

Año II • N° 5
Febrero del 2001



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:
Walter Hagemann
Aldo Schnaidt
Carlos Lillo
René Viancos

El Colesterol



Huevo a la copa

Apetito generalizado provocó nuestro quinto aniversario.

Cumplir un año más es todo un acontecimiento. Este año instauramos una ceremonia de premiación anual destinada a destacar a los autos con mayores merecimiento dentro de nuestro corral.

Dura tarea fue determinar las categorías y parámetros a evaluar para poder elegir democráticamente los mejores exponentes de nuestro criadero y premiarlos en propiedad.

Sin duda se hizo justicia considerando los buenos ejemplares y la dedicación de cada uno en el cuidado y mantención de sus crías. Gran satisfacción por el hermoso trofeo destinado a premiar al mejor de los mejores del año 2000.

No cabe duda que este hermoso trofeo cayó en buenas manos, que lo sabrán empollar y lucir con orgullo como un testimonio de lo que un grupo de amigos puede hacer con generosidad y mucho entusiasmo.

¡Felicitaciones! por estos 5 años...

Alejandro Morales Alcaíno



Quinto aniversario

6 de enero del 2001...

Como en las películas los actores por aparición en la caravana fueron los siguientes:

*Carlos Lillo con su familia, huevo y "camello" Kía Clarus
Walter Hagemann con su familia y su NSU.*

Alejandro Morales con su familia, Chevette y la rabia de no haber podido hacer partir su huevo.

José Miguel García con su señora y su huevo palta mayo.

Germán Bergen con su familia

Aldo Schnaidt con sus hijas y su huevo blanco.

René Viancos con su señora y su huevo.

Desde la Shell se partió, en caravana uno a uno se iban incorporando en el camino. La ruta ya era conocida para nuestros huevitos, rodaban sólitos, pues la parcela de Walter es para muchos nuestro segundo hogar.

En las puertas de acceso a nuestra parcela, perdón a la parcela de la familia Hagemann,

nos encontramos con un cartel con grandes letras el cual alegró nuestra llegada "Bienvenidos Club de Isettas" y en lectura subliminal decía "por favor no vuelvan más"

Compartimos hartito, comimos bien y lo pasamos aún mejor.



En esta oportunidad se le entregó los ramilletes de flores a nuestras queridas esposas (no se noto la intensión), en la oportunidad nuestro tesorero dio un pequeño y desinteresado discurso sacando aplausos y lagrimas por parte de la concurrencia femenina.

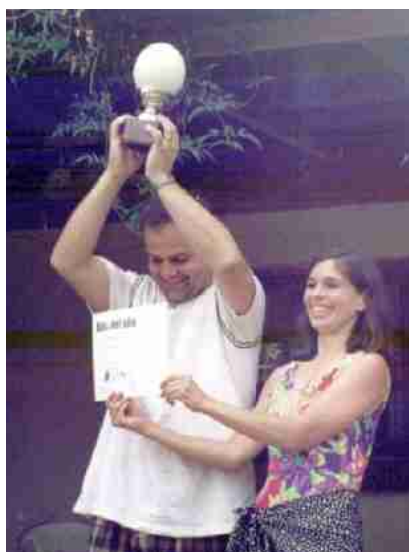
En esta oportunidad se dio la bienvenida oficial a Germán Bergen (Cuotas al día), entregándole su gorro, banderín y calcomanía del club.

Después de una buena y extendida permanencia en la piscina, se abrió la mesa

escrutadora, se voto para tres categorías. Socios y señoras comenzaron a sufragar en la caseta y posteriormente depositar su voto en la urna.

Inmediatamente y solemnemente se procedió a la apertura de los votos, bajo la atenta vigilancia de nuestro tesorero, obteniendo a los pocos minutos los resultados; que no hicieron más que hacer justicia a la dedicación y cariño por nuestros huevos.





Los resultados fueron los siguientes:

Categoría Look, pintura e interior, para el huevo de José Miguel García

Categoría Tiquitaca, mecánica y motor, para el huevo de Aldo Schnaidt

Categoría Retro, mayor piezas originales, para el huevo de José Miguel García

Por puntuación de los tres premios anteriores el huevo de JM García ganó el premio al "Huevo del Año 2000".





Para relajar tensiones se realizó la elección a “Mister Piernas”, todos los socios participaron e incluso algunos hijos, las pifias y aplausos se escuchaban cuando cada uno exponía sus miembros (piernas), las había flacas, peludas, lampiñas, blancuchas; pero las votantes frente al telón dejaron a Carlos Lillo y Walter Hagemann como finalistas, con un empate a 7 votos, finalmente gano el dueño de casa (estaba su Sra, su hija y nana dentro de las votantes).



Para seguir relajándonos y para dar la oportunidad de desquitarse con los ganadores se



organizó una pichanga de 20 minutos por lado, poco a poco el pasto empezó a transformarse en

un barrial, zapatillas volando, caídas y empujones era la tónica del partido.

Sin cambio de camisetas termino el juego en la que jugadores compartieron barro y mucha alegría.



En esta jornada a pesar de la ausencia de una buena parte de los socios se pudo comprobar

que con dos socios como mínimo se puede hacer Club, pues alegría, participación y nuestra pasión en común dan el ambiente para que la reunión se huevee y pase bien.

*José Miguel García
“El más premiado”*

Y aquellos Microautos

Nuestra gran pasión...

Desde siempre el hombre se ha esforzado por acomodar los elementos que le rodean a su necesidad particular ya sea por moda, razones prácticas o circunstancias del momento. Es así como hemos visto la "Miniaturización" de todo tipo de objetos tales como Teléfonos Celulares, Relojes, Computadores, etc, etc... y por su puesto automóviles.

Desde el principio de la industria automotriz paralelamente a la tendencia de construir grandes autos ya existían los "Microautos" sin

mantención y que en general pudiesen ser fabricados en forma masiva.

El primer paso fué la construcción explosiva de Motocicletas que por sus condiciones se adaptaban muy bien a las necesidades del primer periodo, sin embargo al correr de pocos años, las condiciones económicas mejoraron y esos "Lolos Motociclistas", ahora con familia ya aspiraban a un vehículo cubierto y mas protegido, ósea un automóvil.

Así surgieron principalmente en Europa y también en Japón, alrededor de 300 pequeñas y medianas empresas,

que ansiando un automóvil no podían todavía aspirar a uno "De Verdad".

Entre las muchas que existieron y de distintas nacionalidades se pueden citar:

- Alemania: Isetta, Fulda (Nobel), Goliath, Heinkel, Meyra, Messerschmitt, Lloyd, Kleinschmitter, Maico, DKW, Goggomobil, Brutsch Moppetta, Zundapp Janus, Spatz, NSU, Hanomag, Gutbrod, etc.
- Italia : Fiat Topolino, Fiat 500/600, Isso (Padre del Isetta), Vespa, Bianchina.
- Francia : Valle Chantecler, Mochet, Citroen.
- Inglaterra: Austin, Scootacar, Trident, Mini Moke, Bond Bug.
- Japón : Suzuki Suzuligth, Subaru 360.

Fué Alemania quién más variedad de marcas y modelos logró, siendo la mayoría de los fabricantes la evolución de antiguos constructores de agrícola y posteriormente de motocicletas.

De estas marcas fueron muy pocas las que sobrevivieron al inexorable paso del tiempo. La mayoría fué de corta vida y las que más duraron por su calidad, tecnología y aceptación finalmente fueron absorbidas por grandes marcas de motocicletas.



embargo aún no estaban dadas las condiciones para que estos fuesen adoptados como una opción o alternativa masiva.

Terminada la Segunda Guerra mundial y principalmente debido a la gran destrucción, pobreza y falta de materiales se optó por la construcción de vehículos de pasajeros de bajo consumo, bajo costo de producción, fácil

algunas de ellas definitivamente "Artesanales" que se encargaron con mucha creatividad e inventiva de desarrollar y fabricar pequeños a u t o m ó v i l e s q u e fundamentalmente utilizaban motores de motocicletas y en el fondo se podría decir que muchos de ellos eran "Motos carrozadas", por su simpleza.

Estas fabricas se encargaron de cubrir la necesidad de aquellos

Walter Hagemann

Instalando un amperímetro

El amperímetro es un instrumento que sirve para medir la cantidad de corriente eléctrica que está circulando en un circuito; su unidad es el "ampere", corresponde a un gran número de electrones que circulan en un segundo ($6,26 \times 10$ elevado a 18).

La fuerza que impulsa esta circulación de electrones es el "voltaje", se obtiene desde una batería, pila, generador, alternador.

En un circuito la cantidad de corriente (amperes) dependerá de:

a.- la magnitud del voltaje (1,5-12,- 24,- 110,- 220,- 380 volts.) y,
b.- de la resistencia que presenta el artefacto (motor, ampollita, bobina, etc.) al cual se le aplica dicho voltaje.

Es útil instalar un amperímetro en un vehículo, ya que con el, sabremos cuanta corriente entra o sale de la batería, también tendremos información del generador, caja reguladora y consumos.

La Isetta presenta diferentes consumos, luces, bobina, bocina, señalizador, carga de la batería, limpiaparabrisas, todos ellos son del orden de uno a diez amperes, pero hay uno que es muchísimo más alto: el del motor de partida (hasta 90 amperes). Un amperímetro común no puede ser conectado al motor de partida ya que se dañaría de inmediato.

En la mayoría de los vehículos el circuito del motor de partida está practicamente aislado

del circuito general, precisamente por esta gran diferencia de consumo, pero en la Isetta estos dos circuitos tienen un punto común debido a que el contactor o relay de partida (chanchito) está incorporado dentro del regulador de voltaje, lo cual obstaculiza la instalación de un amperímetro; separarlos sería modificar el regulador, por lo tanto es más fácil y práctico simplemente desconectar el "chanchito" y usar otro (tipo universal) fuera de la caja reguladora; así el circuito de partida quedará separado, permitiendo la instalación de un amperímetro para los circuitos restantes.

Ver diagrama:

El cable positivo de la batería que iba a la posición 30 del regulador,

ahora va a uno de los contactos gruesos del nuevo relay de partida. El cable que venía del dynastart a la posición A del regulador, ahora va al otro contacto grueso del nuevo relay de partida.

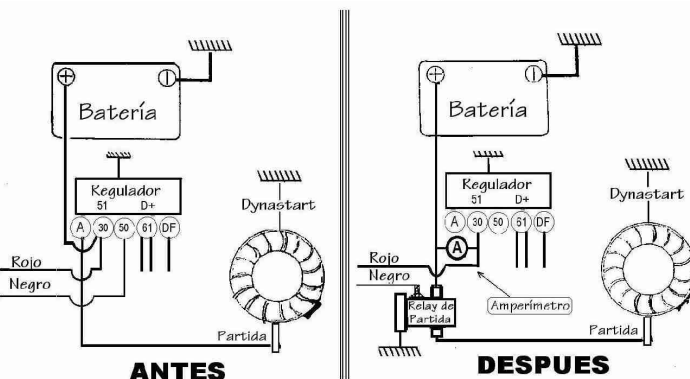
El cable negro que venía de la chapa de contacto a la posición 50, ahora va a la bobina del relay de partida (este contacto es un perno notablemente más delgado que los anteriores y comunmente está marcado con la letra "S"). Las posiciones "A" y 50 del regulador, quedarán vacías.

El amperímetro se conectará entre el positivo de la batería y la posición 30 del regulador.

Toda la corriente que entre o salga de la batería (salvo la del motor de partida) pasará por el amperímetro. La corriente del motor de partida irá directo al relay para así no quemar el amperímetro. - En el diagrama no confundir la letra A del regulador con la letra A que simboliza el amperímetro.

Para la Isetta es suficiente un amperímetro de -30 a +30 amperes la cual es una escala apropiada, con buena resolución lo cual nos permite leer con mayor exactitud.

En el próximo Colesterol:



"Como interpretar las indicaciones de un amperímetro".

Al saber que tu batería esta siendo cargada en todo momento, viajarás con mayor confianza y tranquilidad.

Espero que con esta crónica me haya hecho merecedor a un -Six Pack- muy heladito para la próxima reunión. Se acepta Escudo, Heineken, Cristal, Budweisser, etc., etc.

Saludos...

El "Doctor" Schnaidt

