

HISTORIA DE LA SCUDERIA BUCCI



HOMENAJE A LOS 100 AÑOS DE HISTORIA AUTOMOVILÍSTICA DE LA FAMILIA BUCCI

1913 | 2013

100 AÑOS DE HISTORIA AUTOMÓVILISTICA

WWW.SCUDERIABUCCI.COM





HISTORIA DE LA SCUDERIA BUCCI

HOMENAJE A LOS 100 AÑOS DE LA HISTORIA AUTOMOVILÍSTICA DE LA FAMILIA BUCCI



CARTA DEL PRESIDENTE

EL HONOR DE FESTEJAR
LOS 100 AÑOS DE LA
HISTORIA FAMILIAR

Son muchos los motivos para festejar a través de este homenaje. Es una inmensa satisfacción luego de varios años de esfuerzo depositado en este proyecto.

Desde hace 4 años, somos un equipo de personas que venimos trabajando incansablemente, para concretar el faraónico proyecto que pensó y diseñó Clemar Bucci: realizar un nuevo súper deportivo Argentino.

Este libro, constituye un acto de reconocimiento y gratitud para todos los que han sido protagonistas de los 100 años de la historia familiar en el automovilismo argentino.

A Domingo Bucci, que se ingeniaba para reparar desde bicicletas a carros de caballo, quien con su posterior capacitación en técnicas de aviación, luego trasladó al desarrollo aerodinámico y mecánico a sus automóviles, construyendo y preparando sus autos de carreras y el de otros pilotos.

A sus hijos Rholand y Clemar, mi abuelo y tío abuelo, quienes siguieron los pasos de Domingo y continuaron íntimamente ligados a la industria automotriz.

Y a todo el equipo de personas que hacen posible presentar hoy el Bucci Special, que con todo su esfuerzo y dedicación dejaron horas de vida en este proyecto.

Hoy siento un enorme orgullo por ser parte de este presente y tras haber contribuido en esta hermosa historia.

Un fraternal abrazo y un agradecimiento para todos,



Pablo Bucci
Presidente

CRÉDITOS

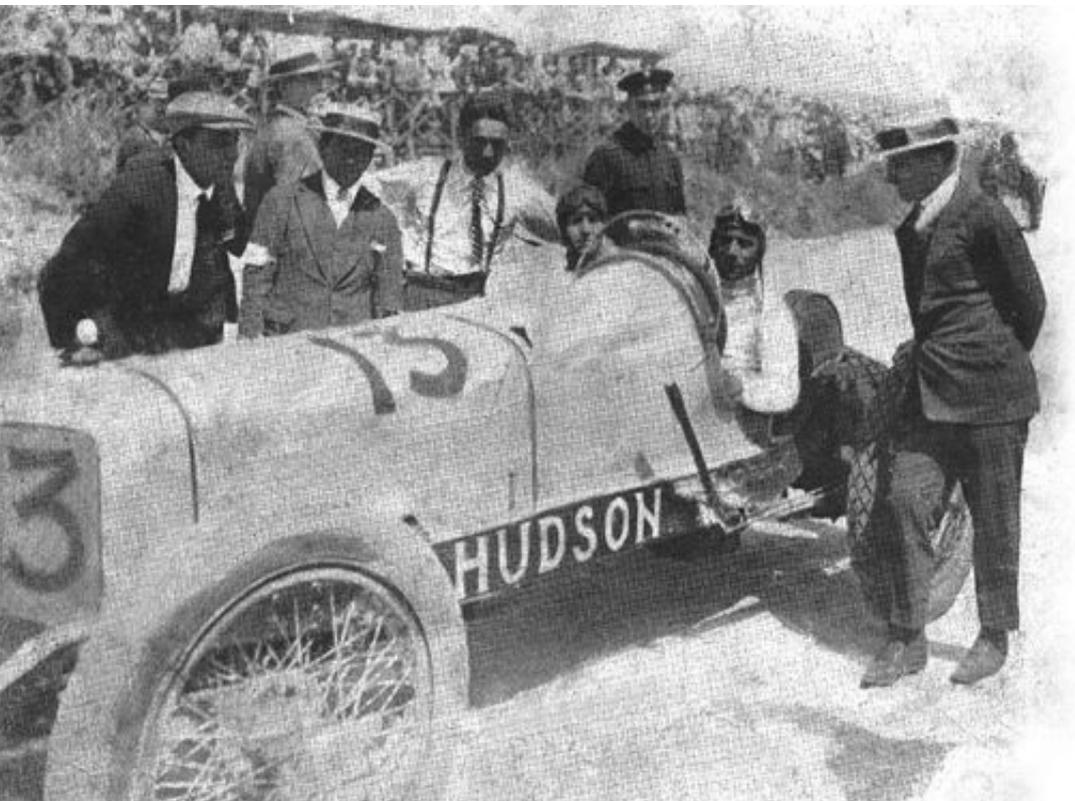
Idea y Realización:
Scuderia Bucci

Dirección de Arte:
Business Solutions Argentina
marketing@bussolarg.com.ar

Diagramación:
Analía De Luca
Stella Maris De Luca

SUMARIO

Carta del Presidente	07
Domingo Bucci, un pionero para su época, un soñador	11
Rholand y Clemar Bucci, sus sucesores	15
Clemar Bucci, sus comienzos en la F1	17
Clemar Bucci, su carrera en la Argentina	19
Clemar Bucci, su vuelta a Europa en los '50	21
Los Hnos Bucci, de las carreras a empresarios autopartistas	23
Los Hnos Bucci, el primer deportivo nacional de los '60	25
Clemar Bucci e hijo, la nueva generación	27
El Proyecto Bucci Special, la divina proporción	29
El Proyecto Bucci Special, el proyecto de fabricación	31
Agradecimientos	37



▶ Domingo Bucci aviador.



◀ Domingo Bucci gana con su acompañante José Friggeri, la carrera Rosario-Santa Fe-Rosario.



◀ Domingo Bucci piloteando su Bleriot.



DOMINGO BUCCI

UN PIONERO
PARA SU ÉPOCA,
UN SOÑADOR

Domingo Bucci, fundador de la Scuderia, nació en 1894 en San Carlos, Provincia de Santa Fe, Argentina. Desde chico se las ingeniaba para reparar desde bicicletas a carros de caballo.

A los 17 años, emprendió su primer viaje a Italia por un corto período de tiempo, y allí conoció la Escuela Caproni de Aviación, situada en Milán, que ofrecía cursos para aprender a volar. Esto llamó rápidamente la atención de Domingo, quien se internó en dicha escuela para participar del curso de piloto.

En la Escuela Caproni conoce y se hace amigo de un compañero de curso, de nombre Rholand Garros, quien estaba aprendiendo a volar los Bleriot.

En 1913 Domingo regresó a la Argentina con un motor Bleriot desarmado y con los planos para armar un avión. Con la ayuda de un carpintero concreta la proeza en Zenon Pereyra, Provincia de Santa Fe, y comienza a volar: llevaba pasajeros por toda la provincia en vuelos que podían calificarse “de aventura”.

Su fascinación por los automóviles crece rápidamente y comienza a fabricar un auto de carrera. Pronto esa pasión lo empuja a montar un taller más grande del que ya tenía.

En 1922 inaugura un taller en el pueblo de Morteros, provincia de Córdoba.

Domingo Bucci emplea técnicas de aviación, e incorpora todo lo aprendido, en el desarrollo aerodinámico y mecánico, a sus automóviles. Construye y prepara sus autos de carreras y el de otros pilotos.



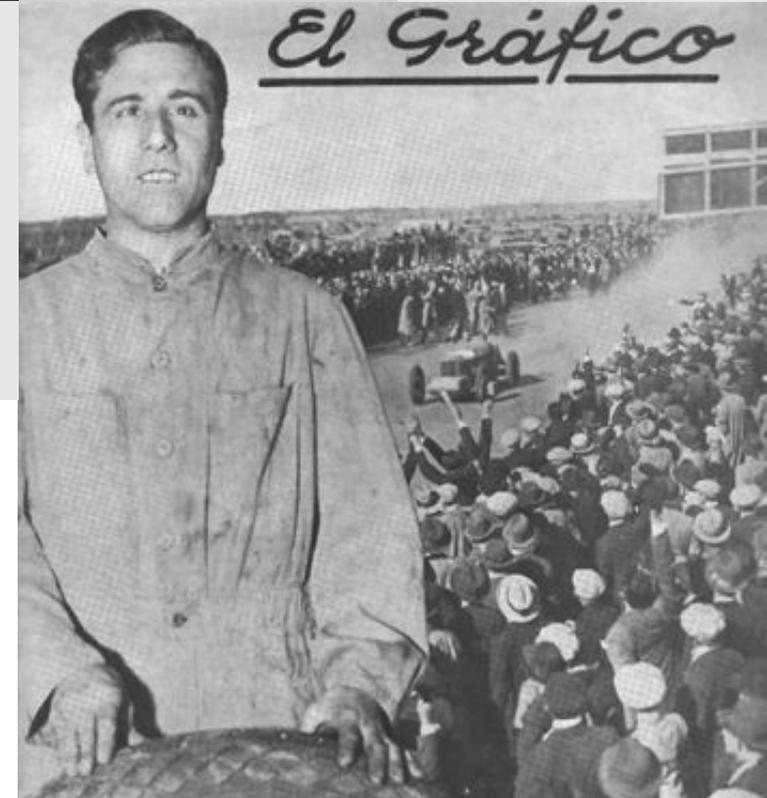
◀ Domingo Bucci en el Hudson con el que conquista grandes victorias.

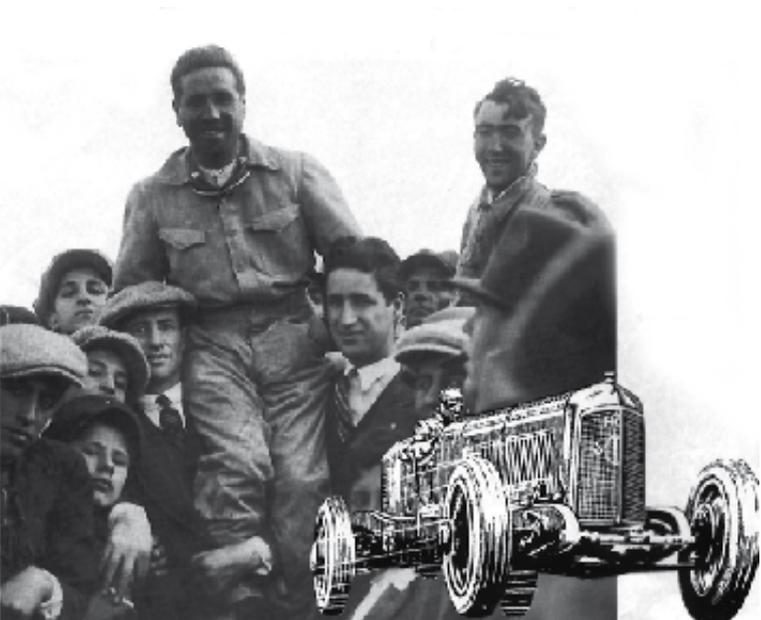
▶ 1926, al ganar por segunda vez consecutiva la carrera por la copa Alfredo Kade. La prueba unía Rosario con Santa Fe ida y vuelta.



▶ Domingo Bucci vencedor de los 500 Kilómetros de la Esperanza, con un notable promedio de 153.240 km por hora.

◀ En total gana 58 carreras de las 64 en las que interviene.





En 1925 y 1926 obtiene la Copa Kade, la cual le queda en forma definitiva al ganarla dos ediciones seguidas. Vuelve a triunfar en el mismo trayecto Rosario-Santa Fe-Rosario en 1927, siempre con un Hudson.

En 1926 corre con un Hudson en las 500 Millas Argentinas en Rafaela, yendo en punta hasta que la prueba se suspende por las lluvias caídas. Arriba segundo en los dos años siguientes, hasta que finalmente en 1929 llega la ansiada victoria en la tradicional prueba santafesina.

También triunfa en las carreras más importantes que se corrían en la Argentina, como el Gran Premio de la Provincia de Santa Fe en el óvalo de Esperanza, superando a pilotos nacionales y extranjeros de la talla de **Carlos Zatuszek** con su **Mercedes-Benz SSK**, **Juan Malcolm** con **Delage Grand Prix**, **Juan Lavarello**, **Víctor Pángaro** y **Eric Forrest Greene** con **Bugatti** y **Victorio Rosa** con **Alfa Romeo**.

Triunfa en dos oportunidades en el Gran Premio Nacional y otras dos sale segundo, en todos los casos con automóviles de Fuerza Libre. Luego corre en Chivilcoy, Córdoba, en el autódromo de San Martín, en el cual gana.

Domingo Bucci fallece el 7 de marzo de 1933 en una carrera, en Arrecifes, provincia de Buenos Aires, a la edad de 39 años.

En su taller lo ayudaban sus hijos Rholand y Clemar Bucci, ambos nacidos en Zenón Pereyra, provincia de Santa Fe. Ellos siguieron los pasos de Domingo y continuaron íntimamente ligados a la industria automotriz.

Clema a bordo
de un Midget.



Clema Bucci vencedor de
la mecánica nacional con su
Cadillac de 16 cilindros.



Domingo Bucci
y sus dos hijos
Rholand y Clema.



Pascual Puópolo, Clema
Bucci, Tazio Nuvolari y
Rholand Bucci.



Cadillac ganando
en Retiro.



Clema Bucci a bordo de
su Cadillac 16 cilindros.



RHOLAND Y CLEMAR BUCCI

SUS SUCESORES,
MECÁNICOS,
EMPRENDEDORES Y
CORREDORES

Rholand Bucci, hermano mayor de Clemar Bucci, nace en 1917 en Zenón Pereyra, Provincia de Santa Fe. Trabajó gran parte de su vida como mecánico dedicándose a la preparación de los autos de la familia, y acompañó a su padre y hermano desde los boxes.

Clemar Bucci, nace en 1920 en Zenón Pereyra. Sus primeros pasos en el automovilismo fueron en 1938 a bordo de un Midget construído por él mismo.

Lo corrió durante dos años y obtuvo varias victorias. Luego continuó corriendo varias carreras con autos de Fuerza Limitada en el interior del país ganando en Pergamino, Salto, y dos carreras en Capitán Sarmiento.

En 1947 pasó a la categoría de Fuerza Libre con un Cadillac 16 cilindros, monoposto, ganando cinco carreras seguidas.

En 1947 Clemar Bucci gana el Campeonato Argentino, y se convierte en el primer piloto argentino en ir a correr al año siguiente en el viejo continente, en las carreras de Grand Prix.



Maserati



Monza 1948



Montecarlo, 1948
Maserati.



Clemer Bucci en Montecarlo,
1948.

CLEMAR BUCCI

SUS COMIENZOS
EN LA F1

Una vez llegado a Europa, corre su primera carrera en Ginebra, en mayo de 1948, con un automóvil marca Maserati de la Escudería Milán de Italia, arribando en 6° lugar.

En junio de 1948 corre en Montecarlo con el mismo Maserati y obtiene el segundo mejor tiempo de la carrera, clasificando en 8° lugar.

Luego corre en San Remo con un Maserati 4CL preguerra de un solo compresor, arribando en el 3° lugar detrás de Alberto Ascari y Luigi Villorosi.

Continúa corriendo en el Gran Premio de Suiza en Berna, donde iba cuarto hasta que debió abandonar. Luego corre en Monza, llegando 7° y logrando el 2° mejor tiempo en carrera y finalmente corre en Penya Rhin (Barcelona), debiendo abandonar cuando estaba 3°, debido a problemas técnicos.



◀
Alfa Romeo, Palermo.

Detrás de
Juan Manuel Fangio
en Palermo.



▶
Pruebas de Clasificación GP
Ciudad de Buenos Aires.
17 de febrero de 1951.
Circuito Costanera Norte.



◀
Gran Premio Ciudad de
Buenos Aires de 1953.
Al frente Villorosi seguido de
Ascari. Detrás de éste,
el Alfa de Bucci y
por el lado externo González
con Maserati.

CLASIF.	PILOTO	MARCA	TIEMPO
1°	JUAN MANUEL FANGIO	MERCEDES BENZ	2 ´ 1 ´´ 7/10
2°	HERMANN LANG	MERCEDES BENZ	2 ´ 3 ´´ 7/10
3°	JOSÉ F. GONZÁLEZ	FERRARI 2000	2 ´ 4 ´´ 7/10
4°	KARL KLING	MERCEDES BENZ	2 ´ 5 ´´ 4/10
5°	CARLOS MENDITEGUY	A. ROMEO 2800	2 ´ 8 ´´ 4/10
▶ 6°	CLEMAR BUCCI	A. ROMEO 4500	2 ´ 10 ´´ ◀
7°	ALFREDO PIAN	MASERATI 1500	2 ´ 11 ´´ 3/10
8°	OSCAR GÁLVEZ	FERRARI 2000	2 ´ 12 ´´ 1/10
9°	HECTOR NIEMIZ	A. ROMEO 2800	2 ´ 13 ´´ 3/10
10°	ROBERTO MIERES	MASERATI 1500	2 ´ 15 ´´ 5/10
11°	PASCUAL PUÓPOLO	MASERATI 1500	2 ´ 15 ´´ 6/10
12°	JORGE A. DAPONTE	MASERATI 1500	2 ´ 19 ´´
13°	LUIS DE DIOS	SIMCA 1430	2 ´ 19 ´´ 2/10
14°	JOSÉ F. LÓPEZ	SIMCA 1430	2 ´ 20 ´´ 9/10



▲
Oscar Gálvez, Rholand Bucci,
Luigi Fagioli, Juan Manuel Fangio y
Clemar Bucci.
Foto tomada por Pascual Puópolo.

CLEMAR BUCCI

SU CARRERA
EN ARGENTINA

Allá por 1949, y una vez de regreso a la Argentina, Clemar sugiere al General Perón, la posibilidad de armar el equipo Argentino de F1. Luego de una larga espera, llega un auto marca Maserati 4CLT, para que Clemar Bucci corra en Europa. En ese mismo año, finalmente Clemar cede el mismo a Juan Manuel Fangio.

Más tarde, en el año 1950, Clemar corre en Argentina el Gran Premio Eva Perón con un Alfa Romeo 12C de 4.500 cc del año 1937, quedando en 3° lugar. Dicha carrera es ganada por Luigi Villoresi a bordo de un Ferrari, en segundo lugar Dorino Serafini y en cuarto lugar Juan Manuel Fangio.

En 1953 corre en el Autódromo de Buenos Aires, y encontrándose cuarto, detrás de Mike Hawthorn, y delante de Juan Manuel Fangio y Froilán González, debe abandonar debido a la rajadura del block del motor.

Ese mismo año logra el record sudamericano de velocidad con el Cisitalia Porsche de Grand Prix 12 cilindros, siendo el único piloto de todo el mundo que corrió en este automóvil.



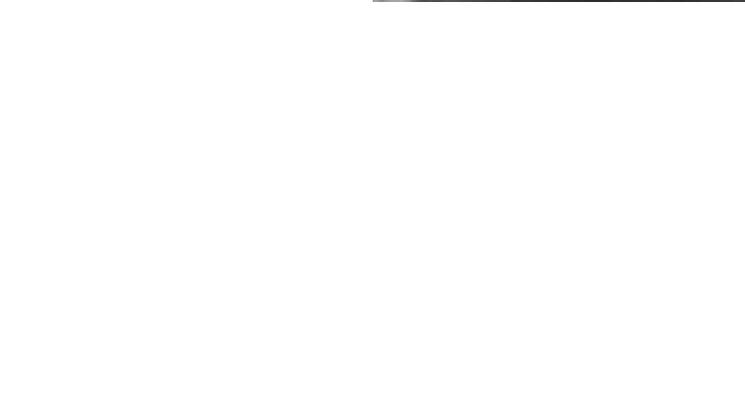
◀ Gran Premio de Buenos Aires, 1955



▶ Pescara.



◀ Gran Premio Pescara.



▶ Gordini.



◀ 1000 Km. de Buenos Aires de 1955. Con Ferrari Sport del equipo oficial. Iba en segundo lugar hasta su abandono.



▶ Clemar Bucci con el Gordini detrás de los Flecha de Plata.

CLEMAR BUCCI

SU VUELTA A
EUROPA EN LOS 50

En 1954 vuelve a Europa convocado por Amadeo Gordini, con la propuesta de integrar el equipo de la Escudería Gordini de Fórmula 1 de París. Allí, junto a otros corredores de la talla de Jean Behra y André Pilette, logra una destacada actuación en Ruan, Berna, y en Monza.

Llega a correr además el Gran Premio de Alemania en Nürburgring y el Gran Premio de Pescara.

Participa en la Gran Premio de Inglaterra en Silverstone y también en la categoría Sport contratado por el equipo Ferrari, junto a Alberto Maglioli (Campeón del Mundo 1954).

Tiene una destacada actuación durante gran parte de los 1000 Km. de Buenos Aires, superando en clasificación a su compañero Maglioli. Sin embargo deben abandonar por problemas técnicos luego de estar en segundo lugar durante muchas vueltas.

En 1955, Clemar Bucci corre el Gran Premio de Argentina de Fórmula 1 con Maserati y ese mismo año participa en el GP Ciudad de Buenos Aires de Fuerza Libre con Ferrari, teniendo una muy buena actuación.



Bucci Special 1953
con motor
Alfa Romeo.



Bucci Special 1953
con motor
Alfa Romeo.



El motor del Bucci 3000 de
Sport Prototipo. Block Ford
V8 de 32 válvulas que llegó
a girar a 9.000 rpm.



LOS HERMANOS BUCCI

DE LAS CARRERAS
A SER EMPRESARIOS
AUTOPARTISTAS

Ya retirado de las carreras automovilísticas continua con su hermano Rholand Bucci, en la fábrica BUCCI, fabricando autopartes para las terminales automotrices de Ford, Chrysler y Siam Di Tella, entre otras.

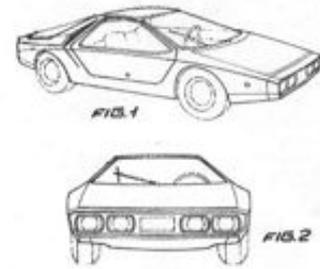
Siempre inspirados en el diseño de automóviles, en esos años concretan la fabricación de un deportivo denominado Bucci Special con motor delantero de Alfa Romeo.

Más tarde, diseñan y fabrican otro automóvil y un motor de 3000 cc para la categoría Sport Prototipo, con un chasis similar a un Mc Laren, pero más corto (de tan sólo 2,28 mts. de entre ejes). También se desarrolló un Fórmula 4 con motor BMW.

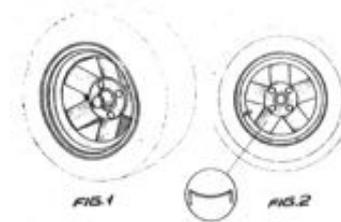
El motor V8 del automóvil Sport Prototipo era un Ford Bucci 3000, construido por Clemar Bucci, con 4 árboles de levas y 32 válvulas que llegó a girar 9000 RPM, el cual contaba también con un equipo de inyección.



◀ Clemar Bucci,
su diseñador,
junto al DOGO SS.



▶ Diseño del DOGO,
registro del modelo industrial.



◀ Diseño del DOGO,
registro del modelo industrial.

▶ El DOGO fue presentado
en la Exposición del Confort,
en el predio de la
Sociedad Rural Argentina.



◀ Puertas
tipo Alas
de Gaviota.



LOS HERMANOS BUCCI

EL PRIMER
DEPORTIVO NACIONAL

Continuando con el diseño automotriz, en 1969, en la fábrica BUCCI, da vida a un Súper Deportivo Nacional, llamado "DOGO". El mismo era un automóvil de línea vanguardista con características de diseño adelantadas para su época.

En esta imagen se puede apreciar a Clemar Bucci, su diseñador, junto al DOGO SS con motor central, caja de cambios Porsche de 5 marchas, freno a disco en las cuatro ruedas y puertas tipo Alas de Gaviota, y llantas también de diseño propio.

El DOGO fue presentado en la Exposición del Confort, en el predio de la Sociedad Rural Argentina, y fue un diseño pionero y vanguardista. Lamentablemente las condiciones de ese entonces en el país, no acompañaron para que la industrialización del mismo se concretara.



◀
Clemar Bucci Jr,
Director de Arte
y Fotógrafo Profesional.

▶
Mercedes Benz 300 SLR
de Stirling Moss.



▶
Mercedes 300 SLR 1955.
Recreada por
Clema Bucci.



◀
Mercedes 300 SLR 1955,
vista trasera.

▶
Mercedes 300 SLR 1955,
motor.





CLEMAR BUCCI E HIJO

LA NUEVA
GENERACIÓN

En el 2001, Clemar Bucci junto a Clemar Jr, realizan una serie de recreaciones de los Mercedes-Benz SLR Flecha de Plata 1955, hechas íntegramente a mano, carrocería de aluminio y chasis tubular.

La escala en que fueron hechas dichas recreaciones fue idéntica, y la dirección de las mismas fue celosamente cuidada por Clemar.

En cuanto a la mecánica, frenos, caja y diferencial, son de Mercedes-Benz.

Clema Bucci Jr (F), Director de Arte y Fotógrafo Profesional, heredó de su padre la pasión por los autos, lo que lo llevó a colaborar muy de cerca en esta nueva etapa familiar.

En sus genes se encontraba estampada su pasión por el automovilismo, a tal punto, que a la temprana edad de 15 años, diseñó y patentó un dispositivo de admisión y escape.

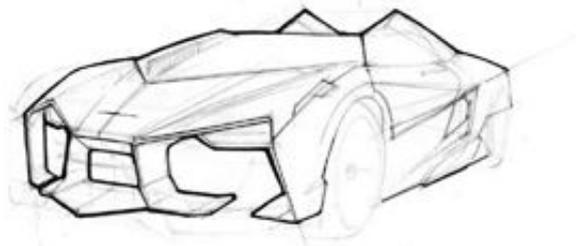
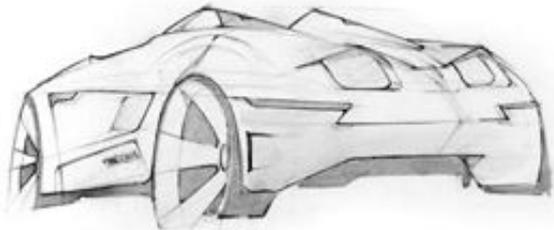
Con la aparición de parte de la mecánica de un Mercedes-Benz 300 SL Panamericana 1952 que ofició de muleto de repuestos en la mítica carrera, se logra reconstruirlo íntegramente en aluminio.

EL RECONOCIMIENTO AL CORREDOR

En Mayo de 2009, Bernie Ecclestone, invita a Clema Bucci, a la carrera de Mónaco con motivo de otorgarle un reconocimiento.



Distintas vistas
del Bucci Special.

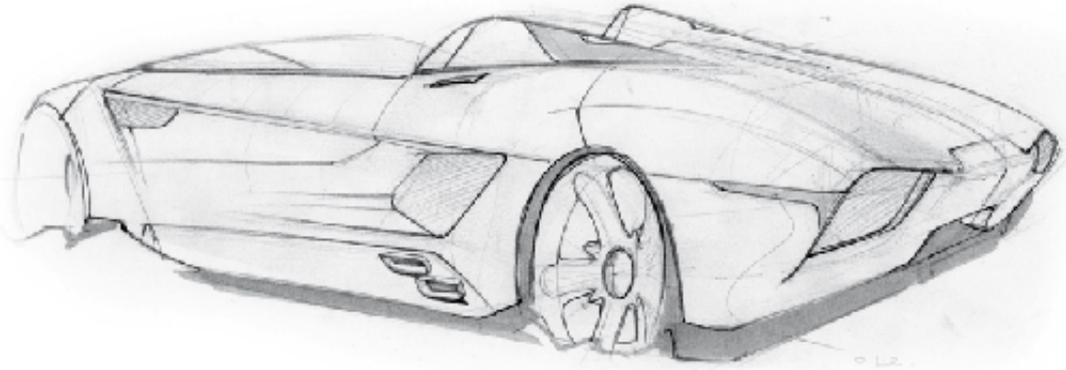


Primeros bocetos.



Vista trasera.





EL PROYECTO BUCCI SPECIAL

LA DIVINA
PROPORCIÓN

Siempre creativo, entusiasta y vivaz, con una energía y capacidad no acorde a su edad, en 2007 a los 87 años de edad, se embarca nuevamente junto su equipo en un faraónico proyecto: el de realizar un nuevo súper deportivo Argentino.

Cleomar reúne a su equipo de diseño y comienza a realizar una serie de dibujos que fueron digitalizándose y tomando forma.

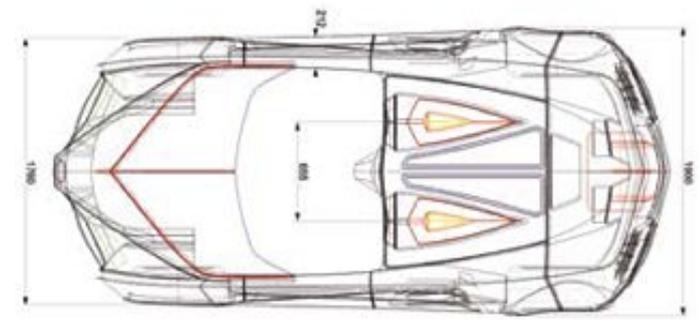
En su cabeza estaba la idea de diseñar un súper deportivo biplaza, que integrara dos características distintivas: elegancia e innovación.

Así comenzó esta nueva aventura, que continuó hasta su reciente muerte en enero de 2011.

Tal era su admiración por su creación, que consideraba al Bucci Special una obra de arte, y para describirlo usaba una frase de Da Vinci: "La belleza perfecta es una divina proporción..."



▶ Planos del Bucci Special.



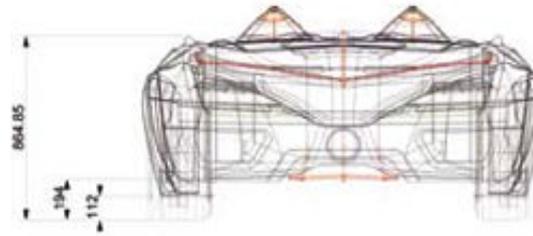
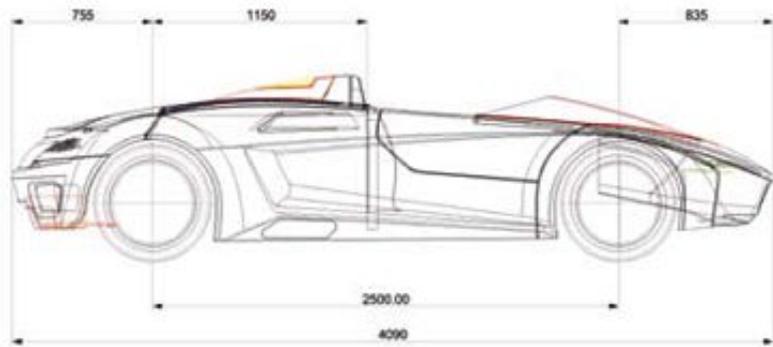
◀ Clemar Bucci trabajando con su equipo.

▶ Se realizaron modelos a escala real y de allí se comenzó con la fabricación de las matrices.



◀ Se moldearon las piezas de fibra de carbono.





EL PROYECTO BUCCI SPECIAL

EL PROCESO DE FABRICACIÓN

Se realizaron modelos a escala real y de allí se comenzó con la fabricación de las matrices, con las que se moldearon las piezas de fibra de carbono.

El chasis fue realizado en caño sin costura, se utilizaron las parrillas y frenos del Mercedes-Benz SL 600 de donde se tomó el motor de 12 cilindros en V de 650 CV. La caja de cambios es una caja CIMA hidráulica de 7 marchas.

Clemer Bucci, antes de su muerte, pudo terminar de armar el chasis. Llegó a ver una parte importante de las piezas de carbono montadas, y hasta pudo enviar a colar las llantas en aluminio.

Pablo Bucci, nieto de Rholand y sobrino nieto de Clemer, que formaba parte de su equipo, asume la dirección de la Scuderia Bucci, continuando con la construcción del Bucci Special desde marzo del 2011.

Desde entonces se montaron todas las piezas de carbono de la carrocería, se ensamblaron al chasis, se construyeron los pasaruedas, el piso del auto, se cerró el habitáculo, se diseñaron y construyeron las butacas, luces delanteras y traseras, guiños de giro, relojes, rejillas laterales y traseras, el volante, parabrisas etc.

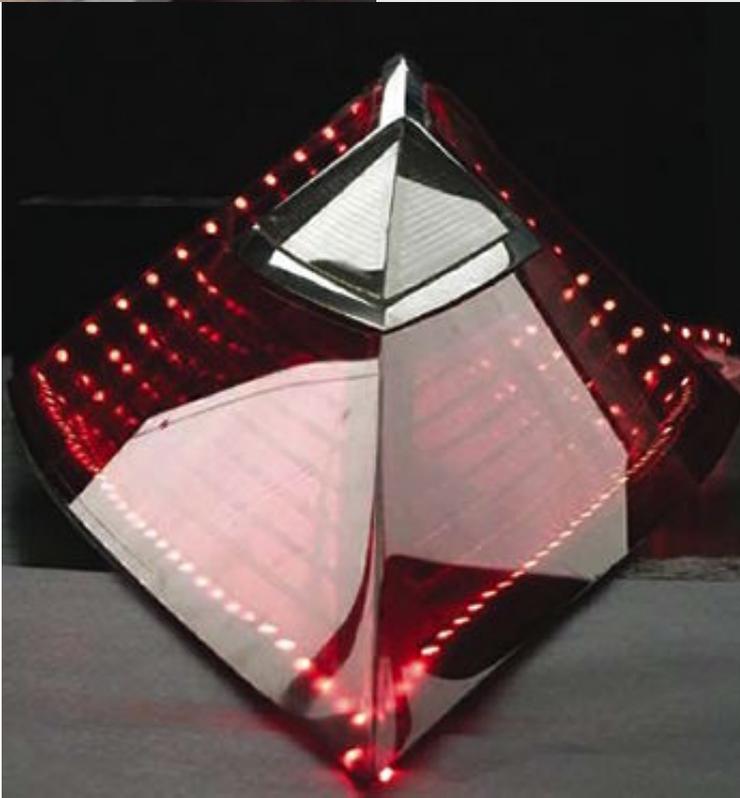
Todas estas piezas fueron realizadas y ensambladas artesanalmente en Argentina.



Se moldearon las piezas para la construcción del modelo Bucci Special.



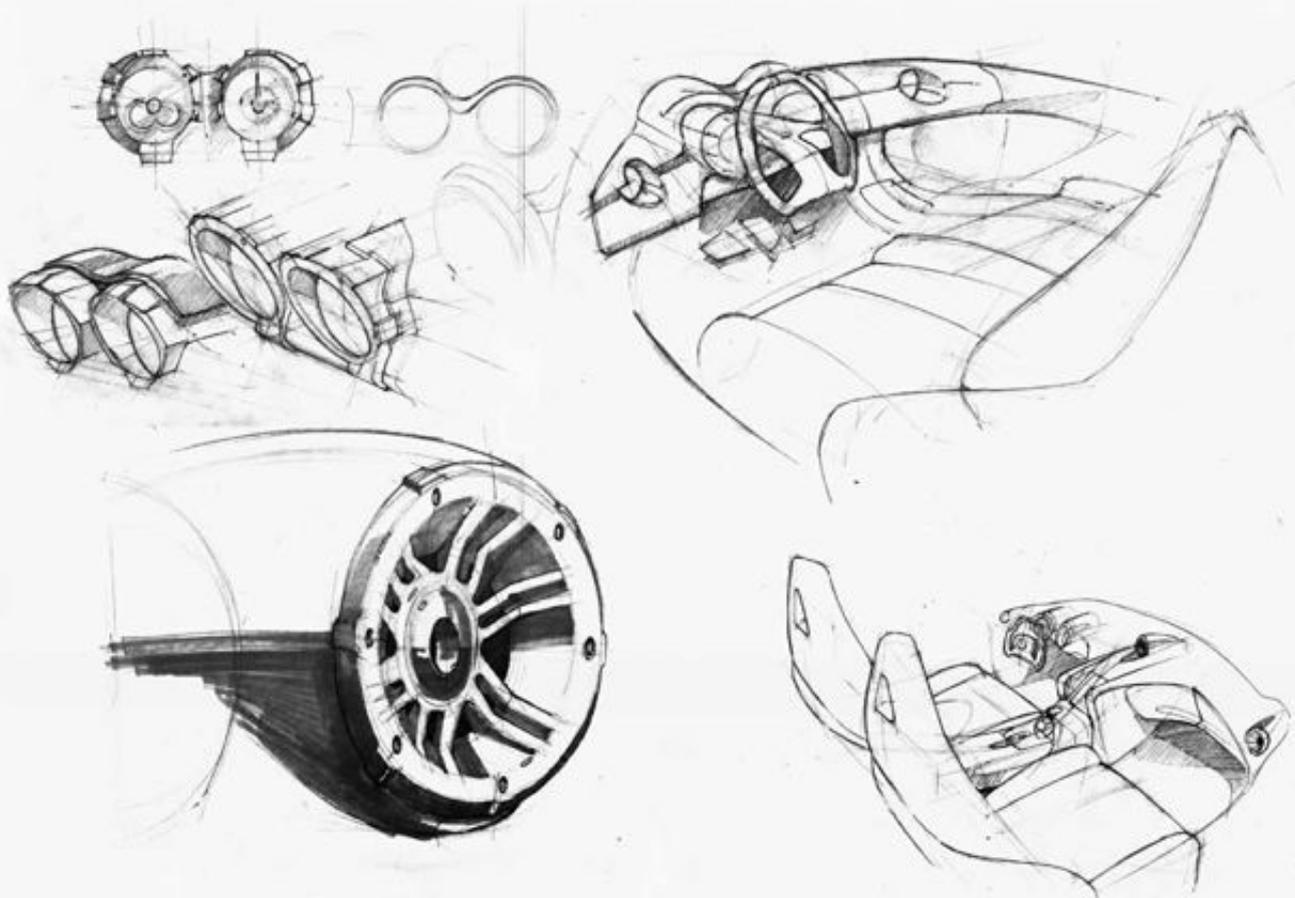
Relojes diseñados artesanalmente.



Luces traseras.



Distintos ángulos de las luces.

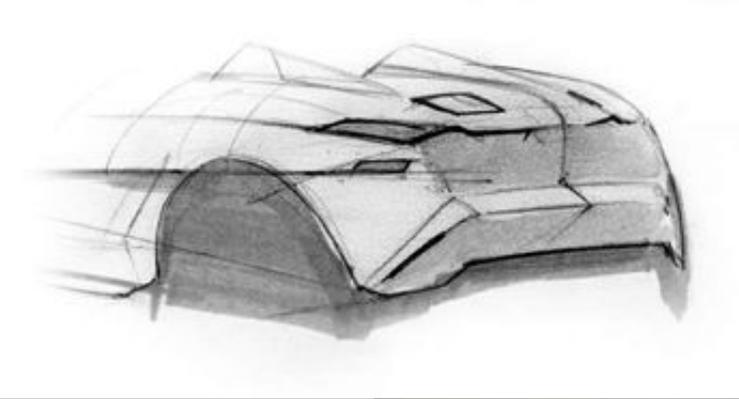


▲
Clemar supervisando
la construcción del chasis.

◀
Dibujos a mano alzada.

▶
Proceso de la construcción
de las llantas.



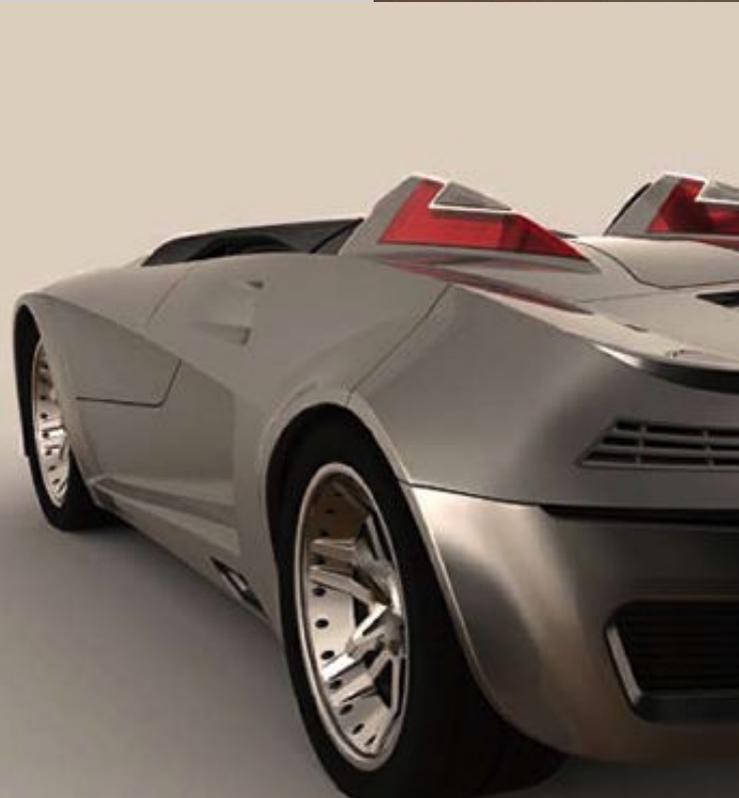


◀
Proceso del montaje
de la carrocería.

▶
Pablo Bucci junto al
Bucci Special
antes de ir a pintura.



▶
Render con vista trasera
del Bucci Special.



▶
Flor de Lis, escudo diseñado
en homenaje a los
100 años de historia.

◀
Render con vista lateral
del Bucci Special.





La divina
Proporción.



El Bucci Special.



La divina
Proporción.

AGRADECIMIENTOS

LOS PROTAGONISTAS DE LA HISTORIA

A Domingo, Rholand y Clemar, sin ellos no habría historia.

A Clemar Jr, por su creatividad, su empuje y elegancia.

A mi tía Elsa y a mis primas Alicia y Cecilia, por su confianza y apoyo.

A todo el equipo de Scudería Bucci, quienes forman parte del presente, y son los responsables de que la historia continúe.

A los diseñadores industriales, Hernán Balmaceda y Sebastián Seghini, y a todo el equipo de diseño y desarrollo Ariel Ribetto, Nicolás Rodríguez y Javier Zila.

Al carrocerero Daniel Ravazza.

A Juan José González “Giani”, (Modelado y matricería en fibra de carbono), Taller ABACA y su equipo Rubén, David y Santiago (Modelado del auto para matricería y preparación para la pintura), electricidad Monsalvo y su equipo Hugo y Leonel, Hernán Lacanette (Tapicería).

Un agradecimiento especial a Walter Gigena (Tornero), Javier Fregenal (Modelado en poliuretano), José Nicastro de Fundación Nicastro (Ruedas) y a Cristal Bus (Parabrisas), que nos brindaron siempre una esmerada atención. Gustavo Granelli de Zackspeed, por su gran colaboración en la puesta a punto del motor.

A Rubén Daray, Osvaldo “Cocho” López, Carlos Cristóbal, Hugo Semperena.

A todas las empresas que con su colaboración hicieron posible este homenaje.



AGRADECEMOS A LAS EMPRESAS QUE NOS ACOMPAÑAN EN ESTE HOMENAJE

