

Parabrisas

125/OCTUBRE '88

Parabrisas
ROAD-TEST

FIAT-UNO SCV (1.500)



**PRIMICIA: FOTOS DEL ESCORT GHIA - LOS AUTOS QUE
VENDRAN DE BRASIL - NUEVO LAMBORGHINI COUNTACH**

CATALOGO EXTRA - HISTORIA DE PORSCHE

Suplemento Deportivo **SPORT-AUTO**

BOMBA DE INYECCION DIESEL "CICARE"

La carta de un lector publicada en nuestro "Correo", nos llevó a realizar esta nota acerca de la bomba de inyección Diesel rotativa diseñada por *Augusto Cicaré*. El responsable de dicha innovación, se adjudicó el año pasado el premio "Juan Manuel Fangio" instituido por el Banco de la Provincia de Buenos Aires como estímulo al talento de técnicos y profesionales argentinos.

Nada menos, entonces, que una breve explicación de las ventajas de la bomba "Cicaré" y una ilustración que muestra su simplificado funcionamiento.

La bomba de inyección Diesel rotativa, diseñada por **Augusto Cicaré** es un elemento novedoso y absolutamente simplificado. Se caracteriza por poseer una única leva común a todos los botadores, cada uno de los cuales comanda un dosificador de combustible para cada cilindro del motor. En caso de desgaste de la leva, será exactamente copiado por cada uno de los botadores de manera tal que siempre se tendrá una inyección pareja en todos los cilindros, contrariamente a lo que sucede en una bomba convencional, en la que el desgaste del árbol de levas no es parejo para todos los inyectoros.

La bomba Cicaré además, está provista de un sistema de avance de inyección controlado por un sistema común de contrapesos, el cual produce el adelanto o retraso de la leva con respecto a la polea que es accionada desde el motor.

La ventaja constructiva de contar únicamente con una leva de mando es que ésta sólo exige dos soportes para su fijación, y un maquinado que no necesita ser de elevada precisión, mientras que la construcción convencional requiere un adecuado número de cojinetes de soporte en el cuerpo de la bomba y gran exactitud en el maquinado para evitar la falta de uniformidad en la alimentación de los cilindros.

Finalmente, cabe destacar que gracias al diseño de la leva, la bomba puede superar las 4.500 rpm de motor. Por otra parte, los pistones de las bombas rotativas comunes, tienen una mayor carga de trabajo que los correspondientes a esta bomba, por lo que el desgaste hace necesario su recambio con mayor frecuencia.

Los antecedentes del realizador

Augusto Ulderico Cicaré nació en Polvaredas (Pcia. de Bs. As.) el 25 de mayo de 1937. Finalizados sus estudios primarios, por razones familiares, debió dedicarse al trabajo. A los dieciocho años fabricó un motor Diesel de dos tiempos, de sólo tres piezas móviles y con un sistema inédito de lubricación. Más adelante, diseñó y construyó un motor de cuatro cilindros en V de cuatro tiempos que fue montado en un DKW-Auto Unión y probado por **Juan Manuel Fangio** quien recorrió más de cien mil kilómetros. Pero el proyecto quedó trunco al discontinuarse la producción del Auto-Unión. Ese motor utilizó por primera vez en nuestro país, la distribución comandada por correa dentada. Contemporáneamente a ese proyecto, fabricó y voló su primer helicóptero, el Cicaré-I, que a su vez fue el primero diseñado y construido

en Sudamérica. En 1967, con el apoyo de la Fuerza Aérea, realizó una segunda versión con sistemas novedosos como el rotor en fibra de vidrio, semirrígido y con comandos hidráulicos. En 1969 concretó el primer simulador de vuelo construido en Sudamérica.

En el campo automovilístico, desarrolló y fabricó la bomba de aceite para los autos del equipo de competición de General Motors, y filtros de aceite y gasoil para motores Diesel.

En 1973 desarrolló un motor de aviación de cuatro cilindros y dos tiempos con una potencia de 60 HP. En 1975 transforma en gasolero el motor a nafta de Ford. Casi todos los autos de la categoría Turismo Carretera están equipados con bombas de presión de aceite y de recuperación diseñadas y construidas por Cicaré.

Actualmente, en su taller de Polvaredas, y con herramientas de su propia fabricación como desde sus comienzos, desarrolla en colaboración con la Fuerza Aérea, la quinta versión de su helicóptero, el cual está siendo sometido a ensayos de vuelo para la verificación de sus performances **[P]**

J.P.V.

SIGLO Y MEDIO EN EL PERIODISMO ARGENTINO.



En 1838 apareció la primera revista argentina fundada y dirigida por Juan Bautista Alberdi. Desde entonces las revistas están presentes en nuestro periodismo y, por tanto, en la vida del país.

LA
MODA
GACETIN SEMANAL,
1838.

En 1948 se fundó la Asociación Argentina de Editores de Revistas como expresión institucionalizada de este sector del periodismo, de creciente gravitación en todos los países del mundo.

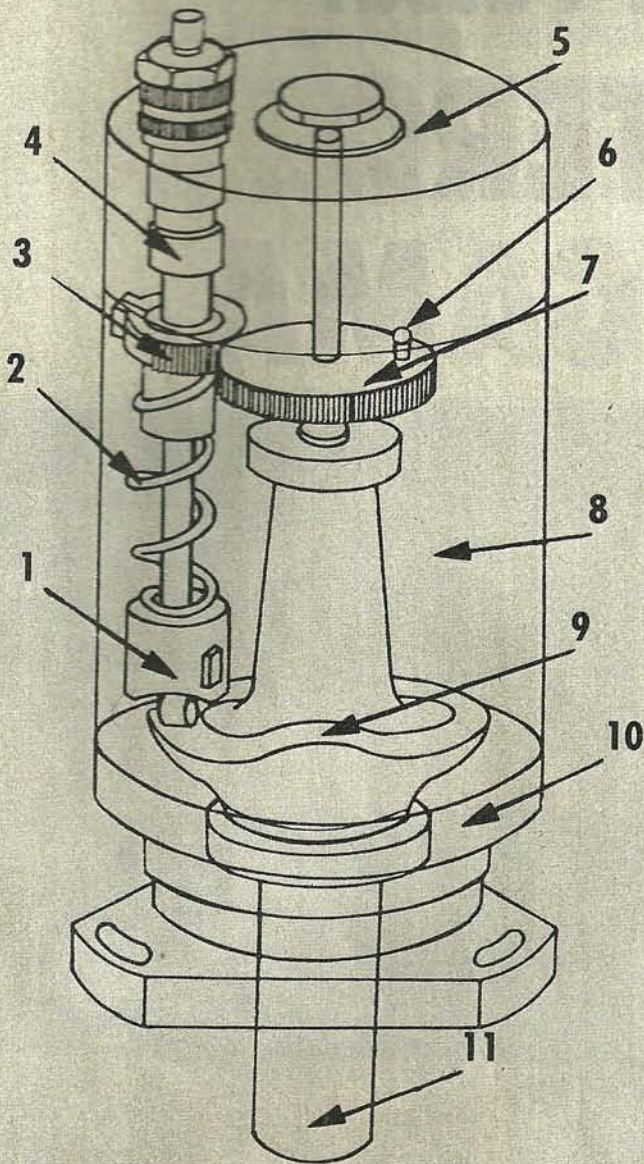
4 DECADAS EN LA VIDA INSTITUCIONAL DEL PAIS.

Al cumplir su 40º Aniversario los editores de revistas asociados saludan a sus lectores, anunciantes, agencias de publicidad, distribuidores y vendedores de todo el país, y guardan la firme esperanza de seguir sirviéndolos como lo han hecho durante este siglo y medio.



ASOCIACION ARGENTINA
DE EDITORES DE REVISTAS

Esmeralda 672, 8º 1007 Buenos Aires. 322-9033/2480/5598.



- 1) Botador
- 2) Resorte
- 3) Piñón
- 4) Conjunto dosificador a pistón
- 5) Culata
- 6) Mecanismo de mando
- 7) Corona. Control de aceleración
- 8) Block central
- 9) Leva plato común
- 10) Base
- 11) Arbol de levas

**¡FORZA
ARGENTINA!**
SI ITALIA PUDO
LA ARGENTINA TAMBIEN PUEDE.



Un verdadero
"Manual de
Instrucciones"
para
empresarios
que buscan
nuevas ideas y
fórmulas
efectivas para
saber cómo
proyectarse.