



TULIA GT Y TULIETA GT

LAS OTRAS HIJAS DE TULIO



A LO LARGO DE SU VIDA, TULIO CRESPI HA SIDO MUY PROLÍFICO: EN EL ASPECTO FAMILIAR, SEIS HIJOS -TRES MUJERES Y TRES VARONES-, VINCULADOS EN MAYOR O EN MENOR MEDIDA AL AUTOMOVILISMO DEPORTIVO; EN LO PROFESIONAL, MÁS DE MIL AUTOS DE CARRERA CONSTRUIDOS, DESDE EL LEJANO Y EMBLEMÁTICO TULIA 1 HASTA EL ACTUAL TULIA 27, NO HACEN MÁS QUE CORROBORARLO. SIN EMBARGO, EXISTEN ADEMÁS ESTAS DOS "HIJAS DE LATA", LAS CUALES PODRÍAMOS HASTA DEFINIR COMO LAS HIJAS REBELDES DE TULIO CRESPI, YA QUE POR DIFERENTES RAZONES NO TUVIERON LA CONTINUIDAD Y SUCESO COMERCIAL QUE "PAPÁ" ESPERABA. PARA ACLARAR ESTA CUESTIÓN "FAMILIAR", VAMOS A HACER UN POCO DE HISTORIA.

LA GÉNESIS DE LA TULIA GT (LA HERMANA MAYOR) ES CONOCIDA. A partir de un Torino de Turismo Carretera golpeado después de un accidente en el Autódromo en Junio de 1967, Nasif Estéfano le encarga a Crespi adecuar el auto en función del reglamento vigente. Es así que en el recordado taller de la calle Santos Dumont, en el porteño barrio de Chacarita, se lleva a cabo esta tarea, la cual consistió en reducir en 40 cm el largo total del auto, cortando la cola. Además, redujo la altura con un despeje de 12 cm, y por último modificó la caída del techo que continuó hasta la cola incorporando una



luneta original, y configurando así una cupé tipo fast-back. A este auto se lo denominó "Petiso". Su rápido éxito en carrera entusiasmó a Rodolfo de Alzaga y a Pablo Facchini, para quienes Crespi construyó otros dos autos similares.

Allá por principios de 1969, Crespi, siempre dispuesto a encarar nuevos desafíos, a partir del "Petiso" avanzó con la idea de producir un verdadero Gran Turismo en pequeña serie. Hay que recordar que por esos años la importación se encontraba cerrada, y los buenos GT europeos y americanos los debíamos ver en las páginas de *Road & Track* y *Quattroruote*, por lo que la idea de Tulio no era para nada descabellada. Así se construyó el primer ejemplar, que fue presentado con bombos y platillos en la Exposición Rural de Palermo en julio de ese año. Exteriormente se diferenciaba del que mostramos en estas páginas por tener un solo vidrio lateral, el principal. Además de la carrocería, cuya trompa y capot fueron construidos en fibra de vidrio

"para que la reparación sea más económica y fundamentalmente más rápida", presentaba algunas modificaciones mecánicas, tales como la ubicación del motor, situada 30 cm más atrás que el Torino de calle, lo cual mejoraba la distribución de pesos, un problema serio por entonces para aquel modelo. Poseía un tanque de nafta de 80 lts, lo cual le otorgaba una mayor autonomía. Por lo demás, tanto el motor como la caja y el diferencial eran los originales, salvo que el comprador solicitara alguna modificación. Sin embargo, eran los accesorios los elementos más interesantes que ofrecía el auto.

Venía equipado con faros rebatibles accionados en forma eléctrica, lavaparabrisas eléctrico, antena eléctrica, y un equipo de audio provisto por Grabofon S.A. que estaba entre lo más avanzado de esa época. Y todavía más. Aire acondicionado, lava faros, baliza automática, bar, ¡y hasta un teléfono! Por otro lado, también tenía su toque de exclusividad. Las llantas eran de magnesio, construidas por Ruedas Argentinas con un diseño exclusivo para el auto. Lo mismo ocurría con el volante, y con las butacas y demás detalles interiores. Además, se podían encargar los siguientes opcionales: prepara-



ción Berta, palieres flotantes, las variantes de caja y puente trasero (cuatro para cada uno de los dos sistemas), tres carburadores Weber, o bien el solitario Holley. Finalmente, la posibilidad única de seguir el proceso de fabricación del auto, e ir haciéndole las pequeñas modificaciones a gusto del futuro propietario. Todas estas características arribas detalladas hacían que en definitiva uno



La planta motriz era también la del recordado "correcaminos", o sea 850 cc. Con este motor, alcanzaba los 150 km/h. Poseía la misma palanca de cambios del 4L de calle, ubicada horizontalmente con sus mandos algo rebeldes, de igual configuración que su hermano mayor el Renault 6. Esta primera versión que se presentó en agosto de 1972 se denominó Tulieta GT, y era una cupé con techo duro. Los primeros ejemplares poseían las llantas de chapa ensanchadas, y las tazas eran las del Renault 6/12. Luego Ruedas Argentinas diseñó unas llantas de aleación liviana exclusivas para el modelo. Años más tarde, la Tulieta se renovó y amplió. La versión cupé fue modificada, agregando una ventana lateral y ampliando la superficie vidriada. Se presentó una versión convertible con capota de lona, y además se construyeron un ejemplar de una rural, y uno de una pick-up, aunque estos dos autos fueron para uso exclusivo de Tulio Crespi y su empresa. Se diseñaron nuevas llantas, y cambió la manija para abrir la puerta, estando ahora escondida detrás de la chapa de la puerta (la anterior versión tenía el sistema similar al del Renault 6 y los primeros Renault 12). Finalmente, el cambio más importante fue la

adopción del motor 1.400 cc que equipaba precisamente a este modelo de la casa francesa. Con esta planta motriz la velocidad máxima ascendía a los 180 km/h. Por ese entonces, es que surge la presentación de ambos autos en el Salón de París de 1976, lo cual está apasionadamente relatado por el propio Tulio en otras páginas de este mismo número. Precisamente fue esta la versión la que entusiasmó a un alto directivo de Renault para desarrollar el proyecto Alpine II, que sin embargo, y tal como lo explica el propio Crespi, quedó archivado definitivamente. Tampoco en el caso de la Tulieta se cuenta con cifras oficiales de producción. Sin embargo, según lo estima el propio Crespi, se fabricaron alrededor de 40 ejemplares. Los que presentamos en estas páginas son precisamente de cada una de las versiones fabricadas. ●

Por: Hugo Semperena

Agradecemos especialmente a los señores Edgardo D'allaglio y Daniel Miranda por haber cedido sus autos para la producción fotográfica de esta nota.

