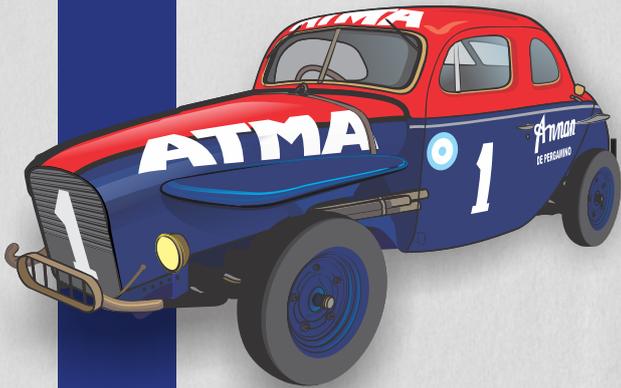


# Museo Municipal Hnos. Emiliozzi



**OLAVARRÍA**  
MUNICIPIO

# Historia del EDIFICIO

La **historia de estos ladrillos** nos ayuda a comprender lo heroico de la epopeya que aquí se escribió.

Hijos de los inmigrantes italianos **Torcuato Emiliozzi y Adalgisa Bormioli**, Dante y Torcuato (Tito) nacieron en el barrio de Floresta, en Buenos Aires. Hacia fines de 1918, don Torcuato Emiliozzi padre, que por herencia familiar ya era un gran mecánico, **llegó a Olavarría invitado a trabajar en el importante taller de Francisco Martinese**, y al poco tiempo, ya con su familia, se radicó definitivamente en esta ciudad.

Dos hermanas completaban el clan: Victoria, también nacida en Buenos Aires, y Elvira, la menor, olavarricense.

**Hacia 1923, dn. Torcuato Emiliozzi compró una gran casona construida en 1913** en este mismo lugar, donde instaló su propio taller y la vivienda familiar. El taller ocupaba las habitaciones que daban a la calle, y al fondo, un largo alero de chapas de cinc improvisaba unos galpones abiertos a la intemperie donde se instalaban los autos para reparar: hombres y máquinas expuestos al viento, el calor o el frío... En el medio quedaban las habitaciones familiares. Y todo tenía acceso a un gran patio interior, al que se llegaba por el portón de entrada y salida de los coches, igual que hoy.

**Hacia 1963, con los Emiliozzi ya campeones, el viejo taller dio paso a las modernas instalaciones que estamos recorriendo.**

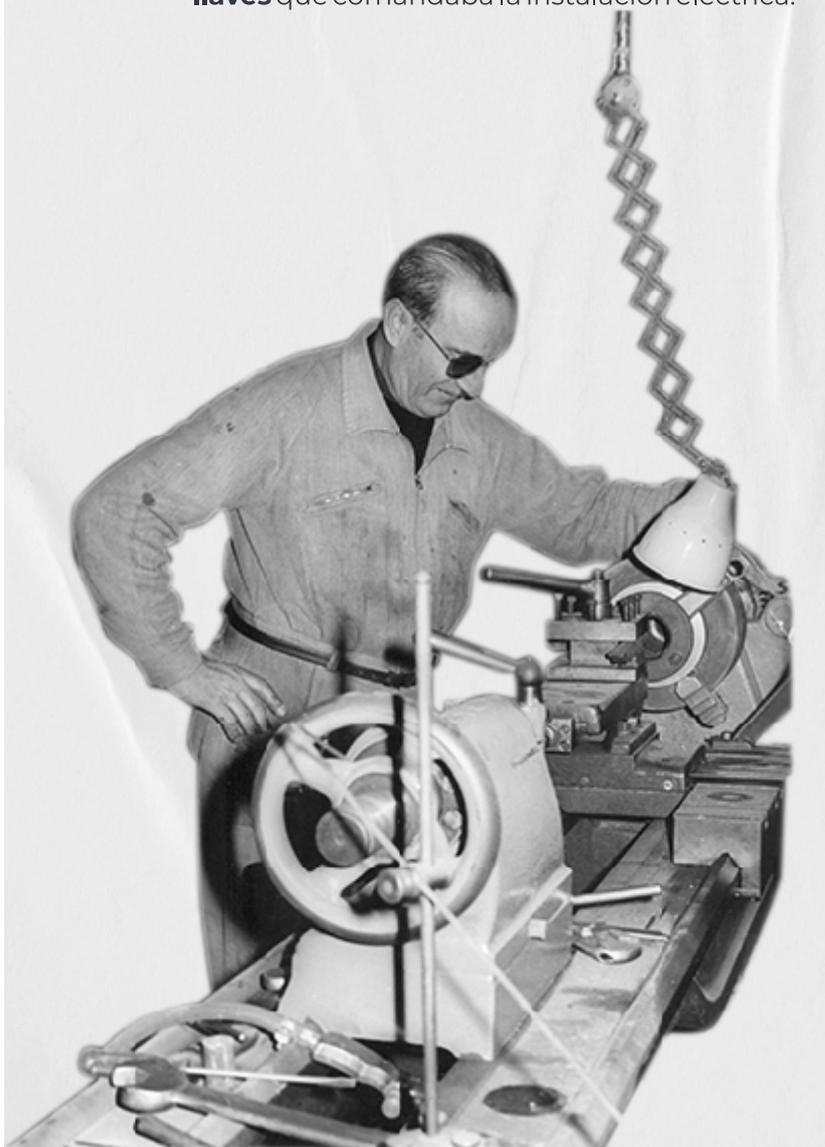


# EL TALLER

Este **"Santuario Tuerca"** de la calle Necochea, como se lo llamaba, fue **testigo de la inventiva y el trabajo de los Hermanos Emiliozzi y su Escudería.**

Al pasar el portón de entrada, todo el primer espacio estaba ocupado por la **"Galera"** que **estaba casi siempre sobre la primera fosa:** recién sobre las fosas siguientes se alineaban las diferentes secciones del taller para la reparación de los coches particulares.

**Alrededor de la "Galera" giraba todo:** sobre un gran banco de madera con **cajones para herramientas adosado a la pared** de la izquierda, se desarrollaban la mayoría de los trabajos manuales: allí había **una morsa, una bancada** para control de cigüeñal construido por los hermanos, **un decantador** con filtro de humedad para aire comprimido de alta presión, y adosado a la pared **un tablero con fusibles y llaves** que comandaba la instalación eléctrica.



Detrás de la fosa estaba **el famoso torno, una soldadora, una pluma** de fuerza para levantar elementos pesados, una **rectificadora** de cilindros, **una agujereadora** y modestos armarios repletos de repuestos completaban el desordenado panorama. Ud. observará muchas de estas piezas originales ocupando los mismos sitios.

**Tito, el gran artesano, se ocupaba del torno, soldadura y rectificación; Dante, paciente y prolijo en extremo,** del encendido y carburación. Torcuato fue el copiloto de la "Galera" hasta 1967; Dante, su impecable piloto, y juntos fueron una dupla perfecta.

Detrás de la soga que resguardaba este espacio, se amontonaba la hinchada, respetuosa del silencio que reinaba en el **"santuario"**... Hasta que se le daba arranque a la **"Galera"** y los gritos y aplausos ensordecedores se mezclaban con el rugido del motor...

# LA GALERA



CELESTE



ROJA



BLANCA  
Y NEGRA



ROJA  
Y AZUL

La “Galera” es el apodo de esta coupé **Ford Modelo 1939** con la que **debutaron** los Emiliozzi en la Vuelta de Mar y Sierras del **23 de abril de 1950**, y los acompañó durante **16 años hasta la carrera del 26 de junio de 1966 en Hughes**.

Esta leyenda viviente del TC estuvo primero pintada en dos tonos de **celeste**; a partir de la Vuelta de Chacabuco para no Ganadores de 1953 fue **roja**, con la leyenda de “Mundo Deportivo”; llevó los colores **blanco y negro** de Ford Armando a partir del Gran Premio de La Lealtad de 1953; y en la Vuelta de Santa Fe de 1964, apareció con el **rojo y azul** del nuevo patrocinador ATMA, colores que conservó hasta su última carrera, tal como la vemos hoy. Curiosamente ganó esas tres competencias!

**Corrió con tres motores distintos** y con los tres triunfó: desde 1950 hasta 1955, con el revolucionario “**Válvulas a la Cabeza**”; desde 1956 a 1965, con el Ford 59 AB; y luego con el F-100 hasta su retiro de las rutas.

Ovacionada, paseó orgullosamente el número 1, la enseña patria de Campeón, la leyenda de Malvinas Argentinas, y sobre su frente, en grandes letras, por todos los caminos de la Patria dijo: OLAVARRÍA. Cuando el **28 de Febrero de 1997, bajo la Intendencia de Helios Eseverri, la Municipalidad de Olavarría la adquirió y la declaró Patrimonio Histórico Cultural de la ciudad**, dn. H. Eseverri dijo: “La Galera está en la historia y en el presente, en los hombres tuercas y en quienes no lo somos, porque nos pueden conocer por el cemento y la cerámica, pero también nos conocen por los Hermanos Emiliozzi”.

# ESCUDERÍA



La **histórica Escudería Emiliozzi** estuvo formada por un grupo de hombres de la ciudad de Olavarría que colaboraron y acompañaron a los “Gringos” de día y de noche en el taller, y luego como auxilios en las carreras, ya mezclados con otros que se ofrecían y sumaban de diferentes lugares. En su mayoría **eran mecánicos de distintas especialidades**, a los que se agregaban profesionales, comerciantes, y los más pintorescos personajes... No cobraban por su trabajo y pagaban sus gastos como auxilios. Los unían tanto los fierros como una gran pasión por los “Gringos” Emiliozzi y el Turismo Carretera: *“Los Emiliozzi no fueron dos, sino muchos más. El secreto de tanto triunfo lleva el sello inconfundible de la Escudería, y su unión hizo su fuerza”*.



## EN EL TALLER

•**José “el abuelo” Valerga:** uno de los mecánicos más importantes. “Tito” Emiliozzi debutó en el automovilismo como acompañante de él en un Ford A.

•**Carlos “Carlitos” Stremessi:** Mecánico, al lado de los hermanos desde el Ford T. Su trabajo se destacaba en frenos, caja, diferencial y dirección.

•**Eduardo “Chilo” Barzi:** Chapista de la mítica “Galera”, que hoy luce impecable, gracias a este artesano.

•**Raúl Durán:** mecánico, respetuoso y de pocas palabras.

•**Alfredo Ballesteros:** encargado del tapizado y pintura.

•**Héctor Rodríguez:** pintor de las letras minuciosamente con pincel, sobre los coches.

•**Carlos Luis y Alberto Rafael Sandini:** y sus hijos Jorge y Héctor, neumáticos.

•**Beto Emiliozzi:** primo de los “Gringos”, mecánico y empleado del taller.

•**Armando Martinis:** el electricista por excelencia de los autos de carrera.

•**Adolfo “Fito” Cazabet:** encargado de las baterías.

•**Cayetano Leone:** Mecánico.

•**Octavio “Pelado” Sabatini:** Músico de profesión, colaborador y copiloto de Dante en 1968 y 1969.

• **Rectificaciones Briozzo, Rectificaciones Pron y Rojas, Rectificaciones Modarelli** talleres colaboradores.



# LOS EMILIOZZI Y EL TC

Los hermanos Emiliozzi debutaron en el **Turismo de Carretera** de las inolvidables **cupecitas** en la **“Mar y Sierras”** del **26 de abril de 1950**, y fueron protagonistas de la categoría en las décadas del 50 y 60.



**Corrieron 183 competencias** y obtuvieron **43 primeros puestos**, que incluye un triunfo como Premio Especial instituido dentro del Gran Premio Dos Océanos y sobre el recorrido tradicional de la carrera "Mar y Sierras"; **27 segundos puestos, 11 terceros, 7 cuartos, 6 quintos puestos** y el resto fueron posiciones menores o abandonos. **Ganaron cuatro títulos consecutivos de campeón, de 1962 a 1965, y uno de subcampeón en 1969.** Fueron los **primeros en superar la barrera de los 200 km/h en la Vuelta de Necochea de 1963** y también los primeros en superar los 200 km/h sobre circuito mixto (de asfalto y tierra) en Firmat, en 1966.

**En el Gran Premio Argentino 1965 ganaron 4 etapas consecutivas**, marcaron 217,031 km/h en la primera etapa (Luján–Santa Rosa), y al día siguiente acumularon 1.000 km (Luján-San Rafael) a 210 km/h!!! Por muy poco no pudieron ganar unas veinte carreras más, o porque abandonaban casi sobre la meta o llegaban a segundos del ganador.

**La Galera los acompañó en 158 carreras:** fue reemplazada por el Baufer, más moderno, con el que corrieron en otras 23 competencias, y finalmente por el Halcón, que compitió sólo en otras 2, y si bien con ellos no volvieron a ganar, siempre estuvieron peleando la punta. Supieron de roturas, vuelcos, cambios de reglamento, abandonos... Y a la mala suerte le respondieron de una sola manera: con más exigencia, con más trabajo. Fueron grandes campeones porque trabajaron con pasión y sin descanso para serlo. Y, siempre, con la más absoluta humildad, antes, durante y después de la consagración.



# EMILIOZZI Y OLAVARRÍA

*Los embajadores deportivos más importantes que tuvo Olavarría en los 50 y 60*



Los Hermanos Emiliozzi han sido los **embajadores deportivos** más importantes que tuvo Olavarría en los 50 y 60, y sus familias, los vecinos, la ciudad, transformada en una gigantesca hinchada, siempre estuvo a su lado.

**En 1979** se iniciaron los reconocimientos oficiales: los dirigentes del Club Atlético Estudiantes de Olavarría **bautizaron con el nombre de “Dante y Torcuato Emiliozzi” al circuito automovilístico “La Bota”.**

Los hermanos habían trabajado tanto para empezar a merecer estos reconocimientos, que en septiembre de **1986 Olavarría fue elegida “Capital Nacional del TC”** por una encuesta que ubicó al pueblo de los “Gringos” en el tope de los resultados: y ya hacía 17 años que no corrían...

Desde el **7 de noviembre de 1987**, por ordenanza municipal firmada por el intendente Helios Eseverri, **la ruta de entrada a la ciudad que desemboca en Av. Pringles** y que vio entrar tantas veces victoriosos a sus hijos dilectos, **se**

**llama Avda. Dante y Torcuato Emiliozzi.** Y entre tantos otros homenajes, el mayor complejo automovilístico de la ciudad lleva desde **agosto de 2008 el nombre de “Autódromo Hermanos Emiliozzi”.**

Con la inauguración de este **Museo Municipal “Hermanos Emiliozzi”, Olavarría recupera para su comunidad el sitio que guarda una de sus mejores historias**, segura de que recuperando las mejores lecciones de su pasado trabaja para seguir construyendo su mejor futuro.

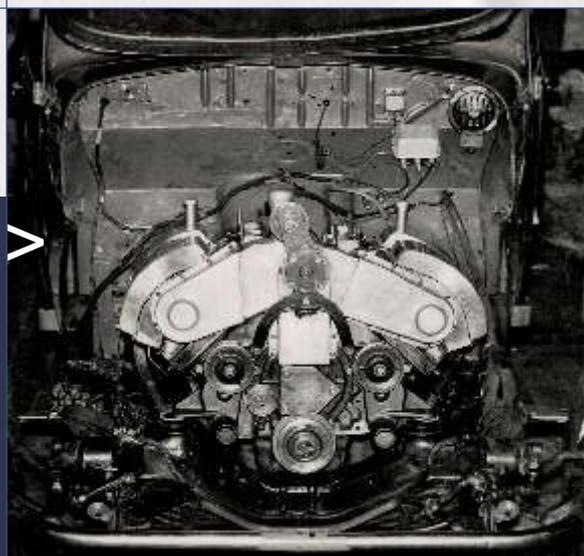


# GALERA - FICHA TÉCNICA - MOTOR FORD 59 AB



Al ser prohibido por reglamento el motor “válvulas a la cabeza”, los gringos volvieron al tradicional motor Ford 1947, denominado 59 AB\* a partir de la vuelta de Tres Arroyos en el año 1956, con sus válvulas a la culata.

Fue con dicho motor, que hoy luce La Galera, que obtuvieron la mayoría de los triunfos logrados en toda su campaña, en el Turismo Carretera.



## Características del motor:

**Carrera del pistón:** 95 mm.

**Diámetro del cilindro:** 82 mm.

**Cámara de compresión total:** 75 cm<sup>3</sup>.

**Relación de compresión:** 7,68 a1.

**Cilindrada:** 4.013 cm<sup>3</sup>. La original era de 3.921 cm<sup>3</sup>

**Un árbol de levas** con 12 mm. de alzada y un cruce diseñado por ellos.

*La transición entre la leva y las válvulas es de un botador apoyado en forma bombé sobre la leva.*

Cuenta con 16 **válvulas** y 32 resortes.



El cigüeñal es de tipo original apoyado sobre tres bancadas, lubricado por una bomba de aceite con mayor caudal que la original. Funciona con cárter húmedo. Posee ocho bielas fabricadas totalmente en Olavarría por Tito y un grupo de allegados, gracias al apoyo de las cementeras y metalúrgicas de la época.



**Este motor funciona por medio de cuatro carburadores del año 1935**, de marca **Stromberg**, de doble cuerpo en la parte interior. Están abastecidos por **tres bombas de nafta**, dos eléctricas y una mecánica de tipo original. Los carburadores están apoyados sobre un **múltiple de cuatro bocas**, marca Ederblock, reformado en su parte interior por los gringos Emiliozzi.

El encendido se logra **dos magnetos Wico** que proporcionan la corriente a las bujías. Es importante destacar que al auto **se le cambió el orden de encendido y es por eso que este motor tiene un sonido mágico distinto a otros V8**.

**El depósito de combustible** tiene una capacidad de **340 litros**, el cárter del motor más el radiador de aceite que cargan 11 litros sumados a un depósito complementario totalizan 51 litros de lubricante. El depósito refrigerante carga 50 litros, más el radiador y el block del motor que cargan 38, totalizando en todo el circuito 88 litros.

El depósito de agua abastece también al sistema instalado para lavar el parabrisas.

**La caja de cambios es de tres velocidades** hacia adelante, más una marcha hacia atrás adaptada con diente recto.

**La suspensión está integrada por diez amortiguadores**, cuatro delanteros y seis traseros. Ocho amortiguadores a brazo palanca de marca Houdaille y dos tubulares en la

suspensión trasera de marca Copiloto. Está provista de tres paquetes de elásticos: uno transversal en la parte delantera y dos paralelos a las ruedas en la parte trasera. Con una barra Panan y otra barra estabilizadora, más los seis amortiguadores traseros. La suspensión delantera lleva cuatro amortiguadores más la barra estabilizadora.

**El diferencial es de tipo orginal** y también lo es la dirección del auto, **mediante un sistema de caja a sector y sinfín**.

**Las 4 ruedas** (más dos de auxilio) son iguales con un diámetro de **16 pulgadas** y un ancho de **mas de una pulgada** que las llanta original del modelo.

**Los frenos son a disco, marca Discofren**, en la cuatro ruedas accionados con una bomba en doble circuito.

**La trocha delantera** mide de centro a centro de la rueda, **1420 mm**. **La trasera**, de centro a centro, **1.470 mm**. **La distancia entre los ejes**, de centro a centro de la rueda, es de **2.830 mm**. De todo esto resulta **un peso total** en línea de largada de aproximadamente **1800 kg**, con piloto y copiloto.



# INTERIOR



**Los Gringos idearon** con gran creatividad, más de **un sistema de control sobre el funcionamiento del motor desde el interior del auto.**

**Se controla la cantidad y presión del aceite lubricante;** también se regula **la dureza los amortiguadores traseros.** Se regula la temperatura por medio del comando que acciona una cortina metálica ubicada delante del radiador de agua. En sus comienzos la Galera lució en su frente un triángulo de lona para esta misma función y que puede ser visto en algunas fotos.

Algo muy ingenioso y que mostraba una vez más el talento de Torcuato, es **el sistema para modificar la puesta a punto del encendido desde adentro y durante la competencia,** logrando el óptimo rendimiento del motor. Sistema que los demás competidores no conocían.

**En la palanca de cambios existe un comando especial que acciona el acelerador,** es decir un "acelerador de mano". Tiene tres limpiaparabrisas, dos manuales que se usan para sacar el barro y uno eléctrico para secar la lluvia.

**El instrumental del tablero tiene dos marcadores de temperatura de agua y uno de aceite** más un manómetro de presión de aceite y un amperímetro que marca la carga de la dínamo. Sobresale un cuenta revoluciones que alguna vez marcó más de 6.000 rpm, sorprendiendo a los rivales de su época.

Lleva una batería de 12 Volt asistida por una dínamo y cuenta con un motor de arranque, modelo original.

Tiene dos faros delanteros a los que, en alguna oportunidad, cuando se largaba de noche se le anexaba algunos más; posee también dos luces traseras y la chapa patente original.

La galera luce original, tan espléndida como supo correr y triunfar en su época.



# MOTOR VÁLVULAS A LA CABEZA

Los Hermanos Emiliozzi  **fueron los inventores del sistema con válvulas a la cabeza para el Ford 59 AB**, en el que empezaron a trabajar a mediados de 1949. Anularon las válvulas laterales originales y sellaron sus orificios. **Torcuato ideó y fabricó el nuevo sistema de comando de las válvulas y las tapas especiales que soldó artesanalmente**, con infinita paciencia, a partir de "más de 300 pedacitos" de acero, como recordaba. **Demoró 7 meses en construir las, mucho antes de que las usara la misma Ford Motor Company de Detroit (EE.UU)**, que sí

alcanzó a asombrarse a principios de los '60 ante lo logrado por los Gringos con tan pocos recursos y enorme talento.

**Las cámaras de combustión eran semiesféricas y cada cilindro estaba dotado de dos válvulas con 45° de inclinación**, comandadas por dos árboles de levas, también de construcción especial, ubicados a la cabeza y accionados mediante un eje central que transmitía el movimiento con dos cadenas.



Este motor intervino desde 1950 hasta 1955 en 31 carreras y llegó a pasar los 190 km/h. Logró 4 triunfos, 5 segundos puestos, un tercero y un cuarto, y aún en los abandonos, siempre lo hizo peleando en la punta. En 1956 un nuevo reglamento de TC prohibió su uso.



El sistema de **admisión permitía que el motor se alimentara mediante cuatro carburadores duales de marca Ford**, a los que **dos bombas accionadas eléctricamente** enviaban el combustible. El sistema de lubricación fue conservado tal como venía de fábrica. Las bielas eran marca Ford pero **el cigüeñal tenía un volteo mayor que el estándar: llegaba a los 101,6 mm. y el máximo régimen de este motor oscilaba en las 5000 r.p.m.**





**En el año 2000, la Municipalidad de Olavarría, construyó un mausoleo en el Cementerio Municipal en homenaje a dos grandes deportistas y hombres de bien: Dante y Torcuato Emiliozzi.**

Dante José María Emiliozzi falleció el 24 de enero de 1989 y Torcuato Enrique Pascual el 14 de febrero de 1999. En dicho mausoleo descansan junto a ellos sus esposas, Alicia García Blanco e Irma Pietrafesa.

**El Museo Municipal Hermanos Emiliozzi honra la trayectoria de dos olavarrrienses que llevaron la impronta de nuestra ciudad por todo el país,** no solo por sus méritos como deportistas sino también por la inteligencia y calidad humana que los caracterizó. Es necesario conservar la memoria colectiva acerca de cómo se construye la historia local, regional y nacional a partir de ejemplos como los que honramos que guían el camino a transitar por las nuevas generaciones.

***“El paso por este misterio de la vida, debe ser la búsqueda de una herencia a los jóvenes y a ellos hay que mostrarles estos ejemplos como fueron los hermanos Dante y Torcuato Emiliozzi”.***

Declaraciones del intendente Helios Eseverri.

***“Porque siempre supe que mas importante que ser un gran campeón es ser una gran persona; esta es la mejor lección que me deja mi padre y con ella la herencia más valiosa: un apellido que me honra”.***

Irma Emiliozzi (Cita del libro Los Emiliozzi Testimonios y Recuerdos de Irma Emiliozzi).



# Línea de tiempo

1924



**1- La bicicleta.** Torcuato Emiliozzi nació el 30 de mayo de 1912 en la Ciudad de Buenos Aires. A sus seis años de edad se radicó junto a su familia en la ciudad de Olavarría: a los doce ganó su primera carrera en bicicleta.



1932

**2- La moto.**

Dante Emiliozzi nació el 10 de enero de 1916 en la Ciudad de Buenos Aires. Siempre acompañó a su padre y a su hermano Torcuato en los trabajos del taller. Su primera pasión fueron las motos.

**3- Ford T**

A mediados de la década del 30' primero Torcuato y luego Dante se iniciaron en las carreras del automovilismo deportivo bonaerense con los autos Ford A, Fiat 519 y ya luego los Ford T.

1940



**4- Ford 39**

Los gringos debutaron en Turismo Carretera con una Coupé Ford '39 el 23 de abril de 1950 en la carrera de Mar y Sierras, con Dante como piloto.

Y luego de alternar el volante con su hermano, en mayo del '51 se consagró como el piloto definitivo de "La Galera" al obtener el tercer puesto en la Vuelta de la Pampa.

1950



**5- La Galera roja.**

La galera original era celeste y azul. Luego, ya con color rojo, obtuvo su primera victoria en Chacabuco, el 24 de mayo de 1953. En el mismo año ganaron el Gran Premio de la Lealtad ya con los colores blanco y negro.

1953



1962

**6- La Galera blanca y negra. 1962**

Este año los "gringos" se consagran Campeones Argentinos por primera vez en el Turismo Carretera. Aquí comienzan sus años de oro, con sus cuatro campeonatos consecutivos: 1962-1965.



1964

**7- La Galera Rojo y Azul.**

En 1964 la Galera cambió su color a rojo y azul al convertirse la firma ATMA en su principal sponsor, y obtuvo enseguida otro triunfo en la Vuelta de Santa Fe. "Cada vez que cambiamos de colores, ganamos", dijo Torcuato Emiliozzi.



1966

**8- El "Baufer".**

Los hermanos estrenaron en la carrera de Carlos Casares un modelo Baufer, preparado por Dante y Alain Baudena sobre chasis Ford 42, e instalaron en él el mismo motor F-100 que tantos triunfos había cosechado en "La Galera". Era hora de apostar por la renovación.



1969

**9- El Falcon angostado**

La nueva carrocería del Ford Falcon angostada estuvo ya preparada para correr en la carrera de Chacabuco, pero las condiciones climáticas se lo impidieron. Nunca debutó. Los gringos lo vendieron a uno de sus famosos admiradores: el folclorista Jorge Cafrune.



1969

**10- El Halcón blanco y azul**

Debutó en la carrera de San Nicolás el 12 de octubre de 1969. El aerodinámico prototipo Ford diseñado por el Ing. H. Pronello, alcanzó una velocidad de 290 km por hora convirtiéndose en uno de los autos más veloces de la historia del Turismo Carretera. Fue sub-campeón 1969.



# MUSEO MUNICIPAL HERMANOS EMILIOZZI

Orgullo y símbolo de nuestra ciudad, los Emiliozzi son Olavarría.



El Museo Municipal Hermanos Emiliozzi, es un museo de sitio, **emplazado en el mismo taller de los Gringos Emiliozzi**. Este espacio cultural rinde **homenaje a los más grandes deportistas de la historia de Olavarría** y figuras sobresaliente del Turismo Carretera, la categoría automovilística nacional más popular del país.

**En el año 2005 el Municipio** del Partido de Olavarría, **adquirió el edificio donde Dante y Torcuato Emiliozzi** forjaron una trayectoria repleta de logros y records: corrieron 183 carreras durante 20 años, obteniendo 4 títulos consecutivos de Campeón y uno de Subcampeón. Y fueron ganadores hasta 1966, con su famosa "Galera".



## Objetivo:

El Museo Municipal Hermanos Emiliozzi tiene como objetivo:

- **Honar la trayectoria de Dante y Torcuato Emiliozzi**, dos deportistas olavarríenses que llevaron la impronta de nuestra ciudad por todo el país.
- **Conservar la memoria colectiva** acerca de cómo se construye la historia local a partir de ejemplos como los que distinguimos.
- **Promover actividades educativas** utilizando el Museo como un espacio para la divulgación de la cultura.
- **Trasmitir a los jóvenes el legado de los Hermanos Emiliozzi:** invención, pasión, incontables horas de trabajo y esfuerzo más su proverbial humildad y hombría de bien.



## Sala 1: “SALON TALLER”

El “Santuario Tuerca” de la calle Necochea, fue testigo de la inventiva y el trabajo de los Hermanos Emiliozzi y su Escudería.

Al pasar el portón de entrada, **todo el primer espacio estaba ocupado por la “Galera”**.

**Alrededor de ella giraba todo:** sobre un gran banco de madera con cajones para herramientas adosado a la pared de la izquierda, se desarrollaban la mayoría de los trabajos manuales: allí había una morsa, una bancada para control de cigüeñal construido por los hermanos, un decantador con filtro de humedad para aire comprimido de alta presión, y adosado a la pared un tablero con fusibles y llaves que comandaba la instalación eléctrica. Detrás de la fosa estaba el famoso torno, una soldadora, una pluma de fuerza para levantar elementos pesados, una rectificadora de cilindros, una agujereadora y modestos armarios repletos de repuestos completaban el desordenado panorama. Ud. observará muchas de estas piezas originales ocupando los mismos sitios.

**Tito, el gran artesano,** se ocupaba del torno, soldadura y rectificación; **Dante, paciente y prolijo en extremo,** del encendido y carburación. **Torcuato fue el copiloto de la “Galera” hasta 1967; Dante, su impecable piloto, y juntos fueron una dupla perfecta.**

Detrás de la soga que resguardaba este espacio, se amontonaba la hinchada, respetuosa del silencio que reinaba en el “santuario”... Hasta que se le daba arranque a la “Galera” y los gritos y aplausos ensordecedores se mezclaban con el rugido del motor...



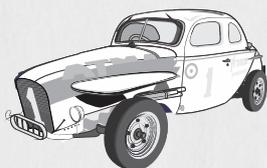
# LA "GALERA"

La "Galera" es el apodo de la coupé Ford Modelo 1939 con la que **debutaron** los Emiliozzi en la Vuelta de Mar y Sierras del 23 de abril de 1950, y los acompañó durante 16 años hasta la carrera del **26 de junio de 1966 en Hughes**.

Esta leyenda viviente del TC estuvo **primero pintada en dos tonos de celeste**; a partir de la Vuelta de Chacabuco para no Ganadores de **1953 fue roja**, con la leyenda de "Mundo Deportivo"; llevó los colores **blanco y negro de Ford Armando a partir del Gran Premio de La Lealtad de 1953**; y en la Vuelta de Santa Fe de **1964, apareció con el rojo y azul del nuevo patrocinador ATMA**, colores que conservó hasta su última carrera, tal como la vemos hoy. Curiosamente ganó esas tres competencias.

Corrió con **tres motores distintos** y con los tres triunfó: desde 1950 hasta 1955, con el revolucionario "Válvulas a la Cabeza"; desde 1956 a 1965, con el Ford 59 AB; y luego con el F-100 hasta su retiro de las rutas.

Ovacionada, paseó orgullosamente el número 1, la enseña patria de Campeón, la leyenda de Malvinas Argentinas, y sobre su frente, en grandes letras, por todos los caminos de la Patria dijo: OLAVARRÍA. **El 28 de Febrero de 1997, la Municipalidad de Olavarría la adquirió y la declaró Patrimonio Histórico Cultural de la ciudad.**





# Torno

**Torno de origen alemán** con el que “Tito” Emiliozzi fabricó artesanalmente las bielas del Motor 59 AB y modificó otras piezas. Una vez retirado del automovilismo, fabricó varios tacos de billar, su pasatiempo favorito.



# Escudería

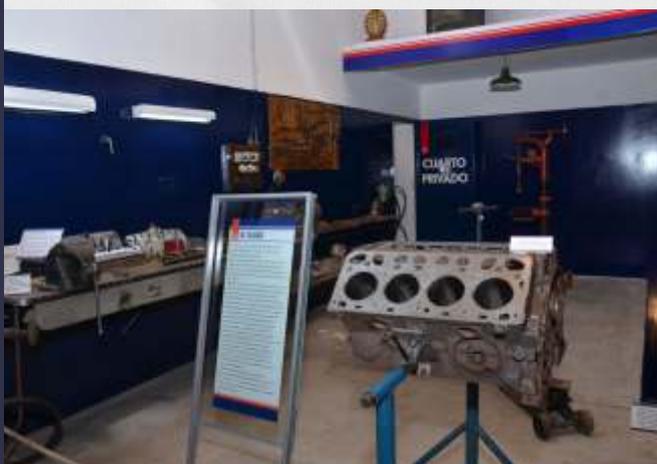
La histórica Escudería Emiliozzi estuvo formada por un grupo de hombres de la ciudad de Olavarría que colaboraron y acompañaron a los “Gringos” de día y de noche en el taller, y luego como auxilios en las carreras, ya mezclados con otros que se ofrecían y sumaban de diferentes lugares. En su mayoría eran mecánicos de distintas especialidades, a los que se agregaban profesionales, comerciantes, y los más pintorescos personajes...**No cobraban por su trabajo y pagaban sus gastos como auxilios.** Los unían tanto los fierros como una gran pasión por los “Gringos” Emiliozzi y el Turismo Carretera: **“Los Emiliozzi no fueron dos, sino muchos más.**

El secreto de tanto triunfo lleva el sello inconfundible de la Escudería, y su unión hizo su fuerza”.(del libro *Los Emiliozzi Testimonios y Recuerdos de Irma Emiliozzi*).



Además, esta sala posee:

- Un SMARTTV, pantalla de 55' resolución Full HD, para observar videos alusivos.
- Un parlante potenciado que trasmite el sonido del motor de la Galera a todo el Museo.



Se exhibe:

- Un rincón homenaje a la Escudería, que integraron hombres de Olavarría apasionados de los fierros y el Turismo Carretera.
- La Galera, el auto con el que los hermanos obtuvieron 4 campeonatos consecutivos de Turismo Carretera.
- La tapa de cilindros del motor revolucionario Válvulas a la Cabeza en vitrinas perfectamente iluminadas. Esta tapa fue ingeniosamente inventada por los Hermanos Emiliozzi
- Vitrinas con valiosos trofeos, cuadros, recuerdo, fotos y objetos personales de los hermanos.



## Sala 3: "SALÓN de MUESTRAS ITINERANTES"

Esta sala, **exhibe piezas relacionadas con el mundo de los motores y el automovilismo.**

Se trata de muestras que se rotan permanentemente y mantienen en actividad el Museo.

Se han exhibido autos de otros Museos, muestra de Aeronauticas, de Bomberos, Juguetes antiguos relacionado con motores, Motos clásicas y antiguas, autos antiguos por décadas, también se brindan charlas, proyección de documentales, etc.



### • Rincón del Hincha:

El Rincón del Hincha tiene como objetivo recibir los recuerdos que conservaron los hinchas durante años, y exhibirlos cuidadosamente en el Museo Municipal Hermanos Emiliozzi.

Se busca de esta manera, continuar con el armado de la valiosa historia que forjaron en el automovilismo nacional, Dante y Torcuato Emiliozzi.

### • Rincón Infantil:

El Rincón Infantil es un espacio armado para que los niños aprendan de forma lúdica, la historia de este Museo. Su objetivo es transmitir a las nuevas generaciones la trayectoria deportiva y de trabajo de los Hermanos Emiliozzi.





**Sala 3:**  
"SALON de MUESTRAS ITINERANTES"

**Exposición de automóviles clásicos y antiguos "Dante y Torcuato Emiliozzi"**, una muestra de mas de 80 autos, con la presencia de ex corredores como J.M.Traverso, periodista nacional Mariano Escalada, pintura en vivo con Rafael Varela. Año 2021-2022

**Actividades de seguridad vial** en vacaciones de invierno - año 2022.

**"Somos Mecánicos por un Día"** proyecto educativo con la EEST N° 2 para despertar vocaciones.

**Presentación del Museo en eventos de automovilismo.**

Presentación del Museo con la Galera en **Autoclásica 2015.**

Presentación del Museo con la Galera, como auto más importante de la Exposición, en Salón de automóviles **clásicos Berazategui 2018.**

La Galera de los Emiliozzi, en la Fiesta del 1° **Automóvil de Campana** representando a nuestra ciudad. Año 2018.

Periodistas nacionales que difundieron el Museo **El Garage TV** para su programa Museo, año 2014 y City Cars año 2016.

**Prgrama "De Aquí y de allá"** para TV Pública año 2016.

**Fiestas Populares Argentinas** . Año 2014.

**Revista Parabrisas.** Año 2014.

**Revista Corsa.** Año 2015.

Gustavo Feder, diseñador industrial, para **Autohistoria web** (automóviles históricos de producción argentina). Año 2023.

**Suplemento Viajes** de Diario Clarin. Año 2018.

**Revista Lugares,** diario La Nación. Año 2022.

**Historias Ricas,** con el historiador Daniel Balmaceda - Programa emitido por TN. Año 2021.

Vivos con Rubén Daray para el programa de automovilismo **"A Todo Motor"** año 2020, 2021, 2023.

**"P1"** programa de automovilismo con Mauro Feitoy Daniel Zorrero. Año 2021.

**"El Arranque"** programa de Campeones. Año 2023.



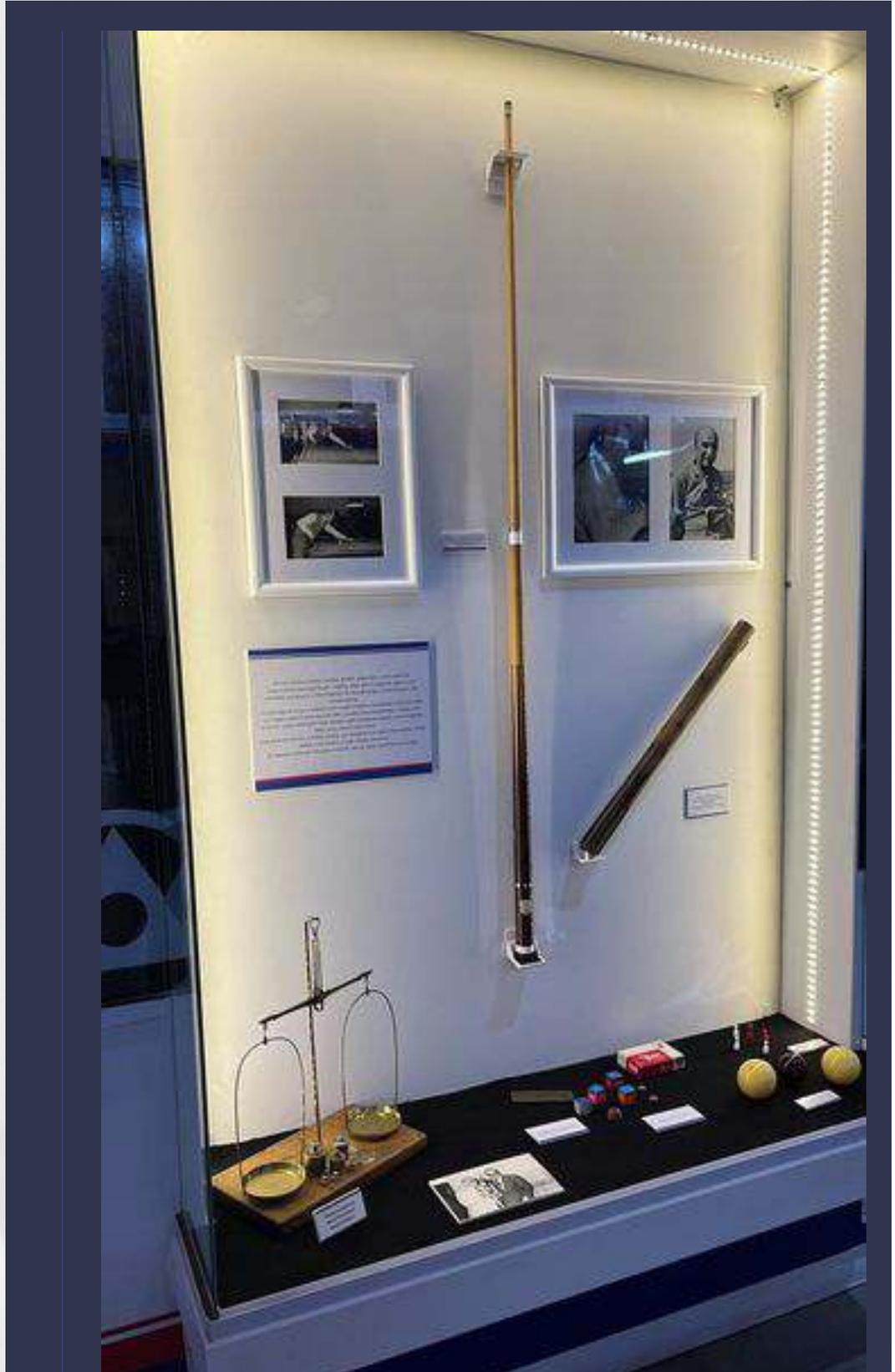


# TACO DE BILLAR

Se exhibe el **taco de billar, construido por Torcuato Emiliozzi**, que es una copia fiel de un taco de origen francés, de la marca Hiolle, que era el mejor del mundo en su momento.

**Torcuato lo utilizaba para jugar al billar con sus amigos en el Club Español de Olavarría** y ahora forma parte del Patrimonio del Museo.

Además el Sr. Pedro Julio Gandini, donó otro taco construido por Torcuato para el Sr. Gandini por la amistad que los unía.





#### **DATOS DEL MUSEO:**

El Museo Hnos. Emiliozzi, depende de la Dirección de Patrimonio Cultural de la Subsecretaría de Cultura y Educación del Municipio de Olavarría.

#### **Horarios:**

**Martes 8 a 13hs**

**Miércoles, jueves y viernes de 8 a 17hs.**

**Sábados, domingos y feriados de 15 a 18hs.**

#### **Entrada Libre y Gratuita**

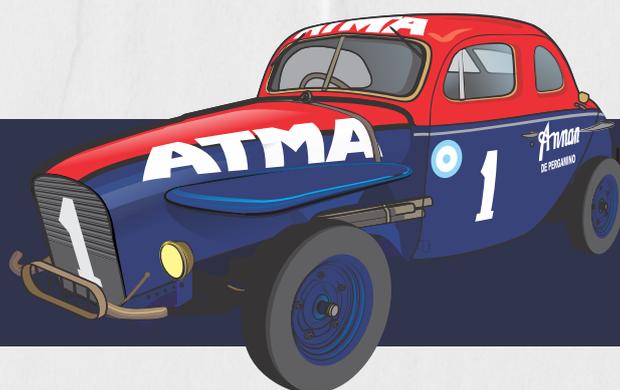
Turnos para visitas guiadas: [museohnosemiozzi@olavarria.gov.ar](mailto:museohnosemiozzi@olavarria.gov.ar)

Dirección: **Necochea 3229**

Teléfono: **2284-429093**

Facebook: **@museomunicipalhnosemiozzi**

Instagram: **@museohermanosemiozzi**



**OLAVARRÍA**  
MUNICIPIO