

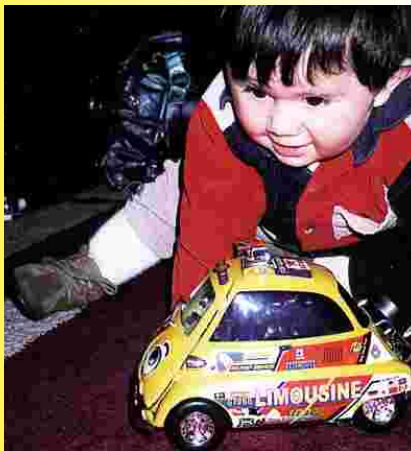
# El Colesterol



Año I • N° 4  
Diciembre del 2000



El Colesterol es una publicación del Club de Isettas de Chile dirigida a los adictos a los Huevos del mundo entero.



Responsabilidad:  
Club de Isettas de Chile  
Fundado el 20 de enero de 1996.  
Fono 09 714 5124 • Fax (562) 260 2316  
Email: morcon@ctcinternet.cl  
Santiago - Chile

Diseño y Producción:  
Alejandro Morales Alcaíno  
José Miguel García Ochoa

Colaboración:  
Aldo Schnaidt  
René Viancos  
José Miguel García  
Tomás Hagemann

## Deseos Navideños

Un espejito exterior, un carburador, un juego de 480x10... y por supuesto, ¡todo original!

*Se imaginan si se nos apareciera la "Gallina Madrina" y con su varita mágica se ofreciera a cumplirnos nuestros "ovalados" deseos? o encontrar al "viejito" sudando en un Mall y, sentados en su rodilla, nos dijera: "haber huevero, que le pedirías al viejito esta Navidad"?*

*Sin duda que el listado sería más largo que el catálogo de Rothkegel! y tendría que conseguirse una casa rodante*

*para traernos todos nuestros juguetes.*

*Ahora bien... confesemos que, más de alguna vez, todos hemos deseado el Huevo de nuestro prójimo o peor aún; hemos tenido un sueño "de dudosa moral" con un codiciado accesorio de un "socio amigo". Por lo tanto seamos humildes y conformémonos con que la salud acompañe a nuestros Huevos y que el próximo año, en más de algún hogar huevero, se escuche cacarear una gallina, anunciando la llegada de un nuevo hijo a nuestro nido.*

*Felicidades...!*

*Alejandro Morales*



# 866 metros de altura

...y en 3ª!

*Domingo 8 de octubre, espectacular día de sol, a las 10:30 comenzaban a llegar los ovalados cascarones de metal. Ese día la directiva del Club repartió el banderín y la calcomanía oficial. Como ya es habitual, Carlos Lillo apareció con su carpeta y recibos de dinero, hábilmente logró "sacarle" el dinero a los pobres socios. Ese día asistieron Jorge Nario, Marcelo Ginestar, Carlos Amaya, Walter Hageman, en la Multipla y un Messerschmitt "a vapor" (según fuentes entendidas, la mezcla aceite-bencina no estaba en proporción), Alejandro Morales, Aldo Schnait "Los Casorzo" fueron en el Topolino ya que el huevo de Sebastián estaba en proceso de hermoejamento y JM García. Carlos Lillo llegó en su Kia De Luxe comprado en Patronato.*



*Después de compartir nuestro café enfilamos rumbo al cerro San Cristóbal. Era una prueba titánica para muchos el subir y aún más difícil bajar. Estando en el acceso del Parque Metropolitano uno a uno con el Ticket en mano comenzaron a subir, Isettas, NSU y las joyitas de Walter. Entre ciclistas y corredores subíamos en tercera otros en segunda y algunos hasta en primera, tuvimos que hacer un par de escalas técnicas, hasta llegar a los pies de la Virgen*

*María, ahí se p u d o compartir bebidas y helados. La visión para*

*muchos era extraordinaria se podía apreciar claramente distintos hitos de Santiago. Ya siendo cerca de la 13:30, después de una rezadita a la Virgen empezó el temerario descenso, la estrategia era "los con mejores frenos adelante".*

*Sin contratiempos llegamos a la boletería, tuvimos la sorpresa de pagar como motocicleta, 50% del valor que paga un auto. Aldo partió a su almuerzo familiar. El resto, con los jugos gástricos galopantes, decidimos ir a una picada de empanadas proporcionada por Walter y en la misma calle compartimos una empanada como termino de la jornada.*

*Casorzo padre y Jr. se excusaron de subir al cerro con el Topolino, con la disculpa de que aún no estaba listo. Fuentes cercanas a la familia señalan que este auto no lo van a terminar nunca, para así poder seguir usando esta excusa, ojalá Sebastián tenga luego su Isetta para poder compartir estas entretenidas jornadas.*

José Miguel García



# V i a j e a M a l l o c o

## Un desafío de 60 Kms.

*Domingo 12 de Noviembre, el día de nuestro paseo familiar.*

*Como es habitual, nos reunimos en la Shell; Socios, hijos, esposas y familiares estaban llegando junto con las joyitas, asistieron: Alejandro Morales con su familia pero sin su isleta famosa (salió en varios medios publicitarios), la cual está en panne, sin diagnostico certero aún. También asistió Carlos Lillo en su Isetta acompañado de sus hijos y Sra. , Carlos Amaya con su hijo en su Isetta, Marcelo Ginestar en su Isetta verde loro, Walter Hagemann con su familia en su NSU Prinz III, José Miguel García, con su familia, su Isetta y la ambulancia, la cual contaba con todo el apoyo necesario por si alguien quedase botado, Jorge Nario con su familia en su NSU Prinz III negro, Cristián Platz en su Isetta "Black-Silver", Sebastián Casorzo con su familia. Aldo Schnaidt con su familia e Isettas y René Viancos con su Sra. se juntarían con la caravana en el cruce de Carretera el Sol con Maipú.*

*Tipo 11:30 se dio la partida, por Bilbao rumbo al taller de Walter, para ir a buscar el Messerschmitt, con el objeto de prestárselo a nuestro presidente, en el trayecto Carlos Lillo quedó botado con una pana de batería, así que en el taller le prestaron una nueva, el Messerschmitt no estaba en condiciones por lo cual al Presi le prestaron la Fiat*

*estaba completa, 7 Isettas, 2 NSU y la Fiat mas todos los autos de apoyo iban rumbo a Malloco, todos estabamos sorprendidos por el excelente comportamiento de nuestros autos junto a los constantes bocinazos de personas que apoyaban nuestra pasión.*

*Llegamos por fin a Malloco y a los pocos minutos al*



*Múltipla. Después de todo esto la hora avanzaba y el hambre comenzaba a sentirse, serían las 13:30 cuando nos juntamos con Aldo y René, por fin la caravana*

*restaurante Münchén, ahí estacionamos y rápidamente nos fuimos a almorzar, en tres grandes mesas pudimos compartir un almuerzo en*



*familia, en donde el Club se puso con los bebestibles, claro que eso se supo después del almuerzo, con el fin de evitar el consumo indiscriminado de algunos socios. De ahí nos fuimos a “echar” a unas agradables sillas. Los niños jugaron, se*



*conversó, en fin lo pasamos muy bien y siendo las 18:30 emprendimos el viaje de regreso, este se hizo aún mas corto, en esta oportunidad realmente se logró una caravana, a una velocidad continua, al ritmo de los otros autos.*



*Fue una jornada de unión familiar y en donde probamos que nuestros autos pueden mucho mas de lo que nosotros mismos imaginamos, fue un paso para desafiar viajes más largos y demostrar que estas pequeñas máquinas fueron hechas para durar 40 años y más.*

*José Miguel García*

# Que hacer para no freir un Huevo

## Algunos conceptos sobre calor y temperatura

Estos dos términos suelen confundirse o creer que son lo mismo, un simple ejemplo puede aclararlo: pensemos en un tambor con agua a 90°C y un vaso con agua a 90°C, si el tambor se derrama sobre una persona obviamente le causará muchísimo más daño que si se le derramara un vaso; sucede que el tambor a pesar de tener la misma temperatura tiene más cantidad de calor, más capacidad de efectuar cambios, más Energía.

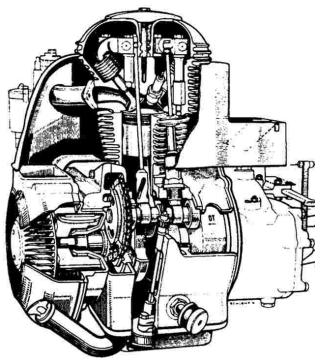
El calor es energía, la produce el sol, los combustibles, el roce, se mide en calorías. El calor ocasiona muchos cambios en los cuerpos: dilatación, color, olor, densidad, estado, flexibilidad, resistencia, dureza, deformación y por supuesto le hace variar su temperatura, pero ¿qué es la temperatura?

La Temperatura es simplemente un nivel térmico que se compara con otro nivel o punto de referencia, comúnmente con el punto de congelación del agua, se mide en grados Celcius, Farenheit, Reaumur, Kelvin. Lo más importante de la temperatura es que de todos los cambios que ocasiona el calor, ella es la primera en reaccionar, además para nosotros es muy fácil medirla, lo cual nos permite tener una referencia del calor que está recibiendo el cuerpo y si este fuese excesivo poder prevenir próximos cambios que podrían ser dañinos (agripar, fundir).

En los motores de combustión interna se genera gran cantidad de calor, el cual en parte es absorbido por los refrigerantes (agua, aceite, aire), el conductor tiene la información gracias a la indicación de un termómetro.

Desgraciadamente, la Isetta no tiene ningún termómetro, con el cual se podría haber evitado muchas reparaciones, sobretodo de pistones agripados, cortado o fundidos.

Mi opinión es que los rangos



de temperatura de motor en la Isetta son muy limitados y delicados, posiblemente debido a que un diseño inicial de motor de motocicleta con una gran disipación de calor y refrigeración de impacto, fue instalado en un compartimiento bastante encerrado, esto justificaría las reiteradas recomendaciones que nos hace el Manual del Usuario de no acelerar a fondo salvo en puntuales ocasiones.

Algunas experiencias que podrían servir como prevención:  
- Al cambiar pistón, seguramente adaptado, darle mayor tolerancia (espacio por concepto de dilatación).  
El Sr. Pratti le dejaba un 20% a 30% más de lo normal, sobretodo en pistones de aleación desconocida.

- Controlar la lubricación, el aceite lubrica y refrigera, si hay poco, se calentará más; recordar que la Isetta consume 1,2 litros cada 1.000 kilómetros y su cárter es solo de 1,75 litros. La viscosidad del aceite disminuye 10 veces entre 40°C a 100°C y sobre 130°C comienza a descomponerse perdiendo sus características lubricantes.

- Mantener el acelerador a media carrera, lo recomienda el manual y solo cuando sea necesario a fondo, existe un segundo resorte en el pedal, que nos opone resistencia para recordarlo.

- Considerar el buen uso de las marchas, en pequeñas gradientes o para acelerar, pasar a un cambio inferior, el motor se aliviará, menos calor; subirán las RPM y con esto la turbina dará mayor refrigeración y la bomba de aceite mayor lubricación.

- Por último para los amantes de los relojitos: es muy fácil instalar un indicador de temperatura de motor, sirve cualquier indicador de temperatura de agua (0°C a 100°C) ojalá mecánico (lectura directa, más económico, más fácil de instalar).

El bulbo (sensor) puede ser ubicado junto al cilindro, en la culata, en el aceite, o entre la culata y la tapa de válvulas (el más accesible y rápido de reaccionar); poco a poco uno se acostumbra a observar cuales son las temperaturas normales de trabajo en la zona donde fue instalado, si un día la notas más alta, algo puede estar a punto de suceder y todavía queda tiempo para prevenir.

¡Cuida tu motor! ...Controla la temperatura.

Aldo Schnaidt

# Auto Clásica 2000

## Buenos Aires, Argentina

Los días 10, 11 y 12 de noviembre pasado se llevó a cabo "Autoclásica 2000" en el Hipódromo de San Isidro la muestra de vehículos clásicos e históricos más prestigiosa e importante de Argentina.

El C.A.S.Y.M. estuvo presente con un stand propio, presentando los siguientes vehículos :

- 2 NSU Prinz, 1 De Carlo Minicar, 2 BMW De Carlo 700 sedán Glamour, 1 BMW Isetta, 1 Isard Goggomobil TS 400 Coupé, 1 BMW De Carlo 700 Coupé, 1 Fiat 600 y 1 Siambretta 150.

Aparte, en la exposición se presentaron varios vehículos pertenecientes al parque del Club, ofrecidos particularmente por sus dueños, y nuestra "Nave Insignia", el Messerschmitt KR 200 de Jorge Lizardo, se animó al Concurso de Elegancia en la categoría Posguerra Europeo (vehículos sin distinción de tamaño, cilindrada o categoría desde 1945 hasta 1962).

Y decimos "se animó" por falsa modestia, porque el Jurado del Concurso galardonó a "nuestro" pequeño ratón con nada menos que

*EL PRIMER PUESTO EN SU CATEGORÍA !!!!!!!!!!!!!!! , ganando el favor del Comité calificador frente a cuanto Mercedes -Benz, Austin, Maserati, Ferrari, BMW, Alfa Romeo y otros súbditos de la realeza automotriz se hubiesen presentado.*

*La razón por la particular atención del público tiene su*

*la chica del barrio, la novia de la adolescencia, la mujer para toda la vida con quien uno comparte alegrías y tristezas todos los días, lejos de las perfectas modelos de las revistas... (se entiende la metáfora ?)*

*Y el jurado no se equivocó. O al menos no podía dejar de reconocer la vigencia de estos vehículos, cuando la mayoría del periodismo mundial*



*explicación en las palabras de nuestro colega Gustavo Begega, del DKW Club Argentino, quienes también se hicieron acreedores del Primer Premio en la categoría "Nacional Gran Serie" : "...es que estos autos están muy cerca de la gente...", es decir, nuestros microautos (como también los VW y los DKW) son (o han sido) coches "de todos los días", nobles, austeros y queribles al menos por sus memoriosos dueños. Como*

*incluyó el año pasado, dentro de los 5 "autos del siglo", al Mini Cooper, al Ford T y al Escarabajo Volkswagen...*

*Risas, bromas y un festejo con champagne matizaron el atardecer del domingo en nuestro Stand.*

*Ernesto M. Parodi  
Club Argentino de Scooters y Microcoupes (C.A.S.Y.M.)*

