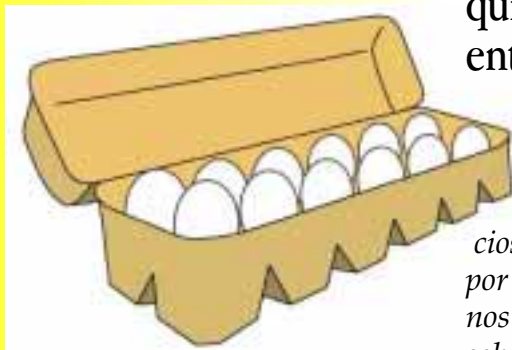


Año II • N° 12
Noviembre del 2001



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

El Colesterol:

Fono 09 714 5124 • Fax (562) 260 2316
Email: huevon@isettaclub.org
Santiago - Chile

Diseño y Producción:

Alejandro Morales Alcáino
José Miguel García Ochoa

Colaboración:

George Blau
Aldo Schnaidt
Ariel Canedo
Fabrizio Prati
Arturo y Sebastian Casorzo

El Colesterol



Llegamos a la docena !!!

Me parece increíble haber editado 12 números de nuestra revista. Muchas gracias a todos quienes han aportado su entusiasmo a esta orgullosa publicación.

Quiero hacer justicia agradeciendo a nuestros socios José Miguel, Aldo y Jorge por su trabajo y siempre oportunos y estimulantes comentarios sobre El Colesterol. A mi señora y a ellos les dedico estas felicitaciones que me incentivan a seguir Hueviando con el cariño de siempre.

Ernesto Parodi:

Me gusta mucho la seriedad y profesionalidad con que es encarada tu publicación. Realmente muy interesante.

Lars Sorensen:

Hola Alejandro:
Acabo de leer el Nro 11 del Colesterol y de nuevo lamento tener que decir que adolece del mismo defecto de todos los números anteriores... es demasiado cortito!!!!
La verdad es que en mi personal encuentro que es una de las mejores versiones... esa entrevista don Ismael sencillamente se robo la película... y que de curiosidades que no conocíamos de nuestros huevos aprendimos gracias a este señor!!
Siguiendo mi tradición, una vez mas mis felicitaciones!!!!

Gonzalo Ceruti Jr.:

Quería felicitarlos por la revista, me pareció excelente!!!

John Jensen:

Hi Alejandro! Your Isetta publication is very nice. I can't read the text, but the photos are very entertaining. It is good to see all the Isettas in South America. someone told me recently that there are many Isetta convertible tropical models in Uruguay. How nice that people have taken care of them and kept them going. We share an international love for this little car.

Juan Manuel y Nelly Martin:

Estimados amigos:
La recepción de « EL COLESTEROL » es una real bendición porque me saca de la rutina diaria y me hace revivir lo que fue para nuestra familia cuando éramos mas jóvenes nuestros pequeños BMW, NSU E ISETTAS (LOS TUVIMOS TODOS).

Leonardo Correa:

Gracias por el nuevo número del Colesterol, sin desperdicio, obviamente como piloto me gusto la visita al museo aeronáutico, muy interesante la entrevista al importador de Isettas y la perla es el chiste de la página 7 me daba vuelta de la risa mi felicitación a quién lo allá escrito.

El alabado artículo de Ismael Irarrázaval (Don Huevo) es una de las contribuciones trascendentes que ha hecho nuestra publicación. Quien tiene pasado puede mirar al futuro con orgullo y certeza.

Alejandro Morales Alcáino

Las Isettas están de vuelta !!!

Después de 30 largos años de ausencia en la pista, nuestras queridas Isettas volvieron a quemar gomas en Vizcachas, ya que gracias a la invitación del club ATC pudimos girar y brindar un gran espectáculo.

vivencia, coronada por los 4 giros que dimos a la pista del autódromo.

Todos éramos amigos hasta que nos llamaron a la pista, no se que es lo que paso, pero de ahí en adelante por los próximos 30 minutos (16 minutos duraron los giros), no nos conocíamos, es más éramos enemigos,



Como es común en nuestro club cuando se hacen cosas, se hacen a lo grande, con más de 50 participantes (donde se cuentan a pilotos, familiares y amigos), pasamos una genial jornada de con-



solo existíamos los pilotos y los huevos.

Una vez dentro, la primera vuelta fue de reconocimiento, donde todos íbamos testeando nuestras máquinas, ya en el segundo giro, la cosa se puso color



brepasar al safety car, para así demostrar que su bólido era el mejor en las pista, lo cual no pudo concretar.

Bueno, dejando las bromas, creo que fue una reunión fuera de lo común, entretenida, veloz, comida, bebida, acalorada, conversada, concurrida, digna de repetirse, pero esta vez... si que vamos a poder correr, así es

de hormiga, las caras cambiaron de sonrisa a preocupación, de algunos por no perder el honor y de otros, de que la Isetta respondiera y no se quedara en panne, por dar un ejemplo que no se quedara sin bencina, por lo que se escucho fuera de la pista este percañe a más de uno le sucedió.

También existieron pilotos demasiado aguerridos, dentro, ya que algunos o alguno intento so-



que....." a preparar nuestras Isettas..... y que gane el más mejor !!! "

Sebastián Casorzo G.



¿Y mi huevito ?



*Un día mi papito me dijo
Que me iba a comprar un huevito.
Para que yo tuviera, mi propio
autito...*

*Pero el tiempo ha pasado ...
Y del huevito se ha apoderado.*

*Día y noche estuvo tres meses
Revolviendo Montevideo
de lugar en lugar
Buscando los repuestos
¡ Pero los del original !*

*Al final estuvo listo,
listo para rodar.
Un gran espectáculo es
recorriendo la ciudad
Ahora vamos al súper
Al Deboto y al Geant
A dar vueltas por la rambla
Y los domingos a pasear.
Todos nos miran y felicitan
por sacar a relucir
a esta pequeña maquinita
que un día será para mi.*

*José Ignacio Canedo
Uruguay*

Socio incógnito

No puedo dejar de publicar esta reliquia (me refiero al Huevo).

La verdad es que no creo que sea muy difícil adivinar quien es, pero es increíble como se ha deteriorado... el Huevo con el paso del tiempo.

Fotos «antiguas» como estas son las más sabrosas. Mil gracias a todos quienes las han conservado tanto tiempo para darnos hoy un gran gusto.



Huevos blancos... Huevos de campo

A pesar del corto tiempo de producción hubo diferentes modelos; a Chile principalmente llegaron dos modelos, que nosotros diferenciamos rápidamente si son de foco grande o chico, con o sin rejillas de ventilación en la puerta, de dos o cuatro intermitentes. En general estos son los parámetros que nos valemos dentro de nuestro ambiente para determinar el modelo en cuestión.

Pero existen otras diferencias, ya sean internas, externas, técnicas o de accesorios. La lista a continuación no es oficial, pueden o no corresponder a un determinado modelo o año, solamente es una recopilación de lo que he encontrado en el transcurso de los años, junto con aporte de otros socios; el objetivo de esta crónica es compartir estas experiencias evitando que nuevos aficionados se sorprendan al ver piezas diferentes.

- **Platillo superior de los resortes de válvulas:** unos son de 7 mm. de altura otros de 9 mm.; lo cual incide en que hayan dos tipos de seguros de válvulas (diferente conicidad).

- **Guías de válvulas:** el punto anterior afectó a que los modelos con platillos más altos tuvieron la parte superior de la guía de válvula más corta, aproximadamente 2 mm.

- **Tubo de aceite hacia las válvulas:** éste tubo pasa por el lado externo del cilindro y hay de dos diámetros 6 y 8 mm. exterior

- **Pasador de los balancines de las válvulas:** este pasador o eje tiene un lado aplanado para

circulación del aceite, este lado o rebaje es de dos dimensiones dependiendo el modelo.

- **Tubo y varilla medidora de aceite de motor:** hay corta o larga, aproximadamente 11 y 29 cms. respectivamente.

- **Tapa de aluminio que cubre la turbina de refrigeración:** existen con y sin el impreso BMW. Algunas tapas traen pernos de sujeción de cabeza plana con avellanado, otras con cabeza hexágona.

- **Carburador:** algunos traen el vaso de vidrio con filtro, otros no; otra diferencia de los carburadores es que los últimos modelos incorporaron una bomba «Dashpot» que a mí parecer es una bomba compensadora o reguladora de combustible.

- **Llantas:** de dos piezas unidas por pernos o de una sola pieza.

- **Tapas de ruedas:** hay de dos o más modelos.

- **Cilindros de freno trasero:** es de 12 mm., los otros de 17 mm.

- **Terminal barra de dirección:** este terminal regula la divergencia de las ruedas delanteras y hay de hilo grueso y de hilo fino.

- **Eje de los pedales:** unos con cabeza y tuerca, otros con ranura y seguro seeger.

- **Columna de dirección:** el extremo donde va el manubrio es cónico con chaveta, otros con estrías.

- **Manubrio:** con dos rayos (bumerán), otros con tres.

- **Chapa interior:** unos modelos de chapa traen en su extremo superior derecho un tope

arresortado, el cual al cerrar la puerta calza en un pivote extra que tiene el trinquete en el pilar.

- **Seguro ventana corredera:** hay un modelo en que éste seguro solo tiene posición cerrado, otros tienen una segunda posición intermedia que permite dejar la ventana levemente abierta.

- **Capota:** algunos tienen una barra transversal al medio que acomoda mejor la lona, ya sea abierta o cerrada. Otra diferencia en la capota es que algunas en su marco delantero tienen dos ganchitos que encajan en el techo permitiendo llevar la capota entreabierta para una muy buena ventilación.

- **Vidrios:** claros, otros levemente sombreados.

- **Tapa de bencina:** con o sin llave.

- **Velocímetro:** de diferentes marcas: Veigel y Vdo, algunos en millas/hrs.

Obviamente deben existir muchas otras diferencias, sobre todo en modelos de otros países, como parachoques, focos traseros, insignias, cromados, soporte luz patente, etc.

También los modelos de lujo y los accesorios marcaron más diferencias, por ejemplo: porta equipaje trasero, sujeta paquete y malla en repisa interior, aletas protectoras detrás de ruedas delanteras, radio, encendedor, luz interior, aro cromado en el manubrio,... me imagino que la lista es bastante más larga.

Aldo Schmaidt

Los MicroBlautos de Costa Rica

Uno de nuestros suscriptores más entusiastas es George Blau. Un amigo Huevero que vive en Costa Rica y del cual reproducimos uno de sus tantos email.

Cuando me contagie con el virus de los microautos, conseguí 2 Isettas, un '57 y un '58, en los EEUU, concretamente en State College, Pennsylvania. El dueño anterior, (que se llama George Isett, increíble, no !!) tenía 3 Isettas: 2 US Export de ventana corrediza (V/C) y un cabriolet. Me vendía o los 2 V/C o el cabrio, o los 3 juntos. Así que decidí por los 2 de V/C.

Me dijo que uno, el '58, estaba entero y el '57 estaba completo pero en 8 cajas... Cuando llegaron a Costa Rica, efectivamente era lo que dijo: 8 cajas... Pero estaba completo.

Así que ese fue el que restauramos de primero, teniendo el entero como modelo por si nos perdíamos en el ensamblaje, y es el rojo con blanco que se ve en la

foto donde estoy yo en el centro.

En realidad no pensaba que iba a restaurar el rojo, porque andaba muy bien en general. Sin embargo, hace como 4 meses, a final de mayo, decidí abrir el motor del rojo porque estaba consumiendo mucho aceite.

El mecánico que me ayudo recomendo abrirlo a la primera sobremedida, de manera que



compre a IsettaJohn el pistón y anillos y después de refaccionar el motor, quedo con tanta fuerza, que me dio lastima ver el auto así, sin brillo y tan viejito, con un motor tan potente.

Lo lógico era también atacar el resto del auto.

Y claro, uno es rencoso y lo empujan !!!(este es un dicho de Costa Rica) Así que me tire al agua y lo desarme totalmente, tuercas y tornillos.

El marco y todas las partes de suspensión, frenos, dirección, etc, las pintamos con powder coating o sea recubri-

miento de pintura en polvo, aplicada electro-termicamente. Da un acabado increíble, muy resistente a los golpes y la corrosión.

Ya esta parte esta lista para montarle la carrocería. Hoy terminaron de pulir: una belleza, parece un espejo. Esta pintado con PPG www.akso.com <<http://www.akso.com/>>, una pintura de los EEUU del tipo de poliuretano a 2 capas con transparente.

Espero mañana llevar la carrocería al taller para montarla sobre el chasis, para luego devolverlo a pintura y colocarle los vidrios, con los empaques y todas las pequeñas piccitas de goma de un kit nuevo que compre a IsettaJohn en Mayo, allá en Madison, Georgia cuando estuve en el museo de Bruce Weiner.

En fin, espero terminar este Huevo para fin de Noviembre. Me encanta el color turquesa, aunque no es original de BMW, pero me gusto mucho y creo que se ve muy bien con el blanco. Mas adelante te mando mas fotos.

George Blau



Por Fin !!!, Un Topolino en Casa...

Corría un día de Febrero de 2000, y una llamada de mi hijo alerta mis sentidos y mi corazón palpita, el Rastro anuncia un TOPOLINO en Venta. Rápidamente llegamos a la dirección indicada.

Llegamos a un lugar lleno de fierros de diferentes portes y colores, y entre los cuales encontramos lo que buscábamos, al ver la carrocería fue como ver a mi tercer hijo, el TOPO no tenía una tuerca en su lugar, todo desarmado, incluyendo el motor, caja de cambios, la cual venía dentro de una bolsa de lona, y todo el resto dentro de la carrocería pero

NO en su lugar, sino que desparrramados por el interior.

Con mucho trabajo y cariño, con mi hijo Sebastián, fuimos armando este difícil rompecabezas de metal, ¡ y sin tener ni siquiera una foto!!!. Las mujeres de la casa, desconfiadas de nuestra capacidad de restauración, se preguntaban ¿ Andará algún día?..

Por supuesto, al fin el día llegó, después de largos 8 meses de duro trabajo de armado, limpiado y restauración de las partes necesarias.

Los primeros rugidos de este potente motor de 500cc y 13 HP de grandiosa potencia, PARTE por primera vez, tirando humo como contratado, para lo que teníamos que poner el

regador en el jardín con el fin de que así bajase el humo al suelo.

Este pequeño auto posee un motor de 4 cilindros en línea, 4 tiempos y válvulas en el block, refrigerado por agua, sin bomba de agua (termosifón), carburador Weber (alimentado por gravedad), Caja de cambios de 4 marchas más reversa, Frenos hidráulicos, Peso total es de 510 kgs.

El Fiat 500 Topolino fue diseñado en Italia por Dante Giacosa en 1933 y para 1934 ya se encontraba listo el prototipo, pero se tuvo que esperar 2 años más para que en 1936 se pudiera poner a la venta como "El primer Microauto fabricado en serie de Europa".

Arturo Casorzo C.

