

AUTOS DE CARRERA

LA FAMOSA CUPÉ DODGE 1939 DE MARCOS CIANI, UNO DE LOS TC MÁS EMBLEMÁTICOS DE LOS AÑOS 60, EN DICIEMBRE PASADO FUE RECUPERADA DEL OLVIDO. EN EXCLUSIVA, RUEDAS CLÁSICAS REVELA SU HISTORIA, Y MUESTRA POR PRIMERA VEZ FOTOS DEL AUTO MODIFICADO QUE NUNCA LLEGÓ A CORRER.



LA LLAMARADA ARDE DE NUEVO

Hasta principios de los años 60, el Turismo Carretera ofrecía dentro de las marcas ganadoras casi una exclusividad compartida entre Ford y Chevrolet. Todavía no habían arribado los Torino, con lo cual la antinomia (vale la pena destacar, no tan encarnizada como en la actualidad) de ambas marcas era muy clara: un gran predominio en los resultados por parte de Ford, gracias a las performances casi inigualables de los hermanos Gálvez, luego continuadas por los Emiliozzi. Los Chevrolet, después de que Fangio emigrara a Europa, si bien tenían excelentes parciales e incluso algunas victorias, no lograban concretar en resultados. Recién en 1966 fue Juan Manuel Bordeu, con la recordada "Coloradita", quien después de 25 años obtuvo finalmente un título para las huestes de Chevrolet.

Sin embargo, allá por 1962, el destacado piloto e ídolo de Venado Tuerto, Marcos Ciani, tomó la posta y comenzó el desarrollo de una nueva opción, inexplorada hasta ese entonces: el Dodge Turismo Carretera.

Hay que considerar que después de Fangio, Marimón y Marcilla, Ciani fue el máximo exponente del "seis cilindros". Era muy simple: si el auto no se rompía, seguro estaba en lo más alto del podio. Así entre 1950 y 1961 obtiene 13 triunfos, entre ellos el Gran Premio de 1957, logrando dos subcampeonatos, en 1950 y 1951.

Ahora bien, es interesante saber las razones que hicieron que Marcos Ciani decidiera cambiar de marca, algo que no era para nada común en esos tiempos. Si bien esto no se ha escrito en ninguna parte anteriormente, nuestra relación amistosa especialmente a

partir de mi tío Eusebio Semperena, quien fuera acompañante de Marcos durante tres años, nos permiten confirmarlo.

A principios de los '60, Ciani demandaba de Chevrolet dos temas fundamentales para su futuro deportivo y comercial: por un lado, contar con un mayor apoyo de la fábrica de San Martín en cuanto al desarrollo y provisión de elementos para el auto de carrera. Por otro lado, obtener la representación oficial de Chevrolet en Venado Tuerto. Luego de varias marchas y contramarchas, ambas demandas no se concretaron. En ese preciso momento, allá por mediados de 1962, apareció Chrysler Fevre Argentina, quien vio en Ciani a un buen representante para ambos campos, y le concedió los dos deseos: de este modo, Marcos Ciani lograba todo el apoyo necesario para desarrollar el motor Slant Six que equipaba a los Valiant 1 y 2, y además pasaba a ser el concesionario oficial de la marca del pentágono en Venado Tuerto. Terminaba un romance de casi 15 años con Chevrolet. Es así que su cupé ganadora (el famoso "sapito", que se conserva en perfecto estado y con los colores que él usaba) es vendida a los hermanos Valdrés de Carlos Casares, mientras que una nueva cupé Chevrolet que estaba armando Marcos, con carrocería embutida, fue vendida a Fangio, en una visita que el "Chueco" le hizo en Venado Tuerto. Este nuevo auto se convertiría nada menos que en la Coloradita, quien al volante del recordado



AUTOS DE CARRERA

"Maneco" se llevaría muchos triunfos y un campeonato en los años siguientes, pero esa es otra historia.

Volviendo al proyecto Dodge, Ciani comienza a trabajar como solamente él sabía hacerlo, o sea, creando un auto ganador nato. Sin embargo, los comienzos no fueron simples, ya que todo era nuevo, todo estaba por probar y desarrollar, no había referencias. Así se consume todo 1963. Sin embargo, al año siguiente, el auto está definitivamente a punto. Es así que arranca triunfando en Villa Carlos Paz, luego repite en Necochea, a un promedio de más de 205 km, y también en la vuelta de Hugues.

Como una constante en su trayectoria, o gana, o abandona.

Respecto del auto, repasemos su construcción. Se trataba de una cupé Dodge 1939, aquella que tenía el parabrisas partido. Estaba pintada de un color verde metalizado, al cual se le habían agregado en la trompa unos vivos rojos, amarillos y anaranjados que semejaban fuego, bien al estilo de los Sprints americanos, lo cual le dio su denominación: Llamarada.

La calidad de terminación era sobresaliente, lo cual lo hacía uno de los TC más bonitos de su tiempo. Como era muy común en ese entonces, toda una ciudad estaba detrás de su ídolo. Ciani había logrado conformar un equipo de amigos, de colaboradores incondicionales, con su hermano Víctorio a la cabeza, secundado por el "Nene" Giovagnoli, el genial "Mamadera" Sartori en todo lo relacionado con chapa y pintura, y los hermanos Long acompañando a todas partes, entre otros.

En 1965, el auto sigue siempre entreverado, aunque la competencia es cada vez más fuerte. Además de luchar con los Emiliozzi (a los que derrota en un final inolvidable rueda a rueda en la Vuelta de Santa Fe, en la que sería su última victoria), Loeffel y Menditeguy, ya había una nueva generación que pisaba realmente fuerte: Pairetti, Cupeiro, Bordeu, Casá, Di Palma.

De la misma forma encara Ciani el año 1966, aunque el terrible accidente que sufre en la Vuelta de Arrecifes prácticamente hizo que fuera dejando de lado la competición, con excepción de algunas participaciones aisladas, producto de una salud que ya no era la misma, como así también de los sucesivos cambios reglamentarios, los cuales casi siempre dejaron a Ciani descolocado. Es entonces que la querida Llamarada, luego del accidente, queda durante gran tiempo abandonada. Más adelante, y ya bastante recuperado, Marcos se decide a repararla, y además ante la irrupción de los Torino y otros compactos, acomete con una modernización del auto, tal como estaban haciendo varios de los pilotos de cupecitas tradicionales.

Sin embargo, ante un nuevo cambio reglamentario, Marcos se cansa y el auto queda arrumbado en un rincón del taller, sin llegar a correr ninguna carrera. Tanto es así, que nunca antes se habían publicado fotos del auto modificado.

Durante mucho tiempo, los allegados a Ciani preguntaban por el auto, pedían por su recuperación, incluso se ofrecían para hacer



algo, pero era en vano. Pasaron casi 40 años. A fines de 2005, la gente del Club de Autos Clásicos de Venado Tuerto organizó un rally que llevó el nombre del ídolo. En ese rally participó Ciani acompañado por su hijo Marcos, en una cupé TC original que fuera de otro piloto venadense. Y ahí reflató la idea de recuperar el auto. En ese proyecto varios dieron su apoyo, desde su hijo, hasta sus amigos de siempre, y en especial varios socios del Club.

Así el auto estuvo listo a principios de diciembre, para ser presentado en ocasión de una nueva edición del Rally anual. Otro

auto recuperado. Otro auto con una importante historia dentro del Turismo Carretera. A pesar que nunca cambió de manos, y siempre estuvo dentro del taller forjador de tantos éxitos, debió esperar mucho tiempo para salir nuevamente a la luz. Para deleite y admiración de todos, la "Llamarada" arde de nuevo. Enhorabuena. 🎯

Por: Hugo Semperena



ESCALA CLÁSICA

Gustavo Piersanti nos conduce por la mágica historia del automovilismo.

De miércoles a domingos por El Garage TV, toda la información sobre los vehículos clásicos de todos los tiempos, las actividades de los clubes y los grandes eventos en todo el país.

MIRCOLES 19:30 hs., JUEVES 7:30 hs., VIERNES 13:30 hs., SABADOS 1:30 y 18 hs., DOMINGOS 6 hs.



info@escalacласica.com