

AUTOCUB BERAZATEGUI

Asociación Civil sin fines de lucro

Febrero 2020



Entidad adherida a FACA H

Año 15 - N° 187

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 13 de Febrero

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 Febrero

*Mio, Damian (05)

*Hatabian, Gustavo (22)

*Bordogna, Gabriel (14)

*Ariosto, Horacio (26)

*Anitori, Marcelo (14)

*Los, Enrique (28)

*Stoklas, Pedro (17)

*Perrotta, Eduardo (28)



Felicitaciones !!!

Auto



del Mes



TAUNUS GT SP 1983 - Socio: Cano, Fernando

Desde hace ya más de cinco años venía pensando en comprar un vehículo clásico que tuviera algunas comodidades como la dirección hidráulica y el aire acondicionado; que fuera Ford y con espíritu deportivo.

Luego de un breve análisis, mi elección recayó en una Coupé Taunus en su versión SP. Obviamente, el paso siguiente era ubicar una que mantuviera su originalidad y estuviera en buen estado de conservación. Casi un año de búsquedas por Internet me permitieron ubicar una modelo 1983 que se hallaba en la Localidad de Henderson. Al comunicarme por teléfono con el vendedor (segundo titular registral), me contó un poco cuál era su estado y una nota de color al referirme que se la había comprado a los herederos de la primer titular, quien la había recibido como regalo de su amante, un conocido Terrateniente de esa misma Localidad.

Tal era mi entusiasmo de haber hallado finalmente el auto de mis desvelos, que ya se la había “comprado” por teléfono mientras él me pedía que por favor antes la viera.

Así que al día siguiente partimos con mi cuñado rumbo a Henderson, llegamos, mientras el vendedor nos mostraba el auto y nos explicaba sus virtudes y defectos, yo solamente pensaba en una sola cosa, “dejé de hablar que me la quiero llevar”. Efectivamente fue así, terminó de hablar, dimos una vuelta, cerramos el trato y nos volvimos para Gutiérrez con el nuevo auto.

Ford Taunus GT SP 1983

Socio N.º209 - Cano, Fernando



Coupé Taunus GT SP



A continuación, una breve historia de la Coupé Taunus GT SP.

Fuente: Club del Taunus

1975 - NACE LA NOVI DEL VIENTO.

El 30 de enero de 1975 se lanza al mercado el Taunus en su versión coupé. Este modelo completaba la gama de carrocerías pensadas para nuestro país y se vendería en un principio en una única versión, la GT. Seudónimo utilizado también para sus pares europeas que significa Gran Turismo. Este novedoso vehículo era la primera coupé que Ford fabricaba en la Argentina. Se construyeron 101 unidades para su lanzamiento ya desde el 2 de diciembre de 1974, algunas de las cuales fueron utilizadas como prototipos para mejorar el producto.



La nueva coupé era algo que faltaba, siendo que todos los fabricantes de vehículos en el país contaban con un pseudo deportivo entre sus opciones excepto Ford. Básicamente igual al sedán, sólo se diferenciaba por su figura "dinámica" de 2 puertas con su novedoso techo de forma fastback, emulando a los clásicos Mustang de los '60 y sus parientes europeos los Ford OSI o los Capri. Baja y ancha, la

Coupé Taunus GT SP

carrocería del Taunus contaba con buenos argumentos que le aseguraban un futuro exitoso en el país, combinando buena relación peso potencia, robustez y performance.

La coupé contaba con accesorios de toque distintivo como sus butacas de respaldo alto (algo llamativo en aquel momento), el volante elíptico contaba con un centro de fondo gris y la silueta de múltiples círculos de fondo negro que simulaban agujeros, plus el grip del volante estaba forrado en cuero cocido a mano. La parrilla incorporaba faros auxiliares con sus "bastones" pintados todos de negro. La tapa del baúl sería pintada de negro satinado entre los faros traseros resaltando su carácter deportivo.

Así como el Falcon contaba con su modelo Sprint, los Taunus necesitaban un modelo de carácter y clase netamente deportiva. Para ello desde el lanzamiento de la GT los ingenieros empezaron a trabajar en un kit completo de performance. Este kit denominado SP (Special Performance) dotaba a las coupés GT de unos cuantos caballos más de potencia, fruto de un nuevo carburador Solex 36-36 de apertura simultánea, un árbol de levas de trazado más "picante" y un nuevo múltiple de escape de tipo deportivo hecho de tubos individuales, como los cambios mas notorios de una extensa lista. La potencia se hizo notar también en el aspecto del auto.



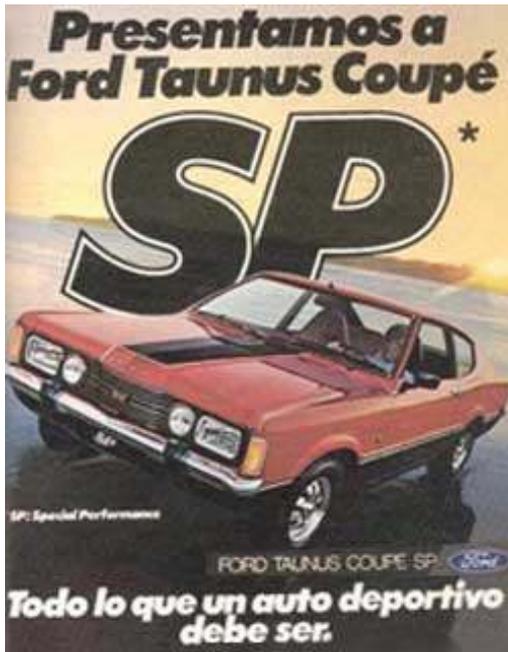
Solamente tres colores como opción combinados entre si (Negro Ebano con Gris Nube, Gris Nube con Negro Ebano y Rojo Morisco con Negro Ebano), llantas cromadas con cubiertas radiales, más un interior con tapizados denominados "competición" y un volante deportivo de diseño exclusivo marca Sandrini, entre otros accesorios.

El día 17 de septiembre de 1979 fue el día esperado por los "tuercas", Ford presentaba "Todo lo que un auto deportivo debe ser". Impactando desde el principio, el éxito no se demoró en llegar y esto se notó en una mayor aceptación de toda la línea. Los Taunus GT SP de 1979/80 fueron las coupés con más diferencias

Coupé Taunus GT SP

respecto al resto de la gama de Taunus de producción nacional.

Debido a las exigencias requeridas, el desarrollo de la mecánica SP fue quizás uno de los más arduos desde su principio. Sirvió para que los futuros Taunus tuvieran mecánicas con sólidas bases, inclusive extendiéndose en el tiempo pasando casi sin alteraciones por vehículos como la coupé Sierra XR4 y los Sierra Ghia SX de 1993.



Publicidad de la época – 1979

Se destacaba la deportividad y los accesorios exclusivos del modelo SP

Con la llegada de los '80, los Taunus comenzaron a verse algo anticuados. Sin perder la pisada fuerte en las ventas se estaba planeando desde el '78, el cambio más grande en la historia del Taunus en la Argentina. El nuevo proyecto, denominado "TERESA", sería el que llevara al auto a su próximo nivel que se lanzaría en 1981.

De hecho, en 1980 se dejaron producir los Taunus para comenzar a hacer los prototipos y primeras unidades que se verían en 1981. Esto sucedió a partir del 27 de noviembre. Aprovechando al máximo la promulgación en 1979 de un nuevo régimen que permitía una mayor cantidad de piezas importadas en las unidades nacionales el proyecto de los nuevos autos contaba con gran cantidad de piezas inglesas.

El futuro había llegado. Fue presentado a la sociedad y a la prensa en el Hotel Sheraton el 17 de diciembre de 1980.

Coupé Taunus GT SP

El nuevo Taunus vio la luz para los clientes el 5 de enero de 1981. Coincidiendo con las fiestas de Reyes como lo presentaron algunos concesionarios, dejaba sin palabras a los que lo veían por primera vez. El Taunus de las Pampas era muy distinto a sus antecesores.

La mecánica tomó partes de la probada SP de los años anteriores, igualmente pasó por un desarrollo constante en todos los aspectos posibles y para todos los modelos (ejemplo: paleta de ventilador flex-fan). Hubo mejoras en los frenos con otro nuevo conjunto de servofreno y bomba de acción más efectiva, incorporando al circuito una válvula inercial proporcionadora y diferencial, también una nueva relación de eje trasero para toda la gama, de 3.31:1.



Las coupés Taunus fast back, son únicas en el mundo, y solo fueron fabricadas en la Planta de Gral. Pacheco. De hecho, se trabajó en las modificaciones de las matrices del guardabarros trasero y los faros, estos últimos se fabricaron en Francia por cuestiones de costos. El responsable de este desarrollo fue el Ing. Jorge Tomadoni.

Cabe aclarar que los modelos GT de línea nueva no son denominados Ghia. Las nuevas y deportivas SP contaban con 5 posibilidades de combinaciones de colores y franjas. Nuevo volante deportivo en conjunto con un interior que en cualquiera de sus dos tonos era de excelso buen gusto y 100% sport.

Coupé Taunus GT SP



Publicidad de la época - 1981



Publicidad de la época - 1982

1982 - EL COMIENZO DEL FIN

Pese a la obtención nuevamente del título de "Auto del Año" y ser el más vendido del país, se produjo un gran quiebre en la historia. Grandes eventos sacudieron la economía y el sentimiento nacional. La Guerra de Malvinas haría añicos las relaciones comerciales con Inglaterra, país de donde procedían gran cantidad de partes de los Taunus.

Ford Alemania estrenaba el flamante sucesor, el Sierra (el Taunus y Cortina pasaron a llamarse Sierra por obligación de Ford EEUU para que se unificara el nombre en Alemania e Inglaterra) dejando complicada la situación de conseguir las piezas que venían de Europa para fabricar los autos nacionales sin faltantes.

Estos inconvenientes hicieron que en un corto período se nacionalizaran piezas y proveedores. Las dificultades fueron cada día más grandes y los costos más altos por lo tanto la solución fue drástica. El Taunus tenía sus días contados, Ford había decidido utilizar el dinero de las inversiones en Argentina para renovar la línea de montaje y fabricar el Sierra.

1983 - LA PASIÓN DEL TAUNUS.

Este año fue el último en que se fabricaron todos los modelos de la familia coupé. El 5 de abril se conoció la versión de las coupes SP más emblemática, la nueva SP5. Este auto sería el más recordado a nivel popular debido al impacto que generó en su lanzamiento. Incorporaba como principal cambio una nueva caja de

Coupé Taunus GT SP

velocidades de 5 marchas, nunca antes vista en ningún Ford argentino. La gama de colores y franjas decorativas (solo 4 opciones) volvieron a cambiar por completo para diferenciarla aún más. También incorporó una nueva parrilla delantera (Hella de origen alemán) pintada del color de la carrocería, con faros auxiliares incorporados.

Las promociones generaban expectativas de mayor performance, pero la 5ta. marcha era un elemento de confort y ahorro de combustible, ya que los autos obtenían los mas altos valores de velocidad en 4ta marcha.

Otro cambio fue la modificación de un nuevo diseño de retén de bancada trasero, el cual solucionó un problema de goteo de aceite que era muy común en los autos con más de 50.000 kms. Sin dudas se aprovecharon los últimos tiempos de existencia del Taunus para probar todas las modificaciones posibles que involucraran también al prematuro Sierra.

El 17 de diciembre se fabricó la última coupé Taunus, dejando un legado muy importante como icono de la marca en el país.



Juntada de verano

Ranelagh, 11 de Enero

Aprovechamos un sábado por la tarde y algunos socios nos juntamos en la estación de Ranelagh con la excusa de tomar unos mates. Linda juntada mientras esperamos a Febrero para realizar la primera salida del año.

Aprovechamos la oportunidad para darle la re-bienvenida al socio Hugo con el Ford Roadster que se recuperó de una dolencia y después de casi 3 años salió con el auto.

Gracias a los muchachos que nos acompañaron.



Pequeñas Historias Automovilísticas

HORCH 1899 - 1951



Horch fue una marca de coches fabricados en Alemania por August Horch & Cia, a principios del siglo XX.

August Horch (1868 - 1951) fue un ingeniero alemán y pionero de la industria del automóvil. Fundó la empresa que en la actualidad es la marca Audi.

Biografía:

De 1888 a 1891 estudió en la Escuela técnica de Mittweida, y con el grado de ingeniero industrial trabajó de 1891 a 1899 en Rostock, Leipzig y en Mannheim con Carl Benz, año en que fundó la A. Horch & Cie en noviembre de 1899 en Ehrenfeld, un distrito municipal de Colonia (Alemania). El primer automóvil Horch fue fabricado en 1901. La compañía se mudó a Reichenbach in 1902, donde en 1903 construyó el primer automóvil alemán de cuatro cilindros. La empresa se trasladó a Zwickau en 1904, donde se fabricó el primer motor de seis cilindros.

1899 – La fundación

August Horch fundó el 14 de noviembre de 1899 la empresa A. Horch & Cie. en el distrito Ehrenfeld de Colonia. La empresa en sus inicios era un taller artesano dedicado a la reparación de vehículos de motor y a la mejora de sus sistemas de encendido. Allí desarrolló su primer automóvil, acabando el proceso a principios de 1901, año en el que apareció el primer modelo Horch.

1901 – El primer Horch

El primer automóvil Horch salió a la carretera en 1901: contaba con un



August Horch



Horch 1902



Horch 1903

motor horizontal con un desarrollo aproximado de 4-5 CV. En el motor se había incorporado un pequeño pistón adicional para amortiguar las vibraciones del cigüeñal. August Horch lo bautizó como el motor "libre de impactos". Otra novedad era el cárter del cigüeñal de aleación, un logro pionero en la industria automovilística.

1902 - Sede en Sajonia

La empresa se trasladó a Reichenbach en Sajonia en marzo de 1902.

1904 - Sede en Zwickau

El 10 de mayo de 1904, gracias a su éxito y a una aplicación de capital A. Horch & Cie. Motorenwagen-Werke AG se convirtió en Sociedad Anónima y se trasladó a Zwickau. Allí se diseñaron tres modelos más. La producción se inició el mismo año,



Horch 1911 Phaeton

HORCH 1899 - 1951

marcando el principio de la larga tradición de fabricación de automóviles en Zwickau.

En 1904 se fabricaron 30 coches y en 1905 fueron 29. Así empezó la fabricación en serie. Sus coches de 6 y 8 cilindros se vendieron a personalidades famosas de su tiempo, influyendo fuertemente en el desarrollo del automóvil en Alemania en la primera mitad de siglo.

1906 - Rally Herrkomer

En 1906 un coche de Horch gana el segundo Rally Herrkomer. Este hito en La vida de Horch es importantísimo...

lo hizo salir del anonimato, una gran prueba de regularidad en que Rudolf Stóss, al volante de uno de los pequeños Horch 18/20, superó un Benz 40 HP y un Mercedes 70 HP.

La clave del éxito del «pequeño» Horch consistió en la modernidad del compromiso de reunir las exigencias de los automóviles ligeros de ciudad, frágiles y no aptos para el turismo, y de aquellos «monstruos» de grandes cilindradas, que parecían necesarios para poder alcanzar cierta potencia y confort.

1909 – Horch – Audi

En 1909, August Horch tuvo un desacuerdo con el consejo de vigilancia de A. Horch & Cie. Motorwagen-Werke AG. Horch abandonó la empresa que él mismo había fundado.

Poco después, el 16 de julio de 1909, constituyó una segunda empresa, la Horch Automobil-Werke GmbH, en la

misma ciudad. Horch perdió el litigio sobre la razón social de la empresa por una sentencia del Tribunal Supremo que le obligó a cambiar la razón social. Sin embargo, se encontró una solución para el problema, su hijo le sugirió el nombre de **Audi**, que quiere decir “escucha” en latín, lo mismo que la palabra Horch en Alemán.

La nueva razón social de la empresa, Audiwerke GmbH, empezó a utilizarse con efectos del 25 de abril de 1910.



Horch 1931 - 670 V12 cabriolet



Emblema de radiador

HORCH 1899 - 1951

1932 – Auto Union AG

El 29 de junio de 1932, las cuatro empresas sajonas de vehículos motorizados Audi, DKW, Horch y Wanderer aunaron sus fuerzas para fundar la empresa Auto Union AG, que tenía sus oficinas centrales en Chemnitz. Por consiguiente, el nuevo grupo empresarial era capaz de servir a todos los segmentos del mercado, desde motocicletas ligeras hasta lujosos automóviles de gama alta.

A partir de este momento la historia de Auto Unión y sus marcas quedará escrita con letras de oro en la historia del automovilismo alemán.

Finalmente, con el devenir de los años y tras la fusión en 1969 de Auto Union con NSU, el 1 de enero de 1.985 se unifican las empresas y se constituye la que hoy conocemos como **AUDI**.



Horch1931 - 470 cabriolet



Horch1932 - V12 cabriolet

HORCH 1899 - 1951



Horch 1938 - 853A sedan



Horch 1938 - cabriolet



Horch 1939 - 930V Phaeton



Horch 1939 - 853A cabriolet



Horch 1939 - 951 sedan