



Historia del Club de Automóviles Antiguos de Chile

Extracto del libro "Club de Automóviles Antiguos de Chile - 40 Años", editado en 2007, que cuenta parte de la historia del Club



Contenidos



- I. 0
- II. Club de Automóviles Antiguos de Chile 2
- III. Rallies Nacionales 4
- IV. Personalidad Jurídica 6
- V. Hitos de la década del 80 7
- VI. La década del 90 y el nacimiento de la Rama de Autos Sport Clásicos 8
- VII. Rally en Alemania 10
- VIII. Rally Aventura 10

Club de Automóviles Antiguos de Chile

A mediados de 1967 aparecía en los diarios de Santiago un curioso aviso destacado llamando a los amantes de los autos antiguos, o "burritas", a ponerse en contacto con Joaquín Lewin, un pintoresco empresario comerciante de pernos de la Av. 10 de Julio Huamachuco. Él mismo había construido en la parte de atrás de su negocio, TUPERAC (Tuercas y Pernos de Acero), un pequeño museo en que exhibía, para quienes quisieran compartir su historia, media docena de autos con ruedas de rayos, bocina tipo claxon y tapabarros volantes.

A su singular llamado acudieron Manuel Gutiérrez Luque, empresario que, además de un par de autos antiguos, tenía una impresionante colección de réplicas en miniatura de los mejores autos de la historia; también el Dr. Carlos Verdugo Martínez, quien en esos días estaba restaurando un Ford T similar al que le sirviera para trasladarse en sus primeros años de estudiante de medicina. Boca a boca fueron recomendándose y encontrándose en la calle estos primeros cultores de la enfermedad "automovilitos antigüitis", conocida por ser incurable y muy contagiosa. Aparecieron Jorge de la Barra, quien adornaba su gasolinera en Av. Santa María con un vetusto Ford T "Tin Lizzie"; los hermanos Szanthy, estudiantes de medicina y de ingeniería, que usaban a diario su enorme Cadillac de 1929 y Jorge Prunés, un prestigioso martillero que paseaba orgulloso en su Packard de doble parabrisas.

Con los vehículos del museo de Lewin y los de sus nuevos amigos, se organizó la primera actividad conjunta: un desfile abriendo la pista del Aeródromo Tobalaba previo a una carrera de autos. Poco después fueron invitados a realizar una exhibición frente a la Municipalidad de Las Condes en el Día de la Raza, actividad que culminó con un almuerzo campestre en los faldeos del Cerro San Cristóbal.

El entusiasmo cundía, aparecían nuevos cultores del hobby y ya había motivos de sobra para formar una agrupación, que se denominaría Club de Automóviles Antiguos de Chile. Con nuevos adherentes, como Gerardo Kalbhenn, Eduardo Weiss y Carlos Verdugo Ramírez de Arellano, se dio inicio a esta agrupación cuyo objetivo fundamental fue siempre preservar los vehículos antiguos, patrimonio tecnológico-cultural que, al darlos a conocer, se podía evitar su destrucción o exportación masiva a países donde ya eran apreciados por su valor histórico.

Cuando uno o más autos antiguos circulaban por las calles, podían provocar admiración, nostalgia, alegría... pero nadie quedaba indiferente. Esto envalentonó a los primeros socios a realizar una actividad masiva en que se reunieran todos los autos antiguos disponibles en un evento pagado a beneficio de alguna institución de bien público. Así, en 1968, en el Patio de Honor de la Escuela Militar, se realizó la primera Exposición de Automóviles Antiguos a beneficio de la Cruz Roja Chilena. La prensa apoyó la iniciativa, lográndose triplicar la asistencia esperada con familias que llegaron a apreciar y disfrutar del "Tortuga Tour", como se le llamó a los paseos en burrita por el recinto castrense.

Semanalmente, los días miércoles, los socios se reunían en distintas casas, con el objetivo principal de conversar en torno a los autos antiguos, planificar actividades, contactar a nuevos aficionados y compartir cualquier tipo de información al respecto. Pero lo más importante fueron los grandes lazos de amistad que se forjaron, los cuales perduran hasta el día de hoy.

Durante el primer lustro de la década del 70, el Club estuvo prácticamente en receso, no se hicieron actividades públicas, pero sí se mantuvieron las reuniones sociales y se siguió recibiendo a todas las personas que quisieran formar parte de este grupo, ya que las puertas siempre estuvieron abiertas para todo aquel que se viera interesado. En esos días llegaron Patricio Larraín, Manuel Lira, Juan Borghero y Jesús Diez Martínez, conocido empresario de buses quien junto a su familia ha sido un gran aporte para el Club de Automóviles Antiguos, brindándole desinteresadamente todo su apoyo a cada una de las actividades realizadas, transformándose en un pilar fundamental para su desarrollo.

En ese período, lamentablemente, un alto número de automóviles fue exportado a precios muy bajos, provocando una considerable disminución del patrimonio automotriz en Chile. Sólo por nombrar algunos, entre ellos se vendió al extranjero un Packard Twin-Six carrocería Phaeton doble parabrisas del año 1929 y un Stutz que se encontraba en la hacienda Polpaico.

Ya en 1977 se retomaron las actividades y se comenzaron a organizar eventos y actividades para el año siguiente. En esa época se diseñó el logo del Club y cada uno de los autos tenía su placa, que consistía en un emblema esmaltado con el dibujo del auto Stutz de la hacienda Polpaico, el cual se mantiene hasta hoy.

De esta manera, poco a poco el Club fue reiniciando sus actividades y ya en abril de 1978 se hizo la primera muestra de autos antiguos después de este largo receso. El Parque O'Higgins fue el lugar escogido para este evento, el cual se realizó con la ayuda de la Municipalidad de Santiago y el alcalde Patricio Mekis.

Todo aquel que tuviera su "cacharrita" con más de 40 años de antigüedad, podía ser partícipe de esta exhibición. Se publicó en el diario un aviso en donde se invitaba a todas las personas que estuviesen interesadas en participar. Fue tan buena la acogida de estos avisos que, como consecuencia, se reunieron alrededor de 110 autos en diversos estados de conservación, desde una camioneta de feria hasta un clásico perfectamente restaurado.

Rallies Nacionales

Después del gran éxito que tuvo la actividad en el Parque O'Higgins, la buena recepción del público y el entusiasmo de cada uno de los integrantes, se decidió organizar el primer Rally Santiago-Viña del Mar, el cual fue realizado el 12 de octubre de 1978. Gerardo Kalbhenn, quien años después asumiría la presidencia del Club, fue uno de los organizadores del rally junto al Dr. Carlos Verdugo, que también fue presidente de la institución; recuerda que la idea principal era "incorporar más socios y hacer participar a las autoridades de todos los pueblos que íbamos pasando para llegar a Viña". El objetivo de exhibir los coches en recónditos lugares era dar a conocer los autos antiguos como elementos de nuestro patrimonio, y no como cacharritos o desechos en desuso. Querían que la gente tomara conciencia de su verdadero valor. Por lo tanto, la idea de pasar por los distintos pueblos significó que cada una de las personas que vivían en las diferentes localidades y que tenían un auto antiguo en su establo o patio de atrás, se dieran cuenta de que poseían algo realmente valioso que merecía el mayor cuidado posible.

Para llevar a cabo este proyecto, los organizadores contactaron a cada una de las autoridades y hablaron personalmente con ellos para explicarles en qué consistía la actividad y así incentivarlos para este tipo de eventos.

La iniciativa tuvo una muy buena acogida e inmediatamente se comenzó a promocionar en las radios y se publicaron avisos en los diarios invitando a todas las personas que quisieran participar en esta "aventura" (hay que tener presente que en esa época no había carretera doble pista, sino que el camino pasaba por el interior de los pueblos, subiendo y bajando cuestras, lo cual era un desafío para las burritas).

La partida de este primer rally se dio en el Parque O'Higgins, y durante todo el trayecto entre Santiago y Viña, un locutor de la radio Nuevo Mundo que viajaba en uno de los autos antiguos transmitió, a lo largo del día, cada uno de los pormenores del viaje. Pero lo más increíble, y a la vez conmovedor, fue la reacción del público, ya que cuando este grupo de aficionados iba saliendo de Santiago con sus autos antiguos, se encontraron con una Alameda acordonada con una multitud de gente que esperaba ver pasar a los vehículos, e incluso los carabineros tenían que contener a las personas para que no obstruyeran el tránsito y así los autos pudieran seguir su camino.

Esta escena se fue repitiendo a lo largo de toda la ruta, en cada uno de los lugares por donde iban transitando. Tanto en la Plaza de Armas de Curacaví como en la de Casablanca, la gente se amontonaba para poder ver a estas joyitas.

En Viña del Mar, la situación no cambió, sino que fue aumentando la cantidad de personas que esperaban ver pasar la caravana de autos. Un participante lo relató así en un documento de la época:

“La bajada de Agua Santa a Viña del Mar fue realmente un verdadero carnaval y la Av. Perú estaba como yo nunca la había visto, atestada de gente. Difícilmente se podía distinguir dónde estaban las autoridades y la gente; supimos que llevaban varias horas esperando nuestra llegada o nuestra pasada”.

Producto del gran éxito obtenido en los rallies y en las exhibiciones, el número de socios iba aumentando cada día más; y ya a principios de 1979, alrededor de 100 personas formaban parte del Club. Para los nuevos integrantes, eso implicaba participar sólo en las actividades externas, porque las reuniones en las casas eran sólo para la Directiva.

En octubre de 1979 se decidió realizar el segundo rally a Viña, pero esta vez al ganador se le hizo entrega de la copa Mekis, en honor al alcalde de Santiago Patricio Mekis, quien falleció ese mismo año. Para el Club, este hombre significó un gran aporte, ya que además de participar en varias actividades, brindó mucho apoyo a la organización. Tenía claro que el objetivo de este grupo de aficionados era preservar el patrimonio cultural automotriz, por lo que siempre ayudó en la planificación y realización de todos los proyectos.

Durante los siguientes años se continuó haciendo los rallies a Viña del Mar, pero en agosto de 1980 se realizó el Tour Santiago-Rancagua, que fue la primera vez que como grupo deciden ir a otra ciudad en forma oficial. De esta manera se comenzaron a integrar distintas regiones del país y se dio la posibilidad de que personas de otros lados pudieran participar en estos rallies junto con apreciar el encanto de cada uno de los autos. Pero el mayor desafío se logró en 1981, cuando el Dr. Carlos Verdugo propuso hacer un rally de largo aliento Santiago-Concepción.

Marcelo Moreno recuerda que para ellos esa idea fue prácticamente una locura, porque los rallies más largos eran a Viña del Mar, en donde se recorrían alrededor de 120 kilómetros y duraban un solo día. Por lo tanto, pensar en ir a un lugar más allá era algo absolutamente insólito, en especial si había que recorrer alrededor de 500 kilómetros, más de 4 veces los trayectos acostumbrados.

En este rally nuevamente se optó por ir pasando por algunos de los pueblos que quedaban en el camino. Entre ellos, Curicó, Molina y Linares, que fue el lugar escogido para pasar la noche. En Molina, todo el pueblo estaba disfrazado de época para recibir a los autos, cuyos dueños también iban vestidos según el año de su coche, ya que era uno de los requisitos para participar en los rallies. En el lugar se premió al conjunto mejor caracterizado, es decir, la vestimenta del dueño que mejor representaba la época de su auto. Asimismo, el alcalde de Molina quedó tan maravillado con el evento que decidió subirse a una de las burritas y acompañarlos en el resto de la travesía.

En Concepción, el anuncio de que llegaba un grupo de automóviles antiguos que habían iniciado esta aventura en Santiago, provocó gran expectación entre los habitantes del sector, quienes esperaron su

venida 20 kilómetros antes de llegar a la ciudad. Fue tal la cantidad de personas que se reunieron para este evento, especialmente en la Plaza de Armas, que los carabineros se vieron rebasados al no poder acordonar el lugar. Pero el operativo de seguridad era tan eficiente que, por sólo dar un ejemplo, apenas dieron aviso de que a un integrante del Club le robaron su hallulla, una hora después apareció la persona detenida con el sombrero de vuelta.

Finalmente el desafío resultó ser todo un éxito. Los pueblos y ciudades por los que pasaron quedaron maravillados con el espectáculo automotor, especialmente las autoridades. Es por eso que al final del rally, el grupo contó con un total de cuatro alcaldes que se fueron uniendo en la medida que iban pasando por sus pueblos y ciudades producto del gran entusiasmo que les causó ver este desfile de autos antiguos.

Personalidad Jurídica

Con el paso del tiempo, en el Club surgió la necesidad de darle una estructura más formal, de modo de poder contar con auspicios de diferentes empresas para efectuar rallies y eventos. En 1980 se decidió obtener la personería jurídica, lo que no era fácil, pues las agrupaciones de personas eran analizadas minuciosamente por las autoridades, para asegurarse de que su fin era realmente el que postulaban. Así, había que cumplir con una serie de trámites en la Intendencia, en el Ministerio del Interior y especialmente en el Ministerio de Justicia, que era el órgano principal.

Los anhelos, fundamentos, directrices y objetivos del Club estaban plasmados en sus primeros estatutos, que fueron largamente discutidos en las reuniones de Directorio los días miércoles, siendo Marcelo Moreno quien lo tradujo al lenguaje legal y realizó los engorrosos trámites. Tras la tensa espera de la resolución del Ministerio de Justicia, la única observación recibida fue que en los estatutos se debía destacar que esta organización también buscaba promover la amistad entre los socios, lo cual era absolutamente cierto, porque más que un grupo de coleccionistas, se formó un gran grupo de amigos.

Finalmente, después de un largo proceso, en 1983 se le otorgó la Personalidad Jurídica al Club de Automóviles Antiguos de Chile, dándose por terminada una etapa que tomó tres años de trabajo.

Hitos de la década del 80

A lo largo de su historia, el Club de Automóviles Antiguos siempre ha realizado actividades de beneficencia, y ese fue uno de los motivos de la primera exposición del Salón del Apumanque en 1983. El propósito era brindarle apoyo al Hospital Luis Calvo Mackenna.

Los espectadores amantes de las tuercas antiguas pudieron apreciar 48 autos en total, desde un Ford T hasta un Alfa Romeo 1930 Millemgia 6C-1975, que lamentablemente fue exportado más adelante. Pero ingresar cada uno de los autos al interior del centro comercial fue una gran odisea, como bien recuerda Carlos Verdugo Ramírez de Arellano. Tuvieron que sacar algunas de las puertas correderas de vidrio del establecimiento para entrar todos los vehículos, algunos demasiado grandes.

Durante esta década, el Club no sólo realizó actividades en el ámbito nacional, sino que también amplió sus fronteras y comenzó a participar en rallies en el extranjero. El primer viaje fue a Mendoza y, en 1984, otro a San Carlos de Bariloche, que puso al Club sus pantalones largos. En los viajes internacionales, los socios se contactaron con aficionados trasandinos, quienes a su vez tenían relaciones con clubes de otros países del cono sur. Interactuar con coleccionistas de Argentina, Uruguay y Brasil, abrió el horizonte y el apetito de aventuras de más largo aliento.

En 1986, la agrupación fue aceptada por la Federación Internacional de Vehículos Antiguos (FIVA), con sede en Ginebra, lo cual significó tener una mayor representatividad a nivel mundial, y además de ser el representante de este organismo técnico para Chile, permitía contar con una serie de beneficios, como por ejemplo, obtener mayores descuentos y facilidades para intercambiar, comprar o vender refacciones, aparecer en el calendario mundial de actividades, lo que permitió conocer y estrechar lazos de amistad con socios de otros países.

En 1987 se realizó el primer encuentro Rally Confraternidad, en conmemoración de los 20 años del Club, con participantes de Alemania, Perú, Brasil, Argentina y Uruguay. A los trasandinos se les recibió en Portillo con un gran acto de bienvenida, izándose la bandera de los países participantes.

La década del 90 y el nacimiento de la Rama de Autos Sport Clásicos

En 1989 se realizó la primera versión del rally histórico denominado las Mil Millas Argentinas, competencia para autos sport clásicos de todos los tiempos. Un grupo de socios del Club decidió ir a participar en este importante evento internacional. En total fueron 5 autos con sus respectivas parejas de piloto y copiloto: Alejandro Jaime con Carlos Verdugo R. de A.; Jesús Diez G. con Nacor Jatz; Gerardo Kalbhenn con el Dr. Carlos Verdugo; Jorge Macan con Fernando Macan; y Manuel Lira con Guy Barroilhet.

Para sorpresa de muchos, después de una ardua competencia, Chile fue el país ganador de esta primera versión de las Mil Millas Argentina, dejando atónitos a todos aquellos trasandinos que organizaron la carrera. La pareja ganadora estaba compuesta por el piloto Alejandro Jaime y su copiloto Carlos Verdugo R. de A., quienes compitieron en un Ford Mustang Fastback 1965.

Desde entonces, y a partir de esa primera exitosa experiencia, numerosos socios del Club han asistido habitualmente a estas pruebas internacionales para coches sport que se realizan año a año en el país vecino.

Además, producto del entusiasmo a raíz de lo bien que resultó la participación en las primeras Mil Millas de Argentina, nació la inquietud entre algunos socios de formar una Rama de Automóviles Sport (RAS). La primera reunión constitutiva de la Rama se efectuó el día 26 de Abril de 1990 en la casa del socio Gerardo Kalbhenn, quien hizo de anfitrión, y en ella participaron Carlos Verdugo Martínez, Carlos Verdugo Ramírez de Arellano, Manuel Lira Infante, Patricio Larraín, Jorge Macan, Fernando Macan, Germán Saézn, Juan Enrique Vargas, Alfonso Esteva, Guy Barroilhet, Alex Theiler y Hernán Schiaffino.

El primer rally de autos sport clásicos que organizó la naciente Rama fue realizado en 1991. Su destino era llegar al norte, específicamente a La Serena, y el viaje tuvo una muy buena aceptación entre los socios, pues participaron alrededor de 30 autos deportivos. Al año siguiente se repitió la experiencia, con similar recorrido hacia el norte.

Como secuela de esos paseos, en el año 1995 se organiza oficialmente el primer Rally 500 Kilómetros Sport Clásicos al balneario nortino de Puerto Velero. Esa exitosa prueba fue organizada por los socios Gerardo Kalbhenn, Felipe Solar y Rodrigo Velasco, con el auspicio de la revista Cosas y la participación entusiasta de su ejecutivo don Fernando De la Cruz. La competencia contó con el patrocinio de Puerto Velero y tuvo singular éxito por el número de los binomios participantes, así como por la calidad de los autos sport clásicos que compitieron, llegándose a un número cercano a los cincuenta. Fue esa la

primera edición oficial de un rally que con el tiempo se convertiría en una competencia tradicional del Club.

Al regreso de dicho rally, en la sesión de directorio del Club de fecha 30 de Agosto de 1995, se acuerda crear oficialmente una comisión especial para que se haga cargo de la Rama de Sport Clásicos (RAS), designándose al socio Rodrigo Velasco para que hiciera de cabeza de la misma, otorgándosele la misión de elegir a las demás personas que lo acompañarían. Entre ellos, digna de destacarse es la labor realizada por el socio Manuel Lira Infante, quien por su vasta experiencia como antiguo corredor y coleccionista, y su cálida personalidad, pasa a ser un aporte muy importante y un actor muy querido de las competencias para autos sport clásicos tanto en Chile como en el extranjero. Sin duda "Mañungo" Lira es uno de los personajes más emblemáticos en la historia del CAACH, ya que su entusiasmo y humor, sus conocimientos técnicos y su activa participación en todo tipo de autos en cuanto evento se organizaba, lo destacaron siempre en forma muy especial.

Una de las más trascendentes versiones de las Mil Millas Argentinas donde participó una gran delegación formada por nada menos que nueve automóviles de la Rama de Sport Clásicos del CAACH, fue la que se corrió en Noviembre de 1995 en homenaje al quíntuple campeón mundial Juan Manuel Fangio, quien había fallecido en Julio de ese año. Al pasar la competencia por su ciudad natal, Balcarce, todos los coches fueron neutralizados. Allí, en el famoso Museo del Automóvil que lleva el nombre del legendario corredor argentino, la delegación chilena tiene el honor de encabezar el homenaje, y el socio Rodrigo Velasco pronuncia un discurso y hace entrega de una bandeja de plata dedicada a la memoria de Fangio, y en reconocimiento a su magna figura por parte del Club de Automóviles Antiguos de Chile.

Al año siguiente, las ya famosas Mil Millas Argentinas se llevan a cabo partiendo desde la ciudad de Bariloche, y nuevamente la Rama de Autos Sport Clásicos del CAACH se hace presente con una numerosa delegación y con hermosos vehículos deportivos que provocan el elogio de los extranjeros. Digna de destacarse fue la participación del socio Hernán Levy quien en su espectacular Mercedes Benz 300 SL Roadster del año 1957 logra el premio al auto mejor clasificado de esa marca germana, y es además el coche más veloz y que triunfa en el circuito de velocidad trazado en los alrededores del Hotel Llao-Llao, en Bariloche.

Hoy en día, la Rama de Autos Sport ya se encuentra consolidada, siendo ahora presidida por uno de los directores del Club, y los Rallies 500 Kilómetros Sport entre Santiago y La Serena, que se efectúan año a año, cuentan habitualmente con más de 70 autos inscritos, incluso con binomios extranjeros que vienen especialmente al evento, siendo un verdadero referente a nivel nacional.

El nacimiento de la rama de los coches deportivos en la década del 90 contribuyó a que se produjera la incorporación de muchos hijos de socios, así como también de socios nuevos dueños de autos sport clásicos; todo lo cual aportó un valor agregado al Club, provocando en definitiva un crecimiento y fortalecimiento del CAACH.

Rally en Alemania

Con más experiencia y una mayor participación en distintos rallies, ya sean nacionales o internacionales, Gerardo Kalbhenn propone la idea de ir a un rally llamado “2.000 kilómetros a través de Alemania”, en el cual se recorrían cerca de 2.600 kilómetros a lo largo y ancho del país por caminos suburbanos ubicados en su interior, y que se llevaría a cabo en julio de 1996.

La iniciativa, más allá de lo espectacular que parecía y las dificultades que podía conllevar, tuvo una muy buena acogida entre los socios del Club, por lo que inmediatamente comenzaron a trabajar para obtener auspicios y así poder trasladar los autos a Europa. En total, fueron 6 autos con sus respectivos pilotos y copilotos, es decir, 12 personas dispuestas a dar lo mejor de sí mismas en esta competencia que se caracterizaba por ser de regularidad clásica.

Este grupo estaba compuesto por:

- Gerardo Kalbhenn y Claus Tafel, en un Chrysler Roadster 1931.
- Jesús Díez y María Soledad Medel, en un Lincoln Phaeton 1929.
- Antonio Ferrán y María Angélica Pacho, en un Chrysler Imperial 1928.
- Nacor Jatz y Verónica Pedemonte, en un Paige 1917.
- Jorge Macan e Ingrid Gredig, en un Chrysler Imperial 1928.
- Rodolfo Postigo y María del Carmen Colosía, en un Cadillac 1949.

En un comienzo, la organización alemana no tuvo mucha fe en que realmente llegaran 6 autos provenientes de Chile para competir en la carrera, por lo que no les dieron mucha importancia. Pero cuando apareció el grupo de chilenos junto con los vehículos, los alemanes quedaron sorprendidos por la buena calidad de éstos.

La experiencia de haber participado fue algo absolutamente gratificante, y hasta hoy los alemanes invitan a los chilenos para que participen en los rallies que siguen organizando en su país.

Rally Aventura

En los 90 comenzó a aparecer otro formato de carreras, las cuales se dieron a conocer con el nombre de Rally Aventura, que desde sus inicios se forjaron como rallies de largo aliento. Felipe Amenábar Atria, quien fuera presidente del Club, explica que estos rallies tienen una particularidad muy especial: “son capaces de sustraer a los aventureros de lo vertiginoso de la vida actual, porque el ritmo y sonido de una burra recorriendo un camino rural, subiendo y bajando parajes, por senderos de tierra y secundarios, a una altura fuera de lo habitual que brinda una perspectiva distinta, mirando delante de

uno otro auto antiguo, es capaz de transmitir una tranquilidad sobrecogedora, transportándolos, por así decirlo, al interior de una película”.

Así, las aventuras ya no eran paseos que se realizaban por un fin de semana, sino que podían durar desde 7 a 10 días aproximadamente, y en donde se recorrían más de 2.000 kilómetros en autos anteriores a 1931 por rutas alternativas no tradicionales. Se optó por transitar por caminos rurales, para darle un mayor carácter de aventura, ya que no es menor el desafío de, por ejemplo, cruzar la Patagonia o el Desierto de Atacama, con Salar y Cordillera de Domeyko incluidos, hacer la cuesta de Pisagua, llegar a Peine y Mamiña, a más de 2.400 metros de altura, rodear el Lago General Carrera, y todo en autos de la década del 30, con mecánicas y condiciones hoy en día obsoletas. Es necesario mantener los vehículos en muy buen estado para que puedan soportar las largas jornadas de recorrido por caminos difíciles, aun para autos modernos. Asimismo, las rutas escogidas para estos eventos siempre son sobre una temática dada, organizándose una vez al año, diseñándose la ruta en función de tramos del orden de 400 kilómetros diarios, los que, por cierto, muchas veces no se cumplen en el día, requiriendo algunas horas del atardecer o derechamente de la noche para completarlos. Pero tiene su encanto, y su cuota de orgullo. En dos ocasiones estos rallies se hicieron coincidir con el aniversario número 50 y 55 de Tur Bus, reconociendo la trayectoria de excelencia y agradeciendo el apoyo brindado al Club.

Hasta el momento se han realizado once Rallies Aventura, en donde han recorrido Santiago-Arica, la Carretera Austral, la Patagonia argentina, las Torres del Paine y Punta Arenas, la Ruta de los Lagos del Sur de Chile; han unido el balneario Rocas de Santo Domingo con Valdivia por la Ruta Costera; han recorrido las Sierras del Norte Chico y Norte Grande; han unido cada uno de los lugares en donde hubo batallas de la Guerra del Pacífico, además de recorrer las más emblemáticas salitreras del Norte.

Como dijimos, el primer Rally Aventura que se realizó fue el de Santiago-Arica, en el año 1995. En esta oportunidad se invitó a participar a varios coleccionistas extranjeros, entre quienes se encontraba el peruano Jorge Nicolini. Dentro de la ruta planeada había un trayecto que implicó pasar por la Quebrada de Camarones, que se ubica a 80 kilómetros al sur de Arica. Se caracteriza por ser un largo cajón de más de 850 metros de ancho, cortado con precipicios y con una imponente subida de aproximadamente 27 kilómetros. Por lo tanto, los participantes tenían que conocer muy bien las capacidades de sus autos para que no se recalentaran y quedaran en pana en plena cuesta de la quebrada. Al terminar el trayecto, los primeros autos que llegaron a la cumbre de Camarones, después de haber realizado una buena táctica de escalada, fueron la Chrysler y la Lincoln de los socios del Club Jorge Macan y Jesús Diez G.

Los Rallies Aventura que se han organizado, sin mencionar el primer Rally Santiago-Arica, son:

- Rally Carretera Austral, 1995.
- Rally 50º Aniversario de Tur Bus, 1998. Santiago-Puerto Montt.
- Rally La Última Aventura del Siglo, 1999. Puerto Montt-Punta Arenas.
- Rally de la Costa Rodolfo Postigo Sagues, 2000. Santo Domingo-Valdivia.
- Rally Lagos del Sur, 2001. Concepción-Petrohué.
- Rally Sierras del Norte Chico, 2002. Santiago-Pisco Elqui.
- Rally 55º Aniversario de Tur Bus, 2003. Santiago-Puerto Montt.
- Rally Los Viejos Estandartes, 2004. Calama-Arica.
- Rally Trasandino, 2005. Santiago-San Carlos de Bariloche.
- Rally Glaciares, 2006. Puerto Montt- Puerto Chacabuco.

Historia de las filiales regionales y la sede de Santiago

El interés por mantener viva la historia de los autos antiguos no sólo provenía de las personas que formaban parte del Club en Santiago, sino de gente de distintas regiones, que en un comienzo participó en los rallies que organizaba el Club y luego tomó la iniciativa de crear su propia sede y sumarse a las actividades realizadas por los fundadores de este grupo.

Tal fue el caso de la V Región, con los entusiastas de las ciudades de Valparaíso y Viña del Mar. Después de haber vivido y ser testigos de cada uno de los paseos realizados a Viña del Mar por el Club de Santiago, las personas que contaban con sus propios autos y ya tenían una agrupación en funcionamiento desde 1973, decidieron unirse al Club.

Años más tarde, la X y VI Regiones le siguieron los pasos a estos aficionados y crearon sus propias sedes. La primera, fundada en 1980, se encuentra en la ciudad de Osorno; mientras que el Club de la VI Región se instaló en Rancagua, en 1985. Luego vendría el surgimiento de la sede de Concepción, en octubre de 1988, con aproximadamente diez entusiastas fundadores.

De esta manera, el Club se fue ampliando hacia otros sectores a lo largo del país, y entre las distintas sedes se brindan constantemente todo el apoyo que sea necesario, mas sobre todo, se crean lazos de amistad tan fuertes como los mismos vetustos fierros que forjan el Club.

Como se ha mencionado, durante los años 80 la Directiva se seguía reuniendo en distintas casas, ya que aún no teníamos una oficina propia, sino sólo un domicilio privado para recibir la correspondencia. En 1997, a instancias de quien fuera sin duda uno de los presidentes más emblemáticos del Club, Gerardo Kalbhenn, se compró la primera sede, ubicada en la calle Antonio Varas, lo que fue un gran éxito, debido a que las reuniones comenzaron a ser abiertas a todos los socios, lo cual provocó una gran participación de los miembros del Club. Se trataba de un lugar que les pertenecía a todos. Después de 30 años, logramos tener una casa propia con la ayuda de los aportes que generaban los propios socios.

Fue tan alta la asistencia a las reuniones, que al cabo de unos años la sede quedó estrecha. Entonces se decidió la compra de unas dependencias más amplias, lo que se pudo concretar nuevamente con el apoyo extraordinario de los socios del Club. Así, en el año 2002 se adquiere una nueva oficina en el edificio Marriott, que hasta hoy funciona como su sede.

Es importante destacar cómo este grupo humano, que si bien se conoció gracias a su afición por los autos, ha logrado generar un gran lazo de amistad y convivencia entre sus participantes, ya que juntos han tenido que sacar adelante un proyecto cuyo único propósito es rescatar un pedazo de la historia patrimonial chilena. Pero esto no sólo es mérito de los socios, sino también de sus familias, que han formado parte de este grupo y han sido testigos de cada una de las vivencias de estos 40 años del Club.

Quizás en un comienzo los autos son la causa por la cual la gente se incorpora al Club, pero después eso deja de cobrar tanta importancia y lo que realmente vale es la calidad humana que se genera. Como bien dice Felipe Amenábar: ***“Somos todos amigos. Nos conocemos en los viajes, conocemos a las personas, a las señoras, a los hijos, y participamos mucho más a un nivel humano que por los propios autos. Somos una gran familia”.***