

AUTOCLUB BERAZATEGUI

Asociación Civil sin fines de lucro

Julio 2019



Entidad adherida a FACAH

Año 15 - N° 180

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 11 de Julio

AUTOCLUB BERAZATEGUI

www.autocluberazategui.com.ar

Mail: autocluberazategui@hotmail.com



Rubén: 15-3000-1946 Miguel: 15-2271-3727 Marcelo: 15-6458-4631

Revista mensual del Autoclub Berazategui - Editor responsable comisión directiva

Socios que cumplen años en Julio

*Solá, Daniel (1)

*Femia, Rodolfo (21)

*Cresta, Alberto (11)

*Simón, Enrique (30)

*Rau, Jorge (19)

*Manoff. Pablo (31)

*Cano, Fernando (20)



Felicitaciones !!!

8° Sal6n del Autom6vil y Moto Cl6sico

8^{vo}

Sal6n del Autom6vil Cl6sico

**50 A6os de la
haza6a de los Torinos
en Nurburgring**



➔ **M6s de 70 autos y
80 motos en exhibici6n**

Del 25 al 28 de julio de 2019 - Entrada libre y gratuita

Centro de actividades "Roberto de Vincenzo" calle 18 y 148, Berazategui

Contaremos con la presencia del Ing. Heriberto Pronello, quien nos brindar6 una charla acerca de su brillante aporte al desarrollo del automovilismo.

Eduardo Smok transmitir6 en vivo un reportaje a Oscar Fangio y se recordarn los 50 a6os de las 84 hs de Nurburgring con los Torino

Entrada gratuita, ambiente calefaccionado, buffet.

Horario de 13 hs a 21 hs todos los d6as.

Auto



del Mes



MB 170SD 1953

Propietario: Gabriel Dorin

Breve historia del Diesel:

Dada su prematura y misteriosa muerte accidental en 1913, Rudolf Diesel no llegó a ver un automóvil motorizado con un motor de su invención. En realidad, habrían de pasar años desde su fallecimiento hasta la aparición del primer vehículo “diésel”, un camión Mercedes de cinco toneladas presentado en la Exposición Internacional de Ámsterdam del año 1924.

A partir de esa fecha se fabricaron una serie de prototipos de automóviles diesel realizados por distintas marcas en USA y Europa, entre las que se podían citar las americanas Packard y Auburn, y otras europeas como Citroën, Peugeot, BMW o Hillman. Al no ser comercializados estos prototipos por sus respectivas marcas, podemos decir que los automóviles diesel no comienzan su verdadera existencia hasta el Salón del Automóvil de Berlín de febrero de 1936, inaugurado por el propio Hitler.

Allí figuraban el Mercedes 260 D y el HanomagRekord D, que comenzaban entonces su vida comercial



La historia del 170 D:

En 1949, a Mercedes se le ocurrió la idea de instalar un motor Diesel a su modelo 170, naciendo así el 170D. Era el primer Mercedes Diesel fabricado para que llegara al público de manera más o menos popular. A las revistas europeas de la época les tocó juzgar a ese primer Mercedes diesel que pretendía hacerlos creer que había luz tras los motores de gasolina; en los párrafos dedicados a este destacaban que era tan sólo 14 Km/h menos rápido que su hermano de gasolina, que podía conseguir un consumo de 40 mpg (40 millas por galón, es decir, 7 litros/100) a altas velocidades y que su principal defecto era una clara tendencia al sobreviraje. Con esta descripción, ¿cómo no iba a triunfar el motor Diesel?

En mayo de mismo año, aquel 170 se convirtió definitivamente en 170D. Este nuevo motor, derivado estrechamente de su homólogo de gasolina, conservaba la misma cilindrada y la misma construcción general, se rediseñó la culata, se reforzó el cigüeñal, se elevó su relación de compresión y se le añadió además una bomba de inyección, bujías de precalentamiento e inyectores Bosch, lo que significó pasar de los 45 cv a 3600 rpm del motor de gasolina del 170 a los 38 cv a 3200 rpm del motor del 170 D. Estas modificaciones permitían un prudente rendimiento, con una velocidad máxima de 105 km/h, velocidad que podía ser de crucero ya que era susceptible de mantenerse indefinidamente. Un conjunto tan sólido hacía normal que se alcanzasen los 100.000 km sin revisiones, cosa que en aquella época estaba al alcance de muy pocos coches.

Este primitivo 170 D pasó a ser 170 Da desde mayo del 50, con el solo añadido de un maletero accesible desde el exterior y el abandono del inicial motor de 1697 cc en favor de una nueva mecánica de 1767 cc.

De la versión 170 D, Da y Db, se fabricaron 33.823 unidades (de ellos, solamente 3.712 eran tipo 170 D, es decir con el motor de 1697 cc) y 27.872 fueron las unidades fabricadas de las versiones DS y SD, de modo que entre 1949 y 1955, período de fabricación de los 170 diesel, el total de versiones diesel fabricadas venía a suponer un 40% dentro de la gama de los Mercedes 170.

La Historia de nuestra chatita MB 170 SD

Nació e ingreso al país en el 1953. Luego de a un pocos años de estar circulando, fue adquirida por un vecino mío de Ranelagh, quien la tuvo en muy buen estado de conservación y originalidad. Aproximadamente hace unos 30 años la vi por primera vez y me quede encantado. La veía a diario y no podía dejar de admirarla, en varias oportunidades le dije a su dueño que si alguna vez decidía venderla me

avisara.

Aproximadamente hace 12 años golpeo la puerta de mi casa diciéndome que decidió desprenderse de ella. Ya hacía 5 años que estaba parada sin ponerse en marcha. Rápidamente llegamos a un acuerdo. Le pusimos una batería nueva, la purgamos manualmente y quedo regulando como si nunca se hubiera detenido. Durante un par de años la utilice sin restaurar hasta que encontramos la persona que pudiera hacer esta restauración como queríamos. La idea siempre fue que el trabajo fuera a fondo, se desarmó completa, se restauró lo que hizo falta, se pintó con los mismos colores que tenía y luego de un año estaba otra vez como en 1953. Mecánicamente no fue necesario restaurarla, no se le realizó nada hasta que fue a su primera VTV donde objetaron los extremos de dirección, los que al desarmar nos dimos cuenta que eran los originales y aún funcionando con su cuarto pedal de lubricación. Hasta hoy (tocamos madera por cábala) continua mecánicamente sin restaurar. Si bien ya no se utiliza a diario, se encienden los precalentadores 1 minuto y queda regulando como siempre.

Por supuesto La Mercedita, como le decimos, es parte de la familia y esperamos que ahí continúe por el paso del tiempo.



Foto de antes de restaurarse

Mercedes Benz 170SD - 1953 Proprietario: Gabriel Dorn



Reflexiones

Por Leonardo Rosales - (nuestro vice presidente)

Este año cumpla 50 años y es quizás el año de mayor reflexión que tuve. En el balance general de la vida, uno pone en la balanza lo que ganó y, por supuesto, lo que perdió.

No puedo olvidar a mis padres que los perdí y los extraño todos los días. También a un amigo que partió joven, con el que compartimos niñez, adolescencia, y buenos años de nuestra juventud.

A mis casi 50 años, me puedo reprochar que las mañanas que no encuentro los anteojos me sulfuro bastante, ya que me convierto en un pseudo-inútil. Pero tengo que agradecerle a Dios que en estos casi 50 años de vida, siempre me acompañó en mi interior ese niño apasionado que espera la mañana de un miércoles, sábado y a veces domingo, para dar una vuelta en las cupecitas, que a esta altura ya son hijas mías

Es por lo que me considero dichoso de tener ese entusiasmo todos los días y seguir disfrutando de esta pasión que es el automovilismo, con gustos particulares pero con una alegría igual a la que tenía cuando era un niño. Por eso les digo a mis amigos del club que nunca perdamos ese niño interior que nos hace especiales, tengamos 50, 60, 70 o más.

No dejemos jamás de disfrutar de este club maravilloso que tenemos gracias al trabajo sostenido, meticulado, silencioso y sacrificado de varios de nuestros compañeros, y sumémonos. Desde ya gracias, y mi más sincero aprecio a todos y cada uno de ustedes.

Publicidad de época



The FORD
1903

Our claim for the superiority of the FORD double opposed motor over the single cylinder is substantiated by the fact that without an exception all the \$2,000 to \$2,500 cars have two or more cylinders. The Ford gives greater satisfaction and equals in speed, reliability and comfort any car sold at less than \$2,500.
PRICE WITH TONNEAU, \$900.

We agree to assume all responsibility in any action the trust may take regarding the alleged infringement of the Holden Patent to prevent you from buying the Ford—"The Car of Satisfaction."

Write for Illustrated Catalogue and name of our nearest agent.

FORD MOTOR CO., Detroit, Mich.



Ford

Higher Than Ever in Quality—Lower Than Ever in Price

FORD MODEL T.—Famed for its arrival in all of the highlands of the world, is still of the same simplicity, strength and simple design, the same from standard Standard Steel construction, the same light weight, the same economical car to own and operate.

There have been no mistakes in correct—no experiments to try out—our customers have been added and a marked reduction in price made possible through larger production and added factory facilities. FORD MODEL T has been shown all other cars, more extensively tested because more extensively used. More than 100,000 Ford cars are in operation today. Every fifth car in America is a Ford Model T. 15,000 more to be made to supply the demand the coming year. Stronger evidence of value is not possible.

\$590 **FORD Model T Torpedo**

4 Cylinders, 2 passengers. Two 8-inch Gas Lamps. Generator.
Completely equipped as follows: Three Oil Lamps. Three and Four.
Exhaustion Fan. Speedometer. Ford Magneto built into the motor.
Automatic Brass Wheelchair. This car thus fully equipped for \$590, F. O. B. Detroit.

This car comes to you completely equipped. Much this, completely equipped. We cannot guarantee that it will bring to you all the comfort and speed in riding that any model car can give. It costs you less in purchase price and it is the cheapest car to the world to maintain in operation, besides it is so simple, so easily understood that anyone can run it.

The Ford Motor Company draws its entire efforts to the building of one model—one design—but different bodies, namely:

Ford Model T Touring Car, 4 passengers. Standard	\$600
Ford Model T Commercial Roadster, 2 passengers	500
Ford Model T Torpedo, 2 passengers	590
Ford Model T Town Car, 4 passengers	700
Ford Model T Delivery Van, Capacity 120 pounds net weight	700

These prices include complete equipment, F. O. B. Detroit.
No Ford ever sold unequipped.

Write for our catalog and other descriptive book. Send for the same.

Branches in all Principal Cities **Ford Motor Company** Branches in all Principal Cities
Detroit, Mich., U. S. A.

In answering this advertisement, use your own "Ford Times."
Address all correspondence direct to the Advertiser.

Salida a La Plata

Domingo 23 de Junio

El Domingo realizamos el evento de Junio, nos encontramos a las 11hs. y partimos hacia la parrilla “Doña Rosa”, reunimos a 40 personas entre socios, amigos y invitados, luego de una rica comida a la parrilla partimos en caravana hacia el Museo de Autos de La Plata - colección Rau- donde sus propietarios, nuestros socios Jorge y Evelin nos recibieron como acostumbran con las puertas abiertas y dispuestos a mostrar todos los secretos de su museo y de su taller de restauración, donde está terminando un Renault del año 1910, todo en madera y bronce y que falta muy poco para su terminación.

Gracias a los socios que nos acompañaron a pesar del día frío, pasamos una linda salida!!!



Pequeñas Historias Automovilísticas

Tyrrel P34 - El Fórmula 1 de 6 ruedas



Parece increíble, pero este monoplaza de seis ruedas existió y un día compitió en la categoría reina, la Formula 1.

Los ingenieros del Tyrrell en su búsqueda de una mejor aerodinámica empezaron a reducir las ruedas delanteras, para consecuentemente reducir el contacto con el aire. Pero al reducir las ruedas redujeron también la adherencia del vehículo al asfalto y fue en este momento cuando alguien tuvo la feliz idea de añadir otras dos ruedas delante para combinar la mejor aerodinámica de unas ruedas pequeñas con la mejora en el agarre de las 4 ruedas delanteras.

El P34 (proyect 34) fue estrenado en el Gran Premio de España de 1976 y demostró ser competitivo, pero su mejor momento fue sin duda el Gran Premio de Suecia del mismo año, en que el P34 hizo doblete, logrando la primera y la segunda posición.



Historia del Tyrrell P34



Y más cercano en el tiempo a Ferrari que también intentó probar las seis ruedas en su Ferrari 312T2, aunque la disposición era distinta, cuatro traseras en fila, 2 a cada lado y con el eje común y dos delante. También Williams lo intentó dotando a su monoplaça de 4 ruedas motrices.

Hoy por hoy no se podría repetir una imagen similar, al menos en la Formula 1, ya que tras el intento de Williams, la FIA prohibió el uso de 4 ruedas motrices y por si acaso después el uso de 6 ruedas

