga .	Ford Falcon	3 h 30' 6" 1/5	4
49	8	Carlos A. Menditeguy	Ford F 100	3 h 38' 31" 1/5	4
50	10	Norberto Polinori	Chevrolet	3 h 41' 34" 1/5	4
69	7	"Rueda Libre"	Valiant	3 h 51' 12" 2/5	4
79	15	Juan Novack	Ford	3 h 53' 47" 2/5	4
80	30	Juan C. Perkins	Ford Falcon	3 h 57' 45"	4
90	23	Aurelio Santoro	Ford	4 h 50" 1/5	4
100	12	Cayetano Saladino .	Ford	4 h 16' 11" 2/5	4
110	36	Héctor Figlioli	Chevrolet	4 h 16' 20"	4
129	25	Héctor Pozuetta	Ford	3 h 31' 5" 1/5	3
139	17	Humberto Dana	Ford F 100	3 h 33' 32" 2/5	3
140	20	Julio Santiago	Ford	3 h 41' 28" 3/5	3

Promedio del ganador: 171,137 km/h

PUNTAJE DEL CAMPEONATO ARGENTINO DE TC

1º Dante Emiliozzi, 24 puntos: 2º Eduardo Casá. 18; 3º Carmelo Galbato. 15; 4º Jorge Cupeiro, 12: 5º Luis Di Palma, 11: 6º Mario Tarducci, 10; 7º César H. Malnatti, 9; 8º Carlos Alberto Menditeguy, 7: 9os. Erverto Rodríguez, Raúl Oscar Rodríguez, Ricardo Peduzzi y Rodolfo de Alzaga, con 3: 13os. Hugo Armando Gimeno y Joaquín Perrota, con 2; 15os. Vicente Gálluzzo, Humberto Dana, Norberto Polinori v Héctor Sanmartino con 1, y 190s. Federico Urruty y Luis Salto, con medio punto.



DESDE EL ASADO DE UNOS TIPOS MACANUDOS

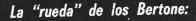
Todo iba fenómeno, hasta que a mí se me ocurrió ir a General Pico, en avión, con Jorge Cid, el avión hizo puf... y llegamos en una camioneta, desnués de diez horas de viaie entre tierra arena barro, lluvia v no sé cuántas cosas más, con tiempo suficiente para ver la prueba de clasificación. Lo más divertido de ésta fue observar a un tipo tan, pero, tan súper canchero, que James Bond, de haberlo visto, se hubiera muerto de envidia. Se paseaba desde el paleo de control hasta su vehículo y regreso, cien veces, ante los ojos embobalizados (que es una mezcla de embobados y embelesados) de su linda y rubiecita noviecita, y ante la risa de no sé cuántos millares de personas. Pero, a pesar de todo, ganó "Bamse". ¿Saben ustedes quién es "Bamse"? Muchos corredores, preparadores y tipos tuercas dicen que es un chiflado, pero en realidad yo les voy a explicar quién es "Bamse". "Bamse" es un alemán bajito y rubiecito, con un cerebro del tamaño de una cacerola, que inventó y fabricó como diez cosas raras y las metió dentro de un motor F 100. Además, preparó una mezcla de líquidos rarísimos (del tipo de esos preparados del hombre y la bestia), los agitó bien, tomó unos traguitos y el resto lo puso dentro del tanque de combustible y salió a correr en cuanta carrera pudo. Hasta ahora, siempre explotó, pero el día que no explote. "Bamse", después de terminar la carrera, tendrá tiempo de darse un baño, comer, ir al cine, jugar unos cuantos partidos de truco al compás de un buen chucrut y luego preguntar: "¿Cuántas horas faltan para que llegue el segundo?".

Pero yo no he venido acá para hacer la biografía de "Bamse", así que no les cuento más. Terminada la clasificación me fui a dormir a la estancia del "paisano" Sauce, que queda, de acuerdo con el agua transitada, a unas 50 millas náuticas de Pico. Pero me enojé con el gordo, y ahora en lugar de "paisano" le digo "pintita" Sauce. ¿Y saben por qué? Porque no corre más con sus conocidas y renombradas bombachas y alpargatas. Ahora corre con pantalón y mocasines. Claro, como le ha puesto a su coche un F 100 se nos ha vuelto pituco, pero yo he iniciado una campaña para que los muchachos de "Ciudad América" lo obliguen a usar la ropa de cuando era pobre.

La carrera la vi desde una curva entre el barro. Allí también estaba José Froilán "Cabezón" González, estirando la cabeza, alta, alta, como la de una jirafa, tratando de ver si detrás de aquella loma, que está allá lejos, aparecía su Chevitú, v cuando "George" (hay que llamarlo así porque se va a Europa) Cupeiro pasaba, el "Cabezón" subía a su auto, y cortando por un atajo corría a otro sector del circuito, para comprobar si el Chevy pasaba o... se quedaba. Pero éste pasó una y dos y tres veces, y en la cuarta vez don José casi se desmaya, pero al reponerse se comprobó que había aumentado como diez kilos de satisfacciones.

También se desmayaban todas las chicas de la curva cuando el "Lindo" Casá se dejaba ver, y no eran pocas las que suspiraban anhelantes, ante las proezas que realizaba don Rolo de Álzaga para mantenerse entre los punteros con su impecable Falcon rojo.

Mientras todo esto sucedía, yo, con barro hasta en las orejas, buscaba como un desesperaço a los muchachos del asado fenómeno. Al final me tuve que arreglar con unas galletitas de una marca que no voy a nombrar porque eso es propaganda, pero en la próxima me desquito y como asado. Lo aseguro como que me llamo . . .





Nuccio Bertone.

DE CAMPESINOS A CARROCEROS

En rededor de Mondovi ● Giovanni campesino ● El taller de Borgo San Paolo ● Carolina la dulce ● Carretas para titiriteros ● Spa y el Torpedo 9.000 cc ● A la sombra de la Lancia ● "Las carreras me han enseñado muchas cosas" ● ¿Quien diseño la Giulietta Sprint? ● El nombre de Bertone no puede borrarse.

os Bertone proceden del Piamonte, en los alrededores de la "dulce y sonriente Mondovi", en donde un puñado de casas, rodeado de campos ondulantes a los que hicieron fértiles el trabajo de varias generaciones, lleva en la actualidad el nombre de Bertone. Es una aldea de menos de un centenar de almas que, con el tiempo, desplobándose y volviéndose a poblar, mandó a rodar por el mundo a muchos de sus habitantes. A mediados del siglo pasado, uno de ellos vino a hacer fortuna a Sudamérica. No la encontró, pero volvió a su casa con un tipo de grano sin espiga, desconocido hasta entonces en el Valle Padena. Aunque el descubrimiento no lo enriqueció, en los libros de botánica ese grano sigue unido aún al nombre de los Bertone.

Giovanni Bertone, sexto hijo de una familia de siete, comenzó a trabajar en el campo de las carrocerías hacia 1909. Tenía apenas veinticinco años y era —según su hijo Nuccio— "un muchacho despierto, voluntarioso, lleno de iniciativas".

Durante los primeros años, el campo fue el pequeño reino del joven Giovanni. Ayudó a su padre y hermanos en las tareas campesinas, pero la proximidad de Mondovi lo atraia irresistiblemente: quería trabajar en el comercio, aprender un oficio. En el mismo centro de la pequeña ciudad había un taller. Su propietario era el mejor artesano de la comarca en la construcción y reparación de carros agrícolas. Él, que había nacido y crecido entre ellos, fue al taller casi por vocación. Aprendió a trabajar la madera y el hierro y, en poco tiempo, llegó a ser tan hábil en la construc-



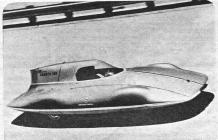
Fiat 1.500 Cabriolet (1938).

ción de ruedas, que el día en que decidió dejar el pequeño taller de Mondovi, su patrón, un tal Verrua, trató por todos los medios de disuadirlo.

Pero Giovanni ya se habia decidido: su meta era Turín. Consiguió llegar a ella con la ayuda de su hermana Catalina, quien, desde hacía unos años, había abandonado la patriarcal casa de los Bertone, y trabajaba como maestra en un pequeño internado turinés. Giovanni aceptó el trabajo que alli le ofrecieron: debia ocuparse de la limpieza del colegio, de hacer los mandados, de abrir la puerta por la mañana y cerrarla por la noche. Durante el tiempo que duró su empleo buscó, con desesperación, una ubicación en la pujante industria turinesa: "Los automóviles tienen ruedas y yo, que sé construir las de los carros agrícolas, podré aprender a fabricar también las ruedas de los vehículos con motor".

Dos años después, la Diatto recibía, en uno de sus talleres, al joven campesino. Pero la vida no fue fácil alli para Giovanni. El gran establecimiento industrial no era el pequeño taller artesanal de Mondovi. Los compañeros le jugaban toda clase de bromas, haciendo hincapié en su condición de aldeano. Cierta vez, le agujerearon las gomas de su bicicleta. En otra oportunidad, le espolvorearon su almuerzo con aserrín. El entusiasta piamontés aguantó con paciencia todas las circunstancias que le planteaba su naturaleza simple y tímida. Al poco tiempo, abandonó la Diatto. Fue cuando conoció a la que sería la compañera





Fiat Abarth 500 Récord (1955).

Carolina y su primer taller

Carolina era joven, hermosa, dulce y enérgica. Sus origenes eran tan humildes como los de Giovanni, pero había recibido una educación muy esmerada, digna de una hija de la vieja y austera burguesia turinesa: sabia dirigir la casa, sus ocupaciones favoritas eran la lectura y el bordado, y todos sus actos estaban gobernados por un orden estricto que el tiempo y la aplicación aumentarian de un modo sensible.

"Mamá -confiesa Nuccio Bertonetuvo un papel decisivo, no sólo en el ámbito de nuestra familia, sino también en la creación del establecimiento de papá y en la, formación moral de su carácter. Para él, además de una compañera maravillosa, ha sido una guia moral insustituible. Sin ella, quizá, papá no hubiera echado nunca los cimientos de la Carrocería Bertone, o por lo menos, ésta habría nacido muchos años después"

En 1909, Giovanni Bertone se establece por cuenta propia. Al entusiasmo instintivo, a la formación artesanal recibida en el tallercito Verrua de Mondovi y a su experiencia de operario de la Diatto unia, ahora, la voluntad férrea de crear algo que fuera suyo, contando para ello con el apoyo moral y la colaboración activa de su ioven esposa.

Su primer taller fue una modesta casita de Borgo San Paolo, en el mismo corazón de la naciente zona industrial de la periferia turinesa, donde ya, en esa época, trabajaban Lancia, Spa, Chiribiri, Ansaldo, Aurea y Diatto. Giovanni comenzó a trabajar en sů





taliercito en lo que más conocia: con unos pocos syudantes, reparaba y construia carros agrícolas y arreglaba coches estropeados. Como era un maestro en la construcción de ruedas y estaba impulsado por un vivo esprittu de iniciativa, comenzó, también, la construcción de carretas para titiriteros, esas familias que liban, de feria en fería, con sus calesitas, sus titos al blanco y sus juegos. Al poco tiempo. Bertone se convirtió en un arrecialdo escribitats.

El taller estaba ahora sobrecargado de trabajo y los negocios prospataban. Pero Giovanni aspiraba a algo
más. Habia descubierto el automóvil,
y se fue accreando a él gradualmente,
con timidez, de acuerdo con su carracter. Después de aprender a reparar
una carrocería, a rehacer un guardabarros o una tapa de baúl, se atrevió
a presentarse a los grandes establecimientos. Spa y Lancia lo pusieron
a prueba: el joven, de cara franca, de
pocas palabras y gran voluntad, inspiraba confinaro.

En esa época, los bastidores de los automóviles, antes de ser provistos de su carrocería definitiva, se probaban en la carretare con una especie de cubierta, bastante parecida a la original, llamada "bachet". Giovanni fue destinado a cumpir estas tareas en el departamento de Vallarbasse. Era el primer paso, el paso decisivo de Bertone en el incommensurable campo del automóvil.

Su primera carrocería

Su verdadero comienzo como carrocero tuvo lugar en 1912. El ingeniero Momo, de la Spa, estaba tan contento con los "bachets" de Bertone que un día decidió premiar al joven artesano. Para ello, le confió el diseño de un auto particular, destinado a un cliente, y, después de darle una afectuosa palmadita en la espalda. le dijo: "Piense en la carrocería usted. Sé que no me defraudará". Pero la Spa no tenía igual confianza en el galpón, abierto a todos los vientos, donde Giovanni trabajaba en sus carrocerías. Por ello, todas las noches se retiraba el chasis de su taller para llevarlo, a la mañana siguiente, tirado por un caballo.

El Torpedo Spa de 9.000 centimetros cúbicos de cilindrada, que Giovanni realizó con habilidad y meticulosa atención, fue la piedra angular de la Carrocería Bertone. "En el mismo año —dice Nuccio— nacía mi hermana Natalia y, dos años más tarde, yo".

La guerra sorprendió en floreciente expansión al tallercito de Borgo San Paolo. Bertone había conquistado la estima y la confianza de la Spa, que le hizo un pedido de carrocerías para los modelos de carrera destinados a tomar parte en la Copa de los Alpes. De los carros agrícolas y las carretas de titriferes, había pasado, con gran suceso, a la construcción de ómnibus para hoteles.

El día en que el joven artesano, conocedor perfecto de su oficio y confiado en el porvenir, decidió trasladar su taller a una casa más amplia y confortable, estalló la guerra. Para salvar el lugar, construido con tantas atigas, no había más que un camino: volver a la fábrica como simple obrero. Así, su actividad no se vería interrumpida, y él podría quedarse junto

Cuando la guerra terminó, Carrocerías Bertone pudo emprender otra vez su camino, quizás con más facilidad y nuevos ímpetus.

a su familia.

En 1920 se concretó el proyecto antiguo: el nuevo taller, casi el doble del anterior, se encontraba ubicado en la Via Monginevro, a la sombra de la Lancia, con la que Giovanni Bertone tenía, desde un tiempo atrás, relaciones de trabajo.

El paso dado, que convertia ahora el pequeño tailer de un artesano en una fabrica modesta, imponia otros sacrificios. Pero Giovanni Bertone y su esposa, que durante toda la época de guerra habían dirigido con mano firme su negocio, miraban el porvenir con gran confianza.

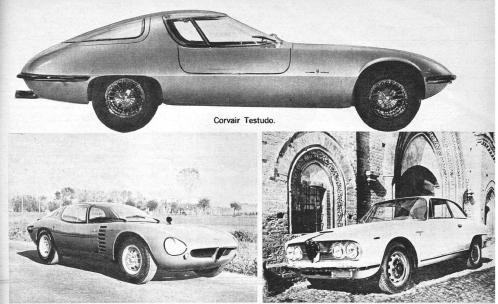
Giovanni había entrado ya en el mundo del automóvil: Lancia lo llamaba,
afectuosamente, "Bertunot", y no lo
dejaba nunca sin trabajo; a la fábrica
de Via Monginevo llegaban también
pedidos de la Diatto, de la Fiat, de
la Itala. En los años veinte, la mayoría de los chasis llevaban carrocerias Bertone. Aunque éste no había
querido especializarse en determinado

tipo de carrocería, revelaba una marcada predilección por los automóviles deportivos. Era la vocación, la línea de una empresa que empezaba a delinearse, y que sería exaltada por el joven Nucció en los años cuarenta y cincuenta.

Los comienzos de Nuccio

A Nuccio Bertone no le gusta hablar, en general, de sus comienzos en la empresa paterna, y aunque eso se justifique, se comprende que lo que quiere es establecer la verdad acerca de los origenes y el desarrollo de la Carrocería Bertone. El incremento industrial que tuvo la empresa en los últimos diez años, y sus buenos éxitos recientes -considerados por los "entendidos" como una "explosión"llevaron a la convicción general de que la Carroceria Bertone no tenia detrás de sí una sólida tradición, y que no era más que uno de los tantos frutos del rápido crecimiento del automovilismo italiano en los últimos años. Nuccio Bertone siente una profunda admiración por la obra de su padre en la actualidad tiene 81 años- y quiere rendirle de ese modo el homenaie que ella se merece.

Cuando a los dieciocho años se inició en la empresa de su padre, Nuccio ya era un hombre formado. El negocio empezaba a tener necesidad de él. El mismo taller de Via Monginevro se había vuelto demasiado pequeño, y Giovanni Bertone había decidido tras-



Alfa Romeo Giulia 1.600 Canguro.

Alfa Romeo cupé 2.600 Sprint.

ladar la fábrica a corso Peschiera. Pero una serie de contratiempos demoró el traslado, y cuando se realizó, el local no se hallaba terminado aún: la Carrocería Bertone se encontró al borde de una grave crisis económica: el contratista no había respetado los plazos, y los obreros de Bertone se encontraron trabajando bajo las lonas, expuestos a todos los fenómenos amhientales Pero la inminencia de la crisis no debilitó la tenaz voluntad del "campesino de Mondovi". Sólo rogaba, con todas sus fuerzas, para que el trabajo no faltara. Mas el advenimiento del monocasco frenó sus impulsos y, como era honesto consigo mismo y con los demás, rechazó el generoso apoyo de Vincenzo Lancia: "Comendador, no conozco las planchas metálicas como la madera y temo defraudarlo", "No te preocupes, Bertunot -le contestó Lancia-; te enviaré dos especialistas y verás como todo saldrá bien".

"Mi padre, consciente y escrupuloso, rechazó la oferta" —repite orgulloso Nuccio Bertone—. "Si hubiera aceptado, quizá hoy la Bertone sería la Karmann italiana".

La incorporación del joven Nuccio a la empresa, en un momento tudelicado de la vida del negocio, fue muy importante, pero hizo que este abandonara sus estudios universitarios cuando le faltaban apenas dos exámenes para doctorarse en economía y comercio, decisión que aún hoy lamenta. Desde 1923 hasta el estallido de la segunda guerra mundial, toda la producción Bertone se caracterizó por las nuevas tendencias de las carrocerías, que llevaban el sello juvenil de Nuccio.

Terminados los encargos de las grandes fábricas, Diatto, Lancia y Fiat, para las cuales realizaron carrocerías del llamado "grupo Ardita" —con tres tipos, de 1.750, 2.000 y 2.500 cc de cilindrada— padre e hijo comprendieron que no les quedaba otro camino que el de la producción para clientes particulares. A la sazón, la Fiat lanzó el "Ballila", modelo en el que Nuccio concentró inmediatamentes u atención.

"Compramos —nos relata— cierto número de chasis, a 5.500 liras cada uno, v sobre ellos realizamos un cupé deportivo que bautizamos "berlineta". Una vez creado el auto, había que encontrar los clientes. Los busqué por toda Italia. Hoy estaba aquí, mañana en Bari, al día siguiente en Roma y esa misma noche en Nápoles. Recorría frenéticamente kilómetros v kilómetros, sostenido por el maravilloso fuego de la juventud, entrevistando posibles clientes. Puedo iactarme de no haber regresado iamás con las manos vacías. Poco tiempo después se formaba, en torno a nuestra empresa, un grupo selecto de caballeros deseosos de poseer «el auto distinto»"

Los tiempos difíciles de la segunda guerra

El período de opresión por el que pasó Italia, antes de la segunda gue-

rra mundial, fue superado por los Bertone con relativa facilidad. Durante esos años, construyeron furgones para el trasporte del correo y algunos "pullmans" para trasladar pasajeros de la linea aérea del Estado, tareas con las que se alternaban los escasos pedidos de carrocerías especiales. A esta época corresponden los últimos Astura, el Lancia Augusta. y el Aprilia, el Alfa Romeo 2,300, el Fiat 1.500 de seis cilindros y el 1.100.

"Para aprender el oficio hice de todo... y también cometi errores de todo tipo" —nos dice Nuccio Bertone—. "Yerra todo lo que quieras, me decia mi padre, los errores cometidos no se repiten".

Durante la guerra, la firma Bertone corrió la misma suerte que todas las demás empresas. Su producción se concentró en ambulancias automóviles, fue el joven Nuccio el encargado de mantener los contactos con las autoridades militares. Así fue que sus giras de ciudad en ciudad, en busca de clientes, se trasformaron en raidos por las carreteras de las colinas turinesas, al volante de pesadas ambulancias Spa 38 R, para demostrar al oficial sentado a su lado la solidez del vehiculo.

El debut en las pistas

Cuando concluyó la guerra, Nuccio Bertone se inició en las carreras, sin que sus padres lo supieran, contando con la complicidad del constructor modenés Stanguellini. La experiencia adquirida con la "berlineta" Balilla indicó, al hijo del campesino de Mondovi. el mejor camino para remprender el sendero interrumpido por los cuatro años de guerra. Al volver a la vida normal, la pasión por las carreras resurgió dentro de un grupo de jóvenes pero experimentados pilotos. Stanguellini dio mayor potencia al motor del Fiat 1.100, colocándolo sobre un bastidor liviano y dúctil, y lo revistió de una carrocería abierta que inmediatamente recibió el nombre de "harquita"

Nuccio Bertone comienza a correr en esa época, siguiendo el camino del equipo de la Cisitalia.

El joven carrocero turinés corrió de 1946 a 1952. Venció en una Stelia 1946 a 1952. Venció en una Stelia Alpina, se adjudicó la Botzano-Mendola y otras pruebas en zonas montanosas. Junto con los triunfos deportivos acumuló, también, experiencia de constructor, que utilizó más tarde en el cupé Stanguellini 1.100 — el primer Gran Turismo hecho para las carreras y para uso corriente— y unos años después en el Arnoit-Bristol.

"Las carreras —afirma— me enseñaron muchas cosas. Al placer de manejar agregué un perfecto conocimiento del auto de carrera. Las experiencias de entonces me siguen siendo útiles aun hoy".

Del volante del Stanguellini 1.100 Nuccio Bertone pasó al de otros autos (Ferrari, Maserati), pero el Stan-

DE CAMPESINOS A CARROCEROS





Ford Mustang.



Cupé Gran Turismo Iso Rivolta.



Austin Cooper Mini Minor "VIP".

guellini fue su primer amor de "caballero de las carreras" y, quiză, el único. Del mismo modo, su único amor de carrocerías será de la Giulietta Sprint, porque a él debe la Bertone su rápido desarrollo de los años cincuenta, que significó el paso de tradicional y gloriosa actividad artesanal a la importante y mucho más remunerativa actividad industrial.

'Ese auto tan querido, el Giulietta Sprint, fue el padrino, o mejor dicho, fue el que dio vida a nuestro desarrollo industrial. De todos modos, debo reconocer que si la Alfa Romeo hubiera pensado que iba a construir treinta y cinco mil unidades, no me los habría encargado a mí. Los habría construido ella misma. La Alfa Romeo encargó las primeras mil carrocerías con cierta duda, porque algunos dirigentes pensaban que quinientas eran más que suficientes. Este pedido se consideraba como definitivo y final. Por otra parte, el Giulietta Sprint no era un auto preparado para figurar dentro de la gama de la Alfa Romeo. Su papel era más bien el de "trampolín" de la berlina, pero, al mismo tiempo, dado que la berlina se retrasó mucho, el Giulietta Sprint sirvió para hallar solución a una situación bastante comprometida"

La berlina Giulietta nació, exactamente, un año después. Era este el primer caso —o uno de los pocos casos— en que una versión especial veia la luz y se producia antes que el modelo de serie. Nacido como modelo especial, el Giulietta Sprint se convirtió, luego, en el símbolo de una época, el auto que hacia sentirse jóvenes a los hombres que ya no lo eran y que tenían sobre sus hombros pesados responsabilidades.

Pero, ¿quién diseñó el Giulietta Sprint?

"La carrocería del Giulietta Sprint no se diseñó —afirma con sinceridad Nuccio Bertone—. Se esbozó la forma, pero los planos no se trazaron nunca. Yo trabajé directamente sobre una maqueta del auto".

El estilista Scaglione, que Bertone habia formado años antes, y el carrocero Boano, encargado en un principio del pedido, to ayudaron a terminar la arquitectura, para darle al auto la forma definitiva, universalmente conocida, admirada y deseada.

Los modelos experimentales

Para una empresa crecida con lentitud y tenacidad al principio, y con ritmo casi vertiginoso en la segunda fase de su historia (cerca de mil empleados con una facturación de siete mil millones y medio de liras en 1963, y de cuatro mil ochocientos millones en 1964, el año de la crisis), era casi inevitable que la experimentación asumiera un papel importante. Es indudable que los modelos experimentales Testudo, Grifo y Canguro concentraron sobre Nuccio Bertone el interés de la prensa y la atención de un público cada vez mayor, pero la experimentación, esa "proyección hacia el futuro", es, en él, una vocación que sólo pudo tener su expresión en el momento adecuado, cuando un negocio sólido, perfecta organización industrial y equipo de técnicos dinámicos y capaces le ofrécen amplias garantías sobre su futuro.

A pesar de su optimismo, de su vivo espíritu de iniciativa, Nuccio Bertone conserva la típica prudencia de sus origenes, que lo une a su padre. Mientras trabajaba en el empeñoso diseño del Giulietta Sprint, Nuccio Bertone, con una moderna visión de los problemas de la carrocería, dirigia ya su atención hacia el auto del mañana. La serie de los Bat, la "Sportiva" Alfa Romeo (modelo que aún no vio la luz), y el mismo Giulietta Sprint SS, sintetizan con claridad su orientación. Al plano de la experi-mentación pertenecen, también, los prototipos realizados para varias firmas constructoras. Por eso, la historia de la Bertone, a partir de 1950, no está unida sólo a la Alfa Romeo, sino también a la BMW, NSU, Simca, y en los años sesenta a la ISO, ASA, Toyo Kogyo Mazda, Innocenti y, por último, a la Jaguar.

En poco más de cincuenta años la Bertone, esa empresa familiar que dos generaciones construyeron con tanta firmeza, recorrió vasto camino, pero aún le queda mucho por recorrer. El establecimiento tiene una capacidad productiva de más de cien autos diarios, potencialidad que hoy se aprovecha sólo en el cuarenta por ciento. Pero la meta a la que Nuccio Bertone aspira llegar, más que la de una producción en cantidad es la de una producción de categoría. No se muestra pesimista sobre el porvenir de la carrocería como arte y actividad industrial. "Pero no olvidemos -advierteque para mantenernos vivos debemos adaptarnos a los tiempos. En síntesis, industriales y artesanos, o mejor dicho artistas, no debemos abdicar de una tradición gloriosa, que es un precioso patrimonio italiano".

En el futuro de la dinastía de los carroceros Bertone existe un interrogante: Giovanni, Nuccio... ¿y mañana? Nuccio no tiene hijos, y su hermana Natalia, casada con el ingeniero Gracco, precioso colaborador del cuñado, tiene dos hijas. Falta el heredero. Nuccio Bertone medita un momento, y por su cara pasa, rápidamente, una expresión triste. Luego se domina y responde con voz firme: "Ouizá el destino me había reservado esta suerte. No habrá un descendiente directo, pero el nombre de Bertone perdurará. Lo que hizo mi padre y continué yo, no puede borrarse".

CONVERSANDO CON EL SEÑOR PRESIDENTE

...de la Asociación de Corredores de Turismo Carretera, por supuesto. Don Rubén Roux nos recibió como siempre, cordial, sonriente, dispuesto a colaborar en todo.

Pero en esta oportunidad no quisimos conversar con el corredor, sino con el señor presidente.

Dentro del panorama que conforman los hombres que activamente participan en nuestras competencias en rutas, se encuentran los caracteres más fogosos, más temperamentales y, también, los más pintorescos; todos y cada uno de ellos poseen una característica propia que identifica su temperamento.

La personalidad de Rubén Roux no es fogosa, ni temperamental, ni tampoco pintoresca; tiene una particular característica. Es una rebosante bondad que hace de él uno de los corredores más queridos en el ambiente. Y a quien se quiere, se respeta.

Ahora que el hombre de Monte Grande ocupa el cargo más alto en la A.C.T.C., debemos reconocer que a su bondad ha adicionado una cualidad poco generalizada: el sentido común. Y éstas no son palabras propias.

El nuevo presidente no puede estar más contento. Cuando le preguntamos cómo se encontraba en el cargo, sus ojos se iluminaron de entusiasmo. Asegura estar muy cómodo, y adornando su palabra con un característico gesto paterno, agregó que los "chicos" se portan y lo tratan magnificamente bien.

Nos informó que la comi-

sión marcha sobre ruedas, sin ningún entredicho ni contratiempo, trabajando siempre de acuerdo, y en equipo. Esto es lo importante —destacó Roux—, "que haya colaboración, pa ra que todo pueda ir ade-

lante en beneficio de todos". La fama de la A.C.T.C., como buena y prolija organi-

La fama de la A.C.T.C., como buena y prolija organizadora de carreras, crece en otros aspectos.

El señor presidente no se ha olvidado de cuanto puede estar en sus manos para ayudar a corredores de la categoría; el tema neumáticos está sobre el tapete, y se tratará de tener una buena provisión de los mismos para el próximo Gran Premio Turismo de Carretera.

Además, con la amigable batura en manos de don Rubén y el patrocinio de la Asociación, ya se ha logrado que en muchas competencias (San Francisco, Necochea, General Pico, etc.) no se cobre inscripción a los participantes, sea gratuito el alojamiento de pilotos y copilotos y que la provisión de narta, tipo competición, corra por cuenta y costo de YPF.

Hay algo que habla por si solo de un gran corazón: es su proyecto para que lo que se recaude en la carrera del 10 de julio, en el Autódromo Municipal, sea a beneficio de los damnificados por las recientes inundaciones.

Esta es una imagen a vuelo de pájaro de Rubén Roux presidente, hombre que hace honor al cargo.

"Ojalá todos pensaran y obraran como Roux, siempre con un gesto amistoso, siempre con una palabra alentadora", nos dijo alguien una tarde en el Autódromo. El concepto es general y compartido.

Habria otras cosas que agregar. Sus gestos, que traducen innata generosidad, cuando algunos adversarios han encontrado el tropiezo, cuando llegan otros a solicitar el repuesto dificil, los neumáticos que faltan o la posibilidad de compartir auxilios.

Su forma de recorrer la fila de competidores, minutos antes de la largada de las competencias, con la sonrisa amplia, la mano amiga extendida y pronta, y la mirada velada por la emoción que en vano intenta ocultar. Su despedida de los más jóvenes, con un beso paternal, devuelto sin falsas vergüenzas por hombres que han de salir a jugarse en el camino, por hombres que tienen la misma pasión que Roux.

Pero éstas son cosas de Rubén Roux hombre. También existen las de Rubén Roux volante, las que se traducen en una frase que el pueblo ha hecho suya: "el más querido de los corredores".

Estas han sido fugaces notas de una nueva faceta de su personalidad: el directivo. Pero, jubulera podido el señor presidente despojarse de sus cualidades humanas al tomar a su cargo la posición directiva?

La respuesta es obvia. Por ello, cuando regresamos de entrevistar al señor presidente, a la consabida pregunta respondimos:

—Estuvimos en casa de Rubén Roux...







HAY QUE DAR EL ALERTA



En la primera pasada, Carlos Reuserman apuraba desde atrás. Su auto, llegado con apenas minutos disponibles para clasificar, llevaba el N^* 19. Cuando bajó la bandera de cuadros era el N^* 1.

Todo comenzó con inocentes vueltas de clasificación, en el circuito habilidad "ex-profeso" dentro de los limites de la ciudad de Carlos Paz. Mixto, con parte de pavimento y contrapartida de asfalto, tal como seria el escenario de la competencia. Para completar la semejanza, unos desniveles, con ambición de quebrada, jalonaban los 1.420 m en los que Eduardo Copello conquistó el derecho de llevar el Nº 1 durante la competencia.

Su tiempo, que fue de 1' 2" 8/10, nudo haber sido mejor si no hubiera mediado una negada de la caja de cambios. Sucedió a la entrada del puente, el que Copello debió cruzar como pudo -que fue en punto muerto- y con el auto totalmente cruzado. Gradassi develó la incógnita que el equipo de Oreste Berta tenía in mente, clavando el cronómetro en 1'3" 4/10. El trazado, por cierto, no se adecuaba a las posibilidades de los autos mayores, por lo que el Fiat del equipo Sergi, conducido por "Lito" Galluzzi, pese a ser un avión y su volante piloto de pruebas, debió conformarse con el tercer lugar, precediendo a Carlos Pascualini por sólo 3/10. El quinto puesto fue para el coequiper de Copello, el muy hábil Carlos Ruesch; se intercaló Ormidio Tosco, entre éste v Nasif Estéfano y, más atrás. venían nombres desconocidos y famosos, famosos y desconocidos. Una entretenida "melange", en la que algunos famosos estaban desconocidos y algunos desconocidos —de haber sido la carrera en ese escenario— se hubieran vuelto famosos.
Cuando el entretenimiento —tipo aperitivo— finalizó...

... nos fuimos a recorrer

La incógnita estaba en el Pan de Azúcar, El resto, por sus características de suelo, es conocido como bueno. A la postre, resultaría lo malo. Pero eso llegaría después... La trepada estaba bastante fea. Poceada, con mucha piedra suelta, algunos huellones inoportunos y sectores en curvas, en los que el amontonamiento de tierra dificultaba la mantención de un radio coherente. El descenso, más civilizado, ofrecía menos obstáculos de piso, aunque -de por sí- es más dificultoso que la trepada. Luego, al llegar a Cosquín, el sinuoso, veloz, ágil y pavimentado, presuponía equilibrio de chances para algunas marcas y pi-Intos

El examen no arrancó aplausos de entusiasmo de nuestra parte, pero tampoco expresiones condenatorias. Era una de esas bivalencias en que lo bueno compensaba lo malo, aunque —en definitiva— lo malo resultara bueno y viceversa.

En la mañana de la carrera...

...el cielo amaneció encapotado y con ganas. Las nubes se cernían so-

TM CARLOS PAZ



Nasif Estéfano no anda de buenas. Luego de una labor encomiable, la insólita actitud de quien decidió no enterarse que la carrera existía, no sólo motivó un inmerecido abandono, sino que puso en peligro las vidas de piloto y copiloto.

bre las sertanías, y una humedad, casi palpable, impregnaba cuanto se ponía a su alcance. Como la iniciación estaba fijada para las 11, previsión organizativa para que el efecto de clausurar la ruta tuviera lugar a la hora de menor tránsito, los hombres sabios del lugar vaticinaban, con cara de entendidos...

"A las diez el sol va a partir la tierra...". Con lo que una vez más se demostró que los entendidos suelen equivocarse.

A las 10. llovia.

Para ese entonces habíamos tomado ubicación en el descenso del Pan de Azúcar, reconfortados y precupados. Lo primero, por la habilidad culinaria y la gentileza de Félix, José y Carlos Sanmartino, a quienes acompañaban Walter Schonjler y Arturo Llovet, Lo segundo, lo de preocupados, porque todo el sinuoso pavimentado que va de Cosquín a Carlos Paz, adornado por filigranas

de barrito y "hojas del árbol caídas", era una poco feliz trampa jabonosa, en la que los indices de adherencia de las no-muy-especiales-gomas, de uso casi generalizado en la categoría, se verian reducidos a niveles escasos en relación a las otras cualidades de los autos.

A todo esio, oficiales de la prueba solicitaban por radio información sobre las condiciones de la ruta, sobre todo en la zona del Pan de Azúcar. Alli, no se veia a cinco metros. Con sorpresa escuchamos uma transistorizada voz que otorgaba [800 m de visibilidad! Claro que el susodicho puesto de trasmisión —nos enteramos al pasar los autos— esenteramos al pasar los autos— estaba a doscientos metros de Cosquin.

Ahora, una acotación

Quizá lo más difícil de esta profesión nuestra sea abrir juicio. ¿De dónde surgen los quilates necesarios para ser jueces? ¿Quién garantiza que el error no puede ser un compañero de ruta? ¿Acaso el uso de la pluma presupone la propiedad de la verdad? ¿O la imparcialidad de la justicia? Los nones son el factor común a las respuestas. Somos sólo hombres que tênemos buena voluntad, creemos disponer de conocimientos y usar del sentido común

Por estas razones y no otras, por lo visto en muchas carreras y palpado en ésta, dejamos caer la acotación.

"La inconsciencia no es hombría ni el machismo esencia del automovilismo".

"El nuestro es un deporte". Lleva implícitos muchos riesgos. Es peligroso y lo aceptamos así. Pero es hora de que una idea germine: hay que humanizar el automovilismo. Las condiciones actuales no satisfacen Si el núblico es factor de descontrol, habrá que realizar carreras donde se pueda controlar al público. Si se ha de correr en condiciones indeseables de piso, no es válida la expresión "el camino es igual para todos". Esto es machismo negativo. Aunque sucite, en algunos espíritus, admiración. Expresión positiva es que se logren movilizar las fuerzas vivas del automovilismo, para que algunos elementos imprescindibles en la práctica del deporte -en este caso neumáticos- lleguen a nuestro país en condiciones accesibles. "De

no ser así, habrá que buscar otros escenarios y correr en otros condiciones. Excepto que exista parficular satisfacción en ver al público —desobediente, inconsciente o dimetade malo—pero público, seres humanos, caer segados por el impacto de los autos, o a éstos volar por los aires, tronchar columnas y postes de teléfono y caer retoridos, deshechos, para complacer la cuota de sadismo de los infaltables mirgones"

Por cierto que lo que antecede no tiene ánimo de ofensa. Sólo intención de futuro

La carrera, en si . . .

...fue digna de palpitarse, Lástima que, de los 103 km, sólo se puede ver un cachito. El mendocino Copello estaba pronto a tirarse a la inexistente clasificación general. Por el lado del equipo Sergi, Estéfano creía en prudentes comienzos y en rematar con auto. El Nº 2, para la ocasión, era "Lito" Galluzzi, a quien acompañaba "Paco" Mayorga, un dúo que daria que hablar. Gradassi, Moras, Riva, Visintini, Monguzzi y Gainza Paz, eran guerra segura para los 1.093. La presencia de Scaramella, Ferrea y Gallo anunciaba performance en la "A". mien-

(sigue en la pág. 35)

CLASIFICACIÓN

Categoría A hasta 700 ce: 1º, Horacio Bornancini, De Carlo. 2 h 31' 26'': 2º, 'Botafogo'', Isard 700, 2 h 37' 38''; 3º, Juan Albrecht, Isard 700, 2 h 37' 43''; 4º, Pablo Delgado, Isard 700, 2 h 38' 32''; 5º, Mario Arrieta, De Carlo, 2 h 41' 13''. Todos con 2 vueltas.

Categoría B de 781 a 1.150 cc: 1º. Héctor Luis Gradassi, Auto Unión, 3 h 18º 9º'. promedio 93,58 km/h: 2º. Eduardo Copello, Gordini 1.093, 3 h 28º 3º'; 3º. Rosmaldo Visintini, Auto-Unión.

Categoría C de 1.151 a 1.600 cc: 1º. Carlos Reuterman. Flat 1.500, 3 h 12' 48". promedio 98.161 km/h; 2º. Carlos Pascualini, Flat 1.500, 3 h 15' 25": 5º. Oscar Mario Franco, Flat 1.500, 3 h 19' 34"; 4º. Juan J. Pomodoro, Isard 1.204, 3 h 25' 32".



Chasis Cox completo 1/24. Se distingue, claramente, el motor TTX-250 de carbones y piñón opuesto, y el sistema de trasmisión lateral.



La popular escala 1/32 y uno de les mejores chasis que os fabrican: elCAR. El Santidor es de magnesis. El tren delantero, desentable, estaizado en plástico. Corona de plástico (29 dientes), gomas de esponia y
ilantas de magnesio, caladas, completan esta joyita. La planta montitalada es Mabuchi, trasformada por Cor, que se entrega testeada y que
va sujeta al bastidor con una silmple grampa meditor.

LA INDUSTRIA automodelista, hermana menor de la automotriz, requiere, al igual que aquélla, precisión.

No es tarea fácil trabajar en escala con piezas pequeñas, de poco peso, y frágiles materiales. El azar, aquí, queda de lado; la exactitud es premisa irremplazable.

La industria argentina progresa día a día, a la par que los Estados Unidos cada día nos sorprenden con una novedad, hecho consecuente de una poderosa industria para un gran mercado consumidor.

Entre las recientes novedades son destacebles las que introdujo Cox Munufacturing Co. de California, en sus modelos a escala 1/32 y 1/24, al revolucionar el mercado com materiales inivianos, elásticos y revisientes lovianos, elásticos y revisientes lovianos de los modelos Cox más difundidos es el Ford GT 1/32, que, además de sus perfectas lineas exteriores de lou cuidada terminación, incluye, en el interior, tablero instrumental y volante comandos, el piloto y su plataforma, que deja a la vista, a través de la luneta trasera, las tomas de aire de los cauturádores.

Lo más interesante, sin duda, resulta el chasis, de bastidor de magnesio, material empleado por muchas fábricas de automóviles para la fabricación de blocks, pistones y otros elementos vitales. A las virtudes antes mencionados, debemos agregar un

perfecto alineamiento. El diseño, por ser simple, elimina los acoplamientos complicados y simplifica la tarea de armado, desarmado y service.

El rodado de los automóviles Cox es de goma esponjosa, calzando 750 x 15" adelante y 950 x 15" atrás, por supuesto en su correspondiente escala, montadas sobre mazas fabricadas también en magnesio. Un motor Mabuchi, reformado por Cox y denominado TTX-100, equipa los modelos en escala 1/32, mientras que el llamado TTX-250 es montado en los 1/24.

Los modelos de la escala mayor permiten un despliegue técnico más completo, tal el caso del Ford GT con su sistema de trasmisión lateral (sidewinder) y detalles de avanzada. Cox Manufacturing Co. fabrica, también en escala 1/24, la Ferrari 158 y el BRM F-1, con un bastidor monocasoo simple y sorprendente a la vez, y el ya mundialmente famoso Chaparral, casi desconocidos en nuestro medio.

Como detalle interesante, mencionamos las medidas del popular Ford GT en esta tabla comparativa:

	Medida real	Escala 1/32
Entre ejes	241 cm	7,6 cm
Trochas	137 .,	4,3
Largo total	401	12,7 ,.
Ancho total	177	5,5 ,,
Alto (carrocería)	101 "	3,0 "

En escala, el despeje del piso oscila entre 0,4 y 0,5 cm. En cuanto a velocidad, estos micromodelos nada tienen que envidiar a los reales, pues desarrollan, proporcionalmente, de 260 a 270 km/h.

En sintesis: alta técnica y cuidadosa terminación reúnen los productos Cox, de excelente desempeño en nuestras pistas.

CASTRO REY



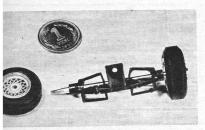
Willy Ormon, uno de los buenos corredores y preparadores de nuestro medio, habrá de radicarse próximamente en EE. UU. Con tal motivo, ha puesto en venta todo su material automodelistico que es mucho y bueno.

Han aparecido ya, en pista, los primeros autos a escala 1/32, con ejes montados sobre cojinetes de bolillas en el tren trasero. Los que tienen la suerte de conseguirlos quedan con el bolisillo bastante dolorido.

En la vecina orilla se trabaja con mucho entusiasmo para difundir el deporte de moda. Los más entusiastas han cruzado el "charco" para estrechar vinculos. De paso, se conversó de una Copa a disputarse aquí y alla.

Néstor Salerno, integrante de la escudería oficial AUTOMUNDO, que viajará a Europa, es uno de los más veteranos automodelistas. Hace más o menos quince años hizo las primeras experiencias en automodelos, con motores de pistón.

Lomas de Zamora, la populosa ciudad del Gran Buenos Aires, posee su club. Sus socios y todos los aficionados de la zona se nuclean diariamente en Rivera 583, sede del "Lomas Model Race Car". Nosotros también iremos.



Interesante y muy avanzado detalle en los ejes Cox, escala 1/24: ejes con puntas cónicas. Las mazas se sujetan con mariposas auténticas.

HAY QUE DAR...

tras que "la corona aún sin dueño" miraba con simpatía el doble árbol del Alfa Romeo Giulia de Italo Ma-

De este último fue la punta, hasta que un espectacular accidente, ocu-rido en el sinuoso asfálito, lo co-locó fuera de carrera. Copello, mientas tanto, arremeita con todo. Ganaba la suya y la otra. Reuterman, desde atrás, se imponía en la "C" y Juan Carlos Gallo hacía suya la más neguefa.

En la segunda vuelta, Nasif Estéfano apuró. Desde el pie del Pan de Azúcar a Cosquín, recuperó los 43" que Reuterman le había sacado, y llevó para su granero 33". Un total de un minuto dieciséis segundos. Buena cosecha. Cuando se desplazaba rumbo a Carlos Paz, a la salida de una curva ciega a la izquierda, se encontró, sorpresivamente, con una buena señora que había decidido salir a pasear su perro. No es que cruzara la ruta. Paseaba por ella. Estéfano logró esquivarla, pero lo jabonoso del pavimento facilitó una salida de camino que pudo haber tenido muy serias consecuencias Una columna de cemento y muy gruesos árboles afeitaron el Fiat. Estéfano quedó fuera de carrera. Galluzzi, con el embrague roto, corría con Gainza Paz otra carrera: la del asado.

El camino, para ese entonces, se adornaba con una serie de virulos, más o menos serios, entre los que se destacaban, por lo espectaculares, los de Pepe Zaneta y Juan Pedro García. Mientras tanto, Gradassi perseguia a Copello, Pascualini lo hacia con Reuterman, Bonamici —en su tercera carrera— superaba a Scaramella, y nosotros nos deleitábamos con el accionar de un joven que surge, Oscar Mario Franco, y con el del Fiat Nº 51, todo un espectáculo en la montaña, José Gómez, José Coforez,

(viene de la pág. 33)

Entre los pequeños, Gallo y Klear desaparecían, en la "B" los Morris Mini dejaron de ser problema, desde el principio, mientras Visintini apuraba todo lo que podia, y Riva no podía apurar todo lo que quería. Las últimas emociones estuvieron a cargo del 1.083 de Copello, el cual se retrasó en pleno Pan de Azúcar, al taparse un "chicler" del carburador. Primero cambiaron de todo y, al final, lo descubrieron. Oreste Berta le prometió al mendocino una lección de mecánica. El precio fue el primer puesto.

Con Reuterman puntero, cómodo, los aplausos subsiguientes tenian como destinatarios a Pascualini y Franco. Pomodoro logró colocar su Isard 1.204, como cuña, entre los Fiat, delante de Pedelaborde y Belliti.

El uruguayo Héctor Moras, interpretando el sentir de muchos, miraba su Gordini R 8, bastante abollado después de un vuelco afortunado en el Puente Negro —también él integró la cofradía— y preguntaba...

-¿Podré arreglar para el domingo...?

DERRAPE



Buen ganador en la "B". Gradassi peleó de continuo. No se amedrentó por la distancia que Eduardo Copello había conseguido sacarle. Cuando la opertunidad se presentó, supo hacerla suya.

Eduardo Copello, el hombre del "gasto". Un error en el diagnóstico de la falla que acusaba su auto dio por tierra con el andamiaje construido. Pese a lo expuesto, retuvo la segunda colocación.



SOBREMESA CON ANTONIO SERGI



La invitación fue espontánea, cordial. Lo rodeaban los miembros del equipo. Entre ellos, sus pilotos, Estárano, Galluzzi y Mayorga. Con su habitual entusiasmo nos habió de sus experiencias, de sus proyectos. De las carreras previas, del Gran Premio, de la que iba a correrse en la mañan siguiente.

Nos dijo de los esfuerzos realizados, de sus motivaciones, nos confesó esperanzas, momentos de desesperación, de impotencia y también aquellos, los menos, de alegráss. Todo con naturalidad, reconociendo errores y acientos, propios y ajenos. Brindándose en la comunicación, como se ha brindado en el deporte. Con la honestidad que brinda el monsistro sano.

Don Antonio Sergi también se quejó, pero sin lamentaciones. No es hombre para eso. Su queje tuvo, si, un dejo de soprresa. Estima que no ha encontrado eco. No que el estuerzo haya sido vano, sino que no ha encontrado eco.

Nosotros, aunque tenemos en carpeta "En la trastienda de un equipo", nota en la que revelamos la lucha de Antoni-, Sergi, acusamos el impacto. Nuestra intención, aunque buena ha demorado mucho.

Don Antonio Sergi tenía razón.

AUTOMODEUSMO

Importante cita para los automodelistas es la del sábado próximo, a las 16, en el Indianápolis Club, Carlos Pellegrini 389, Capital Federal. Se disputará el Gran Premio Buenos Aires, prueba que organizan Jugueteria Pellegrini y Tuffy Hobbies, para máquinas sport, escala 1/30 y 1/32, que reproduzcan modelos de carreras reales y con motor de 12 voltios. Importantes son los premios en disputa: el ganador reculirá una copa y un modelo sport para armar; el 2º una copa; el 3º otra y el 4º una medalla. Las inscripciones se recibirán diariamente hasta el viernes 22 a las 20 en Talcaluano 1023 y Carlos Pellegrini 339. La pista estará habilitada para los entrenamientos los días 20, 21 y 22, de 17 a 20.

Las firmas organizadoras con los señores Solimano, Cané y Grandoli al frente —infatigables luchadores del deporte automodelista—, también haria entrega, en esta oportunidad, de los premios obtenidos el año anterior. Muchos son los inscriptos hasta el presente, dada la importancia de la prueba y los premios en disputa. AUTOMUNDO también estará presente en esta cita anual del auto-

modelismo.



El Peugeot de Caram-Aratta, ganador de la categoría B, toma una de las curvas del circuito trazado en las calles de San Carlos de Bariloche.

Que el Rally de Montecarlo no es juego de niños, no creemos que haya alguien que lo dude. Sin embargo, en la Argentina existe el concepto erróneo de que todas las pruebas de este sipo, organizadas en nuestro medio, no son más que "paseos dominicales de regularistas, un poco más extensos de lo usual". La quinta edición del "Rally Lagos del Sur", prueba que organiza anualmente el Ciub Argentino de Regularidad, y que conto en esta ocasión con el apoyo de la Dirección de Turismo de la Provincia de Rio Negro, de 'scimientos Petro-liferos Fiscales y de Industrias Kaiser Argentina, demostró en forma concluyente lo errado de esta suposción.

Según lo previsto por el reglamento, las máquinas participantes debian partir de sus respectivas cabeceras —Capital Federal, Córdoba, Tres Arroyos, Rosario, San Luis y Santa Rosa— en la mañana del pasado 2 de abril y, cubriendo el recorrido en una sola etapa, arribar a San Carlos de Parinche en las útimas broras del dia siguiente.

Simultáneamente, se disputaría el "Gran Premio de Regularidad Bariloche 1966", pero los participantes de esta competencia debían cumplir el recorrido en dos etapas.

En los dos dias que precedieron a la largada, las noticias que llegaban a Buenos Aires, sobre el desastroso estado de la zona del Valle del Río Negro, hicieron temer la postergación de la prueba.

"LAGOS DEL SUR" V EDICIÓN

TIEMPO DE RALLY



Extensos tramos de los caminos estaban convertidos en lodazales, a causa del aluvión que había afectado a la zona cercana a General Roca.

No obstante las dificultades que se preveian, se decidió que era "tiempo de rally". Si las máquinas lograban superar los obstáculos del camino, se destruiría el mito del "paseo dominical" y, lo que se más importante, quedaria demostrado que también en este campo el automovilismo deportivo argentino contaba con valores indiscutiores indiscutiores

La primera parte del trayecto no ofreció mayores dificultades a los veteranos. Un pie firme y un acompañante sagaz eran los requisitos básicos para ocupar los primeros puestos... y si alguno considera que el atributo exigido al piloto es cosa de poca monta, no tiene más que recordar cuantas veces, viajando en ruta, fue superado por un bólido al que dio alcance poco después an una curva, porque su piloto "levantó el pie" aterrorizado por el chilitido de las gomas de su auto.

Mantener constantemente un promedio de alrededor de 90 km/h, cualesquiera sean las condiciones del camino y del tránsito, es mucho más de lo que la mayoría de aquellos que se consideran buenos volantes son capaces de hacer. En las proximidades de General Roca comenzaron

las dificultades. Cuando los controles se dirigieron a verificar las condiciones del terreno; en un desvío por camino

En una clásica largada "estilo Le Mans", Carballo se dirige hacia su Fiat 1500, en la prueba de velocidad. Con 550 puntos en contra, se clasificó segundo en su



de tierra a la altura de Challacó, se toparon con una verdadera laguna en la que hubieran quedado detenidos todos los autos en carrera. Obligados por las circunstancias, tomaron la decisión de anular el tramo y hacer que los corredores continuaran por el asfalto.

Cubiertos de lodo, hombres y máquinas, la carvana hizo su entrada en San Martin de los Andes.
La neutralización anunciada se convirtió en un dia
de descanso. La trepada que existe a la salida de
dicha ciudad estaba cubierta por una espesa capa
de barro chirle, que bajo el peso de los autos la
hubiera convertido en una extensa y sinuousa pista
de patinaje. Veinticuatro horas bastaron para que
pudiera ser deciarada "zona transitable". — a menos para los "rallistas". A los "regularistas", por
el contrario, se decidió conducirlos en caravana
hasta San Carlos de Bariloche, pasando por CollonCurá, dándose por finalizada esta prueba

Una de las mayores atracciones del rally es que cada uno de los participantes tiene idea del número de puntos que lleva en contra... pero no conoce con certeza la posición que ocupan sus rivales. A pesar de ello, se aventuraban ya algunos pronósticos.

Entre los "favoritos" figuraban el auto ganador de la edición anterior, tripulado por el equipo Barbot-Algañaraz, y el Saab del binomio uruguayo Penone-Murguía. Pocos kilómetros después, este último abandonaba la lista de los "candidatos firmes". Una caida espectacular cortó de raiz todas sus esperanzas. Por suerte, ambos deportistas salleron de su auto ilesos, y más tarde pudieron enterarse que, en ese momento, encabezaban cómodamente la clasificación.

A las diez y ocho del día lunes, el primer auto cruzó la linea de llegada. Los habitantes-de Sar Carlos de Barlicche, a los que habian llegado rumores sobre un attisimo índice de deserciones, no esperaban tener oportunidad de ver muchas máquinas más. Sin embargo, diez y siete equipos pasaron ante sus ojos antes que el coche de control, que señalaba el fin de la caravana.

El dia perdido en San Martin de los Andes debia ser recuperado. Las pruebas restantes, programadas originalmente para los dos dias sucesivos al de la llegada, se agruparon en la siguiente iornada.

La mañana del martes, las cansadas máquinas se alinearon para cumplir dos vueltas a promedio impuesto en un circuito de montaña, de las que, finalmente, solo se utilizó la segunda para los computos. Cumplido el recorrido, los participantes disponian de un par de horas para almorzar... o para reparar sus máquinas. El estómago vacio o para reparar sus máquinas. El estómago vacio

ayudó a muchos a mantener la lucidez en la prueba de velocidad, disputada en horas de la tarde en un circuito trazado en las calles de la ciudad. Allí tuvimos oportunidad de comprobar la eficacia de las iniciativas de otra de las entidades decanas de nuestro deporte automotor. Norberto Furlan, a quien ya habiamos visto imponerse en el Autódromo Municipal, en la categoría Debutantes con su Fiat 1500 "Familiar", demostró haber aprovechado bien las enseñanzas recibidas en el curso de manejo dictado por la AAAS, el año pasado. Haciendo gala de una seguridad que faltó a muchos de sus competidores, lo vimos negociar hábilmente las difíciles curvas del circuito, explotando al máximo las posibilidades de su auto. Su merecido triunfo lo llevó a ocupar una tercera posición en la categoría B, compensando en parte su escasa experiencia anterior en rallies.

La labor de los pilotos había concluido, pero a los organizadores aún les quedaban largas horas de cálculo. En la tarde del miércoles se deveió la incógnita: el Valiant, de Barbot, acompañado en esta ocasión por Algafarar, había repetido su hazaña del año anterior, imponiendose en su categoría y en la general, con un total de 207 puntos en contra. Así concluyó la prueba, corrida "con tiempo de rally".

¿Marcará esta quinta edición el comienzo definitivo del "tiempo de los rallies" en nuestro medio?



Nuevamente fue el Valiant de Barbot el triunfador de la prueba. Acompañado esta vez por Algañaraz, totalizó 207 puntos en contra.



El binomio Estevanez-Estevanez, a bordo de otro Valiant, logró el segundo puesto de la cotegoría más grande.

CLASIFICACIÓN GENERAL

"V RALLY LAGOS DEL SUR"

Ganador absoluto: Número 418, Barbot-Algañaraz, con Valiant, de la Capital Federal, con 207 puntos.

207 puntos.

Categoria A; 1º 202, Taddey-Lecuonis, con DKW, de la Capital Federal, con 638 puntos.

Categoria B; 1º 302, Caram-Artata, Peugeot, de Barioche, con 357 puntos; 2º 310, Carballo-Roorfiguez, Fait 1900, Capital Federal, 550, 3º con 656; 4º 301, Sainbez Acosta-Crosta, Alla Romeo, Uruguey, con 728; 9° 308, Cuevas, Fiat 1500, Mar del Plata, con 750.

Categoria C; 1º 418, Barbch Lighafaraz, con 456.

Cuerwis, Trail, 1900, when you devised, cours con Veliamin, de la Capital Federal, con 207 juntos, 2º 407, Estevanec, Estevanec, Vallant, Capital Federal, con 225; 3º 404, Russel-Russelh, Che-Federal, con 225; 3º 404, Russel-Russelh, Che-Castro, Chevrolet, Firmsl, con 425; y 5º 415, Vebra-Yebra, Valiant, Capital Federal, con 470. Circuito mentaña: 1º 407, Estevanec, Estevanec, con Valiant, de Tres Arropes, Só puntos, 265a. 30, y el 418, Barbot-Algañaraz, Valiant, Capital Federal, con 1998.

Circuito velocidad: 1º 305; Furlang-Jobat, con Fiat 1500, de la Capital Federal, y 2º 310, Carballo-Rodriguez, Fiat 1500, Capital Federal.

"II GRAN PREMIO DE REGULARIDAD BARILOCHE 1966"

1º el 1, Membride-Massigoge, con Fiat 1500 de Tres Arroyos, 63 puntos; 2º el 6, Lehmann-Lehmann, Fiat 1500, Fiorida, 89; 3º el 15, Dra-que-Nevares, Gordini, La Pampa, con 90; 4º el 14, Sarvetti-Rennone, Volkswagen, Uruguay, con 98, y 5º el 25, Bais-Bais, Chevrolet, Tres Arroyos, con 100 puntos.



El señor Nicolás J. Gibelli, director de AUTOMUNDO, se dirige a la nutrida concurrencia que se dio cita en la reunión destinada a eclebrar el primer aniversario de nuestra publicación, y agasajar a quienes colaboraron con la temporada internaciona;

EL AUTENTICO "mundo tuerca" se dio cita días atrás en una comida ofrecida en pombre de Gran Prix por Juan M. Fangio y Nicolás J. Gibelli, director de AUTO-MUNDO, con motivo de cumplirse un año de la aparición de nuestra revista y con el fin de agasajar a todos aquellos que hicieron posible con su colaboración la reciente temporada internacional de Fórmula 3.

La ocasión fue propicia, por otra parte, para despedir a los pilotos integrantes del equipo argentino AUTOMUNDO, en visparas de la cruzada deportiva que los llevará a defender nuestros colores en Europa.

Verdadera fiesta de cordialidad, la reunión contó con la presencia de numerosos volantes y representantes de las firmas que de alguna manera intervinieron en el éxito de la temporada, como también del periodismo.

A los postres habló el quíntuple campeón del mundo, quien expresó el agradecimiento de la organización Gran Prix hacia todos los antes nombrados, y su deseo de éxito para el "team" integrado por Estéfano, Bordeu, Pairetti, Salerno y Cupeiro, quienes —señaló— contarán siempre con su apoyo y consejo. A continuación, el señor Gibelli hizo una breve reseña del nacimiento de AUTOMUNDO, refirmando los propósitos de nuestra revista en lo que hace al progreso técnico y deportivo del automovilismo en todas sus expresiones.

En representación del periodismo especializado, el veterano Luis Elías Sojit se dirigió a la numerosa concurrencia para referirse al éxito de la temporada internacional, y rememorando las primeras actuaciones de aquel otro equipo que, encabezado por Juan Manuel Fangio, inició años atrás, en el Viejo Mundo, el camino del éxito internacional para el automivilismo argentino. Por los corredores que viajarán a Europa se escuchó luego a Juan M. Bordeu, quien en su nombre y en el de sus compañeros de equipo ratificó el empeño y dedicación que pondrán en el logro de los objetivos que llevan a los representantes de la escudería AUTOMUNDO a enfrentarse con los valores más destacados de la categoría en el plano mundial.

Asimismo, el señor Enrico Vannini, aludido por nuestro director y por Fangio como el inspirador de la exitosa temporada recientemente concluida, expresó con breves palabras su agradecimiento por los conceptos vertidos por los antes nombrados. Vannini, como se sabe, viajará con la delegación argentina a Europa en carácter de director deportivo de la misma.

EL AUSENTE

Una sentida mención hizo Fangio durante sus palabras. Se refirió al señor Angel Garaerilo, una de las personas que más colaboraron para la concreción de la temporada internacional y que, lamentablemente, no pudo estar presente en esta flesta. El señor Gargarello fue víctima de un accidente durante los entrenamientos, cuando fue embestido por el automóvil de Vicente Sergio mientras desarrollaba actividades relacionadas con la organización, episodio del que se repone en estos momentos.



Juan Manuel Fangio en el momento de entregar a Enrico Vannini una plaqueta recordatoria, con la que se expresa el reconocimiento al director deportivo del equipo AUTOMUNDO, "culpable", como señaló el gran campeón, de la temporada internacional.

AJÓ AJÓ

Y POR tal motivo buscimes a nuestro primito GRAIN PRIX que cumplis messe e himito GRAIN PRIX que cumplis messe e hicimos un festejo bárbaro en un salón muy
grande que se lamar Loprete (con perión
de la palabra). Pero el motivo de hacer la cimera
festita en conjunto surgió cuando los papas de Grain Prix se disron cuenta de que
monedes que sólo sicanzarian para la lorta.
Tentonese los papis de ALITOMUNDO, que son
unos secos, hicieron un esfuerzo. Empelaron
a Camaria (que por see motivo no pudo estar en la fiestita) y comparano la velita, con
lo que tuvimos una linda farafri.

Invitamos a todos los chicos del barrio. Uno de los primeros en llegar fue Carlitos Mendifeguy, con un babero y unos pañales tanlindos que hicieron la envidia de todas las mamás. Lo primero que hizo Carlitos fue pedir dulce de leche, y como no había le dio una pataleta que recién se le pasó cuando le traieron la naraniada

Después vino Luisito Solfi, que ya está empezando a deier sus primera palabrias, y luego zando a deier sus primera palabrias, y luego mos, no obstante, ver entre ellos a Carlilos solo Pairetti, que es un chico de lo más sabandíja, a haciéndoles zanosadilias a los demás niflos, hasta que apareció Angelito Rienzi muy comhacifo de los estas de la está receindo el pelo. A Manequito Bordeu, que es un chico que catento porque y ale está receindo el pelo. A Manequito Bordeu, que es un chico que camina bastante bien, apoyado en junachito tento propues en poso elbera, poryado en junachito tento Fangio, que le explicaba que tuviera paciencia de puese en poso elempo más y con la syuda del con-

Otros de los que estaban era Nasifito Estéfano, que traía un paquetito de carne cruda a la turca por si se quedaba con hambre; Jorgito Cupeiro, con un Chevy ... tu-tú de juguete, que a cada rato le preguntaba al niño Salotto por qué no andaba como los autitos de los demás; a Nestitor Salerno, con un trompo azul y amarillo de lo más lindo, que daba vueltas y más vueltas hasta que vino Vicentito Sergio y se lo robó para mostrárselo a nuestro fotógrafo Del Río que se puso tan contento que daba saltitos sobre el trompo; Andreita Vianini, que para demostrar que no es cierto lo que dicen todos los chicos de su grado en el sentido de que prefiere ser "tanito" a "argentinito", le pidió a la mamá que le dejara las patillas largas largas largas como las de San Martin. Había muchos otros chicos del barrio, pero empezaron a caer los chicos de la sociedad, que siempre llegan un poco más tarde porque es "grasa" llegar puntual.

Y empezaron a llegar los chicos de Atma, de Pirelli, de VPF, de Ruata, de Suixtil, Horacito S. IKA, Pepito D. Ford y muchos otros de pomposos apellidos. ¡Ah, me olvidaba! Todos los chicos de CODEX, que son unos pillados bárbaros, pero en el fondo son buenos niños, ¿o no?

El que llegó tardísimo, porque es un informal y no lo vamos a invitar nunca más, fue Nicolasito Gibelli. ¡Qué tipo, éstel Pero, por suerte, después, al "Tanó" Vannini, que se di chico más gracioso que he visto en mi vida, grifió "a comer" y todos nos zambullimos sobre las masitas hasta no dejar in rastros de lo que otrora fuera una magnifica exhibición de maniers.

Le bode entonces hablar a Gran Prix, pero como apenas tiene unos meses de edad, por el lo hizo Juanchito Fangia. Agradeció a todos por haber venido e insultó a todos por haber comido. Ponderió como loco al "tano", porque —dijo— fue el que recibió todas las trompadas y patedas, insultos y exciteras de todos los que tuvieron que pagar entradas para ver las carreitas que organizamos este verano pasado, y en reconocimiento de ello le hicieron grafis un cheque medico para comprobar que tenía todos los huesos sanos. Como así era, en premio lo mandan a Europa a pesar de que él no tiene ninguna gama de jr.

Luego usó de la palabra Maneco Bordeu. Dijo que en la heca que consiguieron para ir a Europa se iban a portar lo más bien. acostarse temprano, tomar soda, etc., y entonces el travieso de Estéfano le tiró un nan a la cabeza que si lo agarra lo deia sin viaie. Los discursos terminaron con sentidas palabras de Vannini que expresó devolvería con su próximo trabajo en el Viejo Mundo, un poquito de lo mucho que le han dado a él. Y así, entre los bostezos de todos los niños presentes, terminamos los festejos de nuestro primer año de vida, deseando que con el hambre de todos nosotros, las finanzas de nuestra querida revista permita que podamos festeiar un segundo año, aunque sea con una nizza



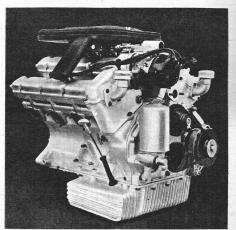
"Las patadas, trompadas, insultos y etcéteras, no me han hecho ni esto", explica el niño Vannini a sus amiguitos.

EXCELENTE CREACIÓN DE ABARTH



Esta berlina Fiat Abarth, dotada con el motor "OT 1.300", constituye una de las más bellas creaciones de la acreditada firma turinesa. El auto está concebido con fines deportivos, y constituirá una de las atracciones de la temporada de carreras que comienza. La planta motriz desarrolla 140 CV a 8.000 rpm, tiene dos árboles de levas a la cabeza y cinco bancadas. Provista de dos carburadores Weber de doble cuerpo, el indice de compresión alcanza a 10,5:1. Las dimensiones de los cilindros lo sindican como "súper-supercuadrado": carrera 55,5 mm, diámetro 86 mm. Este automóvil fue equipado con frenos de disco en las cuatro ruedas, y neumáticos Dunlop Racing, 530-13 adelante y 600-13 atrás. Su velocidad máxima es de 240 km/h.

EL "DINO" A LA FIAT



El motor Ferrari del tipo "Dino", exhibido recientemente por las autoridades de la casa de Maranello, está destinado a un ambicioso plan en cooperación, ya que será empleado por la Fiat para la producción de 500 unidades —en un año— de una máquina Gran Turismo.

Es intención de los industriales italianos derivar este motor, de seis cilindros en V, a 65°, con cuatro árboles de levas a la cabeza, a la fabricación futura de un Fórmula 2, que, al decir de Enzo Ferrari, "tendrá muchos caballos, y una performance no inferior a las máquinas 1.500 de la Fórmula 1 recientemente caducada". Este proyecto se materializaria en 1967.

El Fiat Gran Turismo —que será carrozado probablemente en la planta del recién desaparecido Pinin Farina— se convertirá en el segundo auto equipado con este motor. El primero es el Ferrari "Dino" de competición.

J. BRABHAM Y CH. IRWIN GANARON FN GOODWOOD



Christopher Irwin reiteró, en tierras reales, todo lo bueno que le vimos hacer en nuestro país.

El ex campeón mundial, Jack Brabham, se adjudicó el trofeo de Goodwood, al imponerse a un calificado lote de pilotos internacionales. en la carrera para máquinas de Fórmula 2, 100 Millas de Goodwood, que se disputó en el autódromo local.

Al darse la señal de partida, se ubicó en la punta J. Stewart, piloteando un Matra F 2, de industria francesa. Pero, antes de finalizar la primera vuelta, Brabham, que condujo un coche de fabricación propia, con motor japonés Honda, superó al escocés y mantuvo su posición de privilegio durante los 160,900 km de carrera. El vencedor empleó un tiempo neto de 58' 50", lo que significó un promedio de 164,280 km/h que no supera el récord de carrera establecido por J. Clark, con un Lotus de Fórmula 1, en 1964, y que asciende a 168.838 km/h. En segundo lugar se ubicó el australiano Denis Hulme, compañero de equipo de Brabham, a sólo dos largos del coche triunfador. Hulme estableció un nuevo récord de vuelta en el circuito para Fórmula 2, al completar una ronda en 1' 22", a un promedio de 169,990 km/h. El récord del circuito para máquinas de Fórmula 1 pertenece, también, a J. Clark, quien el año pasado corrió una vuelta a un promedio de 172,135 km/h. En tercer lugar se clasificó el joven piloto austríaco Jochen Rindt, que será primer piloto de la Cooper en la temporada de Fórmula 1, a iniciarse el 22 de mayo en Mónaco. Rindt condujo en esta oportunidad un Brabham-Cosworth.

La carrera preliminar para Fórmula 3 fue ganada por nuestro conocido Christopher Irwin, quien se adjudicó, así, la Copa Chichester. Irwin empleó, para cubrir las 10 vueltas al circuito, un tiempo de 14' 42" 2/10, haciendo suyo el récord de vuelta con 1' 26", a un promedio de 160,450 km/h.

RINCON D

La reunión de marzo del Consejo Directivo de la Comisión Deportiva Automovilista fue bastante matizada. Algunos puntos a tratar daban tema para debate y la polémica se hizo linda y picante por momentos. Sobre todo se gastaron ironías. Como éstas a cargo de Sleimen, representante marplatense (que fue uno de los que en general dijo cosas más atinadas: en instantes en que por secretaría se leía la nómina de fechas concedidas, cambios de fechas y aprobación de reglamentos, el delegado Sleimen, refiriéndose a los reglamentos aprobados, preguntó con intención cargada: "Señor presidente, supongo que se habrán leído con detención ... ¿no? ... ". Hubo sonrisas suspicaces, y miradas de entendimiento. Todos captaron el sentido de esa acotación de Sleimen. Y tanto fue así que uno de los presentes. dejó de jugar con su esferográfica y trató de hacerse invisible en el sillón. Pero cien ojos ya lo habían hecho destinatario de la ironía. Se trataba del reglamento de la carrera del 13 de marzo en el autódromo. que dio lugar a tantas polémicas. Y el dirigente "señalado" era Roque Molinari, quien tuvo a su cargo la "lectura" del citado reglamento para su aprobación, y fue a la vez el comisario deportivo en esa competencia en que se le entreveraron los papeles. La verdad que la aprobación en aquella oportunidad la hizo sin leer el texto y así le fue. Tuvo su penitencia inmediata por su pecado. El artículo 14 no decía nada y él lo aprobó. Y ese artículo 14 le complicó la vida. ¿Recuerdan el caso Cupeiro en el autódromo? Que si arregló antes de hora, o si se pasó de hora. Bueno, todo el lío lo trajo ese artículo 14 de un reglamento que fue "aprobado" sin ser leído.



Y seguimos con la reunión de la Deportiva. No tuvo desperdicio. Ocurrió que la Comisión de Audiencias y Penalidades produjo diversos dictámenes respecto al citado expediente del autódromo, entre los cuales pedía "suspensión hasta el 31 de diciembre de 1968, para el club organizador: el Buenos Aires Moto Club". Pero sucedió que se había citado a declarar a un montón de gente menos al club que se iba a castigar. Es decir que se sancionaba al "reo" sin permitirle su defensa ni que hiciera su descargo. Fue entonces cuando Sleimen (nuevamente el marplatense) mocionó que el asunto volviera a Audiencias y Penalidades porque si bien existieron algunas "cositas" que merecen ser sancionadas, era menester escuchar al "culpable" antes de castigarlo. Acotando a Sleimen, el directivo Álvarez Trongé, también gastando ironía, señaló que Sleimen era muy suave al decir "cositas", a lo que el presidente de la Deportiva, doctor Rivarola le respondió: "Mejor es que no carguemos las tintas a nadie porque nosotros tenemos también nuestras «cositas»... porque eso de que la Comisión de Audiencias y Penalidades pida un castigo tan severo para un club al que no se lo ha citado a declarar es también algo más que «cosita»...". La verdad es que la omisión de la citada comisión es

CARRERAS DE LA SEMANA

PRUEBAS NACIONALES

Pruebas de Velocidad

24 de abril - Auto Moto Club Carlos Paz. (TC) (MN) (MJ).

24 de abril -- Asociación Pilotos de Automóviles de Turismo. (TM).

Autódromo · Buenos Aires.

TC = Turismo de Carretera Fórmula "B"
TM = Turismo Mejorado
MJ = Minijúniors
MN = Mecánica Nacional Fórmula 1 y 2
S = Sport

PRUEBAS INTERNACIONALES

Pruebas de Velocidad

22 de abril — Alemania. Halle-Saale-Schleife.

23-24 de abril — Estados Unidos. Las Vegas (S, SP, GT). 23-24 de abril — Francia. Col Bayard.

24 de abril - Alemania. Eifel (F 2).

24 de abril - Estados Unidos. Cien Millas de Trenton.

24 de abril - España. Trofeo Juan Jover. (F 2, F 3, GT, T).

24 de abril - Austria. Weerberg. 24 de abril - Inglaterra. Coft.

24 de abril - Estados Unidos. Martinsville. (Stock · cars).

24 de abril — Holanda. Zandvoort. 24 de abril — Francia. Montlhéry.

25 de abril - Italia, Mil Kilómetros de Monza (SP, S II y III).

Pruebas de regularidad

22-24 de abril — Alemania. Rally de Vin. 23-24 de abril — Francia. Rally de Forez. 25-29 de abril — Rally de Tulipes.

CMC = Campeonato del Mundo de Conductores (Fórmula 1) CMM = Campeonato del Mundo de Mar-cas (automóviles de Gran Tu-

rismo) Trofeos Internacionales de Pro-

totipos Campeonato Europeo de Mon-taña CEM = Campeonato de Europa de Rallies CER =

CEAT = Challenge Europeo de Autos de Turismo

C = Automóviles de Carrera FT = Fórmula de Carrera de Tasma-nia (hasta 2.500 cc) 1 = Fórmula 1 2 = Fórmula 2 3 = Fórmula 2 3 = Automóviles Sport PT = Prototipos GT = Automóviles de Gran Turísmo:

I (hasta 1.300 cc)

TUERCAS

por BIELAZO

imperdonable, por cuanto pese a que se argumentó que no se etió a Sueyro presidente del club porque era miempro del Consejo Directivo, lo cierto
aquí es que de cualquier manera
quí es que de cualquier manera
que heicira su descargo o bien solicilar de Sueyro que se despojara de
sus fueros de consejero y que declarara como directivo del Buenos Aires
Moto Club.



Diálogo entablado instantes antes de largarse la Vuelta de Necochea. Protagonistas: Cupeiro, Tito Emiliozzi y don Pedro Vacario, comisario deportivo:

Cupeiro: Comisario... ¿No podría largarme un minuto antes que los Emiliozzi?

Torcuato: ¿Para qué? Después cómo hacemos para alcanzarte...

Vacario: No le haga caso que el mozo es escondedor, Tito...

La conversación quedó trunca porque los tres fueron llamados a presenciar el izamiento de la bandera. Pero tres horas más tarde, y ya en el "recinto de verificaciones" (Miguel Ángel Merlo se enoja cuando lo llaman "parque cerrado") don Pedro Vacario se acercó a Cupeiro y le dijo con tono de burla: "Y vos querías que te largara un minuto antes que Emiliozzi... Ni con tres minutos hubieras hecho nada... Andá... andá... A lo que Cupeiro comentó entre sonriente y sorprendido: "Siempre me pasa lo mismo... Cuando lo paso a Dante en seguida tengo que pararme . . . Me fulminan . . . Yo no sé qué me ocurre



Galbato en el aire.

Carmelo Galbato lloró después que le bajaron la bandera a cuadros como triunfador en el circuito más veloz del país. Rolo Álzaga a su lado, junto con Casá, Carlitos Travers y varios de la barra del "05". De pronto Rolo le pasó el brazo por el cuello a Carmelo y llevándoselo hacia un costado le dijo: "Vení Carmelito... vamos a tomar un vinito...". Carmelo lo miró extrañado y le respondió: "¿Adónde...? si aquí sólo te dan gaseosa...". Palabra que le debe haber producido cierta repulsión a Rolo porque al escuchar "gaseosa" hizo un gesto de disgusto seguido por un ¡Buahhh! muy expresivo.

Cada día el TC se puebla de figuras nuevas. Es una categoría que tiende a revitalizarse a medida que trascurre el tiempo. La gente de Necochea está que se sale de la vaina. La huella de Armando J. Ríos es seguida por varios entusiastas del volante y los "tuercas" de la ciudad balnearia apoyan con todo estas promociones. Así tenemos el caso del pibe Zavala

Urriza, "chevroletista", que tiene futuro muy cercano. Oscar Sposetti, Alberto Cordisco, "Petete" Irungaray y Raúl César García. La escudería 'El León" a la que pertenece precisamente García, no se da tregua para que su crédito alcance el lugar que ellos consideran se merece. Y así hemos visto en los talleres de la firma Arcon el trabajo de esa gente. Pedro Porras, Vladimir Muzetich, Urbano Camusso, Arteaga, Cipoletti, Nosei, Obregoso y Martinich dedican horas preciosas de sus días a la tarea de aportar algo para el auto con motor F-100. Tuercas de alma, todos tienen algo que ver en el porvenir automovilístico de Raúl César García. Son los héroes anónimos que nunca aparecen en las crónicas pero que se corren una carrera aparte mucho más larga que las que conforman los circuitos. Carrera que comienza mucho antes de cada competencia y continúa más allá de disputada la misma.



Di Palma

Luisito Di Palma es una figura querida. Su juventud, su manera de ser despreocupado, su desaliño tipo "Beatle", su rubio despeinado, en fin todo lo que conforma su personalidad, resulta simpático en él. Por eso donde haya un montón de gente reunida en torno de alguien, en cualquier lugar en que se corran carreras, allí es fácil suponer que está Di Palma. Y no se puede equivocar. Tiene arrastre. Sobre todo en el sector femenino. Pero ahora Luisito ha ingresado a "otro equipo" y seguramente sus admiradoras se sentirán defraudadas. Sí, porque ahora Di Palma está casado. Ha formado su hogar y ello le obligará a mostrarse más reposado y serio aunque le moleste a sus numerosas hinchas. Como se puede apreciar. Luis está formalizándose. Instaló un negocio (en sociedad con Legnani) en Caseros, dedicado al ramo de fundas para autos, y ahora se casó. Todo un señor, en adelante, El "pibe" crece y también aumentan sus compromisos y su responsabili-



Nos decía Tito Conti, días pasados: "El auto está para caminar cualquier cantidad... sólo hace falta que las camine. Uno a veces se desorienta porque los fierros son de lo más caprichosos". Y algo de razón tenía. La cronometrada de los "5 kilómetros lanzados" realizada en Necochea, indicó que el Chevrolet con motor F-100 que prepara Tito Conti y que piloteó Matías de la Torre, su socio en el auto, viajó a una media horario de 225 y chirolas en ese parcial cerca de Energía. No terminó la carrera, pero como experimento tiene su valor. El día que el auto llegue habrá que discutir posiciones. Y la cosa va a andar prendida.

FACCETTI VENCIÓ EN FÓRMULA 3



También en Italia Carlo Faccetti es atracción. Esta vez se anotó un buen triunfo en Imola.

Bajo el auspicio del Automóvil Club de Bolonia, se disputó, en el circuito de Imoda, la segunda copa que la institución italiana puso en juego, en una carrera para máquinas de Fórmula 3. La prueba se realizó bajo una fuerte lluvia que torno peligrosa la pista de 5 km. El estado de la misma provocó reiterados trompos y "fuori pista", que pusieron en tensión al público y a los pilotos. Por suerte, no hubo que lamentar accidentes graves, salvo el sufrido por el italiano Carlo Franchi, quien conducia un Wainer y sufrió la fractura de un pie.

La carrera se disputó sobre 25 vueltas (125,425 km), y la victoria correspondió a Carlo Faccetti, piloto bien conocido por los argentinos, dedas las actuaciones en Fórmula 3 y TM realizadas en nuestro país. El triunfo de Faccetti, cuyo promedio ascendió a 139,270 km/h, fue amplio y su más inmediato perseguidor llegó a más de dos minutos. La clasificación final fue la siguiente:

	Piloto	Tiempo	Marca	Vueltas
10	C. FACCETTI	54' 2" 1/10	Brabham	25
20	F. MAGLIONE	56' 3" 7/10	De Sanctis	25
39	D. TIGER	54' 44" 4/10	De Sanctis	24
40	A. DE ADAMICH	56' 1" 4/10	Brabham	24
5°	O. CORTI	55' 31" 6/10	BMW	23
6°	E. WILLIAMS	52' 37" 7/10	De Sanctis	22
7°	C. MANFREDINI	54' 13" 2/10	Wainer	22
80	B. KURT	54' 35" 7/10	Foglietti	21
99	E. BRAMBILLA	55' 3" 3/10	Brabham	21
10°	B. GAGLARDI	56' 35" 5/10	Lotus	21

Como preliminar, se disputó una carrera para máquinas de Turismo, que ganó Pinto: segundo fue Dini, y tercero Nanni, todos con Giulia GTA. El promedio del vencedor ascendió a 137,871 km/h.

OTRA EDICIÓN" DE LOS 1.000 Km. DE MONZA

Mc. Laren, piloto de la Ford, quien, al mando de un prototipo de la marca, obtuviera el tercer puesto en la carrera del año pasado. Esta carrera marcó la presentación de los Ford en tierras europeas.

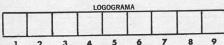


El próximo fin de semana, se realizará en Italia la gran carrera de velocidad y resistencia, 1.000 km de Monza. La misma tendrá por escenario el circuitó de 10 km (5,75 de asfalto y 4,25 de conceto) del fammos autódromo de Monza, que deberá recorrerse en cien oportunidades para totalizar así los 1.000 km. En esta competencia, que está anunciada sin puntaje para el Campeonato Mundial de Marcas, estará en juego la copa F. Caracciolo. La carrera está reservada para las siguientes categorías: Sport, Gran Turismo y Sport grupos II, de 1.300 a 2.000 cc y III, de 2.000 cc en adeleante.

En la anterior edición, disputada el 25.4-65, triunifo Ferrari, con un prototipo 275/P2 comandado por M. Parkes y J. Guichet, a un prenedio de 202,611 km/h (AUTOMUNDO Nº 8, pág. 13). Rob Slotmaker y Ben Pon, con Porsche 904 GTS, ganaron la clase de 2.000 a 3.000 cc, y R. Businello-A. de Adamich. con Alfa Romeo, hicieron lo propio en la categoria de 1.300 a 1.600 c GT GT más de 3.000 cc se impuso el binomio B. Bondurant-G. Allen, con un Ford Cobra Cuple.

Los Mil Kilómetros del año pasado marcaron el estreno de los Ford GT en el Viejo Mundo, oportunidad en que aleanzaron un tercer puesto en las manos de K. Miles y B. Mc. Laren. Con seguridad, la competencia de este año contará con la participación de destacados pilotos y equipos, haciendo, así, honor a la fama y tradición del circulto fallano. Llenadas las lineas horizontales con las palabras que las definiciones sugieren, leyendo las letras que están en las casillas de borde más grueso obtendremos los apellidos del corredor que logró el 1er. puesto en la carrera de Lobos y el de su escolta, es decir el 2º.

DEFINICIONES: 1: Instrumento con que se agujerea una cosa = 2: Retrasa No combina bien el encendido = 3: Acción y efecto de chupar = 4: Acción y efecto de rociar = 5: Arcos de hierro en forma de U invertida que sirven para ver si los vagones de ferrocarril o camiones cargados pueden pasar - por su altura - por puentes o túneles = 6: Acelerar el motor = 7: Pulverizador para pintar el coche.



Se llenarán las nueve casillas con las letras de las palabras correspondientes a las definiciones. El número que precede la definición indica la ubicación de las letras en el casillero.

= Capital de un estado europeo. a) 5.6.7.4

= Opinión que las gentes tienen de una persona. b) 3.1.7.4

= Dícese de las cosas cuyas partes están separadas más c) 5.4.2.9

de lo regular en su clase (masculino).

d) 3.9.5.7.1.2 = Perteneciente a la forma - Que tiene formalidad.

SOLUCIONES DEL NÚMERO ANTERIOR

- LOGOGRAMA -

Las palabras: GALA REAL GARRA RAER LEGAL

1.2.3.4.5.6 = GALERA (El coche de Emiliozzi)

EL RAMO DE FLORES

Solución: las palabras según las definiciones:

CAMBIO - BUJIAS - REPARAR - MANEJAR - CHASIS - APAGAR - AHOGADO

0 E 1 El apellido del corredor: Cupeiro

ACCIDENTES DE TRÁNSITO

Juicios criminal y civil Influencias.

Por los doctores José María Gastaldi y Roberto Fonseca

EN NOTAS anteriores (Automundo Nº 47 y Nº 49) nos hemos referido a la reparación de los daños provenientes de accidentes de tránsito, ocupándonos de la jurisdicción en que pueden reclamarse y el problema que plantea la coexistencia de las dos jurisdicciones -penal y civil- ante las que el damnificado puede concurrir.

Conforme prometiéramos en la primera de esas notas, nos ocuparemos de lo relativo a la influencia que sobre el proceso civil puede tener el proceso criminal. Recuérdese que ambos procesos son independientes y téngase presente todo lo que se dijo respecto de los mismos, en particular en cuanto a que el penal sólo se sustancia en caso de producirse lesiones o la muerte de alguna persona.

Pero precisamente como en este último caso pueden iniciarse y sustanciarse los dos procesos, es necesario ver cómo juegan ambos.

Caso a considerar

El supuesto a considerar es el de la persona que ha sufrido lesiones en un accidente de tránsito el caso de fallecimiento serán sus herederos quienes ocupen su lugar- y que no desea reclamar en el juicio criminal la reparación de los daños, no desea ejercer allí su acción civil sino que prefiere hacerlo directamente ante la justicia civil. Es cierto que el trámite penal es habitualmente más rápido, pero ante los problemas que podría plantear el fracaso de dicha acción ejercida dentro del proceso criminal, es bastante común que se opte por, directamente, ejercer la misma ante la justicia civil. Por otra parte, no olvidemos que hemos señalado que es más sencillo probar la culpa civil que la culpa penal. Además, la reparación en vía civil suele ser más amplia que la que se logra en via penal. Son todos aspectos prácticos que llevan a la iniciación de la acción a Tribunales Civiles. En tal caso, plantéanse varias cuestiones que habremos de contemplar, y que se refieren a la influencia que un proceso ejerce sobre el otro, en especial el criminal sobre el civil, ya que el resultado de aquél suele ser muy importante para incidir sobre éste.

Proceso criminal

Para comprender el tema, es necesario explicar, aunque sea brevemente, el proceso penal, aunque más no sea las distintas formas en que el mismo puede terminar. Ellas son: 1) condena; 2) sobreseimiento provisional; 3) sobreseimiento definitivo; 4) absolución

AUTOMUNDO y LA LEY -dentro de ésta: absolución "libre" y absolución "por duda"-5) otras resoluciones.

> Efectivamente, no todo proceso criminal implica que el sindicado como culpable hava de ser sancionado de acuerdo con la lev. vale decir, no significa que por el solo hecho de ser sometido a tal juicio se le aplique la pena que corresponde al delito por el que se le acusa (en el caso los delitos que pueden cometerse en accidentes de tránsito han sido reseñados en "Automundo" Nos. 22 y 23). La Justicia puede encontrarlo inocente, con lógica, y dicha situación demostrarse categóricamente -por ejemplo, si la culpa fue exclusiva del propio accidentado -y puede también que, aunque culpable en teoría, las pruebas correspondientes no puedan reunirse y en tal caso deberá también eximírselo de culpa. Téngase presente que en materia penal hay un principio fundamental que establece que debe probarse, o sea, demostrarse, la culpabilidad del acusado, cuya inocencia se presume mientras no se demuestre lo contrario. A nadie escapa que tal principio es incontestable, pues es una de las garantías mayores que tienen los ciudadanos; de lo contrario se llegaría a injusticias extremas. No cabe duda de que la ley, entre condenar a un inocente y absolver a un sospechado culpable, debe optar por lo segundo.

Por otra parte, los sistemas probatorios que nos rigen son, en materia penal, estrictos, y el juez debe tener pruebas de culpabilidad; no basta en efecto su libre convicción de la responsabilidad de un individuo, que suele existir en muchos casos en que, no obstante por falta de probanzas no se puede llegar a la condena. La aplicación de tales principios, no comprendidos o no conocidos a veces por aquéllos que son damnificados -y que, por ende, quieren reparación— suele crear un clima que en nuestros Tribunales nadie es condenado. Nada más erróneo; las estadísticas demuestran lo contrario. De lo señalado se advierte la importancia de que se logren reunir elementos de prueba -testigos, por ejemplo- para el caso. Sea una u otra de las enunciadas la solución en el juicio criminal, influirá en el juicio civil en forma diferente, pero un aspecto debe quedar bien claro y subrayarse: el hecho de que un individuo sea declarado inocente en el fuero criminal con motivo de un accidente que ha provocado no obsta a que la justicia civil haga lugar a la reparación del daño material y, eventualmente, moral ocasionados Volvemos a insistir que la culpa se gradúa en forma distinta en ambos juicios, siendo la "culpa civil" un concepto más amplio que la "culpa penal"

En la próxima nota veremos los distintos modos enumerados de terminación del proceso criminal.

AUTOMUNDO. Publicación semanal ilustrada. Publicada por Editorial Codex S. A., Bolivar 578, Buenos Aires. Director: Nicolás J. Gibelli.

© Copyright by Piccadiliy Press and News Services International Corporation S. A., Montevideo, para todo el mundo, 1965/1966.

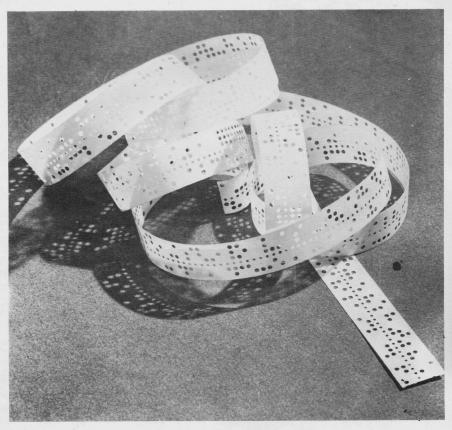
© Copyright by Editorial Codex S. A., Buenos Aires, Afgentina, para la Republica Argentina, año 1959/66. Rezibirdo de la Propocada (International Proposada (International Proposada). Proposad

Correo Argentino C. y Suc. 3-27-34 y 60 (B)

Abril .

ustria

7



NOTICIAS

Aunque no lo parecen, son noticias. Nos llegaron por teletipo desde todas partes. Ahora las ordenamos, las "pasamos en limpio", y a las "y veinticinco"... al aire! PARA QUE USTED "SE SINTONICE" CON TODO LO QUE ESTA PASANDÒ.



