



EDITORIAL

Queridos miembros de esta familia.

Aprovechamos esta ocasión para felicitarles en el 34 Aniversario de la llegada de los primeros FIAT 125 a Cuba. Este hecho tiene un gran significado para todos, pues es la causa común que hoy nos une y que sobrepasa las fronteras de cada país y recorre ciudades de Cuba, Argentina, Chile y Uruguay abriendo bellas páginas de amistad y solidaridad.

Durante este mes de mayo, hemos celebrado un grupo de actividades en saludo a este Cumpleaños, entre ellas un Rally desde La Piragua hasta la playa Santa María del Mar el pasado día 18 y el homenaje a nuestro Club efectuado en la Peña "Amigos de Fangio" el pasado día 24.

Agradecemos, como siempre, el apoyo de los organizadores de la Peña "Amigos de Fangio", de la Federación de Automovilismo y Kartismo de Cuba y de su Presidente. el Sr. Fernando Méndez, del Club de Autos Clásicos "A lo Cubano" y en especial a su Dirección, de los medios de difusión masiva y la redacción deportiva de la Televisión Cubana y de la Dirección del Parque Lenin, por ayudarnos a avanzar en este sano empeño de unirnos cada vez más alrededor de nuestros autos.

Como siempre, la bienvenida a los nuevos miembros, la felicitación a los que cumplen años durante este mes y nuestro abrazo más sincero a todos.

Junta Directiva

Club FIAT 125 Cuba.

NOTICIAS

Excursión a Santa María del Mar.

Con motivo del 34 Aniversario de la primera importación de autos Fiat 125 a Cuba se realizó una excursión homenaje a la playa Santa María del Mar, en el este de la Ciudad de la Habana.

El domingo 18 de mayo a las 9:30 AM, partió de la Piragua, sede de la Peña "Amigos de Fangio", una caravana de autos en representación de todo nuestro Club. Un hermoso recorrido sin contratiempos se efectuó por todo el Malecón y la Vía Blanca hasta la zona del hotel Tropicoco (antiguo Marazul), donde los autos descansaron y sus dueños disfrutaron de un fantástico día de playa en compañía de sus familiares y amigos.



Arribo a Santa María.



Los autos "descansando".

El regreso se efectuó horas después y tampoco hubo contratiempos. Una buena tarde para recordar que hace 34 años comenzaron a llegar a Cuba desde nuestra hermana Argentina los autos que conforman nuestros sueños y nuestra pasión.

Muchos de los profesionales que recibieron esos autos en tan lejana época, jamás se imaginaron que después de 34 años aun estarían rodando por nuestras carreteras en manos de las futuras generaciones, bien cuidados como si fueran

preciados juguetes en manos de niños.

Para todos los miembros de nuestro Club y sus familiares, nuestras más sinceras felicitaciones por ser poseedores de tan preciado cargamento.

Y para los funcionarios que escogieron esa marca y modelo para importarla a nuestro país, nuestro agradecimiento por haberla seleccionado y permitirnos disfrutarla.

Nuestro último encuentro.

Ya habituales en el parque Lenin, nuestro encuentro del día 30 de abril se hizo notar en los jardines de la galería Amelia Peláez.

Con la presencia de nuevos miembros y un delicioso coctel de frutas de bienvenida, el 30 de abril pasado los miembros de nuestro Club se reunieron en su ya habitual espacio de la galería Amelia Peláez del Parque Lenin. El ruido de los motores, las voces de los niños y las esposas y hasta los ladridos de las mascotas amenizaron el encuentro, que incluyó las ya habituales rifas de piezas, la lectura del informe de finanzas y un concurso de compresión del motor, que aunque parezca algo raro, tuvo gran acogida entre los participantes.

Muchos abrieron sus capots para que Fonseca, compresímetro en mano, midiera la compresión de sus motores. Si quieren ver al ganador, sólo volteen la página y lo verán feliz en una foto.

Hubo algunos que no participaron, con un "no" suspicaz, que nos lleva a pensar que la compresión de su motor está demasiado alta y quieren mantenerlo en secreto. Están en su derecho, ¡pero el rugir de sus motores los delata!



Recuerden que queda pendiente el tema del concurso de Tuning, y esperamos que los miembros interesados se acerquen a la directiva para sugerirnos ideas de cómo valorar este apasionante tema.

Una vez más, el agradecimiento por parte de la junta directiva a todos los que participaron en el evento. Los esperamos todos los meses.

CURIOSIDADES

¿Sabías que el Fiat 125 también fue un auto presidencial?

Durante el gobierno del presidente chileno Salvador Allende, uno de los autos que usaba en sus movimientos presidenciales era un Fiat 125 preparado especialmente para él por ingenieros Italianos y los miembros de su escolta, también llamada GAP. (Grupos de Amigos del Presidente) Los miembros del GAP también hacían sus movimientos en varios autos Fiat 125 modificados, que podían llegar a alcanzar los 200 Km/h.

Fue precisamente en una caravana de autos Fiat 125 que llegaron Salvador Allende y su escolta al Palacio de la Moneda el 11 de septiembre de 1973, durante el golpe de estado de Augusto Pinochet. Horas después moriría en el asalto.

¿Conoces a la Fiat 125 cupé?

A este modelo fabricado y comercializado en Argentina, en 1972 se le instaló el potente motor biálbero del Fiat 125. Tiene la misma mecánica de nuestros autos, pero con una carrocería mucho mas aerodinámica y ligera, por lo que alcanzaba gran velocidad. Se fabricó hasta el año 1977.



Modificaciones a Fiat 125. (Parte 1)

A partir de esta edición, publicaremos una serie de artículos con las características del motor de los Fiat 125 y algunas modificaciones que pueden efectuarse en ellos. Este documento pertenece a PBS Racing, una compañía que se dedica a hacer piezas y agregados de competición para Fiat específicamente. Fue traducido y, por supuesto, se le quitaron las referencias a las piezas que fabrica la compañía.

Los motores 124/131 twin cam fueron utilizados en varios modelos de Fiat. Cinco combinaciones diferentes de diámetro y carrera del pistón han sido utilizadas, las cuales dieron como resultado los siguientes desplazamientos: 1438cc, 1592cc, 1608cc, 1756cc y 1995cc.

Los motores de 1438cc tienen el distribuidor de ignición colocados en la esquina frontal izquierda del bloque del motor. La mayoría de los motores más grandes, lo tienen colocado en la jaula del árbol de levas de escape. En los modelos argentinos, todos van situados en el bloque.

Dos diámetros y cuatro carreras de pistón diferentes han sido utilizadas en los cinco tipos de motores. Los de 1438cc, 1592cc y 1608cc todos tienen un diámetro de 80mm. Los de 1756cc y 1995cc, tienen 84mm. Las carreras son las siguientes: 1438cc - 71.5mm, 1592cc - 79.2mm, 1608cc - 80mm, 1756cc - 79.2mm y 1995cc - 90mm.

Los motores de 1438cc y 1608cc tienen la misma distancia entre los centros de los cilindros. El motor del 1608cc es más alto para poder acomodar su mayor carrera y los cojinetes de biela son mayores por 0.107".

Los motores de 1592cc, 1756cc y 1995cc tienen la misma distancia entre los centros de los cilindros, y es mayor que la de los motores de 1438cc y 1608cc. El 1592cc y 1756cc usan el mismo cigüeñal y bielas, y los dos tienen igual altura del bloque. Básicamente, sólo difieren en el diámetro del pistón. Por supuesto, el 1592cc no puede ampliarse a 1756cc, pues su camisa de agua es diferente. El motor de 1995cc tiene un bloque más alto, cigüeñal y bielas más grandes, y también una mayor carrera.

El espacio entre las cámaras de combustión es el mismo en todos los motores. Este espacio se adapta a la serie de 1438cc y 1608cc, por lo que en los motores de 1592cc, 1756cc y 1995cc, las cámaras se alejan algo de los centros de los cilindros. Las tapas de bloque de todos los motores son físicamente intercambiables entre sí, excepto por la abertura de la camisa de agua en la parte frontal de la tapa, donde se une con el bloque. Las tapas de los motores 1438cc y 1608cc tienen una abertura mayor, que está muy cerca del cilindro frontal y no permite utilizarlas en los bloques del 1756cc y 1995cc, a menos que se selle la abertura.

Los motores de 1592cc, 1756cc y 1995cc son más largos que el 1438cc/1608cc, y los acoples del motor también están en diferente posición. Claro, esto se compensa por la forma y tamaño de los ganchos que se unen a los acoples, por lo que diferentes motores pueden ser ubicados en el mismo auto utilizando los ganchos correspondientes.

El tamaño del volante y del embrague varía de modelo a modelo. Por lo general, el volante y el embrague son compatibles con la barcaza de la caja de velocidades. Esto significa que, si se va a montar un motor más moderno, deben utilizarse el volante y embrague del viejo. Algunos motores de 1756cc y 1995cc utilizan pernos más fuertes para sujetar el volante, que los motores más pequeños. Para montar un volante viejo en estos motores, debe taladrarse el volante a la nueva medida de los pernos.

CONCURSOS

Premio de la popularidad.

Este mes el premio de la popularidad fue compartido por nuestros amigos Rogelio y Oropesa.

Reciban nuestras más sinceras felicitaciones de parte de nuestro colectivo.



Ernesto Oropesa



Rogelio Rey Leal Díaz

Concurso de compresión.

Este raro pero interesante concurso, consistió en medirle la compresión de los cilindros del motor a todos los autos de los miembros que desearan participar.

De todos los participantes, el que obtuvo el primer lugar fue el auto de Manuel Prieto, al cual vemos en esta foto mostrando orgulloso su diploma.

Su auto mostró una excelente compresión de 12.5 Kg/cm². ¡Felicitaciones!



Manuel Prieto

CACHARREO

Esta nueva sección publicará las piezas de otros autos que sean adaptables a los nuestros. Con esto pretendemos ayudar a mantenerlos en el mejor estado técnico posible. Esperamos que los conocedores del tema aporten algunas ideas y soluciones. Hoy analizaremos el tren de rodaje del Lada.

El disco de embrague es el mismo y el plato opresor también sirve, aunque el centro del diafragma sea un poco más grande.

Las piezas de la caja casi todas son intercambiables. Los piñones varían, pero pueden montarse por parejas y así se varía la relación de transmisión.

El coupling, centro y crucetas de la transmisión son iguales. La barra larga es un poco menor, pero se adapta con un entredós detrás.

Los rodamientos traseros son un poco más estrechos y el diámetro del eje es menor que en el Fiat, pero se pueden adaptar como último recurso. Se usa un disco arandela para paliar la diferencia en ancho y se puede rebajar un poco el eje o el rodamiento. Si se rebajara el eje, hay que fabricar un seguro de sujeción nuevo.

Al retén del diferencial se le puede adaptar un retén de ruedas delanteras del propio Fiat, haciendo un anillo de sujeción en aluminio u otro material.

ESTE MES

Este mes cumplen años los siguientes integrantes:

- Alfredo Hernández Rodríguez, día 1.
- Jose A. Vázquez, Alvarez día 2.
- Alejandro Rodríguez Díaz, día 6.
- Roberto Caraza García, día 8.
- Jose R. Cordero Damerás, día 11.
- Julio F. Betancourt Pedroso, día 21.
- Javier Sosa Galván, día 30.

Nuestras más sinceras felicitaciones a todos ellos.