

**Año III • N° 13**  
**Julio de 2002**



**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 0 - 9714 5124 • Fax (562) 266 2372  
Email: [huevon@isettaclub.org](mailto:huevon@isettaclub.org)  
Santiago - Chile

**Diseño y Producción:**

Alejandro Morales Alcáino  
José Miguel García Ochoa

**Colaboración:**

José Miguel García  
Gastón Mahuzier  
Fernando Murga  
Germán Bergen  
Robert Barsby  
George Blau

# El Colesterol



*Cuanto tiempo ha pasado amigos, pero estamos de vuelta !!!*

Ha sido una larga espera donde han pasado muchas cosas, ilusiones, emociones y han ocurrido muchos cambios, pero lo más reconfortante es que el entusiasmo a vuelto a nuestro club y el espíritu es el mismo y se

renueva y fortalece con los gestos de nuestros viejos y nuevos amigos.

*Amigos correligionarios, damos inicio a otra nueva gran etapa en la historia de nuestro club en donde el Hueveo, amistad y trabajo en equipo serán nuestros aliados de siempre.*

**Todos listos?**

*Entonces a «poner primera» y empezar a rodar !*

*Alejandro Morales Alcáino*



# *El gran viaje , rodando a través de Los Andes*

Este relato de José Miguel da testimonio de una maravillosa locura que jamás olvidaremos y que, sin duda, será la historia más contada a nuestros nietos. Será la única, o habrán más ?

*Eran las 5:30 de la mañana, aún con noche, con los pájaros cantando el amanecer, todo listo para la partida, víveres, repuestos y muchas ganas. Debo reconocer que en mi interior tenía muchas dudas sobre la capacidad de mi huevo para llegar a Mendoza, pero como una persona me dijo: " estas cosas se hacen una vez en la vida", así que hice contacto y el motor de la Isetta comenzó su largo viaje. En mi cabeza estaban circulando las apuestas de mis familiares, los mas optimistas afirmaban que más allá de Los Andes no llegaríamos.*

*Llegué a nuestro punto de reunión, aún de noche, ya estaba el camión de apoyo de los Casorzo esperando, cargado con comida para el chofer y los pionetas*



*(Sebastián y Marcelo), para acompañarnos hasta la aduana chilena, por si acaso alguna isetta no pudiera seguir y así devolverla a Stgo.*

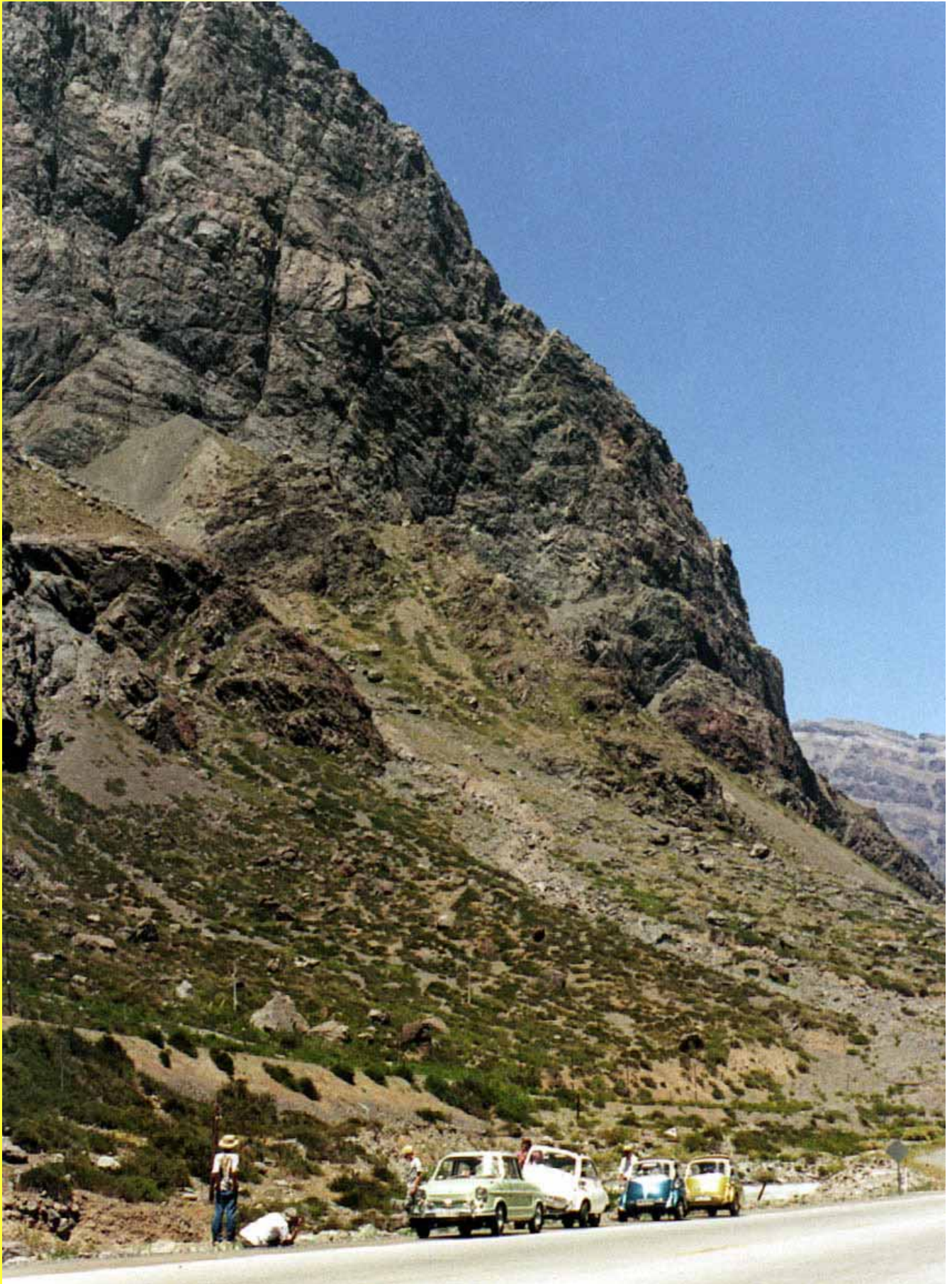


*Uno a uno fueron llegando a la estación Shell, muchos familiares y socios nos fueron a despedir, el conteo inicial fue 5 huevos, un NSU y el mini bus de Walter con carro incluido.*

*Con los socios: Carlos Amaya, Alejandro Morales, Germán Bergen, Aldo Schnaidt, Walter Hagemann, Rene Viancos y José Miguel García; nos acompañaron Carlos Jr., Cynthia, esposa de Walter y sus hijos Thomas, Eric y Inge. Con bocinas partimos a las 6:17 AM.*

*Todo iba bien hasta que enfilamos la carretera General San Martín, hay tuvimos nuestra primera parada mecánica, Germán iba con los frenos derripiendo el asfalto, con una regulación se solucionó el problema, en esa parada se logró ver algunas gotitas de liquido viscoso negro que caían bajo el auto de*





Alejandro, que mas adelante justificaría el auspicio de Amalie, revisión de nivel de aceite y partimos hacia los Andes, cruzamos el túnel Chacabuco y esto nos marcaba que la ciudad de Los Andes estaba próxima a ser conquistada y que el gran desafío estaba por iniciarse, de 600 mts de altura sobre el nivel del mar que se encuentra Los Andes debíamos ascender a 3.300 mts. en 63 kilómetros que estaba la aduana chilena.

Diremos que con algunas paradas logramos llegar a Río Blanco, ahí se encontraba la última estación de combustible has-



ta llegar a Argentina, llenamos nuestros grandes estanques de bencina y algunos bidones faci-

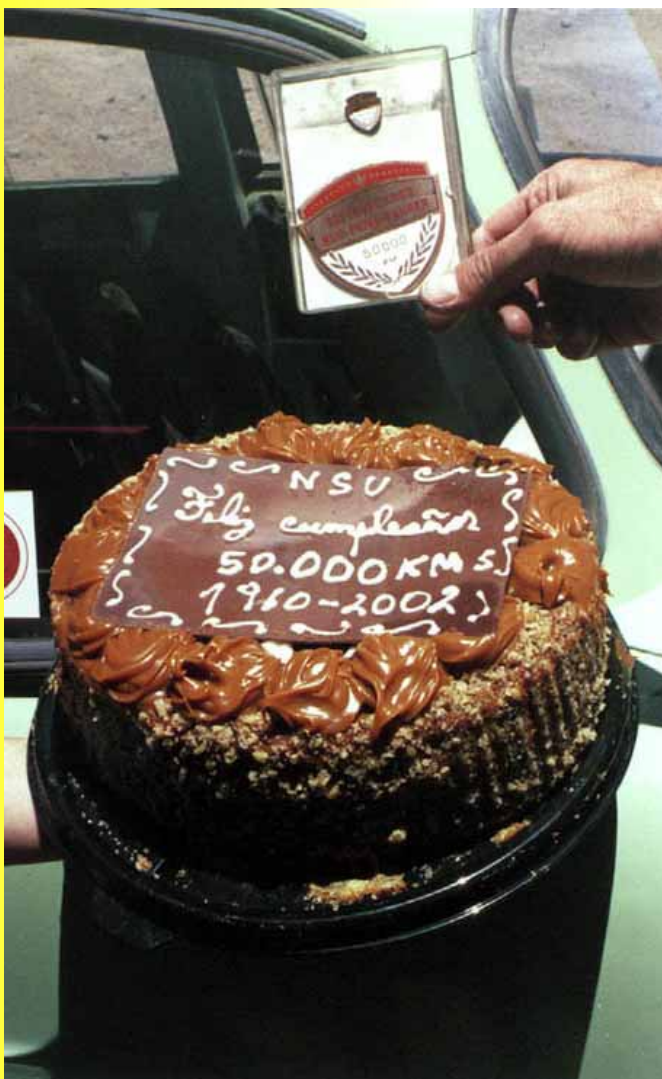
litados por el ejercito, gracias a la gestión de Gastón Mahuzier quién siempre estuvo en contacto con nosotros. Con esta gran venta el propietario de la estación cerro y pidió mas bencina. Ahí también nos abastecimos nuestros estómagos con comida y bebestibles. Revisión mecánica, nos persignamos y partimos a esta etapa.

El motor de la isetta rugía, algunos

mitómanos decían por radio que "iban subiendo en cuarta" otros "que tenían que poner el pie en



el freno constantemente; la cosa que sin darnos cuenta dimos la última curva y llegamos a la aduana a las 14 hrs., creo que todos en nuestro interior teníamos un sentimiento de asombro y alegría, el decir que habíamos





*llegado al paso Los Libertadores era para todos nosotros una gran conquista, lo que quedaba adelante era una alegría adicional. Ahí se reparó la triceta del huevo de Rene y se celebró los 50.000 kms del NSU Prinz III de Walter, con una torta con dedicatoria, cantamos el cumpleaños feliz y nos despedimos de nuestros amigos de apoyo que se regresaban a Santiago (muy bien alimentados).*

*Ya a las 16:30 estábamos entrando a túnel Cristo Redentor de 3.300 mts de largo, el cruce de la zona que marca el límite de Chile y Argentina, dentro del Túnel, fue muy simbólica; con bocinazos y gritos marcábamos una nueva conquista. Llegamos a Las Cuevas para descansar un poco, ahí tuvimos que luchar con un perro San Bernardo que insistía en subirse a los huevos, eligiendo el de Alejandro, pero como la puerta estaba cerrada quiso ingresar por la ventana lateral, entre cinco lo tuvimos que sacar, algunos decían que el fuerte olor a orina de perro que tenían las llantas lo trastorno.*

*Esta jornada larguísima terminó en Uspallata a las 20:55, con lluvia y noche. Cansados*



*buscamos alojamiento y comida, constantemente la gente campesina del lugar se acercaba alegre-*

*mente a festejar nuestra llegada, creo que para ellos era algo impresionante que estos "ratoncitos alemanes", como los llaman en Argentina, fuesen capaces de cruzar la cordillera.*

*Estábamos a 115 kms de cumplir la meta a Mendoza, pero debíamos descansar y preparar a nuestros aliados para la siguiente etapa.*

*Esa noche dormimos poco pues el huevo*





de Germán había que ponerlo en funcionamiento, su triceta había que cambiarla.

La mañana la dejamos para descansar, preparar los autos y colocar nuestros innumerables auspicios en las ventanas.

Partimos a las 15:05 desde Uspallata, en medio de una fuerte lluvia que nuestros veloces limpiaparabrisas lograban fácilmente despejar, personalmente me impresionó de cómo el huevo se comportó bajo una gran lluvia, no me entró ninguna gota (otro mitómano).

Poco a poco se fue aclarando el día hasta tornarse muy caluroso a la llegada a Mendoza. Eran las 18:45 cuando llegamos al parque San Martín de Mendoza, la gente al recorrer el parque nos aplaudía, habíamos cumplido el viaje dentro de los plazos establecidos y todos los autos habían llegado, un sueño, la realización de nuestro primer proyecto se hacía realidad. Paramos en el sector de los portones, ahí estaban Enrique, Rodolfo y

Mario, hueveros Argentinos (ratoneros). Ellos nos dieron la bienvenida y nos informaron del raid Uruguayo-Argentino. Esa noche y el viernes recorrimos la ciudad, comimos unos ricos sandwiches y por supuesto tratamos de encontrar alguna mina de repuestos, lamentablemente a pesar de la desinteresada ayuda de nuestro guía, Enrique, no encontramos mucho.

El día sábado fue el día del encuentro, a las 13:05 hrs. en el paso "El Cóndor" nos encontramos con nuestros amigos Uruguayos y Argentino que venían de su Raid, fue muy emocionan-

te poder abrazarlos los que en la mayoría los conocíamos por nombre o mail. Pudimos recorrer mas de una docena y media de huevos por las calles de Mendoza, para estacionarnos en una céntrica calle y sacarnos fotos, atender a la prensa y conversar.

Lamentablemente nuestros amigos se atrasaron en su llegada y no pudo programarse una partida a Santiago de Chile juntos. Partimos de Mendoza a las 20:00 hrs. después de haber revisado y llenado los estanques, por un error Walter llenó la camioneta con Diesel (sería por economía) eso retardo su partida desde Mendoza, así que los



cinco huevos comenzaron el regreso, el viaje a Uspallata fue muy estable, ya no llovía agua pero si aceite, el huevo de Alejandro comenzaba a botar un





poco mas de aceite.

Al día siguiente partimos a nuestra última etapa. Cansados y muy satisfechos cruzamos nuevamente todos nuestros hitos ya conquistados, en Los Libertadores nos esperaban nuestros amigos Jorge Nario, Arturo y Sebastián Casorzo y Marcelo Ginestar y al llegar a Santiago (22:00) nos encontramos con Carlos Lillo y Gastón Mahuzier.

Personalmente cuando escribo estas líneas, cinco meses después, me dan unas ganas locas de volver a realizar algo parecido. Creo que fue una buena experiencia para todos los que

realizamos el Raid y por que no decirlo para los que no fueron.



Demostramos que podemos hacer cosas que parecen imposibles realizarlas, demostramos a mu-



chos las posibilidades y logros de nuestras Isettas, y por sobre todas las cosas, hicimos historia para nuestro club e hijos, ellos algún día son los que conducirán nuestras Isettas y creo de corazón, recordaran con cariño esta hazaña.

Especiales agradecimientos a Robert y Christian quienes organizaron la recepción y atención que le dieron a nuestros amigos del Raid Montevideo-Santiago en Viña del Mar, haciendo posible

que este raid uniera los océanos Atlántico y Pacífico y a Ernesto Parodi por su amistad.



Y en forma especial a todas nuestras familias, que nos dieron el apoyo y de alguna manera fueron fuente de inspiración

José Miguel García

# La historia de mi primer Huevo

Era el año 1971, en plena unidad popular, cuando después de grandes esfuerzos personales y comerciales producto de ventas de huevos del criadero de un tío a los tíos del barrio mío en las condes, como así también el pagar las cuentas personales de agua, luz, gas, y teléfonos en algunos casos para la época.

Además del permanente acarreo en mi bicimoto Peugeot junto a mi carro de fierro

hechizo, a la bomba de combustible ubicada frente al estadio italiano para retirar diariamente la parafina para los tíos del barrio, en los famosos tarros de cinco litros de aceite que existían en la época.

Con estos precarios pero agradables recursos financieros para un niño, por cumplir 18 años, me permitieron la adquisición de mi primer auto, una Isetta BMW, con patones, año 1959 de color celeste con crema. Ese fue mi primer Huevo !

Gastón Mahuzier Concha

# Socio incógnito

¿Quién será ?

En aquella época el único Huevo que tenía, lo tenía en la cabeza y era grande !



# Los viajes de Germán

Monumento al trabajo y siempre dispuesto a cumplir con su deber, sin importar donde !

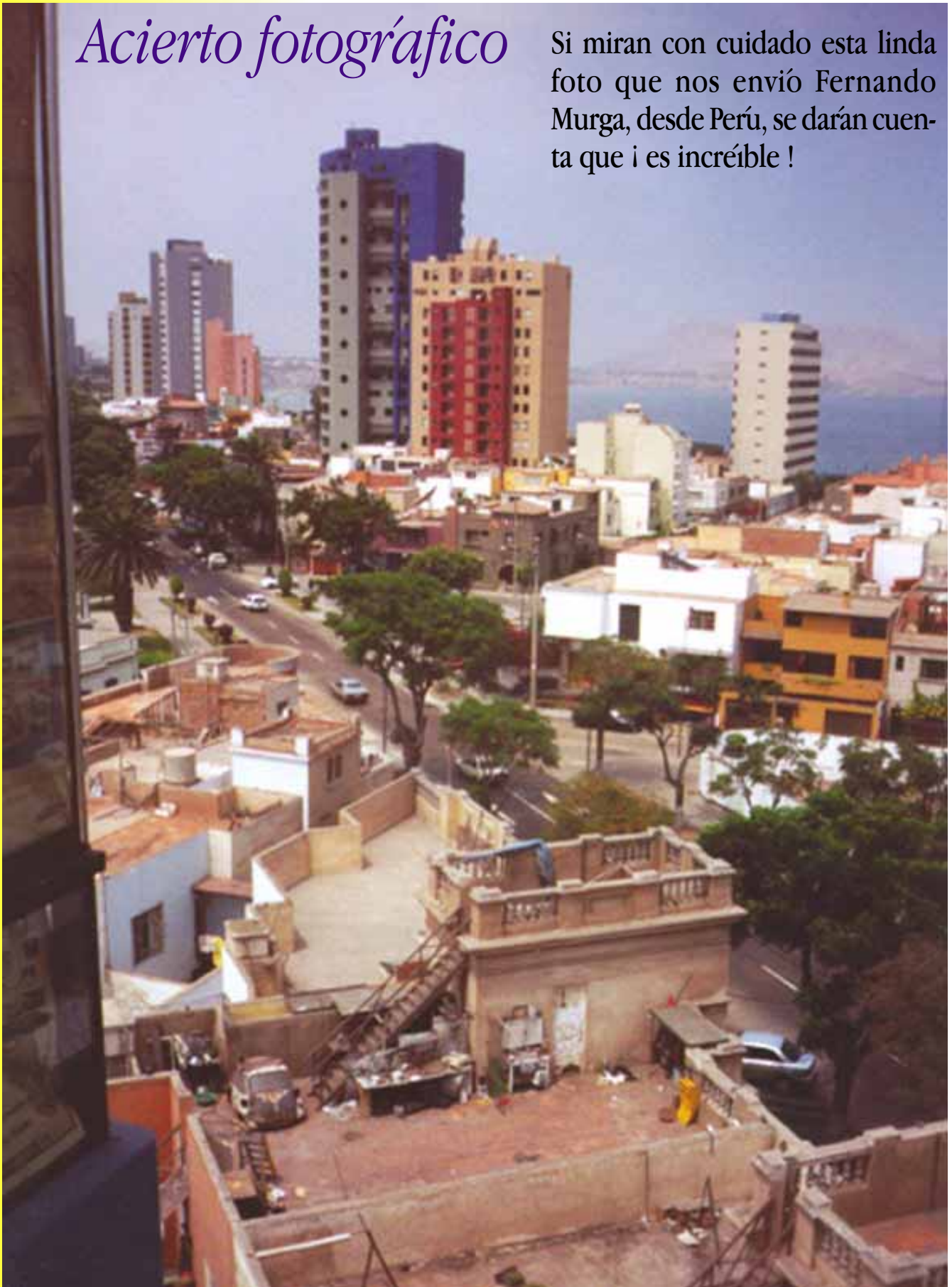
Sus constantes viajes de trabajo, como dan fe estas fotos, han llevado a varios socios a postular a Germán Bergen como Ministro de Relaciones Exteriores o Corresponsal en Constante Viaje del club. Aquí lo pueden ver «trabajando» en Perú, junto a Fernando Murga.





## *Acierto fotográfico*

Si miran con cuidado esta linda foto que nos envió Fernando Murga, desde Perú, se darán cuenta que ¡ es increíble !



# A medio siglo desde la primera Isetta...

Nuestro recuerdo para:  
Ermenegildo Petri –  
Renzo Rivolta – Ismael  
Irrarrazaval – Gigi Prati –  
Manuel Flores

Son nombres de personas que en algún momento del pasado influyeron y permitieron el estar juntos en nuestro club y pudiendo disfrutar de estos queridos autos. Ellos forman parte de la historia de la llegada de la isetta a Chile.

¡Gracias a todos!

En homenaje a la celebración de los 50 años de la creación de la Isetta, en 1952, realizada el 8 y 9 de junio en Bresso – Italia (Iso Millenium), les entregaremos algunos datos históricos sobre nuestros Huevos.



- Entre los años 1952 y 1964 se fabricaron 217.390 unidades de los modelos Iso Isetta – Romi Isetta – Velam – Isetta BMW Alemania – Isetta BMW Gran Bretaña.

- En Alemania se fabricó

como “ BMW Isetta Motocoupe” lo cual permitió gestionar la entrada a Chile con derechos de importación de moto, a un precio competitivo respecto a otros autos.

- El concepto de la Isetta en Alemania era el paso de la bi-



- En 1960 en Chile se ofrecía la Isetta a \$ 2.263.000 que actualizados vendrían a ser unos \$ 5.500.000 (US\$8.000)... ¿los pagarían?

- Sabías que la Isetta tiene un largo de 2.25 mts. – un ancho de 1.34 mts. – un alto de 1.32 mts. y un peso de 330 Kg.

Y por último ¿sabes que capacidad interior tiene la isetta? ...fácil, experimenta con Arquímedes (siglo III a.c.), abre la capota, cierra bien la puerta y co-



cicleta a un auto, para Estados Unidos el concepto era el tener un segundo auto para hacer compras pequeñas.

- A Estados Unidos se importaron 8.500 unidades quedando actualmente unas 1.000, a Chile se importaron 1.000 unidades ¿cuántas quedarán en Chile?, creo que no más de 50.



mienza a llenarlo de agua, midiendo los litros que vas echando, una vez lleno sabrás el volumen. Como creo que nadie lo hará, les puedo contar que la Isetta tiene una capacidad interior de 1.370 litros aprox., ¡Pensar que el estanque de bencina del Huevo tiene cien veces menos!.

Jose Miguel García

# Vocabulario: III Parte



**Huevo podrido** = Isetta con grandes hoyos de óxido.

**Huevo de campo** = Isetta encontrada en una parcela.

**Huevo de colibrí** = Juguete a escala de una Isetta.

**Huevo extra color** = Isetta pintada con un color no original.

**Nido** = Garage, donde se estaciona la Isetta.

**Huevo pelado** = Isetta desabollada lista para ser pintada.

**Hueviando** = Andando en huevo.

**Huevo de camaleón** = Isetta que lo cambian de color muy seguido.

**Huevada** = Hada Madrina de las Isettas.

**Huevo revuelto** = Socio que desarma una Isetta para comenzar su restauración.

**Embrión de huevo** = Socio dentro del huevo.



## Primer Encuentro de Microautos en la V Región

El sábado 20 de abril se realizó la primera Reunión de Microautos de la V Región. A este importante encuentro asistió un gran número de observadores de los Microautos que se hicieron presente, el magnífico NSU Sport de Juan Carlos Ramm y el Huevo de Robert F. Barsby.



Se espera para el Segundo Encuentro contar con la participación de tres Huevos que están prontos a debutar.

Robert F. Barsby

# Störy 2002

Este año estaba seguro que no podría viajar, pero a última hora, aliste maleta y tome el avión el miércoles 8 de mayo en la mañana hacia Miami y luego otro para Frankfurt. Llegue en la mañana del jueves. Otro avión para Hanover y luego un auto de alquiler para la manejada hasta Bockenem, que está a unos 2 kilómetros del Kleinwagen Museum de Otto y Marianne Künecke.

Otto es un agricultor que desde hace muchos años colecciona nuestros autitos. Me contaron que hace unos 20 años, decidió invitar a algunos amigos, como 15 de ellos, para reunirse a ver su, en aquel entonces, pequeña colección de microautos. Algo así como un picnic, con bratburst y cerveza... La cosa es que al cabo de 2 años, invito a un poco más de gente a su propiedad en Störy, donde ahora tenía más vehículos metidos en los establos y graneros. En fin, con el correr del tiempo, construyó el Museo y siguió añadiendo coches a su colección, luego más instalaciones, y así, hoy día este Museo es reconocido mundialmente como la Mecca de los Micro Autos.

Llegar a Bockenem para este fin de semana es muy emocionante, debido a que casi todos los asistentes convergen aquí, de manera que de pronto vas en la autopista y te encontras con Isettas, Goggomobils, Messerschmitts viajando en las Autobahns, junto con el resto de



La Reunion de Microautos de Störy tiene lugar cada 2 años en este pueblito que está a unos 45 minutos al sur de Hanover, en Alemania.

los coches. Es como de pronto, un viaje al pasado en medio de la autopista. Decidí que en vez de llegar al hotel y registrarme, me dirigiera directamente al campo del Museo, donde seguramente ya habrían llegado algunos de los asistentes. Así que sin bañarme, seguramente oliendo a #%&\*@#, no me pude aguantar y me fui para allá.



Ya desde lo lejos se podía divisar las tiendas de campaña y los pequeños autos. El día estaba muy despejado y por suerte no hacía frío. Ya en la estrecha calle que da al museo, era imposible dejar de mirar la variedad de ejemplares que habían llegado temprano. había 2 Messerschmitt Tigers perfectos a

la pura entrada, como de comité de bienvenida. Más adentro estaban otros 3 Tigers, como nuevos. Más adentro, Isettas de todos colores y modelos Kleinschnittgers, Fiat 500 y 600, BMW 600 y 700. Pero no uno o dos de ellos: decenas de coches, algunos de los cuales venían con su caravana del mismo color, como haciendo juego. Había un Isetta suizo que tenía las 2 ruedas de atrás juntas, para que pasara como de 3 ruedas. Esta fue una modificación que se hizo para mejorar la tracción en la nieve. Un asistente trajo sus vehículos, un Isetta y un Kleinschnittger, los cuales estaciono en la grama. Frente a ellos, coloqué un par de ellos en escala 1:18, luego frente a estos, un par de los mismos en escala 1:43, luego en 1:87 y luego en 1:160. Por supuesto que todos en los mismos colores. Una locura! Un francés vino en un trailer con su Vespa 400, el cual llevaba en el portamaletas otro Vespa 400 de pedales para niños. Too much... Los ingleses llegaron en mana-



da, la mayoría conduciendo sus Isettas, Bonds, Messerschmitts, Heinkels, etc desde su tierra. Extraordinario. Que envidia... Los Italianos trajeron los Fiat 500s y 600, y 126 y Topolinos. La mayoría en perfecto estado como un Topolino del 52 que fue la

admiración de los presentes por su calidad de restauración.

Una gran cantidad de los que asisten traen sus tiendas de camping y se establecen en un área destinada para eloo. Hay baños y servicios sanitarios disponibles para esta gente. Duran-

te todo el día uno camina por las exhibiciones y saluda a los viejos amigos y conoce nuevos. Es impresionante los abrazos y saludos de los alemanes que se acuerdan de uno. hace 2 años llegaron Lizardo y Marco desde Argentina. Junto con ellos, eramos los representantes de Latinoamérica.

Este año, solamente yo estaba de nuestro rincón. Pero lleve mis álbumes de fotos, para mostrar que por estos rumbos también sabemos como restaurar coches a un buen nivel. Otro de los grandes espectáculos de la Kleinwagentreffen de Störy, es la posibilidad de conseguir piezas para los autos. Aquí se congregan los suplidores de repuestos para microcoches de toda Alemania. Estaba Uwe Staufenberg, con todo lo de Goggomobil ([www.goggomobil.com](http://www.goggomobil.com)), Hans Rothkegel con todo los de Isetta, BMW 600 y 700 ([www.isetta.com](http://www.isetta.com)). Helmut también con los repuestos de Isetta y me vendió el emblema del frente, el que tiene BMW y que va sobre «300» en la puerta. Wolfgang Dreier, también estaba y vende motores refaccionados de Isetta, los cuales son reconocidos como casi perfectos. El siempre trae 3 o 4 de ellos para venderlos o cambiarlos por viejos. También habían muchas piezas para Goggomobil y Messerschmitt. Yo conseguí el reloj para mi KR200 que me ha-

cia falta. Compre un timón (que NO necesitaba) para uno de mis Isettas y como había contactado a Oliver Herbolzheimer con anterioridad, traía el manubrio de mi otro KR200 para cambiarlo por uno resplandecientemente como nuevo, que Oli reconstruye. Tenía otro allí, así que tuve de donde escoger !!! Oliver también fabrica piezas de carrocería para Messerschmitts y tiene un sitio web con la información: <http://messerschmitt.co.uk/herbolzh.htm>

También compre un candado para la palanca de cambios del Isetta, el cual me había sido encargado por «Isetta» John Wetzel, que no pudo llegar este año. Este dispositivo se coloca de tal manera que impide el movimiento de la palanca, y así el posible uso indebido del auto. Conseguí la llave de gasolina original, refaccionada por Wolfgang, parece nueva. La que vende Hans no es original, sino que gira 180 grados en vez de los 160 originales. Encontré un lente de faro principal para el Schmitt

y también una caja de control Bosch prácticamente nueva a muy buen precio. Aunque no me hacía falta, son casi inexistentes hoy día. También localice un par de molduras para la parte inferior del marco de la puerta del Goggo, que protegen cuando uno ingresa al auto. ya se las instale y se ven estupendas. Compre gran cantidad de pequeñas piezas y tornillos que faltaban para terminar el Schmitt y el Isetta turquesa.

La verdad es que fue inolvidable. Lamentablemente, podría ser que esta haya sido la última reunión de este tipo que haga Otto. Estaba muy decepcionado con una cantidad de problemas que tuvo con algunos asistentes y también porque en cada rally de estos, él pierde mucho dinero, ya que las entradas no cubren los gastos. En general todos estaban conmocionados con esta noticia. Ha sido la nota triste de este año.

Saludos cordiales,  
George Blau

