44

Viejos automundo

$ 40.-
Uruguay $ 12,50

automundo®

POLIÉSTER PARA UN FÓRMULA 2—POLÉMICA EN LA NIEVE
UNA "GIULIA" MUY FOGOSA—STEEWART: PRÍNCIPE HEREDERO

Lancia Flaminia 2.8 Cupé
Carrozado por Pininfarina Ejemplar único

automundo

Nº **44** 8 de marzo de 1966
Año I · EDITORIAL CODEX S. A.

SUMARIO

3 Correo del lector
4 Campeonato porteño de regularidad
4 Auto-service
5 Saldo positivo en el balance europeo de 1965
5 La ciencia médica en el tránsito
6 Premios y agasajos
6 Fiat aumentó sus ventas en 1965
7 Otra vez la "Vuelta del Noroeste"
8 Jackie Stewart
9 Un fantasma llamado poliéster
14 ¿Serán los únicos sobrevivientes del crecimiento urbanístico?
16 Polémica en la nieve
20 Automodelismo
21 Lubricación
22 TC en Colón
25 Otro "chivo" en Arrecifes
26 Metamorfosis de un viejo conocido
30 Aston Martin: llega el DB 6
32 Un paso más
34 Una "Giulia" muy fogosa
36 Chrysler Fevre Argentina (3ª nota)
39 Nuevo centro experimental de la Volkswagenwerk
40 Más cubiertas para satisfacer la creciente demanda
40 Rincón de tuercas
41 Campeones alemanes 1965
41 Automóvil Club Olavarría
42 Entretenimientos tuercas
42 AUTOMUNDO y la ley: seguro de responsabilidad civil

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

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

A NUESTROS LECTORES

Fuerzas ajenas a nuestra voluntad nos han obligado a postergar la aparición del número extraordinario que, según lo anunciado debía corresponder a la edición de hoy.

Así, nuestro próximo AUTOMUNDO (Nº 45) será extraordinario y contendrá en sus 132 páginas, además del material informativo semanal, el más completo análisis de la Temporada Internacional, incluyendo 8 páginas en color.

CORREO DEL LECTOR

NAFTA 100/130

1) ¿....me podrían informar cuál es la nueva sede de la A.A.A.S. (Asociación Argentina de Automóviles Sport) antes situada en la calle Puán?
2) Tengo un Falcon (el motor no está tocado) léase "pichicateado". ¿Si le pongo nafta de 100 - 120 octanos aumentaría el pique y velocidad tope? Luego ¿podría volver a ponerle nafta especial? ¿Qué desventajas tendría entonces?

Rodolfo A. Alberici
Av. Rivadavia 6582
Buenos Aires

1) La A.A.A.S. tiene su nuevo local en la calle El Salvador Nº 5709.
2) En cuanto al combustible de su Falcon le recomendamos que siga usando nafta especial y que no intente el uso de la 100/130. El motor no le rendirá ni pizca de aumento en el pique.
En su consulta menciona nafta 100/120 que no existe. Entendemos que se refiere a la 100/130 que es la que justifica nuestra respuesta.

FERRARI 500

1) ¿Cuál es el automóvil más veloz que se construye actualmente dentro de la línea de los utilitarios? ¿Es la Mercedes 600 la más ligera? Cualquiera que sea me interesaría saber sus principales características técnicas y por supuesto su velocidad. No me interesa el de carrera o el preparado a ese efecto, sino el que se compra producido en serie.

Arturo Diehl
Santa Fe 1592
Buenos Aires

1) La Mercedes 600 es un coche muy veloz, pero sin que esa sea su característica saliente. Desarrolla 205 km/h en su versión más moderna, que es una velocidad que superan muchísimas otras marcas y aun modelos más deportivos de la misma Mercedes. El "600" nació con pretensiones de gran señorío, y cumple ese cometido sin necesidad de buscar en la velocidad su mayor argumento de calidad.
Entendemos que la máquina, actualmente, más veloz ajustada a las características por usted exigidas es la Ferrari 500 con característica 2 + 2 (que es la que distingue a las que tienen carrocería con habilitación para cuatro pasajeros). Es un cupé de dos puertas. Motor de 12 cilindros en V a 60º con cilindrada que casi llega a los cinco litros con un producido de 400 HP (SAE) a 6.500 revoluciones y compresión relativamente modesta de 8,8 : 1, que le permite alimentarse con combustible comercial de 98/100 octanos. Ese tipo de nafta aquí no se destila por lo que, si usted está dispuesto a adquirir una de esas unidades, deberá carburarlo con aero 100/130. La carburación corre por cuenta de tres Weber de doble garganta que "devoran", según el régimen, entre 24 y 26 litros por cada 100 kilómetros, lo que es poco para un coche de esas imponentes características. Lo principal para conformar su curiosidad es que "camina" a razón de 280 km/h de acuerdo con el catálogo de fábrica.

DE ALZAGA Y LOS CLUBES NOCTURNOS

1) Quisiera saber cuáles fueron las carreras ganadas por Rodolfo de Alzaga en su campaña automovilística y con qué marca corrió.
2) También me interesaría saber si es cierto que de Alzaga es dueño de cuatro clubes nocturnos (si hay algún problema no conteste esta pregunta).

Ricardo Bustamante
Avda. Costanera 243
Villa María (Cba.)

1) Rodolfo de Alzaga debutó en 1953, y tiene en su haber cinco victorias, todas ellas con Ford A-B 59. Sus triunfos fueron los siguientes: Chacabuco (1957), Río IV (1958), Gran Premio (1959), Pehuajó (1961) y Carlos Paz (1963).
2) En cuanto a la cadena de clubes nocturnos que parece preocuparle, tenga la seguridad de que no hay nada de ello.

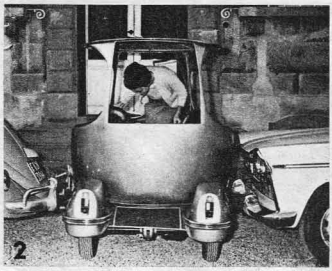
SERENISSIMA

Dante Emiliozzi en la última edición de la Vuelta de Bahía Blanca.

1) ¿Cuál es el coche más veloz que actualmente tiene nuestro Turismo de Carretera?
2) ¿Qué precio aproximado y qué velocidad máxima tiene la Serenissima?
3) ¿Qué concepto tienen del último

Los "autos de ciudad"

¿SERÁN LOS ÚNICOS SOBREVIVIENTES



DÍA a día crece la población de los grandes núcleos urbanos, y con ella el parque automotor... y los problemas. Cada vez resulta más difícil desplazarse con un automóvil en las zonas céntricas de las grandes ciudades, y pretender estacionarlo es realmente una utopía a ciertas horas claves. Los constructores de automóviles no son ajenos a este creciente fenómeno y es por ello que, junto a máquinas de altas performances, vemos nacer de sus departamentos de diseño pequeñas creaciones, modelos casi absurdos para nuestros gustos actuales, pero que, probablemente, serán los únicos que veremos circular por las calles dentro de algunos años. El Salón de Turín, completa muestra de la técnica automovilística actual, contó con la presencia de tres de estos modernos vehículos: el Autonova, el Urbanina y el Aruanda. En ediciones anteriores de AUTOMUNDO ya comentamos algunas de las características de estos pequeños autos, pero creemos que nada mejor que presentarlos en conjunto para poder apreciar las características de esta nueva tendencia estilística.

URBANINA

1 Una de las curiosidades que atrajeron a los visitantes del 47° Salón de Turín fue este original vehículo de dos plazas, bautizado con el nombre de Urbanina. Como se ve, está constituido por un chasis con cuatro pequeñas ruedas y una plataforma central circular, donde se aplicaron los dos asientos, la columna del volante y los comandos.

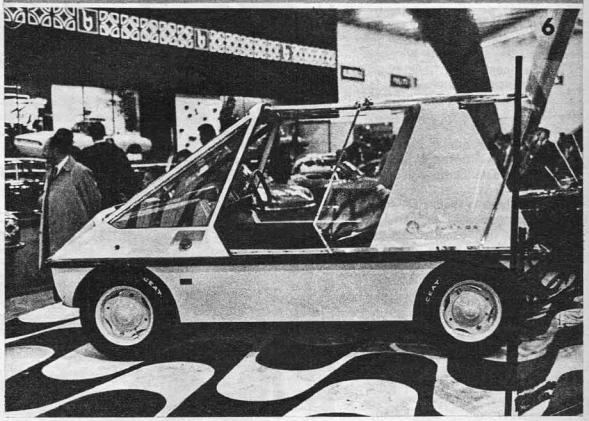
2 Las dimensiones del cochecito son: 1,93 x 1,30 metros. La carrocería está construida por un cuerpo cilíndrico de planchas metálicas (en la parte inferior y el techo, unidos por finos montantes) y de plexiglás. No hay más que una puerta. La carrocería misma puede girar sobre la plataforma; por medio de un dispositivo apropiado, para que la puerta quede en la dirección más conveniente para la entrada o salida del coche, que así puede estacionar en un espacio mínimo. En la foto la portezuela está del lado del estribo.

3 En verano, la carrocería puede ser sustituida por una especie de "canasto", abierto de un lado. El cochecito está movido por un pequeño motor de 175 cc que le confiere una velocidad de 65 km/h y dispone de una caja de cambios de tres velocidades y marcha atrás. Consumo: tres litros por cada 100 kilómetros.

4 La carrocería del Aruanda se ha reducido a lo esencial y está inspirada en un criterio de absoluta funcionalidad. La visibilidad, por lo tanto, es total, gracias al empleo de grandes superficies de cristal.

5 Las portezuelas se corren lateralmente, con evidente ventaja para las dimensiones del auto, hasta en el estacionamiento. El interior es muy espacioso y está bien terminado. Volante de tipo trasversal. Tablero de instrumentos elegante y bien diseñado.

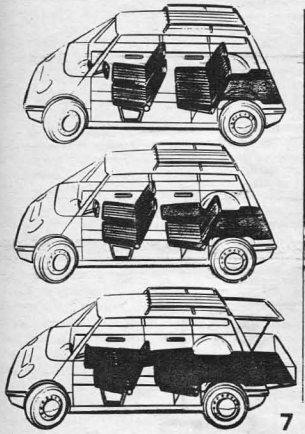
ARUANDA



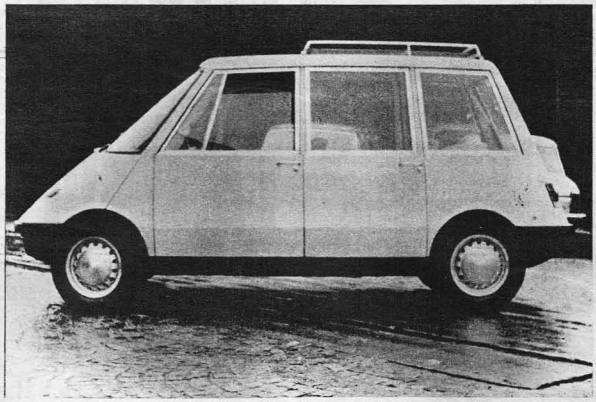
6 En el stand de Fissore se exponía, en el saloncito de los carroceros, este pequeño auto experimental, muy bien construido, denominado Aruanda. El chasis es un derivado del chasis Fiat 500.- El motor, posterior, es probable que sea un 400 cc BMW, pero todavía no se ha llegado a una decisión.

http://viejasautomundo.blogspot.com.ar

DEL CRECIMIENTO URBANÍSTICO?



7



8

AUTONOVA

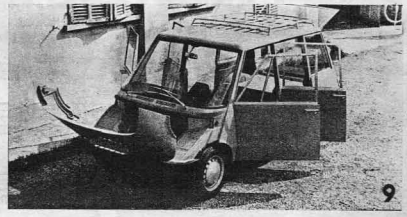
7 El habitáculo puede ser adaptado a las condiciones más diversas para el trasporte de personas y ofrece cómodo espacio para 4 ó 5 personas y el equipaje. Los respaldos de los asientos son totalmente volcables. En el diseño que reproducimos se ven algunas de las soluciones posibles del auto, según las diversas exigencias del uso.

8 En el Autonova las cubiertas del motor y del baúl están integradas formalmente de modo que la silueta es cerrada y trapezoidal. El parabrisas es muy alto para facilitar la visibilidad de los semáforos del tránsito urbano.

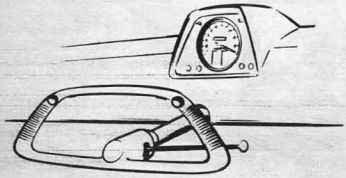
9 Cuatro amplias puertas y una posterior facilitan al máximo el acceso de personas y equipajes al habitáculo. La cubierta del motor se abre en sentido contrario.

10 Detalle del tablero y del volante trapezoidal, que se pudo adoptar gracias a que el ángulo máximo de viraje es extremadamente limitado (280 grados). El volante, por razón de la curva progresiva, se puede comparar con uno normal.

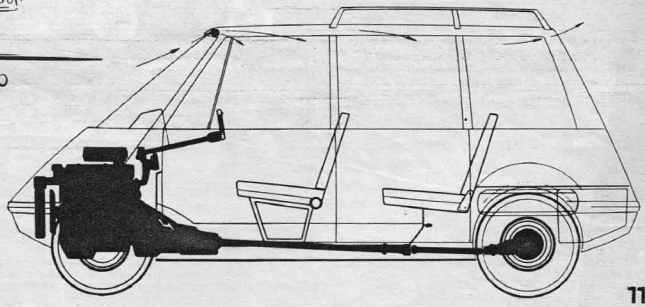
11 Vista esquemática del grupo motopropulsor y de la trasmisión. Como se sabe, el motor es un Glas 1.304, de 60 HP DIN, versión especial, y el cambio es de cuatro velocidades sincronizadas con comando electro-hidráulico, sin el pedal del embrague. Frenos de disco delanteros y de tambor los posteriores



9



10



11