

# AUTOCLUB BERAZATEGUI

Asociación Civil sin fines de lucro

## Octubre 2019



Entidad adherida a FACAHA

Año 15 - N° 183

Revista digital del Autoclub Berazategui



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 10 de Octubre

## AUTOCLUB BERAZATEGUI

[www.autocluberazategui.com.ar](http://www.autocluberazategui.com.ar)

Mail: [autocluberazategui@hotmail.com](mailto:autocluberazategui@hotmail.com)

Rubén: 15-3000-1946

Miguel: 15-2271-3727

Marcelo: 15-6458-4631



Revista mensual del Autoclub Berazategui - Editor responsable comisión directiva

## Socios que cumplen años en Octubre

\*Ricci, Carlos (05)

\*Rizzi, Carlos (15)

\*Suppes, Hernán (09)

\*Arrieta, Héctor (16)

\*Puppo, Mario (11)

\*Maestri, Jorge (19)

\*Baglieto, Alberto (14)

\*Quartara, Eduardo (29)

\*Gómez, Roberto (14)

\*Marucci, Cristian (29)



*Felicitaciones !!!*

Siempre fué mi sueño tener la coupé 1946 que era de mi abuelo, me apasionaron los autos y en especial los Ford desde chico, compraba los catálogos originales de despiece de los autos y leía sobre cada pieza, cada modelo y cada característica especial.

Un día, no hace mucho, un conocido de mi viejo me comenta que en una sodería abandonada había guardada una coupé, sin dudarlo fuimos con mi vieja a verla. La coupé la tenía un muchacho que se dedicaba a la restauración de autos, el dueño que vivía en capital la había dejado en Ezpeleta para que la vendan, y entre charla y charla llegamos a un acuerdo sobre la compra. Un 19 de Mayo de 2011 compré este auto, si bien no se encontraba en malas condiciones, había mucho trabajo que hacerle para restaurarla como yo la había imaginado.

Comenzamos con la pintura poniéndole el azul original, le cambiamos los laterales de la trompa, que no pertenecían a este modelo. Trajimos de EEUU los apliques de los marcos de la puerta, estriberas de acero inoxidable con burletes de goma, el protector de la palanca de cambios, las colas de los escapes, la tapa del tanque de nafta y los marcos de la patente, todas piezas originales!!!

Se hizo el motor completo y se retapizó el interior igual que el original, mucho trabajo y esfuerzo para que hoy luzca así !!

Una vez terminada no puedo dejar de disfrutarla con mi familia los fines de semana, es así que en Junio de este año uno de los socios del Autoclub que organiza la expo nos invitó a exponer la coupé en el 8° salón del Auto y Moto Clásico que se realizó en Julio, un orgullo enorme. Al auto ahora lo disfrutamos también con mi señora en las salidas con el Club, que nos hace bien para disfrutarla tanto a nosotros como a la coupé que le hacemos kilómetros para ablandarla.



Familia Arditi

**Ford coupé V8  
Club de luxe  
V8 - 1938**



**Ford Coupe V8 1938**

**Socio N°232 - Andrés Arditi**





---

# Salida dominguera a Gómez

25 de Agosto

---



Hermosa salida la del Domingo 25 de Agosto a Etcheverry y Gómez, 42 socios y amigos concurrimos a este evento, llegamos a La Pasiva, la parrilla de Etcheverry, donde comimos muy bien, rico y económico y luego partimos al pueblo de Gómez a tomar unos mates en la estación abandonada del ferrocarril.

Muchas gracias a todos por esta linda salida.





# Salida a Gómez



Muy linda salida

Gracias a todos !!!



# Salida a Gómez

---



---

# Salida a Gral. Belgrano

7 y 8 de Septiembre

---

Sabado 7 y domingo 8 de septiembre visitamos Gral Belgrano, distante unos 135km de Berazategui. Nos reunimos en un primer momento unos 11 autos en la mañana del sábado en la estación Axion de la Rotonda de Alpargatas, como solemos hacer antes de empezar una caravana q nos lleva a un nuevo destino.

El Sabado amaneció nublado que amenazaba con llover pero por suerte solo eso fue, nos acompañó un espíritu de grupo y en algunos pocos el espíritu deportivo se noto al momento de andar de agarrar la ruta !!!

Tuvimos un lindo almuerzo en una parrilla en la entrada de Belgrano donde intercambiamos ideas y opiniones q sirvieron para fortalecer lazos de compañerismo y amistad, finalmente llegamos a la escuela rural, en el paraje "El Salado", pequeña expo y comida por la noche, todos a dormir!!!

El día domingo se sumaron 3 autos mas y llegamos a 14 autos del Autoclub.

La gente organizadora nos recibió maravillosamente, comida y alojamiento estaba asegurado y nos sentimos muy bien tratados.

Realizamos una Expo con nuestros autos sábado y domingo, mientras en el lugar se realizaba una expo de la Producción, donde vimos una Argentina pujante de gente de trabajo y proyectos, algo q muestra nuestras raices de trabajo y producción.

¡¡¡Que bien q se siente cuando uno, en ese esfuerzo comun, pudo sumar algo!!!

Saludos a todos





# Salida a Gral. Belgrano

---





# Salida a Gral. Belgrano

---



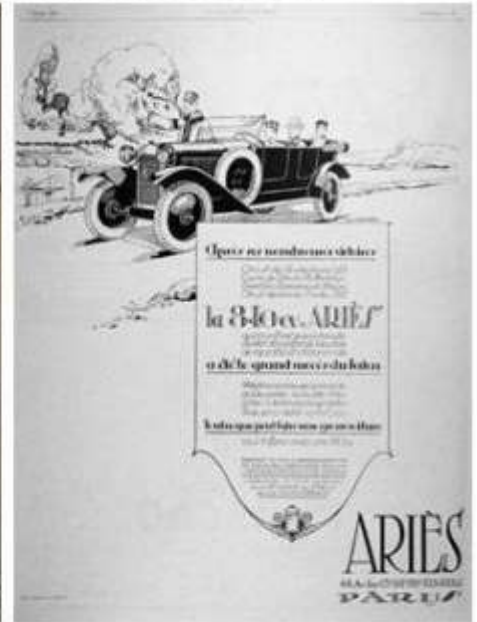


# Pequeñas Historias Automovilísticas

## ARIES (1903 - 1938)



www.autopasion18.com



En 1903, el barón Charles Petiet (1879-1958), recién diplomado como ingeniero en la “École centrale des arts et manufactures” de Paris, creó la “Société des Automobiles Ariès“, en Villeneuve la Garenne, en el norte de Francia.

El nombre Ariès, es la traducción latina de la palabra ariete, y simboliza a un animal que representa la fuerza, la audacia y la agilidad, cualidades que el Barón Petiet quería transmitir en sus automóviles. La elección de Villeneuve la Garenne, vino dada gracias a un contrato firmado con la fábrica Aster para el abastecimiento de los motores que equiparían los primeros modelos Ariès, y que tenía su fábrica en Villeneuve la Garenne.

El Barón Petiet pensaba concebir coches de calidad y robustos, y el éxito de sus primeros modelos le animó a seguir esa política. Creó una gama completa de vehículos Ariès con un abanico de modelos que iba desde el modelo C de 8/10 hp al modelo F de 30/35 hp.

A finales de 1903, un representante comercial de la firma emprende un Tour de Francia de aproximadamente 5.000 km, al volante de un Ariès tipo B de 12/14 hp, sin incidentes mecánicos. La magnífica publicidad que provocó el evento le vino estupendamente a la joven empresa.

Rápidamente, mejoran los antiguos modelos y hacen su aparición otros nuevos.



## Historia “Aries”

En 1905, aparece la serie G (18/22 hp y 30/35 hp) y luego la serie I (12/15 hp y 18/22 hp). El Ariès G3, de 4 cilindros, hace el recorrido hasta la fábrica Ariès de Lyon, a 500 km, en menos de 8 horas, con un consumo de 10 litros a los 100, un récord para la época. Ese mismo año Ariès establece el récord de la milla en Ostende con 106 km/h.

Paralelamente al desarrollo de los coches de turismo, son estudiados los vehículos comerciales y furgones que participan en las maniobras militares, y en 1905 Ariès construye unos omnibuses que serán los primeros en asegurar el transporte de pasajeros en el medio rural.

En 1906, Ariès comercializa el lujoso modelo L de 12 litros de cilindrada.

En 1907, es lanzado el modelo P (20/30 hp), que estandarizará el modelo de los faros de la marca hasta la guerra.

**A bordo de un modelo de la serie O, Edmond Borde, cuñado de Charles Petiet, consigue hacer el trayecto París-Madrid en 44 horas con un consumo medio de 11,5 litros a los 100.** Esta experiencia demostró que los coches pequeños podían hacer los mismos trayectos que los grandes con el mismo nivel de resistencia y prestaciones.

Como constructor de vehículos industriales Ariès produce dos nuevos modelos, el primero con una carga útil



Aries 1907 coupé chauffeur



Aries 1908

de 700 kg y el segundo entre 4,5 y 6,5 toneladas.

Los vehículos Ariès también abastecen países extranjeros. Ariès exporta autobuses de dos pisos para Londres, taxis para Nueva York y camiones para España y América latina. También concibe su primer coche de carreras, derivado del bastidor 20/30 hp. Ese coche esta equipado con una caja de 4



## Historia "Aries"

velocidades, un motor de 4 cilindros, un árbol de levas en cabeza y una transmisión clásica. Se inscribe en el circuito de las Ardenas, en la "Coupe de la Presse" y en la "Coppa Florio" en Italia, pero el coche sólo hace de figurante. El Barón Petiet persiste en la competición y concentra sus esfuerzos en el modelo VT monocilíndrico, con 4 válvulas y árbol de levas en cabeza.

En 1908, este coche obtiene varias victorias y puestos de honor, pero Charles Petiet paraliza provisionalmente la participación de Ariès en competiciones.

Mientras los modelos de alta gama CE y Q, derivados del modelo L, salen de la cadena de montaje, la crisis económica de 1908 golpea a la empresa.

La tendencia entonces favorece a los modelos más populares y baratos, y la fábrica de Villeneuve la Garenne produce el modelo B.

En 1909, la crisis económica persiste, los coches pequeños y económicos son cada vez más solicitados, y Ariès propone el modelo S, un coche ultraligero.

En 1910, Ariès continúa produciendo vehículos de "bolsillo" con la serie type V (8/10 hp) que, como los modelos S, tendrán mucho éxito, y pasarán a equipar motores de



Aries camión - 1910



Aries 1910 coupé chauffeur



Aries 1912 Type 4M



## Historia “Ariès”

---

10/12 hp a partir de 1912.

Ariès diversifica la producción de los vehículos comerciales e innova comercializando los primeros camiones con volquete basculante.

En 1911, el camión R4, obtiene la subvención que ofrece el Ministerio de la Guerra con el fin de promover transportes por carretera de calidad. Como consecuencia, en el transcurso de los años, Ariès presentará regularmente sus camiones a los diferentes concursos organizados por el ejército o a los concursos de regularidad y de consumo, clasificándose siempre en plazas de honor.

En 1912 la última evolución del modelo P adopta el motor Knight sin válvula. También en 1912, hace su aparición la serie R6 de camiones de tonelaje medio. En 1913 inscribe tres coches de turismo de 12/16 hp en el Tour de Francia. De los 28 coches que toman la salida, solo llegan a la meta 17, entre los que hay dos Ariès, y uno de ellos gana la prueba.

Al estallar la guerra, Ariès, participa en el esfuerzo de guerra y aumenta el ritmo de su producción. Más de 3.000 camiones de 18/24 hp serán fabricados durante el conflicto bélico, así como algunos turismos destinados al Estado Mayor.

A partir de 1916, Ariès también fabrica motores de avión V8 Hispano-Suiza. Se construye una fábrica en el distrito 20 de París.

En 1918 la producción en Ariès arranca de nuevo. Los locales de Villeneuve la Garenne quedan abandonados en

provecho de una nueva fábrica situada a Courbevoie, avenida Marceau. El modelo CC sale de la cadena de montaje.

En 1920, Ariès repite la producción de la serie S de 1913 que, reactualizada, toma la denominación de "Nouvelles 15 hp Ariès". Estos modelos serán construidos hasta 1929, en diferentes versiones, entre las que habrá un utilitario.

En 1923 aparece un nuevo modelo, el CC4. Se trata una evolución del CC2 que permite proponer coches de 4 plazas y no tan solo de 2/3 plazas. La potencia de los motores es mejorada y los coches se denominarán indiferentemente CC4, CC4-2, CC4-3, CC4N o S SL2, S4, con las denominaciones Sport o Super.

En 1925 los ingenieros de Ariès presentan verdaderos coches de carreras. Estos modelos, "Grand sport", disponen de motores potenciados, con árbol de levas en cabeza y son equipados con carrocerías abiertas y perfiladas muy bellas, con vocación muy deportiva.

Los coches son inscritos en varias pruebas y se comportan adecuadamente, pero solo se distinguen las versiones “Grand sport” con el motor más poderoso de 3 litros. Se clasifican en segundo lugar en la célebre copa Boillot de 1926, un Grand Sport de 3 litros acaba en primer lugar en las subidas en cuesta de Boulogne y Argenteuil, y al año siguiente se ganan las 6 horas de Bourgogne, las 24 horas



## Historia “Aries”

de Bélgica, la copa Florio, el Criterium Internacional y por fin la copa Boillot, para citar sólo los más importantes.

En 1927 Ariès participa en las 24 horas de Le Mans, pero abandona a la hora 22 cuando va en segunda posición. El mismo Ariès 8/10 hp de serie, se hace famoso al realizar un raid de 20.000 km alrededor del Sáhara, demostrando la robustez y resistencia de ese modelo.

El dominio de los utilitarios durante la postguerra es abrumador, y el negocio peligró, sobre todo a partir de 1923. No tan sólo se reduce la demanda, sino que la competencia se hace cada vez más feroz, especialmente la de Berliet y Renault.

El volumen de ventas de los automóviles disminuye y numerosas marcas desaparecen. Ariès se esfuerza por sobrevivir simplificando progresivamente su catálogo, orientándolo hacia el modelo único, caracterizado por el Cb4.

Motivado por la crisis, el Barón Petiet sugiere una asociación para reagrupar a los diferentes constructores franceses. Esta solución no llega a buen puerto. Algunos constructores reorientan sus actividades hacia los vehículos industriales (Berliet y Unic) o hacia la producción de motores de avión (Salmson o Hispano-Suiza). Otros se unen a marcas más poderosas como Mathis, Ford, La Licorne y Citroën, pero estas uniones de conveniencia siempre acaban devorando al más pequeño de los socios.

Nada podía hacer un pequeño constructor, que había producido tan



Aries 1912 Type 5C



Aries 1925

solo unos 20.000 bastidores en 35 años. Nada podía hacer este minúsculo constructor frente a los grandes industriales que producían cien veces más y más rápido.

El Barón Petiet no quería un matrimonio forzado, por lo que en 1938 decidió poner punto y final a una aventura que había empezado 35 años antes y cesa la producción de los coches Ariès, y la marca desaparece.

Los coches Ariès habían dado pruebas de originalidad, calidad excepcional, innovación y comodidad, y sus entusiastas los comparan con los modelos de la prestigiosa marca británica Rolls-Royce.