

9 | Nürburgring, sólo para elegidos

Martes 19 de agosto de 1969

A las 7.15 horas de una mañana despejada, los tres autos salieron de Nürburgring rumbo a Lieja, encabezados por un auto guía en el que iba Tibor Teleki. Se ultimaron detalles menores, pero no hubo necesidad de ajustes en los autos de carrera. Primero iba el Torino N° 3, conducido por Larry y “Cacho” Franco sentado a su lado; lo seguía el N° 2, con Jorge Cupeiro al volante y el “Chino” Rodríguez Canedo a su derecha; cerrando la marcha, el N° 1 (la Banana) piloteada por Cacho Fangio y con Carmelo Galbato de acompañante.¹⁵³

Estos autos portadores de la esperanza argentina se perdieron en la ruta Blakenheim rumbo a Lieja. Mientras, José Oneto tomaba un café con Fangio, quien advirtiendo en la mirada del periodista un interrogatorio a su silencio, le confesó:

¿Sabe que es más difícil estar aquí sentado en el bar que al volante? En estos momentos quisiera ser yo el que va en uno de los autos. Porque para uno que ha corrido, verla de abajo, sobre todo cuando vos te estás jugando en una patriada como ésta, se te meten alfileres en el cuerpo...

¹⁵³Por su experiencia, quedaron en Nürburgring los pilotos que condujeron los autos minutos antes de finalizar las tres primeras horas y afrontarían el inicio de la competencia.

Y consciente del pronóstico meteorológico, el “Quíntuple” agregó:

Esta noche habría que correr con mucha firmeza. Hace falta mucho tacto y aunque confío en los muchachos, no puedo evitar sentirme preocupado. Pero confío en que las cosas saldrán bien. Ojalá Tata Dios sople fuerte y barra las nubes y para la noche que nos haga una gauchada más y nos seque el piso.¹⁵⁴

El día siguiente amaneció limpio y asomándose el sol, pero con el correr de las horas comenzó a nublarse; hacia el mediodía hubo una llovizna tenue y sostenida hasta que un viento fuerte dio esperanzas de pronta limpieza.

Los autos salieron en caravana desde Lieja. A los nueve kilómetros arribaron a la localidad de Chaudfontaine, desde donde a las 21 horas realizarían la simbólica largada. Desde aquí, el plazo para llegar a Nürburgring era más que suficiente pero debían ir con precaución porque las penalidades ya estaban a la orden del día. A las 23 horas llegaron a destino sin problemas.

Ingresaron a los garajes, donde ultimaron detalles a los autos argentinos: al N° 3 se le cambió bujías y el cuentavueeltas, que no funcionaba; al N° 2, la bomba de freno, pues el pedal se iba al fondo, y al N° 1 le arreglaron el baúl para que pudiera cargar tres cubiertas sin forzar. Este auto tuvo un problema eléctrico y debieron reparar la llave de luz, ya que Cacho Fangio se había quedado sin luces.¹⁵⁵ Todo tuvo rápida solución (aunque el sistema eléctrico de la Banana no andaba bien). Desde allí, los autos debían pasar a cargar combustible, último acto antes de la Maratón.

¹⁵⁴En *Clarín*, 20 de agosto de 1969.

¹⁵⁵La Banana tuvo su primer problema de luces, aunque pocos medios lo informaron.

Miércoles 20 de agosto de 1969

La zona de boxes era la única iluminada. Allí se juntaron las personas dispuestas a ver el inicio de la competencia.

Una hora antes de la largada, los autos se habían ido ubicando en la línea de partida, cada uno en su lugar, con los motores apagados. Algunos pilotos, ansiosos se bajaban, otros no.

Carmelo Galbato estaba muy agradecido con el “Chueco” porque sin duda era de la partida gracias a su apoyo. En un momento se acercó y le dijo: “¿Qué tal, Juan? Está todo fenómeno. El auto anda bien. Estoy listo”. Y Fangio le advirtió:

Tené cuidado, hermano; en las primeras vueltas andá con prudencia! ¡A ver si te sale alguno indiano! Tratá de salir de los amontonamientos. Vas a encontrar muchos. Mejor es esperar, dejar que se forme la fila india y después vas a encontrar el puesto más fácil. Yo te lo voy a ir enseñando.

Y sólo atinó a responder: “Gracias, Juan, quedate tranquilo que no vamos a hacer pavadas. Y... gracias, Juan. ¡Gracias por todo!”.¹⁵⁶

Cuando faltaban 15 minutos para la largada, los tres Torino estaban en la grilla de partida en posición 1, 2 y 3 de la primera fila. Según algunos comentaristas, tenían estas posiciones en reconocimiento a la trayectoria de Fangio; otros afirmaban que se debió a una simple enumeración o al orden alfabético de los países. En su crónica, Adolfo Imas señaló:

Los tres autos argentinos ya tenían registrada su inscripción, pero recién quedarán definitivamente anota-

¹⁵⁶Barrau, ob. cit., p. 19.

dos cuando se dé a conocer la lista de los nueve pilotos titulares y se efectúe el pago de cada inscripción. Es en este momento cuando la Royal Motor Union va concediendo los lugares en la largada, de acuerdo al orden en que se recibe el pago de cada inscripción.¹⁵⁷

Muchas personas se acercaban a los tres autos argentinos para curiosear; sin duda eran la novedad, y la presencia de Fangio prestigiaba su participación.

Antes de la largada, Galbato se despidió y entró en el Toro N° 1, se acomodó en el asiento, se colocó el casco y se ajustó el cinturón de seguridad. Un comisario de pista se desplazaba desde la primera fila hacia atrás dando la orden de encender los motores, empuñaba una bandera y la hacía girar. Carmelo dio arranque, el burro obedeció rápidamente y nuestro auto lanzó su primer rugido como pretendiendo amedrentar a los Porsche situados a sus espaldas: "Lo aceleré, despacio, mirando la aguja que indica la presión de aceite. Abaniqué un poco el acelerador. ¡Qué lindo suena el Torino!".¹⁵⁸ A su izquierda estaba el N° 2 con Jorge Cupeiro al volante; se lo veía preocupado al "Gallego" pero con ganas de acelerar. Y en el otro extremo, aunque, sin verlo pero sintiendo su presencia, el N° 3 con Larry (Alberto Rodríguez Larreta) muy tranquilo. Las tres marcas más emblemáticas del Turismo Carretera estaban representadas en esa primera fila por un piloto de Ford, otro de Chevrolet y otro de Torino.

Carmelo probó las luces de posición, reguló la intensidad de las del tablero para lograr la visibilidad que creyó óptima, probó las luces bajas y largas, finalmente los faros de yodo. Todo debía funcionar bien, porque el infierno verde no daría ventajas. El motor mantenía

¹⁵⁷En *El Gráfico* N° 2592 del 10 de junio de 1969 p. 50.

¹⁵⁸Barrau, ob. cit., p. 20.

una temperatura entre 70 y 80 grados, lentamente se iba sumando el sonido de los motores de los restantes participantes. Indudablemente la largada es el momento de más adrenalina de una carrera.

El "Nene" García Veiga pudo percibir la emoción que experimentaba Galbato, y para darle fuerzas se acercó a la ventanilla y le gritó: "¡Vamos, Carmelo, si hay miseria que no se note!". Muy próximo a él estaba Oreste Berta, compenetradísimo con su llamativa campera amarilla. Sobre los boxes, se había instalado la cabina de transmisión de APRA desde la que nuestros periodistas iban a informar todo lo que sucediera en este gran desafío, gracias al trabajo a contrarreloj de los carpinteros alemanes.

Como condimento el cielo comenzaba a relampaguear muy al Norte y probablemente llovería. Los recuerdos de las dos últimas semanas se amontonaban en la cabeza de Galbato entremezclados con su concentración actual: "¿Cuánto falta? Un minuto. ¿Largarán en tiempo aquí en Alemania? Me parece que sí".

Los organizadores y miembros de los equipos comenzaron a despejar la grilla de partida, el bramar de los motores anticipaba la largada. Galbato se dice a sí mismo:

Bueno, Carmelo, éste es el momento que esperaste. ¡Qué linda piña me di con el Renault! Y luego la serie de idas afuera con los Torino. ¡Qué suerte bárbara! Y qué trabajo el de los muchachos... Este auto lo han hecho de nuevo. La Banana, ¡lindo nombre le fueron a buscar! Bueno, ¡ahora sí! Primera puesta, hay que largar tranquilo, 8 segundos, 4. La primera curva va a ser un embudo, ¡1!¹⁵⁹

¹⁵⁹Barrau, ob. cit., p. 21.