

6 | Principales autos y pilotos que pasaron por la fábrica

El Chevitú

Para el año 1964, José Froilán González había dejado la sociedad de Discofren, pero la relación con sus dos ex socios era muy buena y conocía de primera mano la calidad del producto que se estaba desarrollando. Por ello, sin dudarlo, lo tuvo en cuenta para su nuevo proyecto: importar un Chevrolet Nova de origen estadounidense para prepararlo con el fin de competir en el Turismo Carretera.

Este auto luego se conocería como Chevitú (derivado del inglés *Chevy Two*) y lo pilotaría el reconocido Jorge Cupeiro. Debutó ese mismo año en el Autódromo de Buenos Aires, prácticamente estándar sin modificaciones.

Teniendo en cuenta la performance de los equipos de freno que se habían fabricado hasta el momento para autos de calle, José Froilán decidió, para la segunda carrera, llevar el auto a la fábrica Discofren. Allí se instalaron equipos de frenos a disco en las ruedas delanteras y, sin prueba ni testeó alguno, el Chevitú llegó a las pistas para competir, ya con el nombre de la fábrica pintado en los guardabarros delanteros. Posteriormente, la publicidad de Discofren estaría colocada en al menos cuatro lugares diferentes del auto (guardabarros delanteros, puerta trasera y calcos en los vidrios traseros).

Para accionar los frenos a disco se colocaron bombas de freno VW Escarabajo. Estas lograban la presión necesaria (alrededor de 1.300

libras), que es prácticamente el doble de la que requerían los frenos convencionales a campana.



El Chevitú y la publicidad de Discofren en guardabarros.

Sin bien no logró ganar la carrera, el rendimiento del auto fue excelente. En los sectores de frenado, entraba mejor y salía mejor. Mientras se escuchaban en el circuito los bloqueos de los otros autos en las curvas y sectores de frenado, el Chevitú los transitaba de una forma totalmente armónica y precisa, logrando una gran diferencia frente a sus adversarios equipados con frenos a campana.

Cuando faltaba una vuelta, el auto comenzó a perder poder de frenado. Los recipientes de líquido que venían integrados a la bomba de frenos eran pequeños, a lo que se sumó el desgaste de las pastillas durante la competición. Los frenos delanteros a disco quedaron prácticamente anulados y el auto finalizó la carrera en segundo lugar frenando solamente con los frenos traseros a campana. Fue el 19 de abril de 1964.

Ese día fue la primera vez que un auto corría con frenos a discos en Argentina, y si bien la performance de los mismos había sido excelente, se pagó el precio de no haberlos testeado con anterioridad a la competencia. Luego estos errores fueron corregidos y, en adelante, siempre fue un auto de primera línea por sus resultados.



Jorge Cupeiro, el Chevitú y publicidad de Discofren en la puerta trasera.

Llegado el año 1967, Froilán González decidió cambiar de preparador y dejar a los hermanos Bellavigna. En adelante, el auto pasó a las manos de Bernardo Pérez, quien optó al tiempo por cambiar los frenos y utilizar otra marca competidora de Discofren. Sin embargo, los nuevos equipos instalados en el auto tenían una performance inferior y un problema de temperatura. La solución que se intentó consistió en colocar tomas de aire en la trompa del auto, que direccionaban el aire a los frenos.



El Chevitú, con tomas de aire para intentar resolver un problema de temperatura de los frenos delanteros. Ya no eran Discofren.

Los hermanos Emiliozzi

Torcuato "Tito" Emiliozzi nació en el barrio porteño de Floresta un 30 de mayo de 1912 y su hermano, Dante, un 10 de enero de 1916. Eran hijos de Torcuato Emiliozzi y Adalgisa Bormioli.

Ambos abandonaron sus estudios secundarios para aprender el oficio de mecánico en el taller de su padre. Torcuato se ocupaba principalmente del torno, soldadura y rectificación, y Dante, de encendido y carburación. Juntos se encargaban del armado.

A partir del año 1923, la familia Emiliozzi se instaló definitivamente en la ciudad de Olavarría y compraron una casa en la calle Necochea 829 donde funcionaron el taller y la residencia familiar. En 1963 abrieron enfrente un negocio de venta de autos, cambiándose la numeración por 3229. A mediados de la década de 1930, Torcuato y Dante se iniciaron en carreras de Ford T y Ford A.

En 1948 un piloto de la zona les encargó un motor para correr en TC y, tras algunas performances regulares, llegó un fracaso en la Vuelta de Entre Ríos.

En ese entonces, el motor Ford venía de fábrica con válvulas laterales. Dante y Torcuato, secundados por su padre, se empeñaron en adaptarle válvulas "a la cabeza". Fabricaron ellos mismos y en varias partes una tapa para hacer la modificación. En 1950 comenzaron a ensayar en carrera y, tras los fracasos propios de una empresa tan pretenciosa, comenzaron a vislumbrarse mejores resultados. Sin embargo, el primer triunfo vendría recién en 1953, cuando ganaron en Chacabuco. A partir de ese día, "los Gringos", como se los conocía afectuosamente en el ambiente, se convertirían primero en rivales de cuidado y luego en los rivales a vencer.

Su auto fue convirtiéndose en la legendaria "Galera", que increíblemente desafiaba todas las leyes de aerodinámica demoliendo récords de velocidad. En 1963 superó la barrera de los 200 kilómetros por hora al ganar la Vuelta de Necochea a una media general de 203,526 kilómetros por hora. Es decir que habían recorrido 740 kilómetros en 3 horas y 37 minutos. Fueron campeones de TC en 1962, 1963, 1964 y 1965. En esos cuatro torneos consecutivos mantuvieron un ritmo de victorias del 45%, y en la temporada de 1963 corrieron 16 carreras y ganaron 10, logrando coronar a esa cupé Ford como el auto más ganador de la Argentina.

Luego de la performance obtenida por el Chevitú, la novedad de los frenos a disco interesó a varios pilotos y preparadores. Estos frenos otorgaban una gran diferencia tanto en pista, por su frenado preciso y armónico, como en ruta, porque no perdían eficiencia cuando se mojaban, a diferencia de lo que ocurría con el freno a campana. En 1964, Dante Emiliozzi se acercó a la fábrica de la calle Juncal y adquirió los equipos de freno a disco delanteros, y traseros al año siguiente, que fueron instalados con el asesoramiento de Guggiari en Olavarría.



Dante Emiliozzi junto a la Galera con publicidad de Discofren.

En 1966 comenzaron a ingresar en la categoría autos más modernos y potentes, como el Falcon con motor F100 y los motores Tornado, que fueron los primeros con válvulas a la cabeza como las aplicadas por los Emiliozzi quince años antes.

En el legendario y humilde taller de la calle Necochea, en Olavarría, se pensó que debía trabajarse a un ritmo más moderno, y apareció el Baufer con entrañas F100.

Los Gringos quedaron muy conformes con la performance de los frenos instalados en la Galera, a tal punto que confiaron desde ese momento en Luis Guggiari y en Discofren para ocuparse de los frenos de todos sus autos (la Galera, el Baufer, el Falcon Angostado y el Halcón), y de la fabricación de bielas especiales para el motor F100.

Para el Falcon Angostado y el Halcón se utilizaron los equipos Discofren Fase II, que no llegaron a producirse en forma masiva por el cierre de la fábrica (ver capítulo 8).



Frenos del Bauffer de los hermanos Emiliozzi.

Bielas especiales para los Emiliozzi

Eran frecuentes las visitas de Dante Emiliozzi a la fábrica, pues había entablado una gran amistad con Luis Guggiari y siempre estaba dispuesto a intercambiar ideas sobre cómo mejorar la performance de sus autos. En el caso del motor F100, el desafío constante implicaba diversos inconvenientes, porque varias piezas no soportaban tal potencia y el motor se terminaba fundiendo.

Durante una de sus visitas, Dante conversó con Luis sobre este tema. Luis le pidió varios datos del motor y, en su casa, durante aproximadamente una semana, realizó algunos cálculos para entender la fuente del problema. Para él, el problema era el diámetro de la manguera de presión de aceite y así lo comunicó a Olavarría. Los Emiliozzi lo comprobaron al reemplazarla por otra de mayor diámetro.

En otra oportunidad, Dante le comentó a Luis que tenía problemas de roturas en las bielas de su motor F100. Si bien había logrado desarrollar el propulsor notablemente con una gran potencia, su talón de Aquiles era ese elemento, lo que le originaba varios abandonos en las competencias.

Luis, maestro en la construcción de piezas especiales para el automovilismo, no lo dudó y, una vez más, ofreció su colaboración para fabricarle bielas especiales. En total fabricó unas doce bielas para los Emiliozzi, quienes luego de probarlas en su motor, vieron resuelto el problema de roturas.

Rubén Luis Di Palma

El Turismo Carretera era una pasión y, al mismo tiempo, una ocupación de tiempo completo para muchos de los pilotos que a su vez eran mecánicos. El joven Rubén Luis Di Palma era uno de ellos. Nacido en Arrecifes, provincia de Buenos Aires, el 27 de octubre de 1944, desde temprana edad se interesó por el automovilismo de competición. El 30 de noviembre de 1963, a los 19 años, debutó en el Turismo Carretera en el 41° Gran Premio de TC, a bordo de una Cupé Ford, propiedad de la peña "El Gato Negro".

Ya en 1964 comenzó su actividad en las pistas con una cupé Chevrolet 38, que llevó desde Arrecifes a la fábrica Discofren de Palermo, remolcada con una camioneta, para la instalación de los equipos de freno a disco.

En el año 1967, Di Palma adquirió un Torino tipo Liebre, desarrollado por el afamado preparador Oreste Berta y que había pertenecido al piloto Eduardo Copello. El auto estaba equipado con frenos a disco de fábrica, pero Di Palma, teniendo en cuenta la performance de los equipos Discofren, visitó nuevamente el taller para realizar la instalación de equipos de freno en las cuatro ruedas para correr en la Tercera Edición del Triángulo del Oeste.



Luis Di Palma en la publicidad de Discofren.



El jovencísimo Luis Di Palma y Discofren en la cupé Chevrolet 38.



Foto autografiada por Luis Di Palma junto la cupé y uno de sus acompañantes en las carreras.



El Torino Liebre de Luis Di Palma, equipado con frenos Discofren.

César Horacio Malnatti

César Horacio Malnatti nació en 1933, y a pesar de que su lugar de nacimiento fue la ciudad de La Plata, representó durante gran parte de su carrera deportiva a la localidad bonaerense de San Miguel.