

# EL BOCINAZO

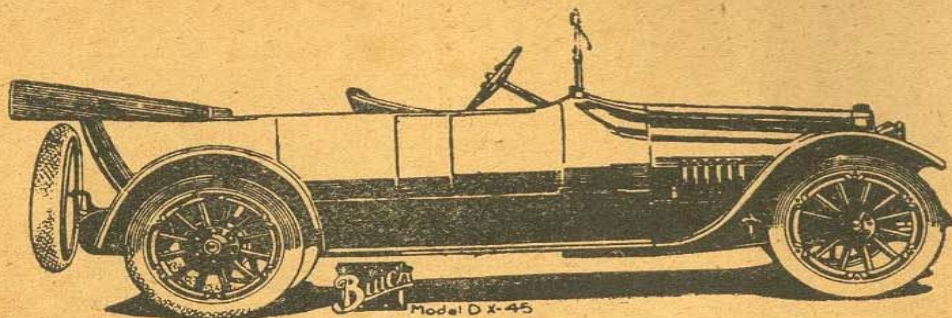


**CLUB DE AUTOMÓVILES ANTIGUOS V REGIÓN – CHILE**

**EDICIÓN 2004**



Concepción N° 499 Cerro Concepción - Valparaíso  
Teléfono Fax 32 – 748733  
Página web: [www.caach.cl](http://www.caach.cl) (filial Valparaíso)



LA construcción de motores con VALVULAS SUPERPUERTAS como el **BUICK**, ha sido reconocida desde hace mucho tiempo no solamente como un principio técnico correcto para motores de automóviles, sino que ha sido probado en la práctica como el más económico.

LA demanda siempre creciente para el favorito **BUICK** es debido a la realización de este hecho. Su seguridad combinada a la facilidad de su gobierno, manejo y su gran accesibilidad, constituyen que el **BUICK** sea el coche predilecto para ser manejado tanto por expertos como aficionados.

UNICOS IMPORTADORES:

**MORRISON Y CIA**

VALPARAISO

SANTIAGO



## EDITORIAL

*Estimados socios y amigos,*

*Este año 2004 nuestro querido **Club de Automóviles Antiguos de la V Región** cumple 31 años de existencia. Es satisfactorio para el Directorio que me honro en presidir, apreciar que el ánimo de la gran mayoría de los socios se mantiene en alto y que la participación tanto en nuestras reuniones de los jueves como en los paseos que mensualmente efectuamos es importante. Notamos la falta de algunos de ustedes, pero también sabemos que estas ausencias son por causas ajenas a nuestra institución.*

*Sin embargo, y a pesar de todos los años de antigüedad de nuestra institución como asimismo los de otras instituciones hermanas, no encontramos respuesta de las autoridades para solucionar los graves problemas que nos afectan. En mayo de 1993 ingresó a la Cámara de Diputados un proyecto de Ley que en parte enfrenta nuestra problemática. Hasta el momento tal proyecto se encuentra en su segundo trámite constitucional. De esta manera, hoy en día está vigente la conclusión que el Ministerio de Transporte entregó, ante una consulta realizada sobre el tratamiento a aplicar en las revisiones técnicas a los automóviles de más de 40 años de antigüedad, denominados “vehículos de colección”, donde en lo sustancial concluye que los automóviles de colección no existen. ¡Que mentira tan grande!*

*Demás esta comentar que los países desarrollados o en vías de desarrollo, cuentan generalmente con una amplia legislación que no sólo reconoce la existencia de los vehículos antiguos o clásicos, sino que además los protege, facilitando su conservación y restauración, dándoles además el carácter de patrimonio histórico cultural.*

*En Chile, y tal como antes comenté, según las autoridades los vehículos antiguos o clásicos no existen, ni hablar entonces de protección, cuando se permite la exportación de estos vehículos y en el supuesto caso de que alguien quiera importar un vehículo que perteneció a nuestro país, ello está prohibido bajo nuestra legislación. Considerando lo anterior, resulta inútil entonces hablar de patrimonio cultural.*

*Me pregunto, ¿qué tendremos que hacer?, será necesario que hagamos propaganda de nuestros problemas, será necesario que nos presentemos en el Congreso, será necesario hacer lobby con parlamentarios y con el Supremo Gobierno, será necesario que interrumbamos el paso de alguna avenida importante con nuestros autos antiguos, será necesario que estacionemos nuestros autos frente a La Moneda, ¿qué será necesario hacer para que las autoridades se den cuenta de que sí existimos?. Como es posible que en nuestro país, para poder lograr algo que por un lado es tan verdad, y por el otro es parte de la cultura histórica sea necesario hacer escándalo. Para qué existen los Ministerios de Transporte y de Cultura sino para enfrentar esta realidad. Será acaso un asunto de criterio y buena voluntad, yo creo que sí, quizás si ni siquiera sea un asunto de Ley, a lo mejor basta con una simple resolución del Ministerio de Transporte y con una pequeña indicación al “Manual de Instrucciones para la Revisión Técnica”.*

*Ojalá, si algún día el país que pretende enfrentar el desarrollo lo haga en forma integral y ordenada. Con esa esperanza nos quedamos.*

*Rodrigo Faura Soletic  
Presidente*

## QUE PASO CON ESOS AUTOS DE 1919

Rodrigo Faura Soletic

Leyendo una publicación en donde aparece el Rol de Patentes de Automóviles Particulares y de Arriendo de automóviles que jamás había escuchado siquiera, junto con otras conocidas hasta estos días. En Valparaíso aparecen inscritos 535 vehículos, mientras en Viña del Mar figuran 518, es decir 1.053 autos habían en estas dos ciudades en el año 1919. Que pasó con ellos, ¿alguien sabe de que exista a lo menos uno de ellos?

Seguramente me dirán que muchos fueron exportados por personas que se dedicaron a ese negocio hasta hace algunos años, quizás si incluso hasta en estos días parece posible que exporten autos antiguos a países principalmente del continente Europeo, una lástima que se pierda parte de nuestro patrimonio histórico, pero vuelvo a preguntar, ¿no habrá quedado alguno por ahí, por lo menos uno?, yo creo que si, ahora no sabemos, pero algún día aparecerá alguno que ha estado guardado por muchísimos años, y que seguramente para su dueño actual no es más que un montón de fierros, quizás desarmado, quizás ni sabe que lo tiene.

Si alguno de los lectores escucha o lee en algún pedazo de fierro o un libro antiguo que puede ser un catálogo que tenga en su hogar alguna de las siguientes palabras, puede ser que se trate de una pieza de lo que alguna vez fue un automóvil, ponga atención: Maxwell, Dodge, Hudson, Chevrolet, Case, Jackson, Buick, Ford, Jordan, Cadillac, King, Fiat, Peerless, Lorraine, Studebaker, Kline, Moline, Jeffery, Chandler, Italia, Marmon, Protos, Peugeot, Chalmers, Armstrong Napier, N.A.G., Paige, Scat, Minerva Cl.Boyard, Overland, Grant, Winton, De Dion, Leon B., Daimler, Briscoe, Isota Fr., Oakland, C. Elkharn, Pierce, Scripps Booth, Renault, Singer, Sperber, Berliet, Packard, Mercedes, Davies, Liberty, Stowy Son, Dort, Olimpian, Saxon, Audi, Napier, Goods Mobilette, Murria, Whitwarp, Grant Six, Willys N., Reo, Pullman, Argo, Locomóvil, Nag, Hotchcis, Premier, Hupmobile, American, Bianchi, Wolseley, Hansa, Mitchell, Hispano, Silver Kissel, R.Schneider, Demdle, Argyll, Brassie, Anni, Hotkiss, Sidea, Mandslay, Benz, Cole, Martini, Franklin, Cutting, W.Knigh, Madison, White, Yale, M.Farland, Belié. Es decir, más de 90 marcas, mucho más de las que existen hoy en día.

Sin embargo, de mi agrado es la actual marca de origen germano Mercedes Benz, que en aquel año de 1919, eran en verdad dos marcas independientes, por un lado Mercedes y por el otro Benz. Destaca que en Valparaíso existía un Mercedes en ese año, que llevaba el número 255 y pertenecía al señor Faxon Edwards, domiciliado en Serrano 219.- En Viña del Mar, había dos Benz, uno llevaba el número 188 y pertenecía al señor Ricardo Onfray, con domicilio en Agua Santa 225, el otro pertenecía al señor Alberto Steineke, con domicilio en Berger 200, C° Castillo. ¿Qué será de esos magníficos autos?, ¿Dónde habrán terminado, o quizás aún están en algún lugar del mundo?, ¿o estarán en las direcciones de sus dueños?. Algún día iré a preguntar por ellos.

### CURIOSIDADES

Max Walker

En el diario francés "Le Velo" se publica en el año 1900 Derechos y obligaciones de los automovilistas de acuerdo a una ordenanza del 10 de marzo de 1899

1. La velocidad máxima permitida no debe sobrepasar bajo ninguna circunstancia los 30 Km/Hora fuera del radio urbano y de 20 Km/Hora en el radio urbano.
2. En vías angostas y de difícil visibilidad se debe observar una velocidad prudente y humana.



## LAS CITROLAS

**Rodrigo Contardo H.**

Amigos, con motivo de celebrar un aniversario más del Club de Automóviles Antiguos V Región, les escribo estas líneas para contarles un poquito acerca de la historia de las citrolas en Chile y de un viaje al Cristo Redentor realizado en mi citrola.

Desde muy pequeño fui fanático de los autos, incluso cuando cumplí los 9 años aprendí a manejar en una citrola de 1970, con el paso del tiempo y la llegada de los autos japoneses, las muy nobles y queridas citrolas pasaron al olvido pero la verdad es que siempre en mi subconsciente estaba la idea de volver a manejar una citrola y es así que me puse en campaña de buscar una, preguntando por aquí y por allá, me dieron un dato de que en Limache había una, la fui a ver y la verdad que fue un grato encuentro, era una 2CV6 1980 en perfectas condiciones, después de pelear un poco el precio llegamos acuerdo y así paso a formar parte de la familia y de mis otros autos antiguos.

El fin de semana del 6/3/2004 el Club de Automóviles Antiguos de la Quinta Región al cual pertenezco y soy parte del directorio, en conjunto con la I. Municipalidad de Los Andes organizamos una subida al Cristo Redentor con el fin de conmemorar los 100 años del Cristo, después de pensarlo un poquito me aventure y el viaje lo realice en la citrola.

Salimos desde Con Con el viernes 05 con destino a Los Andes, el viaje fue súper bueno y sin ningún problema.



El día sábado 6/03 la diana fue muy temprano ya a las 6 de la mañana íbamos viajando hacia el Cristo, a poco andar tuve la primera pana, el neumático delantero derecho se pinchó, con la ayuda de mi copiloto lo cambiamos y seguimos rumbo a la cumbre.

El ascenso a los libertadores fue muy bueno a un buen ritmo y la citrola funcionando como un relojito, pero aun nos quedaba la última etapa, llegar al Cristo, que está 3.825 mts de altura sobre el nivel del mar, una vez más pude comprobar lo noble y buenas que son las citrolas llegó sin ningún problema con tres personas a cuestas y a esa altura.

El retorno no estuvo exento de problemas, a la altura de Juncal se pinchó nuevamente el neumático delantero derecho y sin la posibilidad de seguir, afortunadamente uno de los socios del club (Willen) andaba con su grúa y me remolcó hasta Los Andes.

Amigos creo que este viaje en citrola ha sido uno de mis mejores aventuras, y que vale la pena hacerlo no solo por el grato momento que pasamos sino por la satisfacción de haber llegado a un lugar de tan difícil acceso en tan noble vehículo.

Haciendo un poco de historia al final de los años 50 el parque automotriz en Chile se componía de unos 160.000 vehículos, donde las  $\frac{3}{4}$  partes estaban en Santiago, de ellos unos 75.000 eran utilitarios. En esos años se promovía el ensamblaje de automóviles en el país, poniendo altas tarifas aduaneras para los productos importados. En 1957 la Corporación de Fomento (CORFO) prohíbe toda la importación de vehículos de turismo. Es en ese año y en esas condiciones que CITROEN se implanta en Chile con una licencia de importación, fabricación y comercialización. Su fábrica de montaje se encontraba en Arica pero manteniendo en Santiago, una línea de acabado de los vehículos ensamblados en Arica. Las piezas son traídas desde Francia, luego de España y Argentina.

Los vehículos que se producen son a base de un chasis AZU y debido a la imposición de exigencias por parte de la comisión automotriz, nace un pick-up (citroneta) y un furgón comercial (furgoneta). Al contrario de lo que sucede en Francia y otros países europeos, donde existen impuestos según la potencia fiscal del motor, en Chile no se adopta el nombre de 2CV, ya que podía llevar a pensar que el motor era de dos caballos, cuando este en realidad desarrollaba entre 13 y 33 caballos de potencia dependiendo del año y del modelo.

A consecuencia de eso es que se propagó la denominación Citroneta, la cual todavía hasta el día de hoy está en uso.

En su principio, la citroneta fue construida en una versión dos puertas, sin puerta trasera o maletera. Luego se incluyeron dos puertas traseras y una maleta. Gran parte de las piezas utilizadas en el montaje de la citroneta eran producidas localmente, siendo replicas de las originales.

En Arica la citroneta era el vehículo más barato sobre el mercado lo que la llevó a ser utilizada por las empresas de taxis. De hecho las citronetas eran los únicos vehículos que podían subir hasta el altiplano sin riesgo de apunarse, claro que una vez que el filtro de aire fuera removido. Este modelo pick-up, se construyó hasta 1970, y su producción total fue de 21.444 Unidades en todos sus modelos.



Cuarenta y cuatro años más tarde la citroneta, aunque haya sido reemplazada por vehículos más potentes y más modernos, se ha convertido tranquilamente en un vehículo de culto y de seguramente colección y representa una de las más lindas historias del automovilismo chileno.

\*\*\*\*\*

## LOS SOBREVIVIENTES

**Lars Sorensen**

Desde su propia cuna, el auto ya venía falleciendo. Este enunciado que bien parece algún trozo de un dracón de barrio no es sino una forma de exponer una realidad que siempre ha afectado a los automóviles desde que existen: la aparición de nuevos nombres y con mucho mayor fuerza, la desaparición de viejas marcas.



Hasta hace muy pocos años y aun meses, existían entre nosotros autos de marcas como Plymouth, Oldsmobile, Bugatti, Adler y muchísimos otros. Ahora son solo parte del recuerdo debido a que sus fabricantes los han descontinuado o meramente han desaparecido por otras razones, generalmente comerciales.

En la actualidad el gran motivo de este fenómeno es la famosa globalización, ya que existe la clara tendencia a aglomerar bajo un nombre a diversas marcas, originándose en efecto, cada vez menos marcas o nombres y consecuentemente, cada vez menos modelos y variantes.



Es así como Jaguar ya está en realidad bajo el paraguas Ford; también lo están Ferrari y otras muchas marcas otrora famosas en forma independiente y ahora "amparadas " bajo el gran nombre. La razón para todas ellas seguramente ha sido la sobrevivencia: o se sometían o perecían. Lo mismo sucede con otros conglomerados como la GM.

Si uno se dedica a revisar un catálogo de marcas de los albores de la industria automotriz, por ejemplo el año 1925, veremos que existían cientos y cientos de marcas, todas ellas establecidas en las grandes potencias, que naturalmente no eran exactamente las mismas que ahora. Así es como existían con mayor renombre y popularidad, automóviles de países que ahora no se destacan mayormente en este campo: naciones como Austria, Suiza, etc.

Si uno se dedica a revisar un catálogo de marcas de los albores de la industria automotriz, por ejemplo el año 1925, veremos que existían

Sin embargo, es en los países productores tradicionales donde es sobrecogedor este "hacinamiento" de marcas: EUA, Inglaterra, Francia, Italia, Alemania, etc. Unidas, fácilmente sumaban miles las marcas existentes.

Ahora bien, la competencia, los avances técnicos, la economía mundial y diversos otros factores fueron dejando en el camino a los más débiles y abriendo paso a los mejor adaptados, tal como siempre ha sido la ley de la vida.

Solamente el martes negro que sufrió la bolsa de Nueva York en 1929 lanzó por tierra a la gran mayoría de los productores americanos y dejó tambaleando por algún tiempo mas a otra gran cantidad. Entre los sobrevivientes, como es sabido, se fueron a su vez tejiendo miles de historias a través del tiempo: es así como se formaron grupos, se produjeron enormidades de quiebras, surgieron marcas nuevas, etc. Conflictos graves como la 2da Guerra Mundial también tuvieron un fuerte efecto en la existencia o desaparición de muchas empresas.



Así es como cuando nosotros nos referimos a un Plymouth ya habrá mucha gente joven que no entenderá que es eso...de la misma forma que años

atrás nosotros mismos ignorábamos que había sido Durant o un Bianchi...autos que nuestros abuelos probablemente si conocieron.

Lo lamentable de todo esto es que se ha ido gradual y definitivamente perdiendo el romanticismo de la era del automovilismo. Ya nada queda de esa individualidad de cada auto! Hoy todo es lo mismo, los autos son muy parecidos y a veces la única diferencia es una etiqueta con el nombre.

**Que lindo seria decirle a un amigo: ...  
"así que tienes un Roamer turismo...?"  
Que bien, no lo conozco, yo tengo un sedan Durant....te lo muestro!"**

\*\*\*\*\*

## **EL ORIGEN DE LA MARCA CHEVROLET.**

**Max Walker**

Louis Chevrolet nació en Suiza en el año 1878, su padre era un maestro relojero. Emigró junto a su familia primero a Francia donde trabajó en la empresa Mors, uno de los primeros fabricantes de automóviles. Posteriormente con dos hermanos emigró a Canadá para finalmente derivar a Estados Unidos a Nueva York donde también comenzó a trabajar en la industria automotriz. El mismo construyó un auto de carrera sobre la base de un chasis de un Buick con el cual ganó varias carreras. Con el apoyo de William C. Durant construyó en el año 1911 en Detroit un auto con un motor de 4.9 L y de seis cilindros y al que le puso por primera vez CHEVROLET. Ese mismo año el funda la CHEVROLET MOTOR CAR COMPANY. Luego en el año 1912 esta empresa produjo 2.999 vehículos. A fines del año 1913 Louis Chevrolet abandona la empresa que llevaba su nombre y muere totalmente empobrecido en el año 1941. La Chevrolet eso si siguió desarrollándose llegando a ser una de las empresas mas exitosas en el rubro automotriz. En 1914 se produjeron allí 13.300 vehículos. En 1916 fueron 70.700 y en 1919 la cifra llegó a 150.000, todo un logro para esa época. General Motors (GM) compró Chevrolet en el año 1918. Nueve años mas tarde la producción alcanzó el millón de unidades. En 1927 por primera vez General Motors logró sobrepasar a su principal contrincante la Ford al dejar de producir este último el famoso modelo "T" y reemplazarlo por el modelo "A". Un año mas tarde GM reemplazó los motores de 4 cilindros por motores robustos de 6 cilindros los cuales siguieron en el programa de producción hasta el año 1953. En 1935 aparece el primer Station-Wagon con una carrocería completa de acero.



Tres años más tarde GM logra también el primer lugar en la producción de camiones. Durante los años 1942 a 1945 GM produjo mas de medio millón de vehículos militares y 60.000 motores para la aviación. Una vez terminada la Segunda Guerra Mundial se produce una gran expansión en la industria automotriz. En 1980 GM deja de ser el mayor productor mundial de automóviles y es reemplazado por la japonesa TOYOTA.



Pero dentro de Estados Unidos sigue siendo el mayor productor. En los años noventa GM poseía más de 35 fábricas solamente en los Estados Unidos.

\*\*\*\*\*

## MIS AMIGOS DEL CLUB

**Alejandro Del Campo**

Estimados amigos:

Creo que es esta una muy buena oportunidad para comunicarnos, por lo que pretendo escribir un artículo desde otra perspectiva. Esta tiene que ver con una visión particular del porqué esta organización funciona, algunos de los aspectos humanos y particulares de cada socio que la hacen posible, lo cual se exterioriza a través de la motivación por los autos antiguos.

Quiero pensar que es la suma de energías de diferente tipo, que hacen que un sistema como el nuestro funcione. Que bueno que todos no seamos iguales, para que exista la suma y no la superposición, aún cuando alguno puede discrepar.

Es así como quiero destacar, lo que creo son ciertos atributos de sus integrantes, como así mismo poder insinuarles otros consejos, lo cual perdónenme, pues es solo parcial y corresponde a una visión subjetiva.

El orden es solo por peso (físico).

Es así como debemos agradecer y orientar a:

**Santiago** por su disponibilidad sin límites y darnos solvencia histórica. Si es posible que compre menos vino, pero mejor.

**Erick**, su capacidad de memoria para recordar la ubicación e historial de tantos autos antiguos. Recordarle que a mayor comida no hay mayor memoria.

**Roberto** por ser el Club mismo desde sus inicios. Que en lo posible evite los aumentos de canon de arriendo.

**Maco** por estar disponible cuando se le requiere. Maco no es ofender a Dios si sobra comida.

**Pablo** por su capacidad para mantener tantos autos antiguos y colaboración. Nunca podrá contar sus autos con los dedos de una mano.

**Lars** su disposición para proporcionar apoyo bibliotecario a quien lo requiera. Hay un dicho holandés que traducido dice algo así como, "más vale un auto andando que cien estacionados".

**Carlo Reiser** por su positivismo y motivación. Ya es hora que no dependa más del padre, no es cierto?

**Fernando Gómez** por su empeño e ideas constructivas. Muchas ideas bien, pero sin una inauguración de la casa con tuti, no servirán de nada.

**Alfonso** sus conocimientos sobre las características históricas de las marcas y modelos. Que nos pueda acompañar más, le pediremos a Lars que no te castigue con otro "woody".

**Miguel Santelices** por aportar tan maravilloso inventario. Que nos perdone por ser como plaga de langostas cuando pasamos por la zona, la próxima vez nos fumiga.

**Juan Carlos Ramm** por su importante apoyo administrativo. Que haga Rally con la panadera de té Supremo y nos pague publicidad.

**Carlos Romero** por sus dotes mecánicos y atributos humanos. Que los que le mandan a hacer peguitas, se pongan para el bicentenario que sea.

**Juan Carlos Volcker** por su compañerismo y solidaridad. Aclararle que las truchas que cada uno pesque no corren para efectos del asado...

**Rodrigo Faura** por su personalidad y jerarquía para incorporarnos como organización en las grandes ligas. Si es posible se compre un auto penquita para que no nos opaque tanto.

**Los Barens** por el aporte de sus reliquias y conocimientos. Unos tarritos de pintura para la cabina que donó Daniel... podría ser.

**Humberto** por su motivación y empuje. Humberto, el "comino" no es lo único bueno de la vida, prueba con otras cosas, más detalles llámame por fono (o márcame y te llamo devuelta).

**Guido y Raúl** por sus conocimientos de marcas y modelos. Creo que como embajador jocosos debe tomar un curso en el extranjero para que nos represente con la máxima altura.

**Walter** por su compañerismo. Si la casa de Fernando queda bien... lo contratamos para nuestra futura sede.

**Álvaro Páez** su apechugamiento y colaboración. Álvaro si tu Papá no paga las cuotas el vicepresidente Erick te reprobara el ramo de construcción, dile a tu papá que le saldrá más caro.

**Los Vera** por su alegría y compañerismo. Cuando el Pato encuentre pega será un pudiente Álvaro.

**Fernando Borja**, por la sabia nueva que siempre apoya. Te esperamos con un ingreso formal, necesitamos cuotas aún pagadas con horas de oculista.

**Daniel** por ejercer las misiones encomendadas de principio a fin. Cuéntanos como es soñar con neumáticos...(es un forro verdad ?)

**Edilio** por su entusiasmo y colaboración. Pero el auspicio de YPF cuando?????

**Rodrigo Contardo** por su apoyo logístico. Rodrigo que se siente estar en tu Casa o en el Club con el Pí – Pí al lado.

**Lucho** por su chispa y disposición personal. Lucho en el próximo "curanto" habría que no hacer silenciadores esa tarde ..., después te explico porque (bueno te lo digo altiro, es que "me salió una tuerca en el choro" ahora entre en dudas, no estoy seguro si fue en el "curanto"...)

**José Antonio** por sus habilidades en las relaciones públicas. Te autorizamos a que te traigas de la casa en una vianda con tu comida light.



**Iván** por sus conocimientos técnicos y sus enlaces diplomáticos. Queremos verte rodar en uno, el que está donde el Tito Kroff dale otro uso.

**Erwin** por su disposición positiva y colaboración. Aclarar que los convertibles no consumen menos bencina por no tener techo.

**Los Meneses** por sus acertados consejos y chistes. Proponemos se sistematice una sección de la reunión para estos.

A **Willen** por sus reliquias y su participación permanente en los Rally. Si te portas mal . invitaremos a Los Andes a alguien de Rancaguaaa ...

**Arturo** por su apoyo técnico y talla a flor de piel. Y el auspicio de Kovacs cuando ???

**Robert** por su gran capacidad organizativa y sistematización. Menos pedaleo y más burra (con "a" no con "o") duele menos el trasero.

**Alejandro del Campo**, bueno como se nos termino el espacio tendremos que dejar pendientes los agradecimientos y peticiones a éste.

\*\*\*\*\*

## MURPHY...EXISTE!!

**Lars Sorensen**

Ayer me acompañó Alfonso a probar la camioneta Chevrolet 49, luego de que se le hicieran algunos arreglos que estaban pendientes. Esta camioneta, "Gioconda" para los amigos, me había dejado mal en un par de salidas después de su completa restauración. (¿Recuerdan el Cristo Redentor?) Pero he sabido perdonarla...

El viejo Murphy siempre sigue vigente apareciendo por ahí con sus no siempre afortunadas "leyes".

Veamos: Los problemillas menores (y no tan menores) de la Gioca ya habían sido superados (pensaba yo). Todo anduvo de maravillas, hasta que en un tomo de loro, perdón, un lomo de toro, el motor decidió pararse. Después de entusiasmarlo un poco logro arrancar otra vez. Sin embargo, al poco de andar se repitió el problema y se solucionaba al golpear el carburador suavemente para volver a fallar nuevamente...cada vez más a menudo.

Revisamos lo obvio: flotador, aguja,

mugres, pero pasaba lo mismo: lograba partir y se detenía de nuevo.

Al final descubrimos que la falla era la bomba y no el carburador!. La habíamos descartado por que se instalo totalmente nueva. Verán, apareció Murphy otra vez y nos lanzo su ley que dice "Si el carburador te esta dando problemas, no te olvides de revisar también la bomba".

A todo esto, hoy Alfonso salió nuevamente a probar la camioneta. Anduvo todo perfecto hasta que estaba llegando de regreso al portón, ahí murió de nuevo el motor! Motivo? (Después de mucho hurgar) El cable del condensador se había cortado (apenas se notaba).

Murphy al respecto me dice que: "Cable que esta por cortarse debes cambiarlo, de lo contrario tu motor se ira cortado".

Fin del cuento.

## PREFERIMOS LA REPARACIÓN DE FALLAS A MEDIDA QUE SE PRESENTAN O UNA MANTENCIÓN PREVENTIVA?

**Lars Sorensen**

En concordancia con la naturaleza humana, lo más fácil y sencillo es despreocuparse y esconderse como avestruz ante las dificultades. Esta realidad que al principio pareciera ser un estudio filosófico de la naturaleza humana lo relacionare ahora más bien con nuestra querida pasión: los autos antiguos.

El fondo del tema es que muchas de nuestras pannes son evitables con un poquito de planificación y de previsión. Es así como podemos lograr pasar de la cavernaria etapa de los arreglos "parche" a la mas seria y objetiva etapa de la mantención preventiva.

Cuantas veces nos hemos quedado "varados" por ejemplo porque no llegaba bencina al carburador debido a que el filtro estaba tapadísimo de mugres? (Me incluyo) Muchas, sin duda!

Bueno, de haber cuidado nuestro auto mediante una buena MP (mantención preventiva), nos habríamos evitado seguramente atrasos, molestias, bromas de los amigos y en general, frustraciones.

El tema es de verdad muy sencillo: hay cosas que no hay que hacer, como por ejemplo, el engrase de chasis cuando nos de la tincada o sólo cuando crujen y chillen los candados; una afinada sólo cuando el cacharro ya se "arrana" ante la menor pendiente; revisar los frenos cuando ya nos sorprende el pedal llegando cerca del piso.  
No!

Lo que si debemos hacer es conseguir y si no existe, diseñar un cuadro de mantención periódica preventiva del auto. En el existirá un detalle de todas las operaciones que hay que realizar, como son los

cambios de fluidos (aceite, refrigerante, etc) y filtros; engrase de las diversas partes; revisión o cambio de elementos como bujías, platinos, condensador, etc. y numerosas otras operaciones más.

Ahora, estas operaciones normalmente se realizan una vez cumplido cierto tramo de kilometraje, pero en el caso de nuestros viejos autos a menudo puede ser mas practico llevar este control preventivo basado en tiempo, debido a que es común que en el plazo de un año -por ejemplo- solo se muevan varios cientos de kilómetros. Es así como puede ser recomendable, hacer una revisión de las gomas de los frenos cada 8 meses y no cada 5000 kms o bien el cambio de aceite del carter a los 6 meses en lugar de cada 2500 kilómetros. (En este caso particular no olvidemos que el aceite no solo se va inutilizando por el uso -kilometraje- sino se desgasta y descompone también por efectos de la condensación, de reacciones químicas, uso infrecuente, etc.)

Tanto los periodos que menciono como los kilometrajes son solamente a modo de ejemplos.

Lo anterior hay que tomarlo muy en cuenta al confeccionar o adaptar un plan de MP a nuestro auto regalón, pero el tema de fondo naturalmente que es el de guiarse por una MP. Incluso, hay factores de seguridad que avalan esta medida (el caso de las gomas de frenos), sin mencionar que en el fondo se esta prolongando la existencia en buen estado mecánico del auto.

Inténtalo, organízate y hazle la mantención a tu regalón como se merece...como corresponde!

\*\*\*\*\*

## EL DESARROLLO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN SUIZA

**Max Walker**

Aunque cueste creerlo la pequeña Suiza participó desde los inicios del desarrollo de este nuevo medio de

transporte llamado automóvil. Su industria se destacó tanto por la variedad como por su calidad



representada por varias firmas como ser: Martini, Piccard-Pictet, Saurer, Dufaux. Difícil que un país que se había destacado como ningún otro en la industria relojera, la invención y fabricación de cajitas musicales de todo tipo destacando siempre por una gran inventiva acompañada esta de una excelente calidad se pudiera resistir a participar en esta aventura llamada automóvil. En sus albores pues la industria del automóvil suiza era técnicamente muy prometedora, pero dadas las muy especiales condiciones económicas de Suiza no pudo desarrollarse adecuadamente y solo lo logró en cierta medida bajo enormes dificultades y por poco tiempo. Esta industria sufrió los embates de los grandes fabricantes tanto europeos como norteamericanos y especialmente el hecho de disponer de un mercado interno demasiado pequeño y restringido. Luego desarrollar un nuevo modelo era caro. En el año 1904 las exportaciones de autos suizos totalizaron 2.000.000 de francos suizos aumentando en 1906 a 4.500.000 de francos suizos pero esto traducido a cantidad de vehículos eran apenas 400 unidades. Pero en el año 1914 se exportaron más vehículos que los que se importaron, todo un logro en esa época. En el año 1893 cuando en el resto de Europa apenas rodaban un par de docenas de autos 2 vehículos construidos en Suiza y provistos de un motor a gas petróleo efectuaban ya sus primeras salidas de prueba. Uno era la obra de un tal Fritz Henriod de Biel y se trataba de un biplaza tandem de un cilindro y de dos cambios y el otro era de un joven

ingeniero llamado Rudolf Egg de Zürich. Inicialmente los constructores suizos tomaban a los autos fabricados en Alemania y Francia como ejemplo pero muy luego comenzaron a idear y crear soluciones novedosas que contribuyeron al desarrollo del automóvil. De 1900 a 1910 bajo la marca Orion los señores Huber y Zürcher construyeron los primeros camiones primero de un cilindro luego de dos cilindros los cuales llevaban el motor en forma horizontal en la mitad bajo el chasis. Uno de los ingenieros suizos más creativos fue sin duda Charles- Edouard Henriod el que inventó un motor sin ventilación cuya licencia le vendió en aquella época al fabricante francés Darracq además de una manivela para pasar los distintos cambios sin duda este uno de los primeros intentos para que el automovilista se despreocupara definitivamente de los cambios. Ya en aquella época hubo varios fabricantes suizos que desarrollaron sistemas para el encendido automático del motor y esto cuando prácticamente todos los fabricantes europeos producían vehículos con el sistema de la manivela. En Zürich entre los años 1907 a 1910 se produjeron autos de la marca Ajax a los cuales se les encendía el motor automáticamente al pisar la pisadera! Pasaron los años y todas estas firmas suizas fueron cerrando sus puertas. La fabricación de automóviles solamente es posible a gran escala Henry Ford y André Citroën así lo demostraron. La última firma en cerrar sus puertas fue una dedicada a la fabricación de camiones marca Saurer

\*\*\*\*\*

## LEYENDAS DESCONOCIDAS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

Erick Reiser

El automóvil en sus inicios y por siempre a motivado y logrado la atención de muchos. Si bien hoy en día sobreviven aproximadamente 25 marcas de empresas dedicadas a la construcción de automóviles, en sus inicios esta cifra era superada 10 veces solo en los Estados Unidos.

Esta nota pretende ser un humilde resumen, de algunas empresas del rubro, que fueron olvidadas en el tiempo.

### ALLDAYS

Los coches de la Alldays y Onions Pneumatic Engineering Company, se vendían con el nombre de Alldays. Los primeros salieron de la planta de Birmingham en 1898. Al contrario de las marcas de la época llevaban un volante redondo, como hoy en día.

Se construyó con motores franceses De Dion , inicialmente hasta 1905, de un solo cilindro. Se trataba de un coche confiable, para el uso diario y con algunos éxitos en rallies.

Como muchas otras marcas, la Primera Guerra Mundial , la hizo desaparecer para siempre.

## CHARRON

Fernand Charron fue uno de los primeros propietarios de un garaje en Paris. En 1897 obtuvo la representación de la marca Panhard Levassor. Charron puso en marcha su fabrica con el nombre de CGV, produciendo un coche muy similar al Panhard de la época, pero de mayor tamaño, el cual tuvo mucho éxito entre los competidores adinerados de la época.

Si bien fue un victorioso corredor con sus autos, jamás logro la venta masiva que se esperaba, a pesar de la enorme variedad de modelos ofrecidos por la marca hasta 1930, año en que desapareció.

## HRG

Si bien la producción total de la marca no supero los 241 vehículos, hizo historia en Inglaterra debido a la agilidad y velocidad que lograron. Bajo el largo capot se escondía un motor Singer o Meadows, de 1,5 litros, con rígidas suspensiones, y frenos sólo en la transmisión. El ultimo prototipo de la marca se presento en 1966.

\*\*\*\*\*

## 100 AÑOS DEL MONUMENTO “CRISTO REDENTOR” EN LA CORDILLERA DE LOS ANDES

1904 - 2004

Iván Jarpa

Con motivo de la celebración de los 100 años de la instauración del monumento “Cristo Redentor”, emplazado a casi 4.000 mts. de altura en plena cordillera de Los Andes, la I. Municipalidad de Los Andes cursó una invitación al Club de Automóviles Antiguos de la V Región para visitar el monumento el día 6 de marzo de 2004, justo una semana antes que lo hicieran los Presidentes de la Republica de Chile y Argentina, y rendir de esta manera un homenaje a la paz entre Chile y Argentina.

A juicio de la Directiva del Club, la invitación a visitar el Cristo Redentor con autos antiguos era un reto muy grande, ya que significaba llegar con vehículos, algunos con más de 70 años de antigüedad, a una altura extrema y por un camino que se desconocía cual era su real estado, pero que muchos socios recordaban como muy complicado y teniendo presente que el último tramo del camino es de tierra, tal como se inició a fines del siglo XIX - como un sendero para mulas que debían trasladar a viajeros entre Las Cuevas (Argentina) y Laguna del Inca (Chile) antes de la inauguración del túnel del tren en 1910-. La opinión de la ruta la otorgaron los socios Willem Grondhuis y Pablo Amthor, quienes la





recorrieron con anticipación en auto moderno, informando que se encontraba en aceptables condiciones, no obstante había que subir con cuidado tanto para el cuidado de los vehículos como el de sus pilotos, para cuidarse de la “puna” (falta de oxígeno). Con estos antecedentes, los socios del club decidieron aceptar el reto e iniciar el proceso de organización del evento y puesta a punto de las máquinas para cumplir la hazaña.

Y así fue como el día 5 de marzo de 2004 pilotos, co-pilotos y automóviles, iniciaron la hazaña. La salida de Valparaíso y Viña del Mar, se programó a las 17 hrs. de forma de llegar al Hotel Plaza en Los Andes a una hora prudente, previo encuentro, como es habitual, para salir en caravana y así auxiliarse mutuamente ante cualquier eventualidad. Buena idea, ya que a la altura de La Cruz el Oldsmobile 1939 de Roberto Junge, a quien acompañaba Iván Jarpa y Luis Tobar presentó golpes en una biela que determinó dejar el coche en el fundo de Pablo Amthor, quien esperaba ahí en su Ford Club Coupé 1930 junto a Humberto Páez en su camioneta Chevrolet Apache 1959. Como estos últimos no contaban con co-pilotos, de esta manera Jarpa y Yunge se distribuyeron en estos segundos vehículos. También llegó al fundo de Amthor la flamante camioneta Chevrolet 1949 de Lars Sorensen y su co-piloto Allan Faille, arribando con alguna dificultad, echando humo y con problemas en sus frenos, problemas que fueron reparados y pudo continuar la marcha.

El resto de los integrantes conducían con normalidad arribando al tradicional Hotel Plaza a las 20 hrs. Después de aparcar los coches en el patio interior y registrarse, los participantes se juntaron en el comedor para departir y planificar el día siguiente, determinando salir del Hotel a las 6:00 horas de la mañana siguiente.

Llegada esa hora, se inició el ascenso. Gran parte de la subida a Juncal, Hotel Portillo y los Libertadores se efectuó de noche, pero sin contratiempo, solo se observó devolverse a Erick Reiser en su camioneta Ford T de 1927, lamentando esta deserción ya que este noble modelo de la industria Ford, del que se fabricaron 17.000.000 de unidades, tiene una extraordinaria presentación. En el trayecto también abandonó la camioneta Chevrolet 1949 de Sorensen, ahora por problemas eléctricos insuperables en ruta, trasladándose los pilotos y co-pilotos al Mercedes Benz 1968 del Presidente del Club, Rodrigo Faura que los recogía como padre a sus hijos.

Todo el resto arribó a Los Libertadores pasadas las 8:00 de la mañana en donde se nos unieron dos socios del Club de Automóviles Antiguos de Chile, sede Santiago, Jesús Díaz y Juan Enrique Vargas, el primero en un Delahaye Super Sport, 1934 y el segundo en un Triumph Spitfire 1976, ambos coches deportivos en excelentes condiciones.

Luego de algunas formalidades con extranjería y Aduana chilena, los que con la ayuda de la Municipalidad fueron mínimas y expeditas, se dio comienzo a la ascensión de los últimos 1.000 mts. y sin duda la parte más complicada del trayecto.

Esta antigua ruta de tierra, nace al costado del conocido camino internacional poco antes de ingresar a la boca del lado chileno del Túnel. El camino es sinuoso, con curvas muy cerradas, fuertemente inclinado, pero transitable con cuidado. Desde luego vialidad había hecho su trabajo, nivelando y emparejando lo mejor que se pudiera. La ascensión se efectuó en día despejado, con el amanecer que mostraba las cumbres nevadas e iluminadas con el sol que se levantaba desde el sector argentino, los coches avanzaban en caravana, algunos distanciados, pero sin abandonos, a pesar de ser el tramo más difícil. En pocos minutos se suben los 1.000 mts. finales y con solo mirar hacia el lado chileno se aprecia la descomunal subida que parece una gigantesca serpiente recostada en el faldeo cordillerano.

Los primeros en hacer cumbre fueron Humberto Páez e Iván Jarpa en la clásica Chevrolet Apache 1959 que se comportó, según Jarpa, como que circulara en la Av. Perú de Viña del Mar. En estricto rigor quien marchaba primero era Pablo Amthor y Roberto Junge, en un extraordinario Ford Coupé 1930, que subía como araña y a una velocidad increíble, sin embargo antes se detuvo a pocos metros de la cumbre para retirar piedras del camino y de esta manera facilitar el ascenso del resto, momento aprovechado por la Chevrolet Apache 1959 para superarlo.

El resto se fue integrando uno a uno, con diferencia de pocos minutos, aunque sin duda alguna el momento más emocionante fue observar la llegada de Carlos Romero y su hijo Carlos Jr. en su Ford T , 1927, rojo, que arribó a la cumbre con tanta velocidad que según Jarpa podría haber continuado hasta los 8.000 mts. de altura.

Al final llegaron los vehículos de apoyo municipal y policial. Luego de abrazarse, felicitarse mutuamente y tomar fotografías el Administrador Municipal de Los Andes, señor Carlos Briceño, solicitó reunirse para manifestarnos los saludos del señor Alcalde y a continuación pidió al sacerdote R.P. Richard Muñoz, de Los Andes, que bendijera a los pilotos y sus máquinas, procediendo el religioso a leer unos párrafos del Evangelio y bendiciendo con agua bendita que llevó expresamente para la ocasión. Esta bendición produjo momentos de gran emoción y silencio, mientras observábamos el colosal monumento de bronce del Cristo que sostiene una cruz con su mano izquierda y bendice con la derecha. La figura mira al Norte, de forma que no da la espalda a ninguno de los dos países. El monumento se emplaza en una enorme base de hormigón cuadrada con peldaños alcanzando una altura estimada de 15 mts. La temperatura en el sitio del Cristo era de aproximadamente 1 grado a las 10:30 hrs. Finalmente los organizadores nos recomendaron iniciar el descenso ya que después de las 11:00 hrs se desatan fuerte vientos.



La bajada se efectuó por el lado Argentino, ruta que no tiene tanta pendiente y se encontraba igualmente en buenas condiciones. Al retomar la ruta internacional, ahora en la República Argentina, regresamos a Chile por el túnel internacional para reunirnos nuevamente en Los Libertadores.

A esta hora ya circulaban muchos coches en ambas direcciones así como buses internacionales, llamando la atención estos automóviles, la mayoría de ellos auténticas "burritas" que venían de los 4.000 mts., esto les

parecía asombroso y solicitaban fotografiarse junto a ellos.

Finalmente se acordó bajar en caravana hasta la ciudad de Los Andes, donde nos esperaban en la Plaza de Armas. Así se hizo y los autos arribaron uno a uno a la plaza donde la Municipalidad había habilitado, un espacio de estacionamientos para que el público pudiera apreciar de cerca estos vehículos. Sorpresivamente el Administrador Municipal y Alcalde subrogante tomó un micrófono e invitó a nuestro Presidente Rodrigo Faura, para recibir un galvano recordatorio de agradecimiento de la Municipalidad por la asistencia al evento, haciendo entrega además de un diploma de recuerdo a cada participante. Como si esto fuera poco nos invitó, por especial encargo del señor Alcalde, a un almuerzo de camaradería al Club Español de Los Andes.

Así cumplió el Club de Automóviles Antiguos de la V Región, una actividad más de las muchas que tiene programadas para el año 2004.

Piloto	Copiloto	Marca de Vehículo
Pablo Amthor	Roberto Junge	Ford A, Club Coupé, año 1930
Santiago Reiser	Carlo Reiser	Ford A, Sport Coupé, año 1929
Carlos Romero	Carlos Romero Jr.	Ford T, año 1927
Robert Barsby	Alejandro del Campo	Ford A, Sport Coupé, año 1929
Edilio Lebuy	Walter Kelpen	Ford A, Tudor, año 1930



Piloto	Copiloto	Marca de Vehículo
Jesús Diez	Ricardo Kobler	Delahaye Super Sport, año 1934
Fernando Gómez	Daniel Elton	Chevrolet, Club Coupé de Luxe, año 1941
Humberto Paéz	Iván Jarpa	Chevrolet Apache, año 1959
Rodrigo Faura	Patricio Vera, Erick Reiser, Lars Sorensen, Allan Faille	Mercedes Benz 280 S, año 1968
Rodrigo Contardo	José A. Pi, Álvaro Vera	Citroen 2CV6, año 1980
Juan E. Vargas		Triumph Spitfire, año 1976

Quedaron en el camino, pero hicieron el intento:

Piloto	Marca de Vehículo
Erick Reiser	Ford T, año 1926
Lars Sorensen/Allan Faille	Chevrolet camioneta, año 1949
Willem Grondhuis	Whippet convertible, año 1927
Roberto Junge/Ivan Jarpa	Oldsmobile sedan, año 1939

\*\*\*\*\*

## NUESTRAS PRUEBAS DE REGULARIDAD

**Rodrigo Faura Soletic**

Durante este año 2004, nuestro club ha iniciado pruebas de regularidad y conocimientos en los paseos habituales mensuales. Como una forma de normar estas pruebas, hemos hecho nuestro propio reglamento, sin embargo es adecuado señalar que las pruebas de regularidad abarcan bastante más de lo que nosotros efectuamos, no limitado solo a vehículos clásicos o antiguos. Para los que deseen mayor conocimiento de esta actividad, sugiero visitar la excelente página Web de la Federación de Automovilismo de Regularidad de Chile, [www.farchi.cl](http://www.farchi.cl), en donde podrán encontrar mucha información y un completo reglamento.

Las pruebas que iniciamos durante el año 2004 consisten básicamente en tres tipos:

- Automovilismo de Regularidad, con velocidad definida, donde el objetivo es mantener en todo momento un control preciso y exacto de la velocidad predefinida del auto.
- Automovilismo de Regularidad, con velocidad libre, en donde el objetivo es mantener en todo momento un control preciso y exacto de la velocidad elegida por el participante.
- Pruebas de conocimiento especialmente enfocadas, pero no excluyentes, a los temas relacionados con los autos antiguos o clásicos.

En su aspecto competitivo, la regularidad se desarrolla mediante pruebas que se efectúan en carreteras abiertas al tráfico público normal, durante las cuales los competidores deben realizar el recorrido especificado en una hoja de ruta exactamente a una velocidad determinada, que puede ser definida en la hoja de ruta o simplemente definida por

cada piloto, y por lo tanto deben cumplir con tiempo exacto. En la hoja de ruta se señalan algunas referencias de control en las cuales el competidor deberá tomar el tiempo de pasada por ellos. La posterior evaluación de estos tiempos de pasada definirán los resultados de la prueba. Para participar es ideal que cada piloto lo haga con un navegante o co-piloto. Además es también ideal contar con un cronómetro y con el velocímetro del automóvil en buenas condiciones.

Para este año 2004, nuestro amigo y socio Patricio Vera estará a cargo de estas pruebas. Iniciamos el año con una carrera de prueba que no formará parte del puntaje anual, la cual se desarrolló con bastante éxito a Maitencillo. Nuestra segunda prueba fue a Lagunillas, en donde aprendimos que el apuro en dar los resultados no es bueno, ya que existieron errores en los cálculos finales de las hojas de rutas. La tercera fue una carrera a Romeral, aprovechando el paseo que realizamos a la casa de nuestro socio y amigo Carlos Romero.

El reglamento que hemos implementado considera lo siguiente:

Cada socio del Club de Automóviles Antiguos de la V Región podrá participar –como persona no como auto- en las pruebas de regularidad que este club organice, las cuales se desarrollarán durante todo el año calendario. El ganador final será aquel que más puntaje obtenga durante todas las pruebas puntuables que se desarrollen durante el año, conforme a la siguiente tabla:

Ganador-		10 puntos
Segundo	-	8 puntos
Tercero	-	6 puntos
Cuarto	-	5 puntos
Quinto	-	4 puntos
Sexto	-	3 puntos
Séptimo -		2 puntos
Octavo	-	1 punto

Los demás no obtienen puntaje.

La participación es optativa, sin embargo para aquellos que si participan deberán observar las siguientes reglas básicas:

Por cada etapa a cada participante se le entregará una hoja de ruta.

Para aquellas pruebas en donde la modalidad es con velocidad definida, la hoja de ruta considera tiempo cero la largada y después indicará a lo menos las dos primeras referencias de control con tiempo completo, luego solo indicará los minutos transcurridos desde la largada, debiendo cada participante anotar los segundos exactos que su cronógrafo marca cuando el parachoques delantero del auto este en línea con la referencia de control indicada en la hoja de ruta.

Para aquellas pruebas en donde la modalidad es con velocidad a definir por el participante, deberá indicarse en la hoja de ruta la velocidad escogida, y luego cuando al parachoques delantero del auto este en línea con la referencia de control indicada en la hoja de ruta, deberá anotar los minutos y segundos que su cronógrafo indique, considerando que en la largada este parte en cero. **No deberá anotarse la hora, como muchos lo hacen, sino los minutos y segundos transcurridos desde la largada.**

Una vez finalizada la prueba, y no dejando pasar más de 15 minutos, será responsabilidad del piloto o co-piloto entregar las hojas de ruta al director de ella. Puede, en el caso de que exista una prueba que tenga varias etapas, que el director solicite la entrega de las hojas de rutas por etapas. El que no lo haga quedará como que no participó en la fecha.



La diferencias entre los tiempos anotados por los participantes y los reales exactos, serán considerados faltas. Cada falta equivale a un segundo de diferencia.

En las pruebas de conocimiento, cada respuesta incorrecta esta penalizada con 10 faltas.

Es ganador de cada fecha el que obtenga menos faltas en ella y así sucesivamente el segundo, tercer y hasta el octavo lugar, quienes sumaran para la clasificación anual el puntaje de la tabla antes definida, conforme al lugar obtenido en cada fecha.

Será ganador final anual, aquel que obtenga mayor puntaje sumado de todas las fechas en que participó. Es obvio decir que a mayor cantidad de fechas concursadas, mayor es la posibilidad de obtener un buen puesto final.

\*\*\*\*\*

## CÓMO SE DENOMINAN....?

**Lars Sorensen**

En conversaciones sobre automóviles, a menudo se escucha mencionar términos como roadster, coupe, station wagon y muchos otros. Que significa cada acepción y que diferencia a un tipo de otro? Son preguntas que más de algún automovilista moderno se preguntara.

Veamos:

Primeramente tendríamos que separar dos grupos: los vehículos cerrados y los descubiertos. Si "hilamos un poco más fino, tendríamos también las más elegantes, los mas utilitarios, los mas deportivos, etc., pero esta es una subdivisión a mi juicio ya mas subjetiva.

Comencemos por los abiertos. Porque por los abiertos? Porque en los albores del automóvil, todos eran descubiertos y los coches cerrados solo fueron "inventados" mucho mas adelante.

Otro aspecto interesante de mencionar es que muchos de estos nombres no nacieron con la era del automóvil, sino fueron adaptados de aquellos vehículos tirados por caballos que aun se veían comúnmente. Es el caso del cabriolet, el faeton y otros. Como curiosidad, el termino sedan tiene su origen en un carrito que usaban los franceses para transportar pescados en los siglos XVIII y XIX.

Llamara la atención, además, el hecho que todas las versiones de autos a que se hace referencia en este texto corresponden solo a una pequeña minoría de las variaciones que existen, aun considerar mas de unos o dos idiomas. Lo que sucede realmente es que en muchos casos distintos nombres de emplean para describir un mismo auto o bien se usan para destacar una diferencia muy sutil entre uno y otro.

Vamos al grano.....(en los paréntesis encontrara al final un ejemplo en cada caso)

**LIMOSINA:** auto de una distancia entre ejes generalmente mayor de lo normal. Es equipado mas lujosamente que otras versiones mas populares y puede tener una tercera corrida de asientos -a menudo abatibles- entre la primera y la segunda corrida. también puede poseer una ventanilla divisoria entre el compartimiento del chofer y el sector de pasajeros. Hay versiones que tienen abierto (o descapotable) el sector sobre el chofer y en ese caso toma el nombre adicional de "De Ville".

Hay otra variante que tiene solo la parte trasera de la cabina (sobre el asiento trasero) descapotable, esta se conoce como "Landau". (Otro nombre de origen "caballuno.")  
(Limosina: Buick 1941, modelo Limited, serie 90)

**SEDAN:** posee por lo general cuatro puertas y dos corridas de asientos. Es quizás el tipo mas común y mas practico de auto. (Ford 1940 de Luxe sedan)

**SEDAN DE DOS PUERTAS:** como su nombre claramente indica, es una versión de solo dos puertas del sedan que mantiene, sin embargo, las demás características. (Ford A 1930 "Tudor")

**COUPE:** una versión un poco mas apetecida por nosotros. Es un auto de dos puertas, con una cabina relativamente corta y una sección posterior larga (a veces llega a ser tan larga como el capot).

Puede equiparse con una o dos corridas de asientos, pero en el segundo caso el espacio trasero suele ser estrecho.

A veces se equipaba con un asiento en la maleta para dos personas, el que en nuestro país se conocía como "asiento de la suegra"....seguramente porque allí ni molestaba ni se escuchaba a esta respetable señora. (Studebaker 1938 "Commander" coupe)

**COUPE SIN PILARES:** auto de dos puertas, que se acerca a la configuración de un coupe, pero que no tiene pilares en el centro, donde cierra la puerta. Posee una sensación de espacio y aire. (Chevrolet 1955 Bel Air)

**SEDAN SIN PILARES:** automóvil con dos corridas de asientos, básicamente similar a un sedan, pero que no posee pilar central, es decir solo lleva pilares en el parabrisas y atrás, en la caída del techo.

Al abrir todas las ventanillas laterales toma un aspecto muy aireado.  
(Oldsmobile 1961 Super 88 Holiday Sedan)

**STATION WAGON:** vehículo de carácter netamente mas familiar y practico, ya que tiene buena capacidad para pasajeros y también puede transformarse en un automóvil para transportar carga. Puede tener dos o cuatro puertas y hasta tres corridas de asientos. Normalmente, en la parte posterior tiene un portalón para mejor acceso.

Este vehículo puede también tener su carrocería desde el parabrisas hacia atrás construida en madera y en ese caso toman el apodo de "woodies". No se trata de un nombre oficial, sino la forma como se le conoce popularmente. (Volvo 1963 modelo 121. "Woodie": Chevrolet 1946 Station Wagon)

**FAETON:** mucho mas conocido entre nosotros como "Turismo", este nombre se uso mucho en las primeras décadas del pasado siglo pero después fue reemplazado por el de sedan convertible. En ambos casos hablamos de un automóvil de largo normal, usualmente con dos corridas de asientos y que siempre posee cuatro puertas. (Nash 1929 Special Six Phaeton)

**ROADSTER:** vehículo descapotable, al igual que el anterior, con solo un asiento en su interior. Su parabrisa a menudo es abatible y no posee ventanas laterales propiamente tales; en su lugar emplea ventanillas de celuloide de "quita y pon". Hubo algunos que tenían "asiento de la suegra" en el compartimiento de la maleta, pero esa versión no se vio mas allá de 1939; otros solo traían la maleta normal.(Chrysler Imperial 1931 CG, roadster)

**CABRIOLET:** llamado a veces también "coupe convertible", es un concepto muy parecido al roadster pero menos "deportivo", ya que se caracteriza por tener el parabrisa fijo (no abatible) y las ventanillas laterales pueden subir y bajar por medio de cremalleras. (Pontiac 1929 "New Big Six" Cabriolet.)



**SPIDER:** es en cierta forma el sucesor del roadster, termino que se empleo solo hasta alrededor de la Segunda Guerra Mundial. El spider es un deportivo, tiene capacidad para dos pero no existe con asiento para la suegra. A veces tiene un espacio reducido (e incomodo) para pasajeros detrás del conductor, en cuyo caso se trata de un 2+2. Esta característica la pueden compartir algunos coupes, que pasan a llamarse coupes "Gran Turismo" -GT- (Un spider: Alfa Romeo Duetto 1600, 1967)

Como decía al comienzo, existe tal variedad de descripciones, muchas de ellas sinónimas, que podría continuar latamente con este tema. Es preferible dejarlo hasta aquí.

\*\*\*\*\*

## UN CAMPEÓN ENYESADO

**Raúl Schiappacasse**

Trascurría el primer tercio del siglo pasado, y quien fuera el piloto de carreras más popular de Europa durante varias décadas, dotado de una maestría y temeridad inigualables, el gran Tazio Nuvolari, en esos años, corría en moto.

Ocurrió que en los días previos a la última carrera que definía el campeonato, Nuvolari tuvo un accidente que lo dejó fracturado y policontuso, a raíz de lo cual no podía participar en la última carrera en la que se definía el título, que hasta ese momento lo tenía prácticamente en sus manos.

Pero como en contadas ocasiones ocurrió lo inesperado. El grupo de amigos más cercanos y seguidores fanáticos del corredor no se resignaron a tal suerte, urdiendo el plan siguiente, éste consistía en enyesarlo en la forma tal como iba en la moto, y ubicarlo en esa posición rígida sobre la misma. Convencer a Nuvolari no fue difícil, lo que sí lo fue el convencer al

traumatólogo que lo hiciera en su momento, quien argumentaba que era demencial hacerlo. Finalmente accedió a tan insólita petición, previo asegurarse que la responsabilidad de lo que pudiera ocurrir recaía totalmente en los solicitantes. Llegó el día decisivo, y los amigos llevaron en andas a Nuvolari totalmente enyesado y rígido, lo instalaron en la moto, y al darse la partida lo empujaron y arrancó. La carrera fue reñida, pero finalmente obtuvo una tan fatigosa como merecida victoria coronándose campeón

Pero no terminó en la meta la odisea del campeón. Ocurrió que sus amigos, en la euforia reinante, su olvidaron que Nuvolari no podía bajarse de la moto sin ayuda de terceros, y éste se vio obligado a seguir un rato, totalmente agotado sobre el vehículo, hasta que sus amigos se acordaran de él, lo ayudaran y llevaran de vuelta al hospital.

Un hecho absolutamente increíble pero cierto.

\*\*\*\*\*

## RESPETEMOS A NUESTROS ADULTOS MAYORES TUERCAS.

**Alfonso Navajas**

**DÉJALO HABLAR:** Por que hay en su pasado un tesoro lleno de verdad, que Tu tienes que aprender, sobre autos antiguos llenos de belleza y de bien.

**DÉJALO VENCER:** En las discusiones, porque tiene necesidad de traspasar su sabiduría, para sentirse seguro de si mismo.-

**DÉJALO IR A VISITAR:** A sus viejos amigos tuercas, porque entre ellos se sienten revivir.

**DÉJALO CONTAR:** Sus historias y aventuras en forma repetida, porque se siente feliz cuando lo escuchan.

**DÉJALO VIVIR:** Entre sus fierros y metales; entre sus herramientas que ha amado y porque sufrirá al sentir que se las arrancamos, y se ira un pedazo de su vida.

**DÉJALO GRITAR:** Cuando se ha equivocado porque los ancianos como los nuevos hombres tuercas, tienen derecho a la comprensión

**DÉJALO TOMAR UN PUESTO:** En tu automóvil cuando vas a un rally, paseo a la canasta, porque el año próximo tendrás remordimiento de conciencia si nuestro Viejo tuerca ya no está más.

**DÉJALO ENVEJECER:** Con el mismo paciente amor, con que dejas crecer a tus hijos, porque todo es parte de la naturaleza.

**DÉJALO REZAR:** Como el sabe, como el quiere, porque nuestros viejos tuercas descubren la sombra de Dios, en el camino que aun les falta por recorrer.

**DÉJALO MORIR:** Entre brazos llenos de piedad, porque el amor a sus hermanos de su gran pasión sobre toda la tierra, nos hace presentir mejor el torrente infinito del todopoderoso en la ruta final a la avenida de la eternidad

**AUTOR...NO IMPORTA.**

**SOLO CUIDEMOS NUESTRA AMISTAD Y RESPETO, UN FUERTE ABRAZO PARA TODOS.**

\*\*\*\*\*

## **LOS FIERRITOS VIEJOS**

**Lars Sorensen**

Se han preguntado alguna vez, muchachos, en que se diferencian técnicamente los autos antiguos de los de ahora?

Por tomar una base bien conocida: un Ford A, saben que lo diferenciaba de un auto del siglo actual?

Aparte de lo obvio, que el diseño del motor es muy distinto, que los materiales son otros, los pesos y potencias muy diferentes, que las suspensiones no tienen nada en común, que los rendimientos son bastante distintos, etc, etc., se ha experimentado realmente un gran progreso en el tema?

Buena pregunta, no?



Ha pasado algo más de un siglo desde los inicios del automóvil hasta nuestros días y este artefacto sigue funcionando básicamente de la misma forma: rodando por caminos, sobre ruedas, con suspensiones, impulsado por un motor (mayoritariamente también de combustión interna), con transmisión por engranajes reductores, (o cajas automáticas muy similares a las originales de 60 años atrás), etc. Hablando de esta forma pareciera que estamos frente a exactamente el mismo artefacto, sin embargo, todos sabemos que hay un abismo de diferencia entre el Darracq que manejó el padre de Gonzalo y el Mazda de mi tía Gertrudis, no es así?

Como este tema es muy contundente y debido a que puede extenderse mucho más allá de las páginas de esta nueva versión de El Bocinazo, analicemos otro tema afín: eran mejores y más durables los motores de los abuelos a los de hoy día?

Cualquier persona puede darse cuenta que un motor Ford A es más pesado que un motor actual de 4



cilindros (incluso que uno de 8!)...también notará que le consume ostensiblemente más combustible, aunque mezcle la bencina con parafina, al estilo Pablano. Si escucha también notará que el nivel de sonido es muy diferente entre uno y otro motor. Y la potencia? Ah, la potencia, en general es también varias veces mayor pues!

En pocas palabras, la eficiencia ha progresado enormemente.

En el fondo estamos comparando un motor muy robusto pero primitivo con otro actual que está al nivel de la época en avance tecnológico.

Hay una gran diferencia que no es tan notoria pero que sin embargo es muy real: la metalurgia. A pesar de haberse destacado Henry Ford por ser un fanático y pionero de la metalurgia entre los vehículos populares, los materiales empleados por él distaban aun muchísimo de los usados por cualquier fabricante de hoy día.

Esto explica las diferencias de peso, disipación de calor, etc. Mucho más que eso, explica también como las tolerancias pueden ser mucho mayores, punto clave en la duración de un motor al haber mejor ajuste en todas sus piezas. Esto por supuesto es válido para toda parte mecánica, llámese transmisión, rodamientos, terminales, etc.

Unido esto al enorme progreso que ha sostenido la industria de los lubricantes, la vida de los motores fácilmente se ha cuadruplicado. Efectivamente, los lubricantes de hoy no se contaminan tan fácilmente ni se descomponen químicamente ante ciertas condiciones, como antes sucedía. Son capaces de mantener su efectividad por muchos miles de kilómetros, incluso hay algunos aceites sintéticos que se dice duran 100.000 kms....seguramente no está lejos el día en que el cambio de aceite será una operación del pasado.

Como sabemos, también el progreso en el afinamiento ha sido gigantesco, ya que sistemas computarizados de inyección y encendido prácticamente "manejan" los motores bajo todas las condiciones y a cualquier régimen, en cualquier condición de esfuerzo, temperatura, altitud, etc.

Esto se traduce en que un motor no pierde el punto, ni se queman los platinos (ya no hay), ni hay que regular válvulas ni carburar como hacíamos antes, debido que el "cerebro" lo hace por nosotros y además, lo hace mucho mejor. Al Cesar lo que es del Cesar ....muy a mi pesar.

Que haremos entonces??? Ese es precisamente el problema y de inmediato va la enseñanza: dediquémonos aun mas a nuestros fierritos viejos, así seremos felices y tendremos harta entretención.

Preocupémonos de esa bomba de agua que gotea, del cuenta kilómetros que se pego en 55 kph, de ese freno delantero derecho que se chanta por su cuenta, etc.

De eso se trata!

\*\*\*\*\*

## RESEÑA DE MI CHEVROLET FLEETLINE AEROSSEDAN DE 1947 Y SU PROCESO DE RESTAURACIÓN



Jorge Rojas

Recordados amigos, a pesar de encontrarme por razones del servicio en La Armada en la ciudad de Iquique y estar alejado de las actividades de nuestro querido Club, he querido compartir con ustedes en forma grafica el proceso de restauración de mi joyita para esta nueva edición del "BOCINAZO", normalmente uno cuenta en forma oral como llego a convertir un pedazo de fierro oxidado en una maravilla de la ingeniería automotriz que uno anhela, sin embargo las imágenes hablan más que las palabras y dentro de este largo proceso hay que necesariamente documentarse y recopilar toda la información que puede haber sobre el auto que uno posee, objeto no dejar escapar ningún detalle en la restauración...gran ayuda ha sido la Internet donde esta casi todo lo que uno necesita para saber sobre su vehículo...información técnica, repuestos, historiales, gráficos, colores, etc... y en lo personal no ha sido la excepción.

Comenzaré por lo tanto con mi reseña contando que el modelo de mi auto corresponde a un **CHEVROLET FLEETLINE AEROSSEDAN de 1947** de origen Norteamericano, modelo bastante escaso considerando que dentro de la línea FLEETLINE existe el modelo AEROSSEDAN y SPORTMASTER SEDAN solamente, en relación a los FLEETMASTER y STYLEMASTER con sus modelos SPORT SEDAN, TOWN SEDAN, SPORT COUPE, BUSINESS COUPE, CABRIOLET, STATION WAGON y SEDAN DELIVER entre otros.



El FLEETLINE AEROSEDAN de 1947 es un modelo bastante peculiar dentro de sus pares de la Chevrolet del mismo año, ya que destaca por sus ventanas de bajo perfil dando la impresión de un modelo recortado como los MERCURY del 1949 al 1951 personalizados, la caída redondeada y larga de la parte trasera es única, (Lo que ha impulsado a los fanáticos Americanos a transformar este modelo en particular en un HOT ROD).

Su diseño es para transportar cinco pasajeros cómodamente, posee 5 ventanas, dos puertas (sin ser considerado un modelo Coupé), carrocería FISCHER y un motor de 6 cilindros en línea 216.5 de 3.900 cc. con una potencia de



90 HP. que desarrolla un total de 3.500 RPM. la cual le permite llegar a desarrollar una velocidad máxima de 150 Km. por hora, capacidad de combustible de 16 Gal., tiene un peso total de 3.150 Kg. posee un carburador ROCHESTER de una boca, frenos de tambor hidráulicos BENDIX en las cuatro ruedas, estas últimas de aro 6.00 x 16, caja de transmisión de cambios STANDARD mecánica de tres velocidades. En su época costaba en USA app. 2.000 dólares.

El auto en particular, fue adquirido a mediados del año 2001 en regulares condiciones estéticas, eso si y muy importante funcionando y se uso diariamente por casi

un año en esas condiciones con algunas reparaciones menores, posteriormente en octubre del 2002 fue restaurado paulatinamente en el taller MUSEO DEL AUTOMÓVIL de propiedad de José Marco (El Pepe) en Playa Ancha Valparaíso, en donde se le hizo un ajuste completo al motor, se cambiaron los sincrónicos y barras de la caja y se construyeron a puro torno las Excéntricas del eje delantero, que harto dolores de cabeza nos dio, obviamente otros detalles quedó en manos del suscrito, se repararon los amortiguadores de caja...en general la mayoría de los trabajos mecánicos lo realizó el maestro Don KiKo, veterano conocedor de estas maquinas, al ser contemporáneo de ellas mismas, en su antiguo taller de Valparaíso.



Con respecto al trabajo de pintura y desabolladura estuvo a cargo del Argentino Martín Martín maestro chapero como le llaman ellos, el cual tiene su taller en Avenida Noruega específicamente en el pasaje Calle Nueva cerca del Sanatorio de Valparaíso. Un verdadero artesano en el trabajo con las latas y un artista en el acabado de la pintura. Posteriormente se Cromaron parachoques, mascara y otras piezas menores, algunas hubo que confeccionarlas a mano, un verdadero trabajo de artesanía a cargo de mi amigo trasandino.

Cuando se empezó a realizar el trabajo del tapizado a cargo de uno de los maestro del taller de Pepe, el famoso Gato... nos encontramos con la sorpresa que al quitar el raído tevinil azul que cubría los asientos, éste se encontraba con el tapiz original y en muy buenas condiciones lamentablemente no coincidía para nada con el color nuevo del auto, así que se decidió tapizar encima de él objeto seguir manteniéndolo en el tiempo, eso si siguiendo las líneas originales del tapizado, además el trabajo del tapiz incluyo techo, parasoles, puertas, pilares, torpedos, alfombrado del piso y del portamaletas.

En las fotografías se pueden apreciar el detalle del proceso de tapizado del techo, nótese la gran cantidad de óxido en él y el típico cable eléctrico antiguo forrado en tela de la luz interior del techo, que aun en esas condiciones y dada su antigüedad se encuentra operativo.

Cabe mencionar que hubo que buscar en diferentes lugares piezas faltantes como manillas, tapas de rueda, chapas, bases de limpiaparabrisas, biseles, emblemas metálicos, bandas blancas etc... cada una con su correspondiente anécdota entre las ferias de las pulgas del Bío Bío, Valparaíso, bodegas, viejos talleres, vulcanizaciones y por supuesto la tradicional cooperación de amigos que aportaron con información detallada y piezas en general, como fue en el caso de nuestro socio y amigo Fernando Gómez con su FLEETLINE 1947 que tenía de donante para su CHEVROLET ESPECIAL de LUXE de 1941... varias piezas y accesorios continúan aun sirviendo en mi joyita.

Con respecto a lo anterior, es indescriptible la alegría que un verdadero fanático podrá sentir como lo experimente personalmente, cuando uno encuentra una pieza o accesorio que tanto le hacía falta para su auto, ya que en efecto, no se da el hecho de ir a un Concesionario Chevrolet hoy en día y solicitar un accesorio o repuesto de casi 57 años de antigüedad, como podría suceder en U.S.A en tiendas especializadas en la materia y pagando obviamente una gran suma de billetes verdes por ellos...no les parece? .



Por otro lado a pesar de los dolores de cabeza que este tipo de trabajos trae... las peleas con los mecánicos, el pago al noviciado en materia de restauración, la eterna búsqueda de repuestos y accesorios, la falta de \$\$\$, los incumplimientos en la entrega de los trabajos a tiempo y por supuesto por que no decirlo la OPOSICIÓN FEMENINA al proyecto al disponer los medios económicos familiares a algo tan viejo e inútil como suelen opinar la mayoría de nuestras mujeres, sin embargo al ver el trabajo terminado y recibir los elogios de la gente y el típico saludo de felicitación en la calle con el pulgar hacia arriba, los sin sabores y malos ratos quedan a atrás y uno puede darse cuenta finalmente que el gran esfuerzo por restaurar nuestro viejo auto valió la pena...

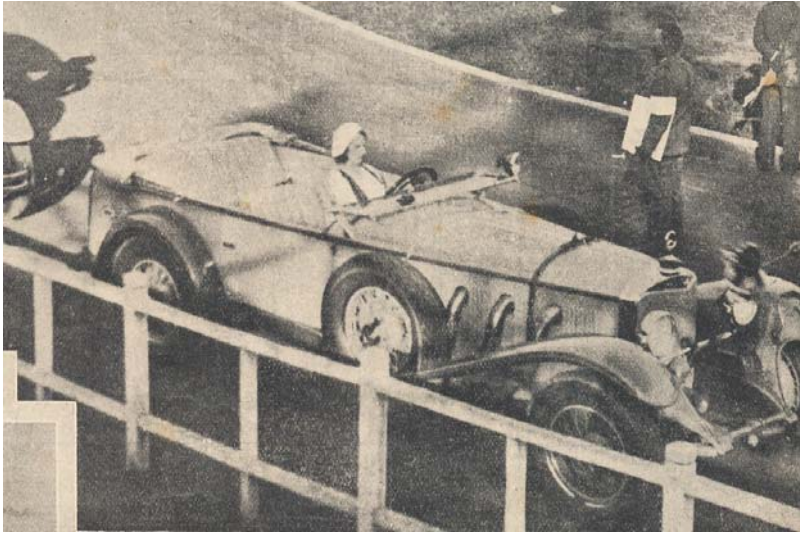
Finalmente como se observa en la secuencia fotográfica, el resultado está a la vista...se pudo apreciar la transformación que tuvo el FLEETLINE AEROSSEDAN 47 desde su adquisición hasta su completa restauración, lo que le valió ser considerado LA JOYA DEL MES DE NOVIEMBRE DEL 2003 en el conocido sitio Web de TUERCA.CL ...lo que en lo personal me llena de orgullo, sin embargo uno no puede quedar tranquilo sin pensar en el siguiente proyecto, en lo particular ya es un hecho y está muy encaminado como es mi CHEVROLET IMPALA HARD TOP COUPE DE 1959 lo que sin duda me dará tema para el siguiente número del BOCINAZO del próximo año...hasta una nueva oportunidad amigos y feliz aniversario !!!!





## AUTOMÓVILES EXCLUSIVOS EN CHILE

### Archivo fotográfico del socio Iván Jarpa Ramírez

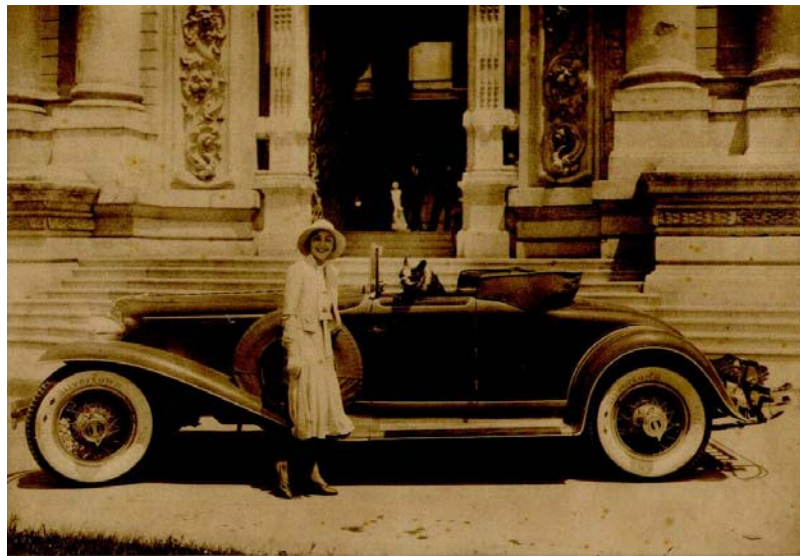


En los años 30 circulaban en nuestro país modelos exclusivos, los que ya quisiéramos tener hoy ¿qué se hicieron? ¿dónde están?

Excepcional Mercedes Benz modelo 500-K 1930 Cabriolet, conducido por doña Elvira Valdés de Echeverría, en un desfile de Elegancia y Destreza celebrado en Octubre de 1930, en el Estadio Militar de Santiago.

Nota: Valor referencial de hoy US\$400.000.- (Heming's)

Soberbio automóvil CORD 1930, modelo Coupé convertible (fábrica que funcionó entre 1929 y 1936), conducido por la señorita Rosa Valdés Wood, quien obtuvo el primer premio en un concurso de elegancia de la Fiesta Anual del Automóvil, el año 1930 en Santiago.



Nota: La protagonista, hoy señora Rosa Valdés viuda de Valdés, goza de buena salud, vive en Santiago y recibió después de 70 años, copia de esta fotografía, que se le envió a su hijo don Manuel Valdés Valdés, actual Presidente del Club de La Unión de Santiago.

Valor referencial de hoy US\$170.000.- (Heming's)

