



EDITORIAL

Amigos todos:

Ha llegado el mes de julio, y con él, las vacaciones de verano. Por este motivo, el Club Fiat 125 Cuba ofrece a todos sus miembros un encuentro en la playa de Santa María del Mar, y financia el combustible a todos los asistentes.

En el pasado mes de junio, cambiamos nuestro habitual lugar de encuentro y lo realizamos en el parqueo del Rodeo del Parque Lenin, donde recién se había inaugurado una pista de karting. Fue el momento ideal para realizar una pequeña demostración de la aceleración de nuestros autos en 150 metros de la pista, la cual fue todo un éxito y debe dar pie a futuras demostraciones, siempre autorizadas por los directivos del lugar.

También se celebró la competencia de originalidad correspondiente al segundo trimestre del año en curso, evento que fue del agrado de todos.

Un especial llamado de atención a todos los miembros del Club por la llegada del verano, es que aumenten las precauciones al conducir sus vehículos. Además de cuidar tan preciadas joyas, estarán cuidando la vida de los miles de niños y jóvenes que se vuelcan a las calles en la temporada vacacional, y las suyas propias, que valen tanto para nuestra organización.

Un abrazo y un feliz verano a todos.

Junta Directiva.
Club FIAT 125 Cuba.

NOTICIAS

¿Camino por vereda?

El cambio de lugar de nuestro encuentro del mes de junio, aunque no muy aceptado por la membresía, tuvo una innegable ventaja que alegró a todos: ¡una pista de karting!

Dice el refrán que no se debe cambiar camino por vereda. Comparando nuestro lugar original de encuentros, con el escogido para el mes de julio, saltaba a la vista que el nuevo no contaba ni remotamente con el frescor de los árboles y el cómodo césped del anterior. Pero tenía algo que alegró a todos e hizo que la mañana se transformara: una pista de karting recién inaugurada, que nos permitió probar la fuerza de nuestros motores, al menos en los únicos 150 metros que servían para ello.



Una vista panorámica de los autos estacionados frente a la pista.

También se celebró el concurso de la originalidad correspondiente al segundo trimestre del 2008, cuyos resultados se muestran en este boletín, se informó de las noticias generales del Club y del estado de las finanzas, entre otras cuestiones de interés.

Al final hubo intervenciones de varios miembros, pidiendo que se retornara al lugar original de reunión, frente a la galería Amelia Peláez, argumentando que este era una mejor lugar para la familia y para los niños, que ya son elementos comunes en nuestras reuniones.

Hubo consenso general en retornar al lugar frente a la galería, y en el caso que se quieran hacer competencias en la pista de karting, los que lo deseen podrán cruzar la carretera hasta el Rodeo y participar en esta actividad.

Es una decisión acertada, porque nada comparable con la vista y el ambiente campestre de nuestro lugar original, y demuestra que en nuestro Club, la mayoría de los miembros decide.



El auto de Alejandro Campos, fiel colaborador.

CACHARREO

Continuamos con esta sección dedicada a las piezas de otros autos que son adaptables a nuestros Fiat 125. Hoy analizaremos las piezas de la carrocería.

Las siguientes partes son iguales en los Lada 1200, 1500 y 1600: El techo con las cuatro columnas laterales, las puertas delanteras y traseras, los parabrisas delantero y trasero y los cristales laterales, incluyendo los ventiletes, los mecanismos y accesorios de las cerraduras y los levanta cristales, el timón y las luces internas.

Se puede adaptar de todos los Lada, los asientos, las defensas, el mecanismo de la llave de encendido, el conjunto de conmutadores de luces e intermitentes, la pizarra y el mando de la emergencia.



Monochasis de Lada. ¿Quién lo afirmaría?

Con más trabajo, pero perfectamente posible es adaptar los monochasis, los panderos delantero y trasero y las luces delanteras y traseras.

No se olviden que la Lada era la sucursal soviética de la Fiat, que comenzó con el 1200

(el famoso Taxi) a partir del Fiat 124 sedán, y que mantuvo toda su línea casi igual hasta los 2107. En parte a estos autos, debemos la existencia actual de los nuestros, ya que las piezas son casi todas adaptables, lo que no sucedió con el resto de los autos argentinos que llegaron a nuestro país: Peugeot, Dodge, Ford Falcon y Chevrolet Chevy.



Revestimiento y luces de Lada 1600.



Defensa de Lada 2105.

Solo en parte, por supuesto. La otra parte es ¡lo buenos que son nuestros Fiat 125! Si no fueran tan buenos, hace mucho tiempo que se hubieran "extinguido", como la mayoría del resto de sus compañeros de viaje. Algún día tendremos que hacer una actividad en homenaje a los técnicos de Autoimport que escogieron a tan nobles autos para importarlos a Cuba.

Modificación de la junta directiva.

La junta directiva tomó el acuerdo de sustituir al responsable de Actividades, Manuel Prieto, y en su lugar designar a Guillermo González para este cargo.

Modificaciones a Fiat 125. (Parte 3)

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 la distribución y los pistones.

Árboles de levas, válvulas y resortes: Existen varios fabricantes de árboles de levas con diversos perfiles de levas para diferentes aplicaciones.

En general, mientras mayor es el lóbulo de la leva, mayor es la potencia pico del motor y menor el torque a bajas revoluciones de giro. Un buen compromiso para muchas aplicaciones en motores de Fiat 125, es utilizar una leva más "suave" en el escape que en la admisión. Sin embargo, para una fuerza pico máxima, se necesitan levas grandes tanto en la admisión como en el escape, en conjunto con unos conductos de admisión y escape "trabajados", para incrementar el flujo de la mezcla y los gases respectivamente. Es posible, por supuesto, tener más duración del ángulo de levas que la que el motor puede soportar, y terminar con pérdidas de potencia en todas la gama de revoluciones. De modo general, mientras más grande la carrera del pistón, mayor duración de levas se puede utilizar.

Para un desempeño de competición máximo, las válvulas y los conductos pueden incrementarse en tamaño para ayudar a la "respiración" del motor. Sin embargo, esto es una pérdida de tiempo y dinero si el resto del sistema de alimentación y escape no se modifica y se amplía también. Las válvulas y conductos de fábrica son adecuados para moderados incrementos de potencia.

La puesta a punto de las levas también es muy importante en los motores twin-cam y debe ser cuidadosamente verificada y ajustada para un rendimiento máximo. La mejor puesta a punto dependerá de la aplicación deseada y el perfil de la leva. Como regla general, un buen punto de partida es comenzar con los lóbulos centrales de las levas a 108 grados para levas de alto rendimiento. Para realizar esta medición se requiere de una rueda graduada que se monta en el árbol de levas. Un modo más sencillo de verificar la puesta a punto es medir la alzada de la leva en el Punto Muerto Superior (P.M.S.) con las válvulas solapadas utilizando con un indicador de carátula en el empujador de la válvula. Esta alzada será una función del perfil de la leva y la puesta a punto esperada. Una vez obtenido el ángulo de puesta a punto deseado, habrá que utilizar una rueda dentada ajustable o retaladrar el agujero para el pin del árbol de levas en la rueda dentada original.

Pistones y cámara de combustión: Para aplicaciones de competencia con motores normalmente aspirados, se recomiendan pistones de competición forjados de alta compresión. Esto asume que se utilice combustible de alto octanaje. (más de 100 octanos) Si se va a utilizar gasolina normal, no debe aumentarse tanto la relación de compresión. Los pistones de domo, que algunos fabricantes diseñan para aumentar la relación de compresión sin modificar la tapa del bloque, no funcionan bien porque el domo interfiere con el frente de llama. Los mejores pistones tienen una forma cónica en la cabeza, y requieren que se maquine la cámara de combustión en la tapa del bloque, por lo que al final se obtiene una relación entre el pistón y la cámara con áreas muy apretadas en el frente y la parte de atrás. Esto beneficia la turbulencia y da como resultado que la mezcla arda en su totalidad y muy rápido.

C O N C U R S O S Y C O M P E T E N C I A S

Concurso de Originalidad. Segundo Trimestre del 2008.



Primer Lugar
Manuel Fonseca Negrín



Segundo Lugar
Alejandro Sicilia Barrios



Tercer Lugar
Adonis Alvarez Rodríguez

Cronometraje de 150 metros.



Primer Lugar
Carlos Alvarez García

Como cada trimestre, se celebró el concurso de originalidad. Muchos de los autos faltaron al encuentro, y por "no presentación" perdieron su lugar anterior. Pero es para preocupar a los primeros lugares, porque muchos de esos autos están en remodelación y preparándose para un contrataque.

Hemos oído rumores de que Mabel, la mujer del nuestro Club, está preparándose para el concurso y poniendo piezas originales. Así deben haber varios, que desde sus garajes nos están cocinando una sorpresa.

La otra prueba que se celebró fue la de aceleración cronometrada en 150 metros aproximadamente, que fue realizada en la parte más recta de la pista de karting del Rodeo, siempre con la debida autorización de los directivos del lugar y tomando todas las precauciones necesarias para que no ocurriera ningún accidente. Se verificaron los frenos de los autos antes de empezar la prueba y se situó al público a una distancia prudencial y lejos de la línea de meta, donde los autos debían frenar en un corto tramo.

El primer lugar, para Carlos Alvarez, con su flamante Fiat color plata, y carburador con 2 bocas de apertura simultánea, que nos regaló un rugir muy furioso de su motor y un tiempo de 8 segundos.

El segundo y tercer lugar, compartido, fue para Manuel Fonseca y Guillermo González, El Guille, que con un segundo intento se situó a la par de Fonseca. Toda una experiencia inolvidable que esperamos se repita en próximos encuentros... para el desquite.

E S T E M E S

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

- Pablo Quintana Cuevas, día 5.
- Joel Valdés Lizama, día 9.
- René Egües Pérez, día 21.
- Gil Castillo de La Torre, día 23.
- José Ignacio Ríos López, día 31.