

AUTOCLUB BERAZATEGUI

Asociación Civil sin fines de lucro

Julio 2018



Entidad adherida a FACAH

Tirada: 1.000 ejemplares gratuitos

Año 13 - N° 168

Informamos



al socio

IMPORTANTE !!

Cena mensual



Los segundos Jueves de cada mes nos juntamos en las reuniones de socios y amigos a las 21 hs. en nuestra sede del centro "Los Privilegiados" calle 156 y 50 en Hudson. Es importante su concurrencia !!!

LOS ESPERAMOS !!!

Jueves 12 de Julio

AUTOCLUB BERAZATEGUI

www.autocluberazategui.com.ar

Mail: autocluberazategui@hotmail.com



Rubén: 15-3000-1946

Miguel: 15-2271-3727

Marcelo: 15-6458-4631

Revista mensual del Autoclub Berazategui - Editor responsable comision directiva

Socios que cumplen años en Julio

*Solá, Daniel (01)

*Garcías, Federico (20)

*Cresta, Alberto (11)

*Simón, Enrique (30)

*Rau, Jorge (19)

*Manoff, Pablo (31)

*Cano, Fernando (20)



Felicitaciones !!!

Evento



Julio

7^{Ma} Salón del Automóvil Clásico



Más de 70 autos y
80 motos en exhibición

Del 19 al 22 de julio de 2018 - Entrada libre y gratuita
Centro de actividades "Roberto de Vicenzo" calle 18 y 148, Berazategui



FARMACIA ROSALES

4203-6253

Envíos a domicilio
Av. Mitre 1725 - Avellaneda

- *Homeopatía
- *Recetas
magistrales
- *Obras sociales

ABIERTO LOS
365 DIAS



FILTROS DE AIRE
ACEITE - A/A
INYECCIÓN
ACEITES ORIGINALES
ADITIVOS
REFRIGERANTES



CORREAS - JUNTAS - BUJIAS
ENCENDIDO - LÁMPARAS
SOPORTES DE MOTOR
FUELES - BATERÍAS
CABLES DE COMANDO
BOMBAS DE AGUA

Cno. Gral. Belgrano 2314 e/23 y 24 Berazategui - 4391-2074 / Id. 418*4439

Auto



del Mes



CHEVROLET 1925

Propietario: Mio, Darío

Corría el año 1978 y de visita en la rectificadora donde siempre llevé los motores, me encuentro con que el dueño, Ricardo, acababa de adquirir en un remate dos vehículos antiguos, un Chevrolet 1925 Doble Phaeton, y una chatita Chevrolet 1928, y los estaban trayendo en ese instante. Por supuesto, pregunté si los vendía, y me dijo que no, que los iba a restaurar.

Pasaron los años, y los vehículos seguían sin ser restaurados, y se repetía la misma historia, mi pregunta y su negativa respecto de una venta. Los hijos del propietario bromeando, siempre le decían al padre “Cuando te mueras, le vendo los autos a Darío”. Lamentablemente, esta persona falleció. Y los autos permanecían guardados y desarmados. Tiempo después, charlando con los hijos, me dicen que los venderían.

El 8 de Julio de 2007, fuimos con mi hijo mayor a buscarlos, y a tratar de encontrar las piezas desperdigas por distintos galpones. Al otro día, celebrando la Independencia, los ensamblamos completos. Era increíble la forma en que todo coincidía en el '25. Fue un día muy frío, con nieve en Buenos Aires incluida.

A continuación, ambos vehículos fueron guardados nuevamente. Había un



proyecto muy cercano a su finalización, mi coupé Ford 1937, y tenía prioridad. Una vez terminada ésta, nos ocuparíamos de los “nuevos” viejitos de la casa.

La camionetita fue puesta en marcha (el motor era un violín) y posteriormente vendida. Pero antes de ser entregada al nuevo comprador, se cumplió una promesa: ir al cementerio a visitar a Ricardo, junto con sus hijos, todos andando en la chatita del '28. Hoy en día, ésta sigue sin restaurar.



Y aquí es donde aparece nuevamente el Doble Phaeton.

Se trata de un Chevrolet 1925 Superior K, el primero en ser ensamblado en Argentina, en la planta que tenía General Motors en el Puerto de Buenos Aires, en la dársena sur.

La restauración fue íntegra, y relativamente sencilla ya que se partía de una base excelente: gran

parte del vehículo conservaba la pintura de fábrica. Fue reconstruida toda la estructura de madera por un carpintero naval, realizando todas las piezas de manera artesanal. La tapicería fue realizada en cuero vacuno, respetando las formas originales: aún se conservaba el tapizado original para poder copiarlo, extremadamente reseco. No hubo necesidad de realizar reparaciones de chapa, sólo la pintura, que fue perpetrada a consciencia. Y la mecánica sólo requería ser armada: el motor aún conserva los pistones de fundición. Por suerte, no había faltantes de repuestos, sólo los faros de posición que fueron adquiridos en la provincia de Santa Fe, y el manual del propietario junto con un termómetro como accesorio que fueron comprados en EE.UU.

La restauración comenzó a fines de 2014, y fue finalizada en Julio de 2016, justo a tiempo para el 5° Salón del Automóvil Clásico. Desde entonces, nos acompaña en cada salida del Autoclub Berazategui.

Darío

Pequeñas Historias Automovilísticas

Bedford, un Inglés en Argentina

La General Motors Argentina importó los camiones Bedford desde la empresa inglesa Vauxhall-Bedford, integrante de la General Motors Corporation desde el año 1926, y enseguida se ganaron el beneplácito del público argentino. Como un vehículo noble y duradero, aunque lento.



A partir del año 1959 General Motors Argentina comienza a fabricar los camiones Bedford en el país en dos versiones: naftero y diésel. Ambos motores de 6 cilindros en línea con una cilindrada de 4.927 centímetros cúbicos. Esto es una curiosidad, al menos para el que escribe estas líneas. No es frecuente que un vehículo automotor tenga motores de la misma cilindrada, El motor naftero tenía una potencia de 133 HP y el par motor

era de 36,9 kilogrametros a 1.200 revoluciones por minuto. El diámetro de los cilindros era de 98,42 milímetros y la carrera de los pistones de 107,95 milímetros, estas medidas era exactamente igual para el motor diésel. La relación de compresión era de 6,6:1.

En cambio el motor diésel tenía una par motor de 30 kls a 1.400 revoluciones por minuto y la relación de compresión era de 17:1. El cigüeñal estaba apoyado en siete

Bedford, un Inglés en Argentina

bancadas y las camisas eran cambiables.

La caja de velocidades era de cuatro marchas adelante, que tenía sincronizadas la segunda, tercera y cuarta velocidad. Las relaciones de las diferentes marchas eran las siguientes: primera, 6,500:1; segunda, 3,332:1; tercera, 1,711:1; cuarta, 1:1 y marcha atrás, 6,500:1. El embrague era del tipo monodisco seco con



resortes de amortiguación en la maza. La relación estándar del Los frenos era por el sistema Hydrovac con tambores en todas las ruedas y el servo freno era de gran diámetro. La suspensión, tanto delantera como trasera era por eje rígido con elásticos semielípticos con amortiguadores hidráulicos.

Los modelos de camión Bedford para el año 1962 eran J4L largo, J6S corto y J6L largo que se podían aplicar a diferentes carrozados como se pueden apreciar en las diferentes fotografías: volcador, furgón, semi remolque o colectivo.



GEESE Química s.r.l.

Productos para fundición Sistemas anti incendio
Accesorios para canalización y redes de agua

J.B. Justo 1146 (1824) - Lanús E. - Bs. As. - Tel.:4247-9379/3849
e-mail: info@geesequimica.com.ar www.geesequimica.com.ar

Bedford, un Inglés en Argentina



Los Bedford que venían con dos velocidades en su eje trasero le permitían al conductor realizar el cambio con solo apretar un botón.

La alta relación era usada para los buenos caminos y la baja relación para tránsito difícil o pesado. Esto permitía tener ocho relaciones con la caja de

velocidades de cuatro marchas.

El mencionado botón, para el cambio de relación, accionaba una línea doble al vacío que hacía el cambio sobre el eje trasero.

Otra ventaja que presentaban los camiones Bedford era el tipo de palieres flotantes que hacían que la

High-End Moto Service



- Motos de Alta cilindrada
- Regulación de válvulas
- Puesta a punto
- Escaners de última tecnología
- Banco de Inyección, control y caudal
- Carburación y puesta a punto
- Electricidad y electrónica en gral.

Tarjetas de crédito y débito

- Turnos y consultas 11-2655-7866 -

Bedford, un Inglés en Argentina

carga la soportara la cañonera. De esta forma los palieres solo transmitían la fuerza a las ruedas traseras. Se podían sacar y reemplazar sin quitar la rueda o la maza. Ni siquiera era necesario levantar al Bedford para realizar esta tarea de mantenimiento. La gran ventaja de este sistema era que en caso de rotura la rueda no se salía de su lugar. Pero para ser remolcado había que retirar el palier del lado contrario para no dañar el conjunto del diferencial.

El sistema eléctrico contaba de dos baterías de 6 volts conectadas en serie para rendir 12 volts con una capacidad de 185 amperes por hora. El generador de 12 volts tenía un rendimiento de 270 vatios y en el modelo SB subía a 500 vatios.



Publicidad de época

A vintage advertisement for Bedford trucks. It features four illustrations of different truck models: a purple truck (J16C1), a green truck (J16C2), a red truck (J16C3), and a blue bus (J16E1). To the right is the GM Argentina logo, which includes a lion and the text 'GM ARGENTINA'. At the bottom, a teal banner contains the text 'BEDFORD PARA TRANSPORTE ECONOMICO' and 'Producto argentino de GENERAL MOTORS'.

Bedford, un Inglés en Argentina



Los recuerdos que asaltan a mi mente son el clásico ralentí, tan particular del Bedford, que de solo mencionarlo surge el sonido. Para aquellos que tienen algunos años saben de qué hablo. Ese regular tan desparejo con esos pequeños sacudones que hacían temblar a todo el colectivo. Porque de ahí viene el primero de los recuerdos: de los colectivos Bedford que regulaban muy diferente a los Mercedes-Benz que lentamente iban copando el mercado de los queridos bondis de la ciudad de Buenos Aires

La otra imagen es su tablero tan bajo con respecto a los camiones Mercedes-Benz. Parecía que el chofer del colectivo estaba en un pedestal y no sentado al frente de un camión carrozado para llevar personas. Porque que otra cosa eran

esos camiones sino disfrazados para transportar gente. Las cosas cambiaron para bien con el correr de las décadas para los sufridos pasajeros porteños. Claro que ahora tenemos colectivos con pisos que suben y bajan...

Un recuerdo para aquellos camiones de mi infancia que vuelven locos a varios y que llaman la atención de los más jóvenes cuando ven un colectivo de los sesenta restaurado y ese vehículo es un Bedford. Para todos aquellos que alguna vez viajaron en ese traqueteante colectivo de origen inglés fabricado en Argentina vaya el recuerdo de pisos de chapa lavados con kerosene, o querosén. El olor y las patinadas siempre estarán presentes en mi memoria.

Mauricio Uldane