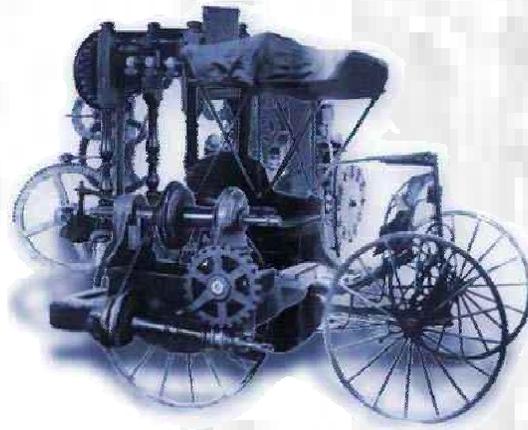
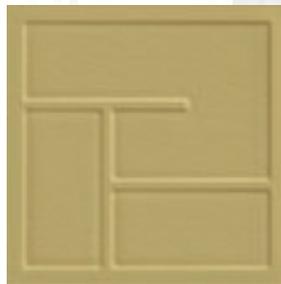


Museo del automóvil

Ing. Alejo Infante



*Instituto Politécnico Superior
Departamento de Talleres*



*Universidad Nacional de Rosario
2002*

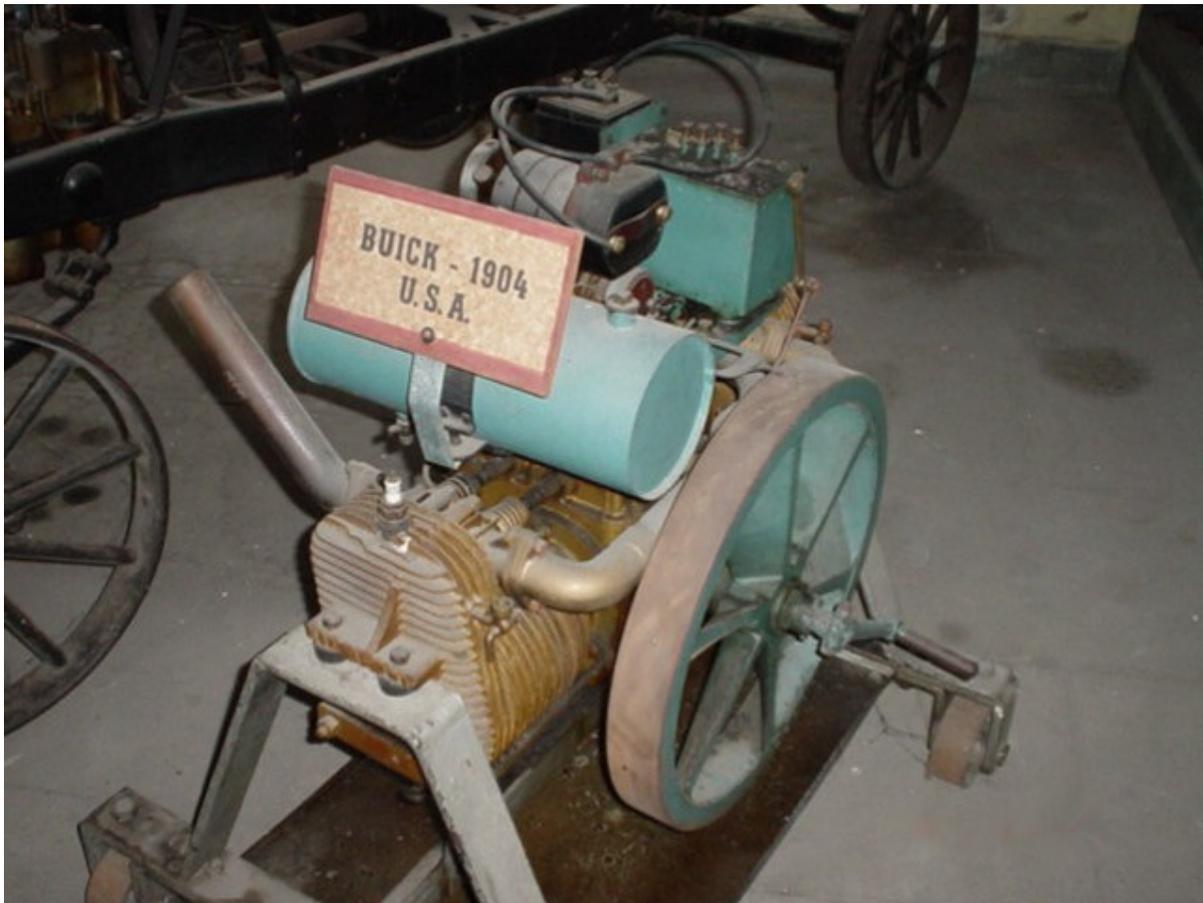
A photograph of a wooden double door. The door is a reddish-brown color and has a sign in the upper center that reads "MUSEO" in white capital letters. Below the sign, there are two small, rectangular windows or panels, one on each door leaf. The door is set within a white frame. The background is a plain, light-colored wall.

MUSEO

En el año 1962 por iniciativa del maestro Antonio Salazar, se abren las puertas del museo del automóvil de la Escuela Industrial Superior de la Nación (actualmente Instituto Politécnico Superior), sorprendiendo a la sociedad de Rosario con sus excelentes piezas de colección que conforman parte del patrimonio cultural de la institución.



Museo del automóvil
Instituto Politécnico Superior



BUICK
(U.S.A. 1904)

Este motor de 16 H.P. y 2605 c.c. de cilindrada, fue inventado por David Buick quien lo instaló en un chasis de automóvil proyectado por el mismo.

La empresa que conducía tuvo un problema económico y fue vendida a WILLIAN DURANT en el año 1906, quien la rehabilitó para seguir produciendo.

Esta pieza fue adquirida por el Ing. Alejo Infante en un taller donde se pretendía adaptar la máquina a una avioneta de la época.



Museo del automóvil
Instituto Politécnico Superior



BERLIET
(FRANCIA 1907)

Este automóvil fue comprado en Argentina por una empresa comercial dedicada a la venta de terrenos.

Luego se transportó a Europa para realizar un viaje de placer por la familia del empresario, donde recorrió Francia, Italia y España.

De regreso a Rosario se lo utilizó con fines de propaganda para la firma comercial.

Fue recibido en donación por descendientes de los familiares mencionados.



TURICUM
(SUIZA 1907)

En 1904 el suizo Martín Fischer comenzó su carrera de inventor, fundando una fábrica en la que se construían los autos “TURICUM”.

Con estos surgieron ideas revolucionarias, como la transmisión a fricción, compuesta por un plato y un disco con ejes ortogonales. Dicho disco se desplazaba produciendo una variación progresiva de la relación de desmultiplicación.

Este sistema puso punto final a los intolerables ruidos producidos por la transmisión con engranajes de dientes rectos.



Museo del automóvil
Instituto Politécnico Superior



PANHARD LEVASSOR
(FRANCIA 1907)

En los comienzos de la fabricación de estos automóviles, se le colocaban a los mismos motores “DAIMLER”.

El inventor Emile Levassor ideó y luego mandó a construir, un motor modificado del “DAIMLER”, el que se colocó en uno de estos automóviles.

En el año 1895, se lo hizo intervenir en la carrera París-Burdeos-París .Allí obtuvo su primer triunfo, ganando con amplio margen.

Emile Levassor fue quien condujo durante toda la competencia que tuvo una duración de 48 horas.



Museo del automóvil
Instituto Politécnico Superior



MINERVA
(BELGA 1911)

Este motor fue inventado por el mecánico norteamericano Willis Knight.

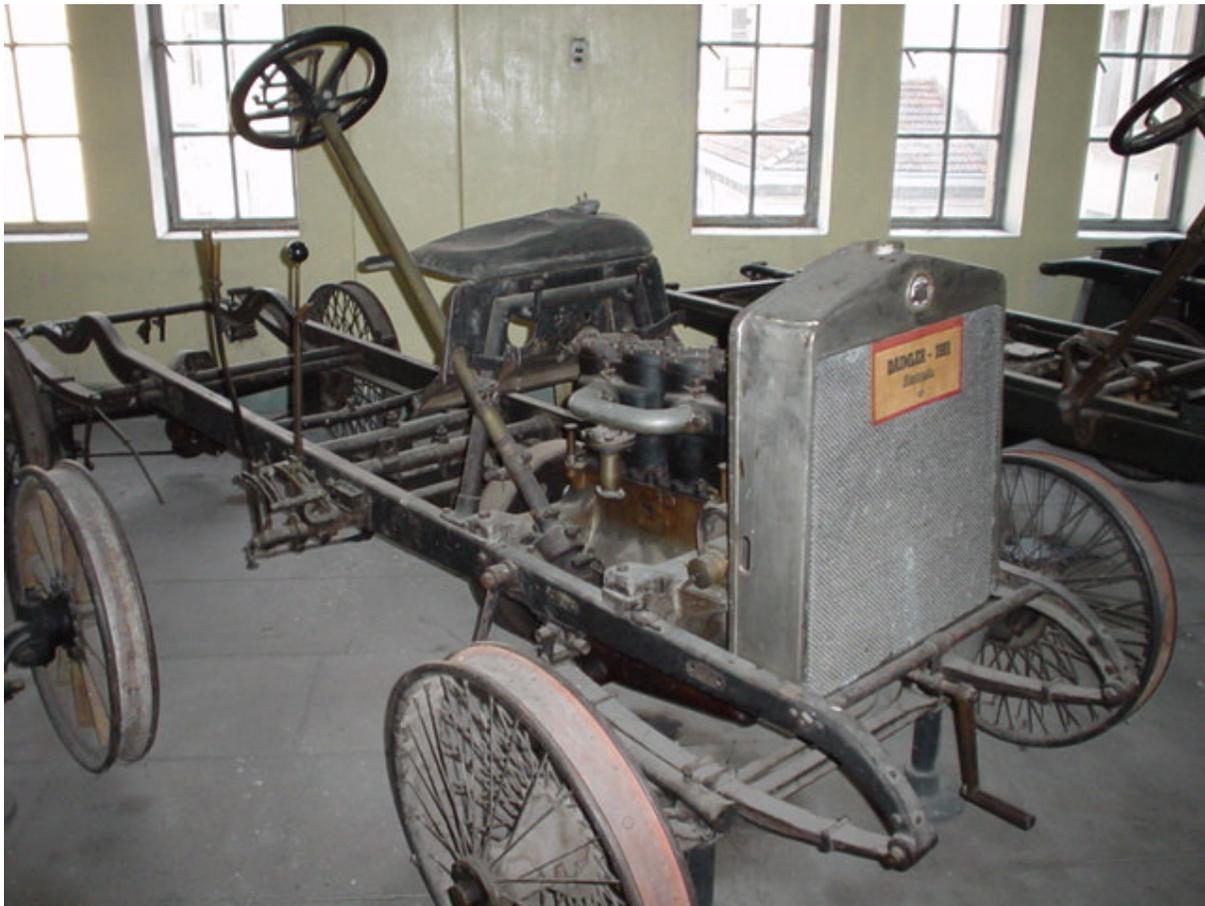
Se caracteriza por tener camisas desplazables en los cilindros pudiendo variar su cilindrada.

Al no tener éxito en su país, se trasladó a Bélgica, donde se fabricó con la marca “MINERVA”.

Dada la aceptación en este país, finalmente, fue fabricado en Estados Unidos con la marca “WILLIS -KNIGHT”.



Museo del automóvil
Instituto Politécnico Superior



DAIMLER
(ALEMANIA 1911)

Construido en la fábrica ‘DAIMLER’ poco antes que ésta se fusionara con la ‘BENZ’.

El motor es un ‘KNIGHT’ bajo licencia Belga.

Luego de pasar por varios dueños en la ciudad de Rosario, es llevado a un desarmadero para su posterior desguace.

Enterado de esto, el Ing. Alejo Infante (ex profesor del I.P.S.), procede a comprarlo para donarlo al museo.



Museo del automóvil
Instituto Politécnico Superior



MINERVA
(BELGA 1911)

Los representantes de la marca MINERVA en la ciudad de Rosario, en el año 1912, exhibieron en la Exposición Rural este modelo de automóvil que posee un motor de cuatro cilindros con camisas desplazables y 40 H.P de potencia .
Posee además una singularidad, su giro es antihorario.



Museo del automóvil
Instituto Politécnico Superior

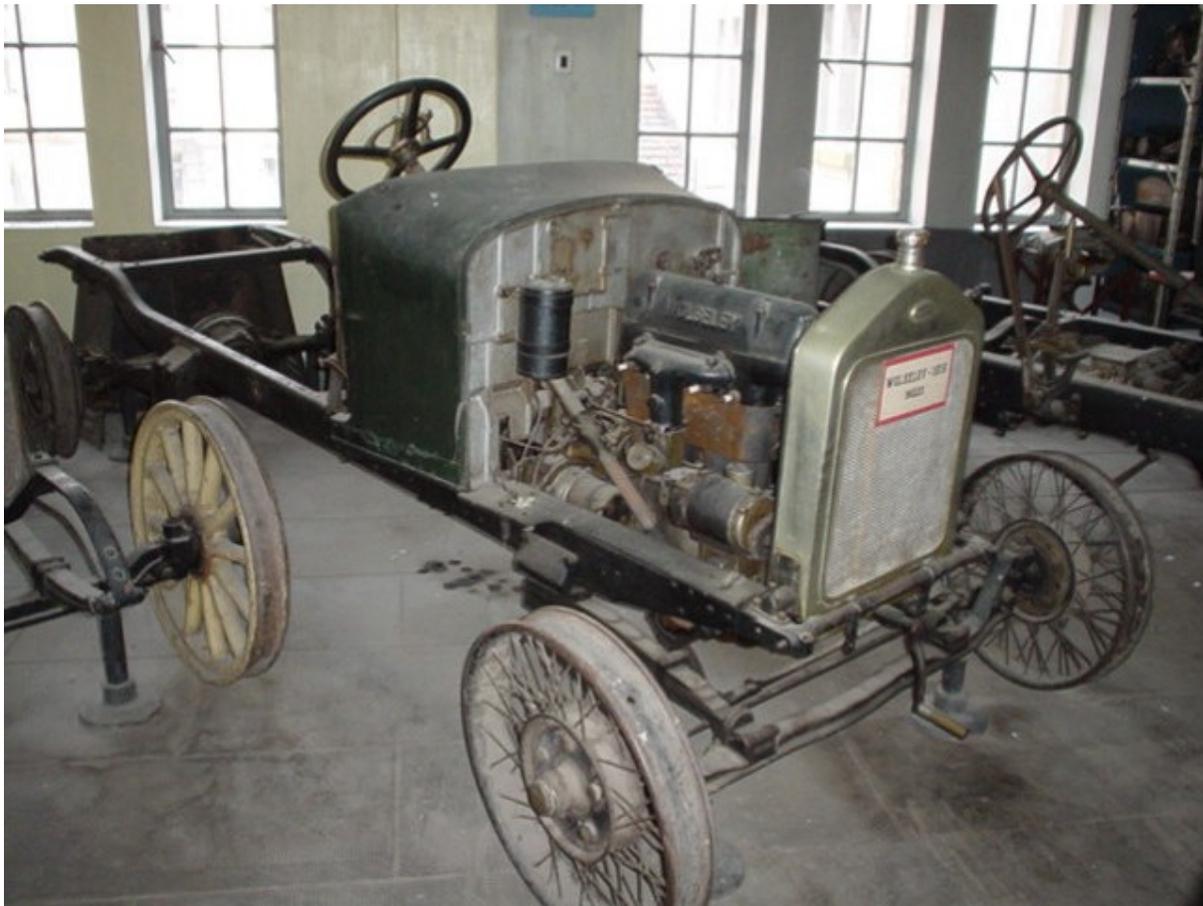


BIANCHI
(ITALIA 1912)

Vehículo fabricado por Eduardo Bianchi en Italia.
Fue el primer automóvil utilizado por las autoridades de la Escuela Industrial Superior “Gral José de San Martín” (actualmente Instituto Politécnico Superior), siendo durante varios años el medio de movilidad oficial.



Museo del automóvil
Instituto Politécnico Superior



WOLSELEY
(INGLES 1918)

Fue el tercer vehículo con que contó la Escuela Industrial Superior (actualmente ,Instituto Politécnico Superior), para movilidad.

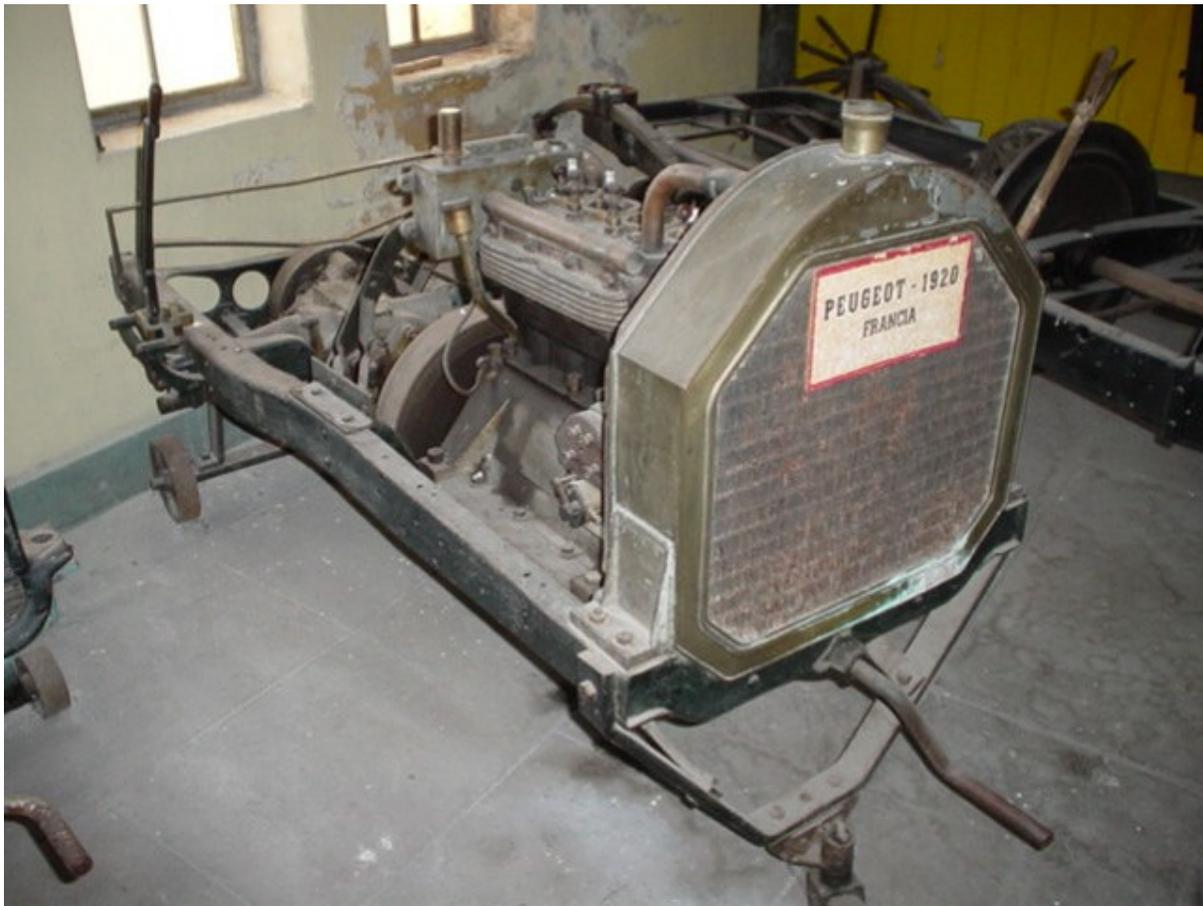
Era un diseño de motor de avanzada para la época.

Entre los detalles de alta tecnología, se destacan la ubicación del árbol de levas y válvulas a la cabeza de los cilindros.

Este vehículo estuvo destinado para la enseñanza de conducción a los alumnos de la institución.



Museo del automóvil
Instituto Politécnico Superior



PEUGEOT
(FRANCIA 1920)

Los primos hermanos Eugene y Armand Peugeot, iniciaron sus actividades mecánicas fabricando bicis y luego bicicletas.

En 1889 diseñaron un vehículo a vapor, que no fue muy aceptado por la sociedad.

Armand Peugeot tuvo un papel decisivo en el nacimiento de la industria del automóvil, dado que en esa época, la "DAIMLER" había creado un motor que respondía a los requerimientos de la tracción terrestre, pero no conseguía quien lo construyera.

Así Armand Peugeot lanza en 1890 el primer cuatriciclo con motor "DAIMLER", construido en los talleres PANHARD ET LEVASSOR.



Museo del automóvil
Instituto Politécnico Superior

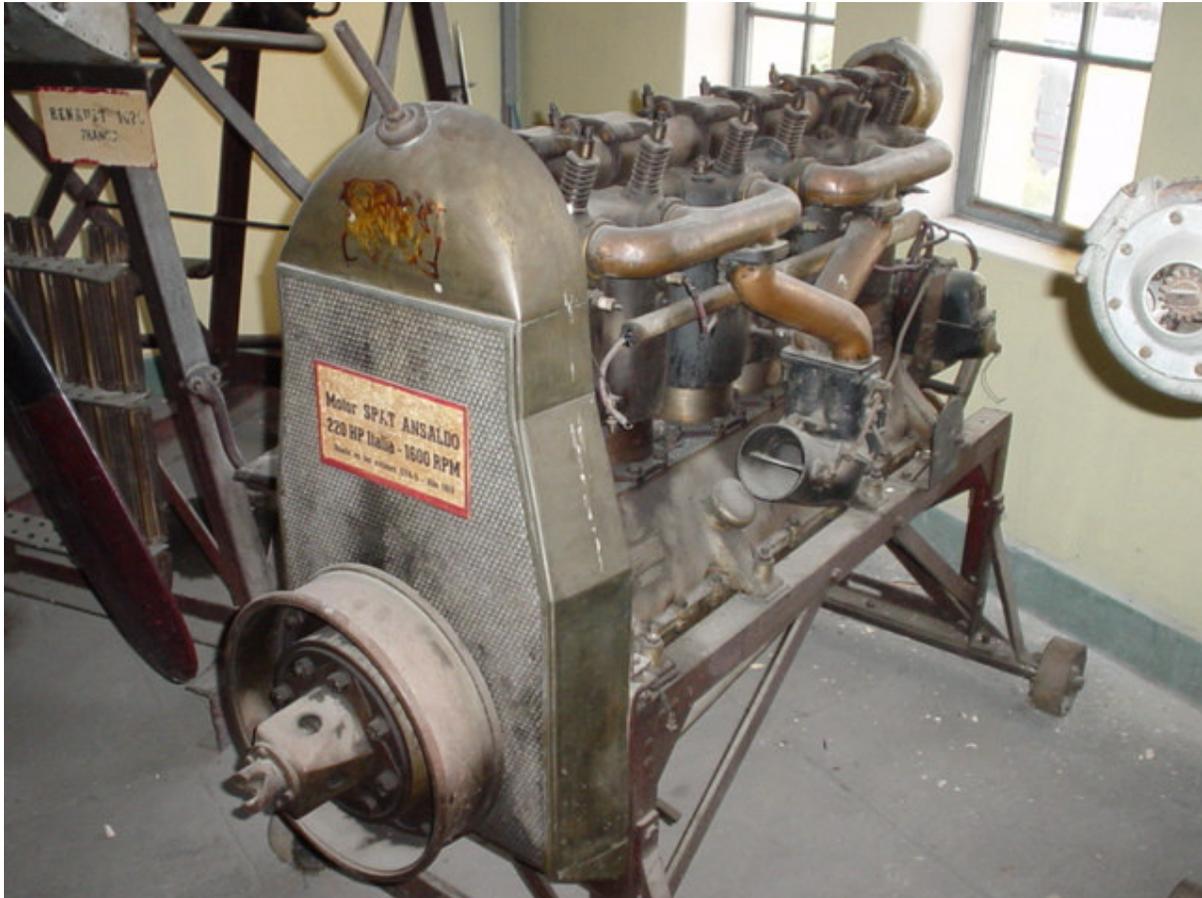


FORD "T"
(U.S.A. 1927)

Famoso modelo de motor, posee cuatro cilindros en línea, cumple un ciclo de cuatro tiempos y tiene válvulas laterales. Su encendido es a magneto de baja tensión y tiene una bobina de alta tensión por cada cilindro. La refrigeración es por agua mediante un sistema de termo-sifón. Tiene una caja de velocidad con engranajes planetarios, con dos marchas hacia adelante y una hacia atrás.



Museo del automóvil
Instituto Politécnico Superior



SPAT ANSALDO
(ITALIA 1916)

Motor utilizado en los aviones italianos SVA5 que participaron en la primera guerra mundial .

Sus características son:

Potencia : 220 H.P.

R.P.M : 1.600

Seis cilindros en línea.

Válvulas a la cabeza.

Carter integral de aleación liviana.

Donado a la Escuela Industrial por el Ministerio de Guerra.



Museo del automóvil
Instituto Politécnico Superior

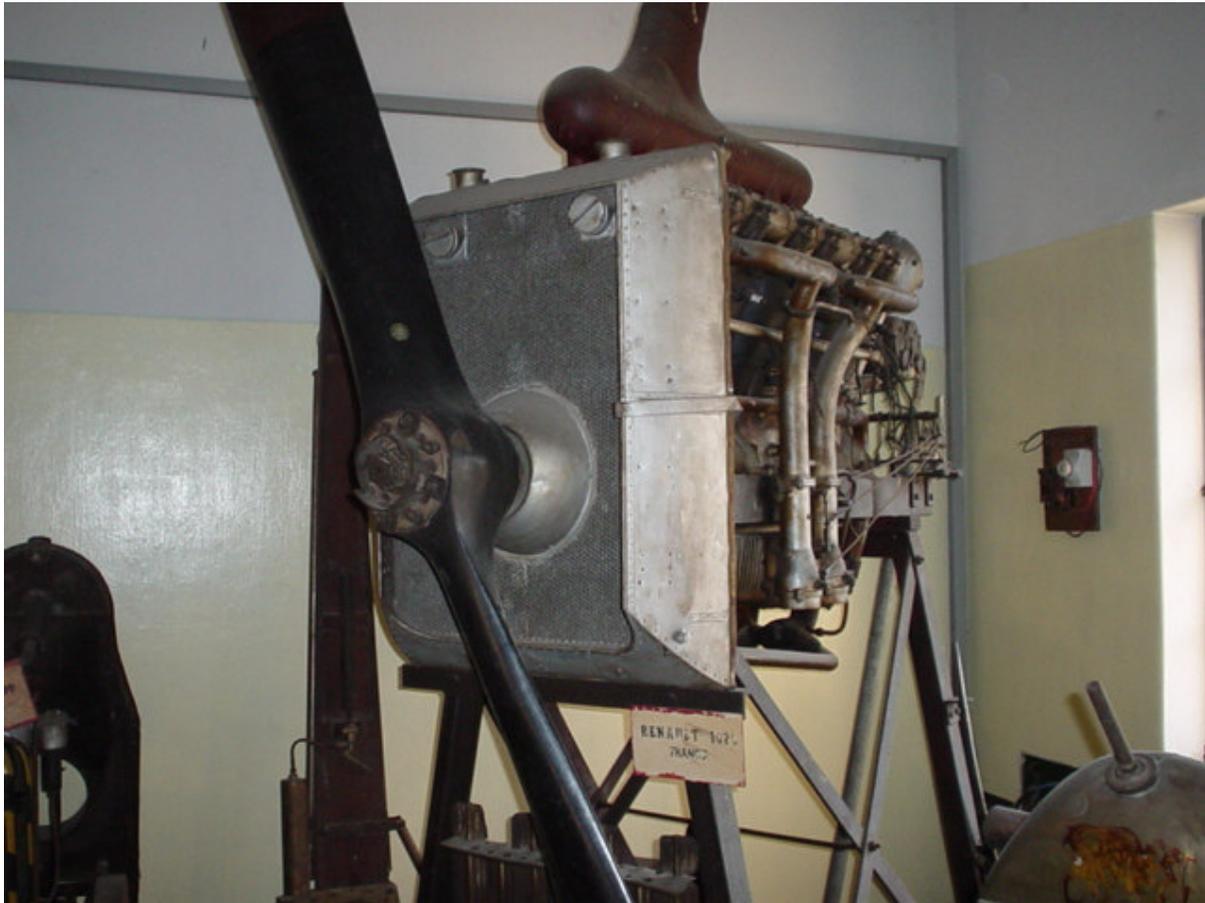


ANZANI
(ITALIA 1919)

Motor para aviación, posee diez cilindros en estrella a dos planos, tiene una potencia de 100 H.P. y refrigeración por aire. Fue utilizado en aviones biplanos CAUDRON G3 y donado por el AERO CLUB ROSARIO.



Museo del automóvil
Instituto Politécnico Superior



RENAULT
(FRANCIA 1920)

En el año 1920 una misión de aviadores franceses vino a la Argentina y se trasladó a Mendoza con la idea de cruzar la cordillera de los Andes en un avión que tenía montado este motor.

El avión era un bimotor equipado con motores Renault, posee doce cilindros en "V", dobles encendido y 300 H.P. de potencia.

El objetivo no fue posible, dado que no consiguieron ganar suficiente altura como para concretar la aventura. Entonces desistieron, dejando el avión completo en el Aeroclub Rosario, ubicado por ese entonces en el barrio de Saladillo. Ante gestiones del Ing. Infante, este motor fue donado a la Escuela Industrial y puesto en marcha por los Técnicos Mecánicos promoción 1925.

En ese entonces la Escuela Industrial Superior funcionaba en la calle 1° de Mayo 1061.



Museo del automóvil
Instituto Politécnico Superior



CURTIS
(U.S.A. 1930)

El fabricante de este motor de avanzada fue un piloto norteamericano. Posee ocho cilindros en “V”, encendido a magneto, válvulas a la cabeza y sistema de refrigeración por agua.



Museo del automóvil
Instituto Politécnico Superior



LORRAINE-DIETRICH
(FRANCIA 1930)

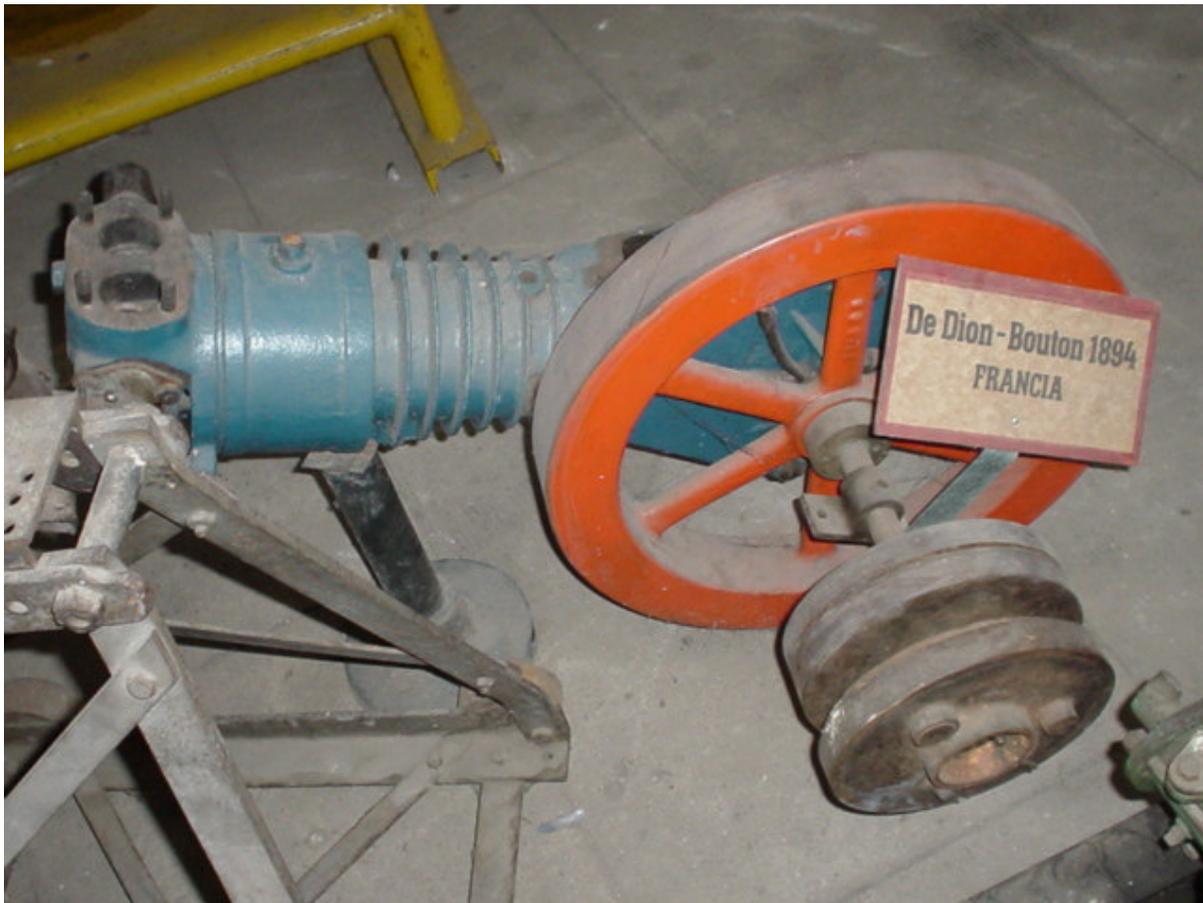
Este motor se utilizó en aviones caza monoplanos que actuaron en la primera guerra mundial.

Tiene como singularidad, que su arranque es por un sistema de aire comprimido.

Posee doce cilindros en “W”, tiene una potencia de 450 H.P., 1830 revoluciones por minuto, doble encendido a magneto y es refrigerado por agua, sus válvulas y árbol de levas están situados a la cabeza de los cilindros.



Museo del automóvil
Instituto Politécnico Superior



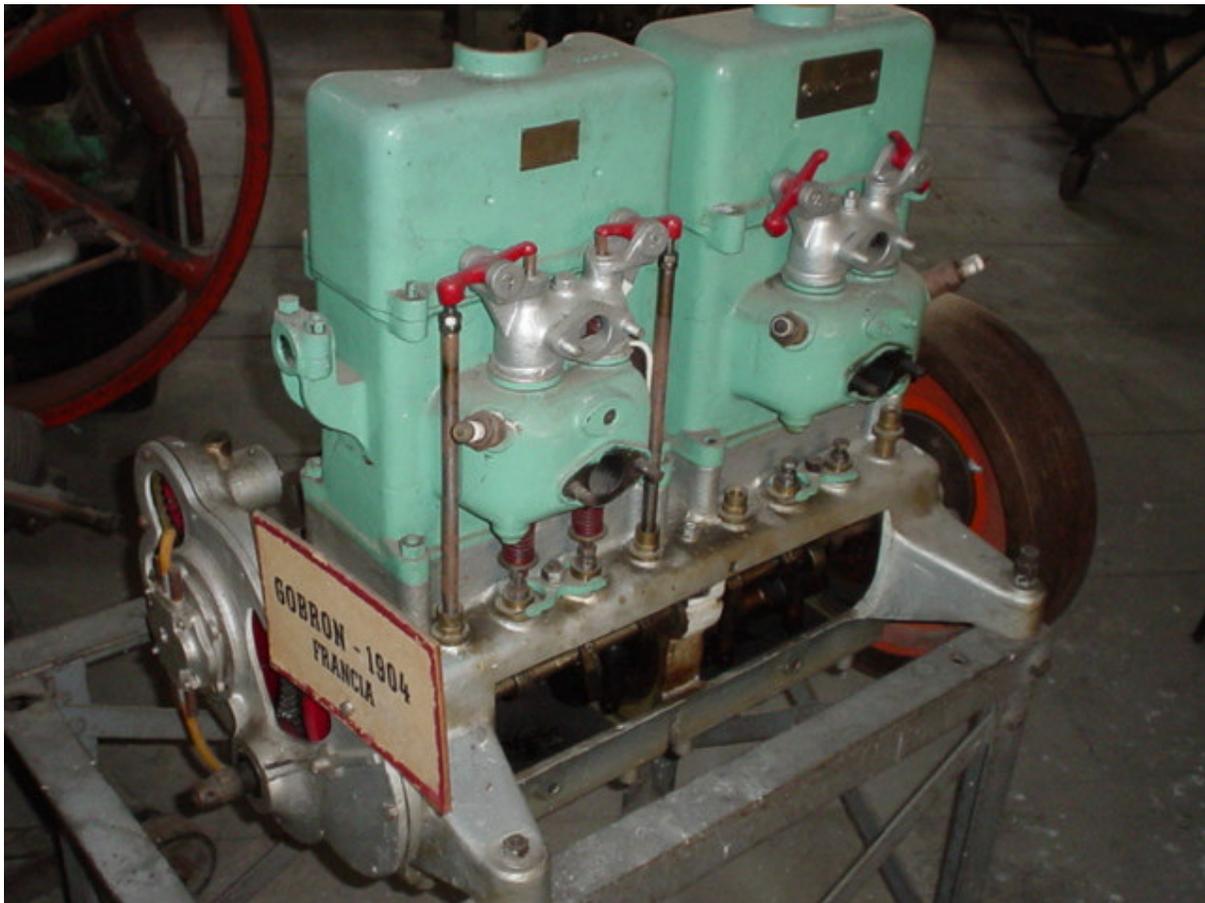
DE DION Y BOUTON
(FRANCIA 1894)

En el año 1907 se realizó la carrera París-Pekín con un recorrido de 15.000 Km.

Luego de varios meses de marcha, uno de los cinco participantes, llegó segundo con un motor de 10 H.P., similar a éste.



Museo del automóvil
Instituto Politécnico Superior



GOBRON
(FRANCIA 1904)

Es el primer motor con pistones opuestos colocado a un automóvil.
El movimiento era transmitido, alternativamente por medio de bielas directamente al cigüeñal.
Consta de un sistema revolucionario de carburador que hace posible el uso de, además de nafta ,otros combustibles, como: alcohol, querosene ,gas.
Según la historia, un GOBRON logró terminar una carrera en Inglaterra, funcionando con whisky, ya que se había quedado sin nafta.
El triunfo más grande, en 1904, lo obtuvo el corredor de un GOBRON - BRILLIE de seis cilindros al batir el récord mundial de velocidad a un promedio de 66 Km por hora.



Museo del automóvil
Instituto Politécnico Superior

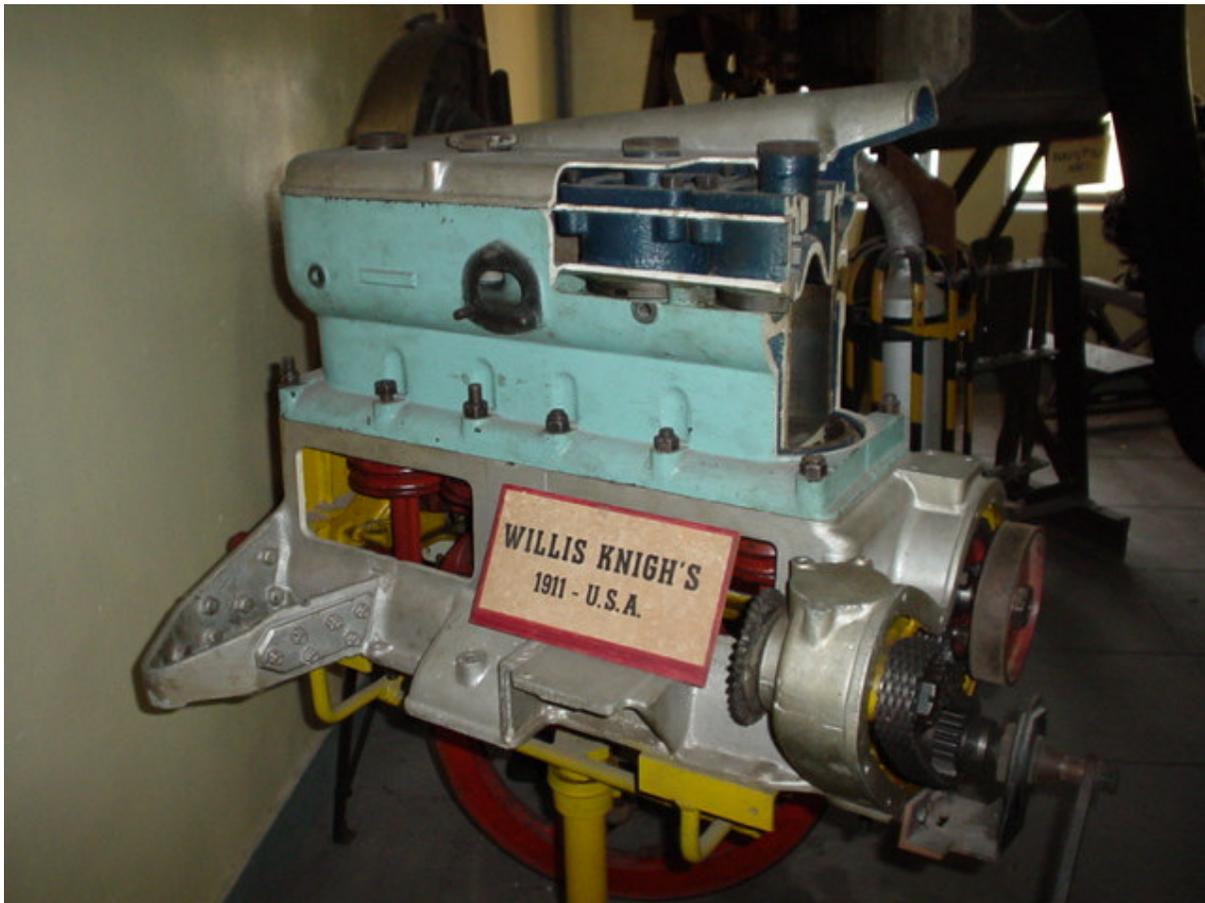


FAIRBANKS MORSE
(U.S.A. 1907)

Motor de un cilindro vertical, cumple un ciclo de cuatro tiempos, posee encendido a chispero, es refrigerado por agua, y sus válvulas están a la cabeza del cilindro.



Museo del automóvil
Instituto Politécnico Superior

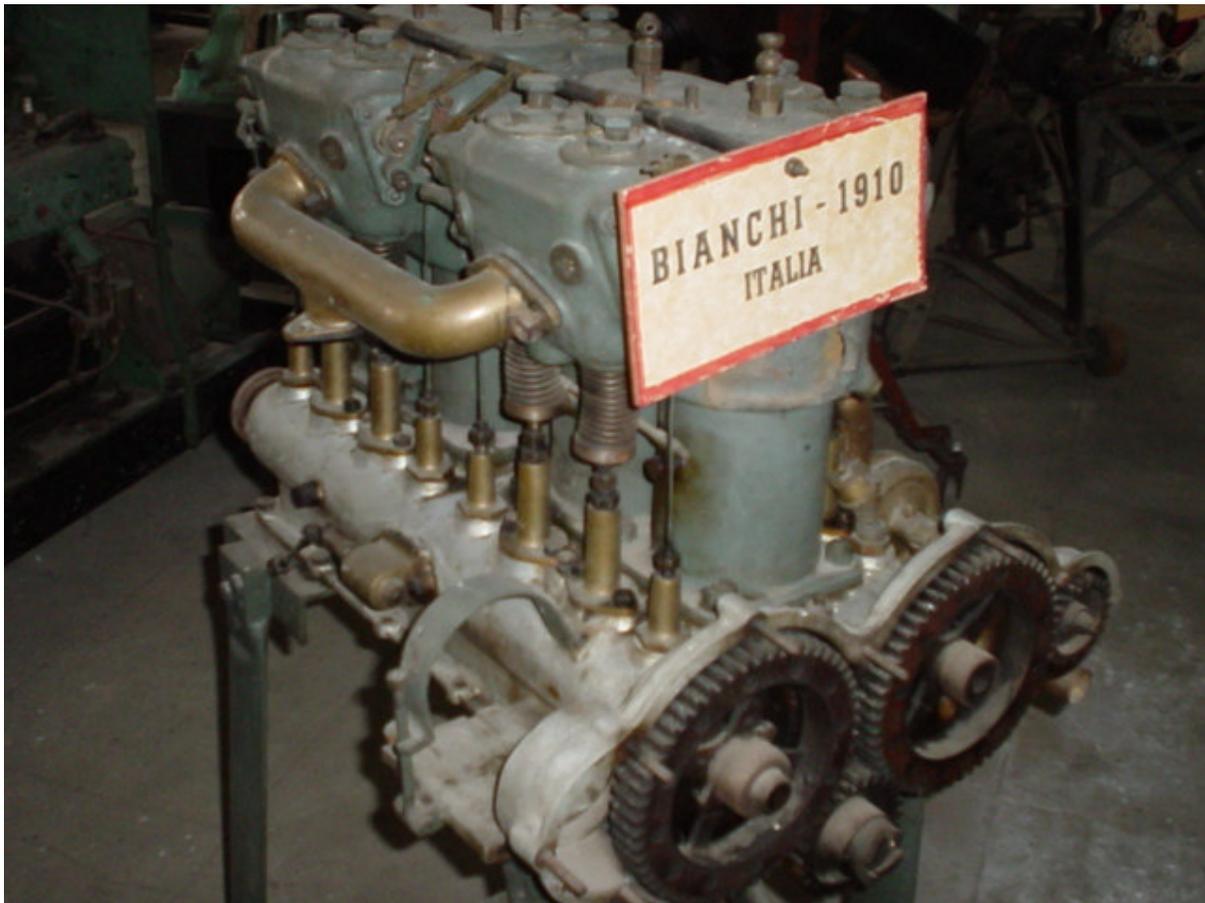


WILLIS KNIGHT
(U.S.A. 1911)

Motor de cuatro cilindros en línea. Fue utilizado en la Escuela Industrial Superior para enseñanza, es por ello que se encuentra con un corte de sus cilindros y cámaras de combustión para fines didácticos.



Museo del automóvil
Instituto Politécnico Superior

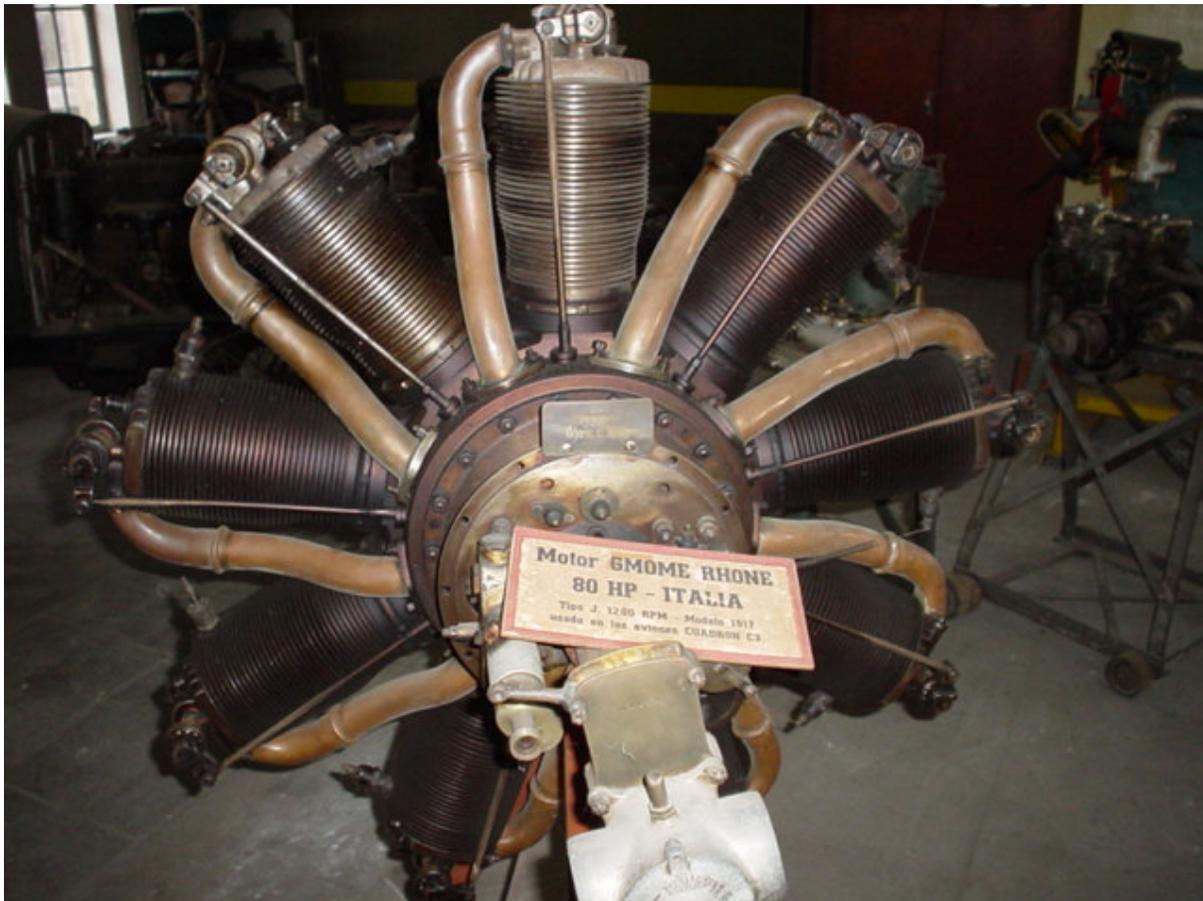


BIANCHI
(ITALIA 1910)

Motor cuatro cilindros en línea dividido en grupos de dos sobre carter integral. Tiene válvulas laterales dispuestas en "T", encendido a chispero y magneto de alta tensión.



Museo del automóvil
Instituto Politécnico Superior



GNOME-RHÒNE
(FRANCIA 1917)

Motor tipo ‘J’ utilizado en los aviones ‘CUADR ON C3’ de la primera guerra mundial.

Tiene nueve cilindros en estrella y ochenta caballos de potencia a una velocidad de 1200 revoluciones por minuto.



Museo del automóvil
Instituto Politécnico Superior



BROOKE
(FRANCIA 1924)

Motor de aplicación náutica. Posee seis cilindros en grupos de tres sobre carter integral. Es un motor que cumple un ciclo de cuatro tiempos, tiene encendido a magneto, refrigeración y circulación de agua por medio de una bomba.