

AUTOCLUB BERAZATEGUI

Asociación Civil sin fines de lucro

Marzo 2020



Entidad adherida a FACAH

Año 15 - N° 188

Revista digital del Autoclub Berazategui

Informamos



al socio

IMPORTANTE !!

Cena mensual



Los segundos Jueves de cada mes nos juntamos en las reuniones de socios y amigos a las 21 hs. en nuestra sede del centro "Los Privilegiados" calle 156 y 50 en Hudson. Es importante su concurrencia !!!

LOS ESPERAMOS !!!

Jueves 12 de Marzo

AUTOCLUB BERAZATEGUI

www.autocluberazategui.com.ar

Mail: autocluberazategui@hotmail.com

Rubén: 15-3000-1946 Roberto: 15-4536-8147 Marcelo: 15-6458-4631



Revista mensual del Autoclub Berazategui - Editor responsable comisión directiva

Socios que cumplen años en Marzo

*Compte, Alejandro (07)

*Pasquali, Ricardo (21)

*Menacapelli, Oscar (09)

*Alvarez, Tomás (24)

*Dorin, Gabriel (13)

*Rud, Chrystian (25)

*DeMena, Gustavo (17)

*Garza, Juan (25)



Felicitaciones !!!

Auto



del Mes



Fiat 1500 coupé Vignale

Propietario: Gabriel Bordogna

Por fin el sueño realizado:

El sueño comienza cuando por trabajo me cruzo con un señor que tenía tirada esta coupé y me gustó. Un amigo chapista me acompaña a verla para que me aconseje si valía la pena comprarla, recuerdo que dijo “el casco es recuperable, la mecánica decidilo vos”.

Lo que más me interesaba era el estado del casco, ya que la mecánica se puede hacer toda a nueva, después de hablarlo con mi hermano Federico decido comprarla, me jugué !!

A la semana la desarmé toda, puse el casco sobre un trailer y lo mandé a arenar y de allí directo al chapista, mientras íbamos preparando la mecánica.

A pesar de estar bastante completa, terminé comprando una más para así poder sacar de las dos una (lo más original posible).





Cuando vino del chapista, le colocamos el tren delantero, diferencial y dirección. lo que ya estaba todo reparado a nuevo. La búsqueda del pintor no fué cosa fácil, todos creen ser Quinquela Martín, cuya pintura es muy reconocida y también cara, pero sabemos que no siempre queda como los famosos cuadros!!. Pero había que pintar la coupé y nos decidimos por uno, esperando que hiciera bien las cosas, después de largos meses la terminó pudiendo volver a traerla a casa para seguir la restauración. Nos esperaba una etapa dura “el ensamblado final”, el motor hacía dos años que un amigazo lo había hecho a fondo y estaba esperando ser colocado para empezar a rugir una vez mas, luego la instalación eléctrica, el armado de las puertas (tarea que merece una nota aparte), pero con mucha paciencia y dedicación se logró que todo funcionara correctamente.

Luego nos dedicamos a los detalles mas finos, el tapizado del techo, baguetas, paragolpes, aros de faros, etc...

Ya estaba casi todo armado y había que ver como funcionaba, la ansiedad nos

mataba, pero finalmente salió a la calle. La evaluación fue bastante buena, faltaba ajustar algunas cositas lógicas de todo auto armado artesanalmente 98% original.

Solo faltaba ver cuando el tapicero nos entregara el resto del auto, luego de tres semanas nos entregó las butacas y por fin.... no había que probar el auto sentados en un cajón de manzana como butaca.

Ahora al mirar atrás y ver por todo lo que pasamos, todavía me resulta increíble todo el trabajo que le dedicamos al auto, pero evidentemente algún bichito nos picó (a mi y a mi hermano), ya que hace un tiempo volvimos a restaurar otro auto, un Plymouth, y como todos sabrán nos llevó también muchísimos dolores de cabeza y tiempo, pero como todo hobby.....allá vamos!!!

Agradezco a todos los que me ayudaron a cumplir mi sueño.

Gabriel



Fiat coupé 1600 -1971

Socio Nº 34 - Gabriel Bordogna

Nota: Test del Ayer

www.testdelayer.com.ar

Fiat 1500 Coupé Vignale - Con sabor argentino

Cuando en Italia salió a la venta en 1963 el FIAT 1300/1500, muchos carroceros se pusieron a construir carrocerías especiales del tipo coupé para este modelo. De todos ellos se destacó Alfredo Vignale por su coupé denominada “Berlini 4 posti”, que en su primera serie aprovechó los órganos mecánicos y la plataforma completa de la berlina aquí conocida como corta, con una parrilla muy estilo Lancia y que además estaba dotada de faros traseros, la boca de carga de nafta, la luz de retroceso, el tablero y el volante de este modelo.

La segunda serie se mantuvo casi sin cambios respecto a la anterior, y en la tercera serie se producen las mayores innovaciones, ya que adoptó la plataforma del 1500 C (aquí conocido como largo), además de importantes cambios en la trompa, la cola y el panel de instrumentos.



Comienza la producción en Argentina:

En 1966 Fiat Concord decide incorporar a su producción la Coupé Fiat 1500, siendo presentada oficialmente a la prensa en Octubre de 1966 en Palermo. Este modelo estaba basado en la estructura del 1500C, pero tenía algunas modificaciones mecánicas respecto a la berlina, como por ejemplo una mayor relación de compresión gracias a la utilización de pistones con cabeza bombé, reglaje del árbol de levas con mayor alzada y cruce, y se incorporó un carburador Weber, (aunque también salía de fábrica con el Solex).

Con todas estas mejoras la coupé alcanzaba una velocidad máx. de 160 km y una mejor aceleración.

Este auto demoró casi un año para ser homologado en la Categoría Turismo, y su debut se produjo en el Gran Premio ACA de 1967, coincidiendo con la presentación en sociedad de “Scudería de Concesionarios Fiat”.

Coupé Fiat 125

En esta oportunidad el equipo oficial Fiat se inscribió con 4 coupés y tres berlinas. Como dato anecdótico cabe recordar que nuestro modelo figuró en el “World Catalogue 1967” publicación del Automóvil Club de Italia.

¿Como es el auto?

Este automóvil creado por Vignale tiene un excelente equilibrio de volúmenes y una fluída línea de todo su diseño, además de sobria ornamentación de cromados en su entorno que le dan elegancia y deportividad.

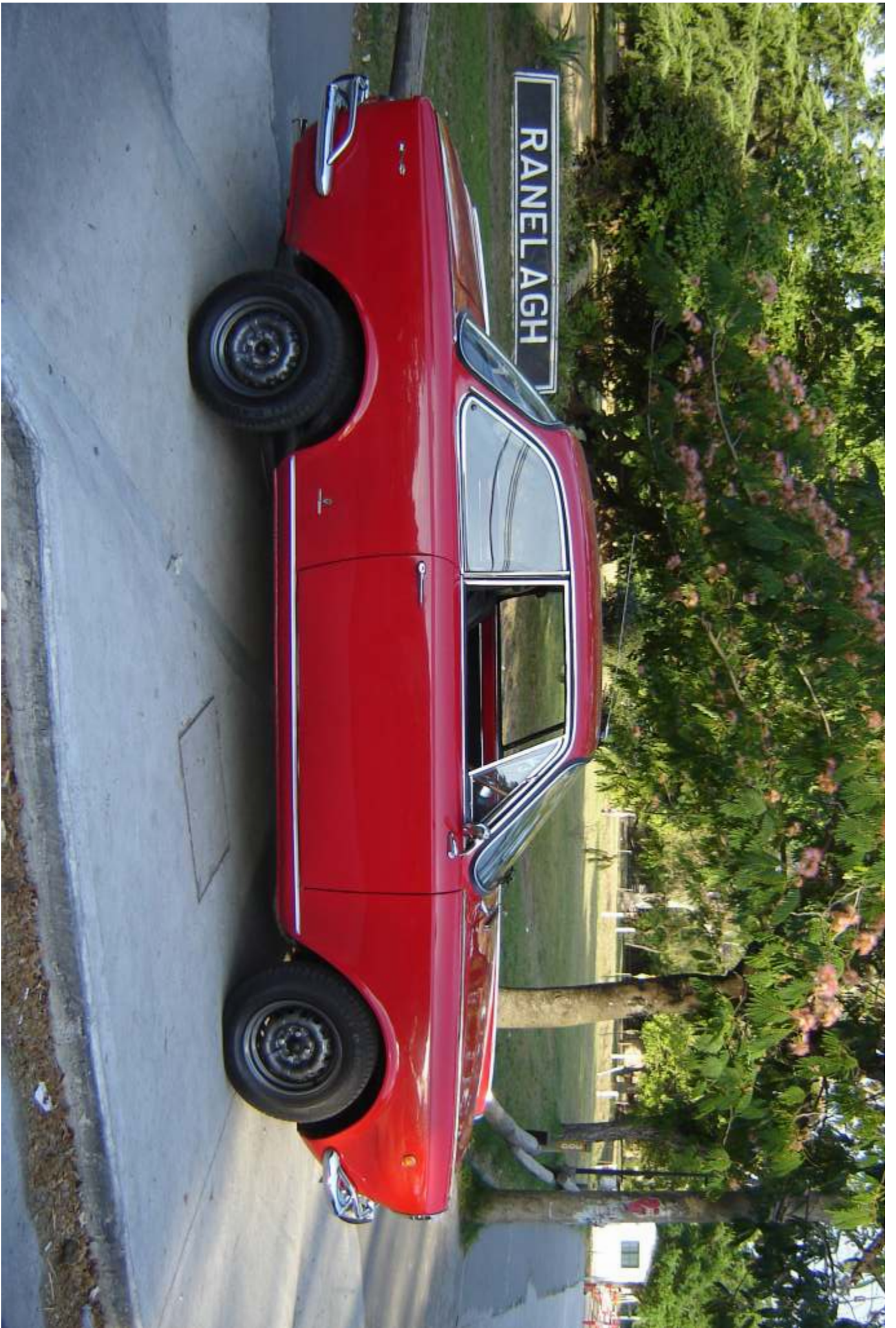
Una vez en marcha comprobamos que las relaciones de la caja de cuatro marchas están bien estudiadas, pero necesitamos llevarla en vueltas si pretendemos mantener una buena velocidad de crucero.



Las coupés venían de fábrica provistas de neumáticos convencionales con llantas de chapa de 4.5” de agujeros cuadrados chicos y con tazas de acero inoxidable, aunque muchos usuarios optaban por el cambio de llantas de 5” o 5.5” .

Datos complementarios: la coupé tuvo en su historia algunos opcionales que se incorporaron a pocas unidades, como el levanta vidrios eléctrico. El motor fue hasta 1969 el tradicional 1.500, para luego equiparse con el 1.600 con alternador y en algunas unidades con caja de 5ta velocidad. Los principales cambios en las distintas series fueron: hasta la primera serie de 1968 la apertura del baúl se realizaba desde dentro del habitáculo, a partir de la segunda serie del 68 este sistema fue cambiado por lo complicado. Desde la segunda serie del 69 se cambió el volante de tres rayos por uno de dos rayos, también con el aro de madera. El emblema de Vignale que se encuentra detrás de las puertas representa la figura de la catedral de Turín y la V es la inicial del carrocerero.

En resumen: es un clásico que puede disfrutarse todos los días, adaptándose al tráfico actual. Tiene una mecánica excelente y robusta, además de una bellísima línea italiana firmada por un prestigioso carrocerero, constituyendo así un clásico nacional admirado y deseado.



Pic-nic de verano

Parque Pereyra, 16 de Febrero



Comenzamos el año realizando un pic nic en nuestro querido Parque Pereyra, quién de chico no ha ido a aprender a andar en bici con nuestros padres, en la adolescencia a pasar el 21 de septiembre con todos nuestros amigotes y algunos un poquito mas grandes a aprender a manejar. Los que somos de la zona es como parte de nuestro jardín.

Por ello este año realizamos un pequeño picnic, el domingo algunos socios nos acompañaron con sus autos y pasamos una linda tarde, Gracias a todos!!!



Pic-nic de verano



Pequeñas Historias Automovilísticas

Mercedes Benz 540 - G4



El Mercedes 540 G4 - fue desarrollado durante los años 30 del pasado siglo como auténtico vehículo todoterreno. Era un coche destinado única y exclusivamente a los altos mandos militares de la Alemania nazi - no se vendía al público general. Un vehículo de comandante, capaz de atravesar zonas destrozadas por la batalla sin quedarse atascado, manteniendo el lujo y confort propio de una limusina Mercedes. Una máquina avanzada tecnológicamente, que pretendía mostrar al mundo la superioridad técnica de la Alemania de Adolf Hitler.

Con 5,92 metros de longitud, salía pintado de color gris de la fábrica, con un peculiar tren de rodaje compuesto por seis ruedas. No era un todoterreno puro: las cuatro ruedas traseras impulsaban al coche, pero su eje delantero no era motriz. Aún así, dotado de una caja de cambios con reductora, ejes rígidos traseros, neumáticos todoterreno y una buena altura libre al suelo, era realmente

capaz fuera del asfalto. Su equipo de frenado era hidráulico, con servoasistencia en los tres ejes del vehículo.

Sólo tres unidades de las 57 producidas se conservan actualmente. Una de ellas está en España.

Bajo su capó había uno de los motores de calle más potentes desarrollados por Mercedes: un enorme ocho cilindros en

Mercedes Benz 540



línea que llegó a tener 5,4 litros y 115 CV de potencia en su iteración más potente. Era capaz de mover esta mole de 3,7 toneladas a una velocidad punta de aproximadamente 65 km/h. En su sección central había multitud de espacio, con un



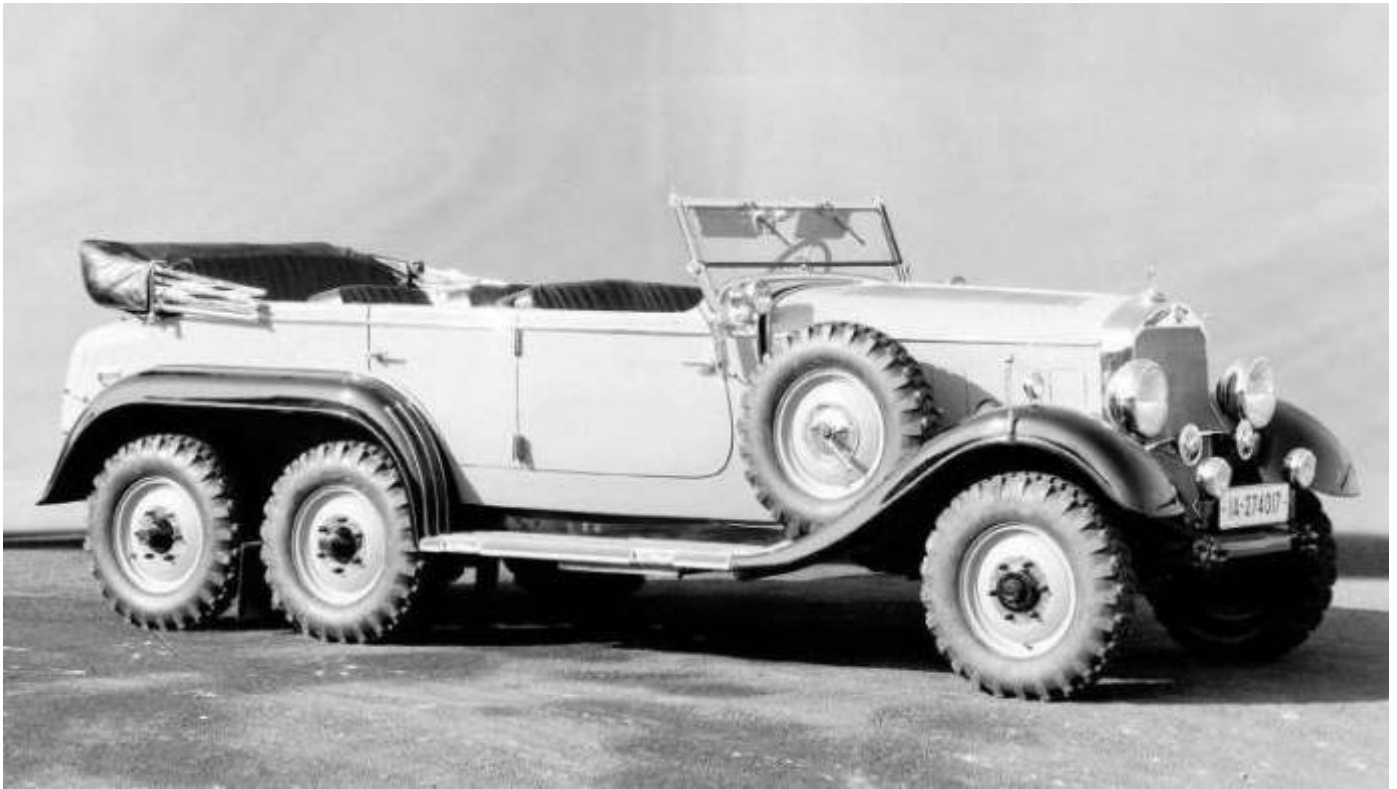
habitáculo descapotable de tres filas de asientos. Estos asientos se podían abatir, con el objetivo de que un dirigente se subiera encima para obtener mejor visibilidad, o saludar a sus nuevos súbditos: Hitler entraba triunfal en su Mercedes 540 G4 tras la anexión de Checoslovaquia y Austria, en las fases previas a la Segunda Guerra Mundial. Antes de que estallara el conflicto Mercedes había construido 57 unidades de su G4, destinadas a la Wehrmacht alemana. De esas 57 unidades, 30 fueron equipadas con el motor más potente de 5,4 litros y

actualmente sólo tres unidades de la producción total se conservan. El conflicto terminó con la mayor parte de ejemplares, reconvertidos a uso 100% militar y la mayoría desaparecidos.

Adolf Hitler agasajó a Franco con un Mercedes 540 G4 por su cumpleaños, el 4 de diciembre de 1940.

Curioso es el paradero de estas tres unidades: la unidad en la que Hitler entraba triunfal en sus territorios anexionados se conserva en el Sinsheim Auto & Technik Museum - que lo restauró a su estado original tras ser transformado en un coche de bomberos

Mercedes Benz 540



tras el conflicto - y otra unidad se encuentra en Hollywood, donde se ha usado en producciones cinematográficas. La tercera unidad fue regalada a Franco por el mismo Hitler, como muestra de gratitud.

El coche desembarcó en España en Barcelona, y rodó por sus propios medios a Madrid. En una ceremonia, el embajador alemán le hizo entrega del coche a Franco, equipado con un juego de cadenas hechas a medida y seis maletas firmadas por Karl Baisch. A pesar del agradecimiento por escrito del dictador, a Franco no le convencía mucho este Mercedes. En pruebas por el Monte del Pardo quedó atascado en una ocasión - tuvo que ser remolcado - y sólo fue usado de forma ocasional en alguna cacería de corte oficial. Un lote de tres unidades salió a subasta

en 2009 por 9 millones de dólares. Se descubrió que eran réplicas no oficiales, equipadas con motores diésel.

El de Franco nunca fue vendido ni desguazado, y tras la muerte de Franco pasó a manos de la Familia Real. Curiosamente, su matrícula actual - M-1200-AD - es del año 1974. Se rumorea que Mercedes llegó a ofrecer un cheque en blanco para recuperar la unidad española. Entre 2001 y 2004 el coche fue completamente restaurado por Mercedes-Benz Classic en Stuttgart, como obsequio de la filial española de Mercedes. Mercedes confirmó el escaso uso que había tenido el G4, y certificó que es la unidad mejor conservada de todas las que quedan en el planeta.

En estos momentos su precio es incalculable!!!