



## EDITORIAL

Amigos todos.

Luego de estos dos meses de vacaciones, llenos de playa y sol, donde muchos hemos aprovechado para "pasar la mano" a nuestros 125, volvemos a los meses finales del año, en los que debemos consolidar aún más nuestra familia.

Aprovechamos para insistir en la necesidad de participar en todas las actividades programadas, dentro del Club y en las Peñas "Amigos de Fangio" como única forma de ser cada vez más fuertes y más unidos.

Recordamos que nos quedan 2 ediciones de los Premios de la Originalidad: el cierre del 3er Trimestre en Septiembre y el 4to Trimestre que cerraremos en la actividad del mes de Noviembre, ambos que de manera acumulativa nos llevarán a poder premiar a los Autos más Originales del Año.

Por último, comunicarles que estaremos arrancando con el Concurso de Tuning a partir del mes de Septiembre, por lo que los exhortamos a prepararse.

Suerte a todos y un abrazo

Junta Directiva  
Club FIAT 125 Cuba.

## NOTICIAS

### Encuentro en la playa.

Este mes de julio el encuentro de nuestro Club se celebró en la playa de Santa María del Mar.

Nada mejor en verano que un paseo a alguna playa de Cuba y si sale gratis, pues mejor todavía. Sabiendo esto, la dirección de nuestro Club decidió que el encuentro del mes de Julio sería en la playa de Santa María del Mar, del este de la Habana, y además, cubrió los gastos de combustible para los miembros que acudieron a la cita.

Desafortunadamente, muchos estaban de vacaciones en otras provincias y otros tenían el auto en mantenimiento o reparación con vistas a viajar en agosto. Eso provocó que la asistencia no fuera muy alta, pero al final, alrededor de 12 autos se reunieron en La Piragua y, después de leer el acostumbrado informe de finanzas y las noticias del Club, partieron en caravana por todo el malecón habanero hacia el túnel de la bahía y la vía Monumental, que lleva a las playas del este.

Hubo 2 paradas de reagrupamiento: una a la salida del túnel y otra en el Servi-Cupet de Bacuranao. Poco tiempo después arribaron los autos a la playa, donde parquearon cerca de Mi Cayito. Por suerte, no hubo ningún contratiempo mecánico.



Los autos en una parada de reagrupamiento a la salida del túnel de la bahía de la Habana.



Los autos cerca del parqueo de mi Cayito, en la playa de Santa María del Mar.

Una vez allí, los integrantes y sus familias disfrutaron de un día de playa, que aunque no con muy buen tiempo, siempre sirve para pasarla bien con la familia y los amigos, más si estos disfrutaban de la pasión de poseer un Fiat 125. Fue un hermoso día, el cual esperamos que se repita el próximo verano, y quizás esta vez el tiempo nos favorezca más.

## MECANICA

Continuamos la presentación en esta sección del documento de PBS Racing "The PBS-FIAT 124/131 Twin-Cam Racing Engines". En este número veremos las modificaciones en el sistema de lubricación.

Los motores de Fiat 125 son muy duraderos siempre y cuando se lubriquen adecuadamente. Se han ganado una innecesaria reputación de ser frágiles durante condiciones de competición, debido a problemas en su sistema de lubricación. La bomba de aceite original tienen una capacidad de flujo más que suficiente, y la presión es fácilmente ajustable instalando un resorte de bypass más fuerte. Generalmente, una presión de 85 p.s.i. (libras por pulgada cuadrada) es adecuada para condiciones de competición en estos motores. Sin embargo, con sólo aumentar la presión de aceite no se garantiza una lubricación eficiente. De hecho, causa más problemas que los que pudiera evitar.

Es necesario mantener el aceite alrededor del chupón de la bomba bajo condiciones de competición, pues los cojinetes no toleran bajo ningún concepto la menor burbuja de aire en el aceite bajo estas condiciones. Elevando la presión de aceite, disminuye el nivel de aceite en el carter a altas revoluciones por minuto del motor, porque la elevada presión llena las cavidades de las jaulas de los árboles de leva más rápido, y el aceite no tiene tiempo a bajar de nuevo al carter. Las jaulas llenas de aceite pueden almacenar una importante parte del volumen total del carter, lo que unido al viraje rápido del auto en las curvas, resulta en déficit de aceite alrededor del chupón, a menos que se modifique el sistema de lubricación para competición.

Cuando la presión de aceite se incrementa, el flujo del mismo a la tapa del bloque debe ser restringido, y los drenajes de regreso al bloque agrandados, para minimizar el almacenamiento de aceite en las jaulas. El aceite ingresa a las jaulas a través de seis agujeros, los cuales deben ser taponados y retaladrados a un diámetro de 1/16". Los agujeros de retorno en las jaulas pueden ampliarse taladrando agujeros de 1/2" en ellos desde adentro de la jaula, por debajo del nivel donde el aceite normalmente drena.

Para competición, es necesario además utilizar un sistema de lubricación de carter seco o uno húmedo con rompeolas alrededor del chupón de aceite, además de rellenar un cuarto más de aceite sobre el nivel normal, para asegurarnos de que el chupón nunca se quede vacío. Los rompeolas para cualquiera de los dos sistemas (carter seco o húmedo) deben cubrir de manera efectiva el área total entre el carter y el bloque, excepto una estrecha abertura longitudinal con pestaña en el centro del rompeolas. Esto previene que el aceite suba por las paredes del bloque cuando se toman curvas cerradas o durante la aceleración y frenaje. Se han observado pérdidas de potencia hasta de 40 HP debido al roce del aceite con el cigüeñal en motores con rompeolas inadecuados.

Para funcionamiento del motor a altas revoluciones y con carga sostenida durante largos períodos de tiempo, el sistema debe estar equipado con un buen radiador de aceite, para poder bajar la temperatura del aceite y evitar que este pierda su viscosidad.

## Miembros de otros Clubes.

Continuamos publicando las referencias de los miembros de otros Clubes de Fiat 125. Hoy contamos con la presencia de dos miembros fundadores del Club Fiat 125 de Argentina: Enzo de Napoli y Christian Bacchi.

### Enzo de Napoli. (Thunderstorm)

Queridos Hermanos:

Es un gran honor para mí, poder presentarles aquí la versión utilitaria de la línea Fiat 125, construida única e íntegramente en Argentina para el mercado local, a partir de la plataforma de la berlina.

A diferencia de esta, la multicarga venía equipada de fábrica con el motor 125BT038, de 90HP y menor compresión, caja de 4ta marcha, una relación de transmisión mas corta (10/41) y elásticos traseros reforzados de 5 flejes, que le proporcionaban una capacidad de carga de hasta 850 kg.

Las primeras versiones vinieron con la palanca de cambios al volante, asiento enterizo, una parrilla más sobria y ópticas redondas. Posteriormente, vinieron con palanca al piso de accionamiento directo.

Las ultimas que salieron de la línea en el año 1980/81, ya vinieron con la trompa, paragolpes y ornamentos de la versión MIRAFIORI.

Respecto del interior, en todos los casos, el equipamiento de fábrica era muy básico y sencillo, sin los detalles de lujo que equipaban a sus hermanas, la berlina, y el Potenciado.

Esta Multicarga 125 que yo bauticé como "ThunderStorm", después de casi 16 años de convivencia, pasó a ser una extensión de mi cuerpo. Durante este lapso de tiempo, pasó por distintas etapas de restauración, todas ellas realizadas como hobby y con manufactura totalmente casera.



El objetivo fue dotarla de las prestaciones y el confort del "Potenciado", los atuendos de gala del Mirafiori, con una delicada y sobria customización, sin perder por ello, su propia identidad.

Me une a ella una gran historia de vida, plena de satisfacciones y orgullos, que sería imposible poder resumirles aquí.

Sin duda, lo mejor que me dio, es la posibilidad de conocer a muchísimos AMIGOS del país y del mundo, con quienes comparto lazos afectivos y sentimientos, que van mucho mas allá que la pasión por un auto.

Siento un profundo respeto y una gran admiración por todos mis hermanos Cubanos, a partir de la formación del club allí.

En muy poco tiempo, ustedes han logrado lo que aún no he podido concretar en mas de seis años de permanencia aquí en Argentina, por más dedicación, esfuerzo y voluntad que uno le dedique.

A juzgar por las imágenes, los relatos, y la emisión de los boletines mensuales, han dado sobradas muestras de entusiasmo, dedicación, organización y fundamentalmente de UNION, haciendo partícipes también a vuestras familias.

¡Vayan mis felicitaciones por eso!

Los uno a todos en un fraternal abrazo y espero en breve, cumplir mi sueño de poder visitarlos personalmente y conocer vuestro hermoso País. Es una promesa.

Mil gracias por este espacio. ¡Hasta Siempre!

ThunderStorm

### Christian Bacchi.

Mi nombre es Christian. Soy de Argentina - Capital Federal. Tengo 35 años y contando...

He tenido hasta la fecha la módica suma de 5 FIAT 125: 4 berlinas 73' al 75' y una Coupe IAVA Se78.

Mi historia se remonta del año 1993, cuando compre mi primer 125. Como me habían quedado las ganas de armarlo de verdad... me compre otro y lo desarrolle íntegramente para el 1/4 de milla.

Corrí durante 6 años con ese auto en el Autodromo Oscar Alfredo Galvez hasta que me aburrí, y buscando otra berlina, para pasarle los fierros me cruce con mi tercer auto: una Coupe IAVA que inspiró a muchos muchachos a armar más y a revivir este hermoso auto.

Por desgracia la Coupe me la robaron, y tuve que empezar de nuevo, así que gracias a un amigo que me vendió el auto en cuotas, me pude comprar despues de 2 años otro auto.

En este momento estoy restaurando una Berlina 75 Potenciada. Dicen que este tipo de historias son eternas, es una mezcla de amor-odio que perdura por años y no cambia.

Esta es, hasta hoy, mi historia... muchos autos, muchas ganas... mucha injusticia... pero por sobre todo, mucho amor por los 125.

Saludos.



### E S T E M E S

Nuestras más sinceras felicitaciones a todos los integrantes que cumplen años este mes:

- Enio Socorro, día 3.
- Alejandro Sicilia, día 23.
- Orlando Lemus, día 13.
- Felipe Aranda, día 23.
- Guillermo Pérez, día 18.
- Reinaldo Rosete, día 25.
- Jorge Leyva, día 20.
- Ubaldo Sosa, día 25.
- Marlene Negrín, día 22.