



EDITORIAL

Familia toda.

Ya terminando el año, con este encuentro del mes de Noviembre, estamos poniendo punto final a uno de lo que ha sido un atractivo durante todos estos meses: el Concurso de la Originalidad. En el día de hoy estaremos cerrando el cuarto trimestre y con el saldrán los ganadores de los premios anuales.

Con esta motivación de competencia sana, muchos hemos puesto todo nuestro empeño por mejorar cada vez más nuestros autos. Hoy nuestro Club cuenta con joyas muy bien conservadas y otras muy modernizadas, además de que se ha logrado crear un verdadero espíritu alrededor de este tema.

Aprovechamos para invitarles a participar en la actividad por el aniversario de la fundación del Club y cierre del año 2008, con el deseo de hacer un balance de lo realizado y trazamos nuevas metas para alcanzar en el 2009 que ayuden a la consolidación de nuestra gran familia.

Le esperamos, conscientes de que con su aporte cada día nos fortaleceremos todos.

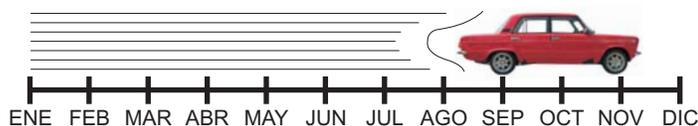
Un abrazo para todos.

Junta Directiva.

Club FIAT 125 Cuba.

NOTICIAS

Casi un año de existencia.



A un mes de cumplir un año de existencia, nuestro Club enfrenta retos que no puede dejar pasar por alto.

Ya ha pasado casi un año de aquel lluvioso 16 de Diciembre, cuando un grupo de entusiastas de los Fiat 125 se reunió en La Piragua del Vedado para celebrar la primera reunión de lo que sería un largo camino de encuentros mensuales.

Muchos estaban escépticos, otros se acercaron solo "a ver que iban a dar", pero los menos estábamos seguros que sobreviviríamos a los embates de la siempre difícil creación de un Club de automovilismo en Cuba. El tiempo demostró que cuando se tienen ganas de reunirse en familia y de conversar sobre un auto tan noble como el nuestro, nada nos frenaría en nuestro empeño.

Ya muchos de los que estaban aquel día no se encuentran con nosotros porque dejaron de asistir a nuestras actividades, pero podemos afirmar que los que estamos ahora somos los que de verdad nos consideramos amantes de nuestros autos y de nuestra familia de asociados.

Por supuesto, hay cosas que se salen de nuestras manos y tendremos que resolver nosotros mismos. La burocracia y el desinterés ajeno ha impedido que después de un año de gestiones, no se nos haya dado respuesta de nuestra petición de afiliación a la Federación de Automovilismo y Kartismo de Cuba (FAKC), por lo que la dirección del Club tendrá que tomar la decisión de imprimir nuestros carnés de miembro sin el logo de dicha asociación.

También nos enfrentamos al problema de caer en el desinterés por los encuentros, pues la carencia de actividades atractivas puede hacer mella en el deseo de reunirnos. La junta directiva deberá pensar en la organización de actividades propias de un Club de autos, tales como competencias de habilidades de manejo, de mecánica u otras que ayuden a no perder el interés de la membresía.

Los últimos meses han sido duros, debido a la situación de escasez dejada por los huracanes que nos ha impedido confeccionar cócteles y refrigerios para nuestras actividades, y la subida del precio de la gasolina, que ha afectado la asistencia a nuestros encuentros.

No obstante todo esto, creo que el balance general ha sido positivo y debemos seguir esforzándonos porque nuestra familia perdure por siempre. Es un reto que tenemos que resolver.

El encuentro de Octubre..

Lo que nos trajo el encuentro del mes de Octubre. Invitados del club de autos clásicos "A lo Cubano" entre nosotros.

El domingo 26 de Octubre se celebró nuestro encuentro en el ya habitual espacio de la galería Amelia Peláez del Parque Lenin. A este encuentro asistió como invitado especial Orlando Morales, asesor general e historiador del Club de autos clásicos "A lo Cubano".

Se informó acerca de las finanzas del Club y de las próximas actividades a realizar por el arribo a nuestro primer aniversario de vida. Es posible que se realice un almuerzo en el restaurante "Las Ruinas", del propio Parque Lenin, lo cual sería algo fantástico para tal celebración. Esperamos que las "negociaciones" de nuestra junta directiva con la dirección del restaurante den los frutos adecuados.

Hubo miembros que expresaron su preocupación, muy acertada por cierto, de que las actividades mensuales estaban perdiendo "gancho" y se caía en el peligro que dejaran de ser atractivas para los miembros. La oportuna intervención de Orlando explicando sus experiencias con un problema similar sucedido en el Club "A lo Cubano", y de cómo la dirección del mismo lo solucionó, resultaron muy alentadoras. Orlando planteó que había que realizar actividades propias de un club automovilístico, como competencias de habilidades de manejo, de parqueo, incluso de disfraces de los participantes. Sería muy positivo que nuestro Club siga este ejemplo y así lográramos para no perder interés por nuestros encuentros mensuales.

Orlando asistió acompañado por Ramón, miembro del club "A lo Cubano" y poseedor de varios premios dentro de ese Club. Aquí les dejamos una fotografía de él con su fantástico Plymouth Belvedere: una joya.



Modificaciones a Fiat 125. (Parte 6 y final)

Hoy presentamos la parte final del documento de PBS Racing "The PBS-FIAT 124/131 Twin-Cam Racing Engines". En este número veremos fragmentos de las modificaciones referidas al sistema de encendido, el sistema de escape y el embrague y volante. En este último aspecto aparece una interesante solución para evitar que los tirantes que unen el plato opresor con la armadura se doblen cuando realizamos reducciones bruscas, una falla común en los autos de aquellos que andan un poquito apurados y reducen velocidad bruscamente utilizando la caja de velocidades. Esperamos que esta sección haya resultado de interés general para todos.

Sistema de encendido: Los motores de serie 124/131 han sido equipados con varios modelos de distribuidor de encendido. El que va montado en el bloque de cilindros en el 1438 cc, el que va sobre el árbol de levas de escape en los 1608 cc y los distribuidores electrónicos en los de 1995 cc. Todos ellos poseen un avance centrífugo de 14 grados. (28 grados en el cigüeñal) En el caso de los Fiat 125 de argentina, el distribuidor va montado en el bloque igual que en el de 1438 cc. Hay motores con distribuidores de 2 puntos que tienen 19 grados de avance centrífugo en el distribuidor. Para aplicaciones de carrera, el distribuidor de 14 grados es el mejor. Los mejores distribuidores vienen equipados con un rotor de nylon, que trabaja muy bien a altas revoluciones.

Sistema de escape: Para uso de competición en motores normalmente aspirados, se utiliza un "header" de 4 tubos primarios de 1 ¼ pulgadas de diámetro y 26 pulgadas de largo, que desembocan en un colector seguido de un tubo de cola de 2 ½ pulgadas de diámetro.

Embrague y volante: Para uso de competición, el volante y el embrague tienen que ser modificados para que las reducciones a altas velocidades no dañen el plato opresor. Si esto no se hace, el torque inverso que se produce al utilizar el motor como freno puede doblar los tirantes que unen al plato con la armadura, y producirse un desbalance severo, lo que puede provocar el cizallamiento de los tornillos del volante.

El volante es modificado mediante la instalación de 3 pernos gruesos. El plato opresor tiene 3 guías que se taladran y riman para que se introduzcan en ellas los 3 pernos. Estos pernos transmiten el torque en ambas direcciones y previenen que los tirantes se doblen bajo cargas inversas.

El volante puede ser aligerado si se quita material de su parte trasera, pero debe dejarse suficiente material para que se alojen los pernos de torque explicados anteriormente. El volante y el plato opresor tienen que ser balanceados después de las modificaciones anteriormente expuestas.

Para autos de carrera sometidos a cargas severas, es recomendable un disco de embrague metálico cerámico.

Este tipo de embrague no es recomendable para el uso cotidiano del auto en ciudad por su rudeza de operación. Además, el mismo debe ser "inicializado" adecuadamente para que brinde resultados satisfactorios. Este proceso de inicialización consiste en dejar patinar el embrague hasta que el volante y el plato opresor se calienten lo suficiente como para cristalizarse. Esto deriva en una superficie dura y resistente al desgaste en ambas partes de hierro fundido, las cuales se acoplan perfectamente con las pastillas de cerámica utilizadas en el disco.

Original adaptación al sistema de encendido.

Incluimos esta original adaptación realizada por uno de nuestros miembros a su sistema de encendido.

La potencia en la chispa depende de varios factores. Entre ellos están la longitud de los cables de encendido y el tiempo de carga de la bobina. Otro aspecto importante del encendido es su fiabilidad: mientras menos piezas propensas a fallar tenga, mejor.

Pues esta adaptación realizada por uno de los integrantes de nuestro Club, cumple con esos dos objetivos. Se aumenta el tiempo de carga de la bobina, se acorta la longitud de los cables de las bujías y se elimina la tapa del distribuidor y el rotor.

Consiste en adaptar 2 sensores y 2 circuitos de algún distribuidor electrónico, y modificar la leva del distribuidor original. Después se conectan las salidas de los circuitos a 2 bobinas de salida doble, y dichas bobinas se conectan a los cilindros 1 y 4 y 3 y 2 respectivamente. Este sistema se llama de "chispa perdida", porque la bobina dispara la chispa en 2 cilindros: uno en compresión, que es donde hace efecto y otro en escape, donde se "pierde".

En las fotos se puede apreciar el distribuidor "recortado" y las 2 bobinas dobles.



El hecho de recortar el distribuidor, facilita la instalación de múltiples y carburadores dobles, ya que si no se hace esto, los cables y las torres de salida interfieren con el múltiple especial.

ESTE MES

Felicitemos de todo corazón a los miembros que cumplen años en el mes de Noviembre. Para todos ellos, las más sinceras felicitaciones de parte de nuestra junta directiva y del colectivo de miembros del Club Fiat 125 Cuba.

¿To H.I.D. or not to H.I.D.?

Acerca de las lámparas H.I.D. (High Intensity Discharge o luz de descarga de alta intensidad) o simplemente Xenon.

En 1991 se introdujeron las lámparas Xenón, como una opción extra en el BMW Serie 7. Estas lámparas funcionan haciendo saltar un arco eléctrico a través de gas xenón, y este es el origen de su nombre. Presentan ventajas apreciables, como una mayor intensidad luminosa (3500 lúmenes contra 2100) y menor consumo (38 watts contra 72) respecto a las lámparas halógenas, además del doble de duración de vida. Estas lámparas producen una luz azulada, y para dirigirla correctamente, se requiere de un tipo de ópticas especiales, muy diferente a la de los autos que no vienen equipadas de fábrica con ella.

Inmediatamente, otros fabricantes comenzaron a producir "copias" de estas luces, que en su mayoría son lámparas con filamento y un cristal azulado, que nada tienen que ver con un sistema de arco eléctrico. Otros comercializaron los famosos kits de xenón, a precios que sobrepasan los 100 USD y que tampoco tienen que ver con casi 1000 USD que cuesta un kit real para un auto que lo trae instalado de fábrica.

De hecho, el principal problema que traen estos kits es el encandilamiento de los conductores que viajan de frente al vehículo que los tiene instalado, porque **ninguna óptica de vehículo convencional está preparada para este tipo de lámparas**, menos las de autos diseñados en los 70 u 80. El efecto en estos autos es una dispersión y aprovechamiento desastrosos de la luz comparado con un auto con la óptica adecuada, y el encandilamiento seguro, incluso con la luz corta. Sumado a esto, como reza un artículo en internet, "el tipo de persona que quiere pasearse con luz azul, también quiere estar seguro de usted la vea, y tiende a subir las luces".

Existen kits de adaptación para autos que no vienen equipados con estas lámparas, pero no solo es la lámpara y la circuitería del balasto, sino las ópticas completas, con los espejos y lentes especiales que utilizan. Por supuesto, que para Fiat, Lada 1600 y Moskvich no existen estos kits.

Este comportamiento provoca accidentes, y no está lejos el día en que se comiencen a aplicar multas y decomisos por su uso inadecuado. En vez de gastarse 100 o más CUC en una óptica xenón, es mejor instalar una buena óptica convencional con una lámpara halógena. Así no encandilan al chofer que viaja contrario. Claro, que hay algunos que lo que desean es que le vean las lucecitas y te matan sin hacerte el cambio. Yo particularmente no tengo opción cuando me hacen eso, pero ojala no se tropiecen con un conocido mío que maneja un ómnibus, que cuando algún gracioso no le cambia la luz, empieza a invadir la vía contraria lentamente, acercándose al sujeto, hasta que este baja las luces, las apaga, implora, se persigna y finalmente se parquea en la cuneta... y sale del auto.