SPORT PROTOTIPO ARGENTINO

1969-1973

SPORT PROTOTIPO ARGENTINO

1969-1973

La categoría que revolucionó al automovilismo nacional

Daniel Arturo Viegas

MOTORLIBROS

Sport Prototipo Argentino 1969-1973. La categoría que revoluciónó al automovilismo nacional
Daniel Arturo Viegas

Primera edición, marzo de 2023
© Daniel Arturo Viegas
© Motorlibros

Motorlibros es un sello de Lenguaje claro Editora
Portugal 2951, (1606) Carapachay, provincia de Buenos Aires
www.motorlibros.com.ar
info@motorlibros.com.ar

Composición: Diana González
Diseño de tapa: María Victoria Freire
En la tapa, Luis Rubén Di Palma y Emilio Bertolini conducen sendos Berta-Tornado, obra plástica de Hernan Delannoy.

Viegas, Daniel Arturo
Sport Prototipo Argentino 1969-1973 : la categoría que revolucionó al automovilismo argentino / Daniel Arturo Viegas ; prólogo de Claudio Castro. - 1a ed. - Carapachay : MotorLibros, 2023.
176 p. ; 21 x 29 cm.

ISBN 978-987-47650-6-2

1. Automovilismo Deportivo. 2. Diseño de Productos. 3. Industria Argentina. I. Castro, Claudio, prolog. II. Título.
CDD 796.720982

Se terminó de imprimir en el mes de marzo de 2023 en Boldt Impresores, Pinzón 925, (C1161ADA) Ciudad de Buenos Aires

Hecho el depósito que dispone la ley 11.723.

Impreso en Argentina. *Printed in Argentina.*

La reproducción total o parcial de este libro viola derechos reservados.

ÍNDICE

Prólogo, Claudio Castro 11

1 | La precuela: el Turismo Carretera se moderniza 13

2 | El inolvidable fugaz resplandor de la SPA 18

3 | Los SP originados en el TC 23
- Baufer-Chevrolet "Chevún" 23
- Baufer-Ford 24
- Bellavigna V3/V4-Dodge "Garrafa" 24
- Numa 2B-Tornado "Bamba" 25
- Trueno 1 o Fast-Chevrolet "Trueno Naranja" 25
- "Liebre 3"-Chevrolet 28
- Baufer-Chevrolet-Dodge 29
- "Liebre 3"-Tornado 29
- Formisano-Dodge 31
- Romero-Tornado "Matetón" 32
- Martos-Baufer-Chevrolet "Chevitrés" 33
- Numa 2B-Tornado 34
- "Liebre MK2" Berta-Tornado 34
- Trueno 1B ("Trueno Dorado") Chevrolet 36
- Numa 2C-Tornado 37

4 | Los SP "pura sangre" 38
- Temporada 1969
  - Huayra-Ford 38
  - Trueno Sprint-Chevrolet 39
  - FM-Avante "Chedós" 41
  - El "Pájaro Dorado"-Chevrolet 42
  - Formisano-Chevrolet "Apolo Naranja" 43
  - Hipocampo-Dodge 44
  - Pachulo 2-Chevrolet 44
  - FM-Avante-Ford 45
  - Formisano-Chevrolet "Martín Fierro" 45
  - Formisano-Chevrolet 46
  - Formisano-Tornado 46
  - Formisano-Gentile-Chevrolet "Chevicuatro" 47
  - FM Baufer-Dodge 47
- Temporada 1970
  - Chelco 1 y 2-Chevrolet 48
  - Formisano-Ford 49
  - Romero-Ford "Matetón 2" 50
  - Numa 3-Tornado 51
  - FM (Formar)-Ford 51
  - Huayra Spider-Ford 52
  - Baufer-Chevrolet 53
  - Baufer-Chevrolet "Cheeta" 54
  - Vidal-Dodge 54
  - Numa PA-Tornado 55
  - Avante-Tornado 55
  - Berta-Tornado Motor delantero 56
  - Numa 4-Dodge 57
  - Gentile-Chevrolet 58
  - Trueno Sprint-Dodge 59
  - Formisano Gentile (F-14)-Ford 59
  - Formisano-Tornado 60
  - El "Pájaro Dorado" *Spider*-Chevrolet 60
  - Hipocampo *Spider*-Dodge 61
  - Torino Varela-Tornado 61
  - Panizza-Tornado 62
  - ¿El Berta LR era nacional? 62

Temporada 1971
McLaren-Formisano F15-Ford 64
Berta-Tornado 65
Vounta D3-Tornado 67
Baufer-Chevrolet BSP 031 69
Cabanas-Tornado "El Avispón" 70
Gallo-Chevrolet 71
Requejo-Chevrolet 72
Cabanas-Ford 72
McLaren-Ford 73
Trueno 1B-Tornado 74
Mavicapache-Chevrolet 74
Martos-Chevrolet "Chango" 76
Trueno Sprint *Spider*-Chevrolet 77
Temporada 1972
Martos-Peugeot-2000 cc 77
Ladi-Chevrolet 78
Requejo-Avante-Chevrolet (1972) Tornado (1973) 79
McLaren-Adami-Tornado 79
Chelco 3-Chevrolet 80

5 | Los motores 82
Año 1969 82
Tornado 82
Ford F100 82
Dodge 83
Chevrolet 83
Año 1970 84
Los imbatibles Chevrolet 84
Los discutidos Ford 85
Año 1971 86
Ford 86
El Tornado "Gordo" de Oreste Berta 87

6 | Los equipos de competición 89
Copello-Shell 89
Competición SA 90
Perkins-Donati 91
Pronello-Ford 92
Formisano-Pairetti 92
Comisión Deportiva de Concesionarios General Motors 93
Oreste Berta SA 94

7 | Las carreras nacionales 95
Campeonato 1969 95
9 de marzo, Autódromo de Buenos Aires 95
30 de marzo, Autódromo Oscar Cabalén (Córdoba) 96
20 de abril, Autódromo El Zonda (San Juan) 98
18 de mayo, Oscar Cabalén 98
22 de junio, Autódromo de Rafaela (Santa Fe) 98
13 de julio, Oscar Cabalén 98
27 de julio, Buenos Aires 99
17 de agosto, Buenos Aires 99
31 de agosto, Autódromo de Maggiolo (Santa Fe) 99
21 de septiembre, Maggiolo 99
19 de octubre, Buenos Aires 100
23 de noviembre, El Zonda, Campeonato Triangular del ACA 100
30 de noviembre, Maggiolo 100
7 de diciembre, Autódromo Ciudad de Paraná (Entre Ríos) . 101
Campeonato 1970 101
1 de marzo, Buenos Aires 102
22 de marzo, Autódromo de Comodoro Rivadavia (Chubut) 102
12 de abril, Oscar Cabalén 103
26 de abril, Buenos Aires 103
10 de mayo, Maggiolo 103

31 de mayo, Autódromo de Las Flores (Buenos Aires) 103
14 de junio, Ciudad de Paraná 104
28 de junio, Buenos Aires 104
12 de julio, Rafaela 104
26 de julio, Autódromo de 9 de Julio (Buenos Aires) 104
16 de agosto, Ciudad de Paraná 105
23 de agosto, El Zonda 105
4 de octubre, Las Flores 105
11 de octubre, Oscar Cabalén 106
25 de octubre, El Zonda 106
8 de noviembre, Las Flores 107
29 de noviembre, Rafaela 107
Campeonato 1971 107
11 de abril, Ciudad de Paraná 108
25 de abril, Buenos Aires 110
9 de mayo, Maggiolo 110
27 de junio, Buenos Aires 110
11 de julio, Oscar Cabalén 110
25 de julio, Autódromo de Río Cuarto (Córdoba) 111
8 de agosto, Las Flores 111
22 de agosto, Buenos Aires 111
12 de septiembre, 9 de Julio 112
24 de octubre, El Zonda 112
Campeonato 1972 112
5 de marzo, Buenos Aires 113
16 de abril, Autódromo de Allen (Río Negro) 113
30 de abril, 9 de Julio 113
21 de mayo, Maggiolo 113
18 de junio, Buenos Aires 114
16 de julio, Oscar Cabalén 114
30 de julio, Río Cuarto 114
20 de agosto, Rafaela 115
17 de septiembre, El Zonda 115
10 de diciembre, Buenos Aires 115
17 de diciembre, Comodoro Rivadavia 115
Temporada 1973 115
18 de marzo, Comodoro Rivadavia 116
20 de mayo, Oscar Cabalén 116
15 de julio, Buenos Aires 116

8 | Las carreras internacionales 118
Año 1970 118
Copa Brasil 118
1.000 Kilómetros de Buenos Aires 119
200 Millas de Buenos Aires 120
1.000 Kilómetros de Nürburgring 121
Año 1971 122
Gran Premio Internacional de Tarumã 122
Cupeiro en Chile 123
Prova Argentina-Brasil 123
1.000 Kilómetros de Buenos Aires 123
Año 1972 124
500 Kilómetros de Interlagos 124
1.000 Kilómetros de Buenos Aires 126
Gran Premio Ciudad de Balcarce 127

9 | Crónicas y testimonios de los protagonistas 128
Los pilotos
Rubén Alonso 128
Eduardo Copello, primer campeón de la categoría en 1969 .. 131
Jorge Cupeiro, subcampeón 1970 132
Jorge Omar del Río, tercer lugar 1972 134
Luis Rubén Di Palma, campeón 1970-1971:
el rey de la categoría 135
Néstor Jesús García Veiga, campeón 1970 136
Carlos Marincovich, subcampeón 1969 140

Carlos Alberto Pairetti, tercer lugar 1971 143
Norberto Pauloni 144
Gastón Perkins, subcampeón 1972 145
Héctor Plano, subcampeón 1971 145
Juan Carlos Salatino 146
Diseñadores, constructores y preparadores
Alain Baudena, constructor 149
Pedro Campo, diseñador 154
José Luis Faletty, diseñador 158
Ugo Garibotti, carrocero y constructor 161
Juan Carlos Gentile, diseñador y constructor 163
Ricardo Joseph, preparador 167
Heriberto Pronello, diseñador 168
Horacio Steven, preparador 172

El autor 175

Prólogo

El esfuerzo transformador del automovilismo nacional en general y del Sport Prototipo Argentino en particular no escapó al torbellino modernizador que la sociedad argentina vivió en las décadas de 1960 y 1970. El proceso de cambio del automovilismo argentino es una derivación de la modernización industrial producto del oleaje de inversión extranjera que impulsaron leyes de promoción durante los gobiernos de Juan Domingo Perón y Arturo Frondizi en los años cincuenta. Primero fueron IKA y Mercedes Benz; posteriormente, General Motors, Fiat, Ford y Chrysler. Detrás vinieron el perfeccionamiento y la ampliación de los proveedores autopartistas.

La modernización llegaría también al campo de la cultura. Así lo sugería el éxito de revistas como *Primera Plana,* una emulación de los semanarios norteamericanos de circulación masiva que incluían contenidos sobre cultura, actualidad, política y economía. Lo mismo se podría decir de la irrupción del rock nacional, de gran coincidencia cronológica con la emergencia del Sport Prototipo Argentino (SPA). Así como este pretendía emular a su símil europeo, una serie de jóvenes músicos pretendía hacer en español un nuevo género musical influenciado por las grandes bandas de rock inglesas y norteamericanas. Los frutos artísticos no se hicieron esperar y muchas de sus composiciones resultaron clásicos de la música popular argentina. Varios de sus grupos tuvieron y tienen hoy trascendencia internacional. Como si fuera poco, el tango –metafóricamente hablando, una especie de Turismo Carretera (TC) llevado a la música– también tuvo su proceso creativo y modernizador con la aparición de artistas como Ástor Piazzolla, quien lo enriquecería con su talento y acercamiento a otros géneros musicales.

El capítulo 1 de este libro comienza justamente narrando el impacto sobre el TC de las grandes automotrices extranjeras, la antesala de lo que posteriormente sería el SPA. En efecto, ya en la primera mitad de los años sesenta, la creatividad y audacia técnica de jóvenes preparadores, acompañados a veces por las terminales automotrices, comenzaba a cuestionar la hegemonía histórica de las denominas "cupecitas" y a sacudir la rigidez de la categoría. La aparición de los Torino y su triunfo en la mítica Vuelta de San Pedro del año 1967 marcaba el rumbo por el que se encaminaba el automovilismo argentino.

Con verdadera intuición de historiador, Daniel Viegas destaca el debate entre pilotos, preparadores, el periodismo especializado y el público sobre qué hacer con los elementos disruptivos que estaban emergiendo y transformando el TC. ¿Convenía mantener la categoría tal como era históricamente o había que abrirle paso a la capacidad de innovación de jóvenes constructores y preparadores? La decisión de crear el SPA a partir de 1969 indica que se eligió la segunda opción, porque, más allá del poco tiempo de su vigencia, la original categoría cumplió satisfactoriamente con el objetivo de canalizar el talento y la solvencia técnica de las nuevas generaciones.

Los capítulos 3 y 4 están dedicados a los autos que protagonizaron la categoría, tanto en su dimensión técnica como histórica. En el primero se encuentran las máquinas que se originaron en el proceso de modernización del TC y, por lo tanto, participaron por un tiempo en ambas categorías; en el siguiente, las "pura sangre", aquellas que se construyeron específicamente para el SPA y que resultaron el producto más sofisticado de la tecnología del automovilismo argentino hasta ese momento.

Se dedica el capítulo 5 a un elemento técnico crucial en toda categoría automovilística: los motores. Sin duda, el avance que se había realizado sobre los chasis, bastante cerca de la frontera tecnológica internacional, no podía darse con los motores y esto marcaba la desventaja más grande del SPA con relación a la categoría internacional. La escasez de recursos obligaba a utilizar motores de calle. No obstante, se hicieron esfuerzos de preparación importantes que posibilitaron potenciarlos y, en algunas situaciones puntuales, competir en condiciones de paridad con marcas

europeas. Los memorables duelos entre el Berta Tornado de Luis Rubén Di Palma y el Porsche 908 del brasileño Luiz Pereira Bueno resultan un claro ejemplo.

El capítulo 6 analiza una faceta igualmente novedosa, pero quizá menos recordada del SPA: los equipos de competición, un fenómeno que hasta ese momento solo se veía en las competencias europeas o norteamericanas y que evidenciaba el ingreso del profesionalismo en el automovilismo nacional. La participación de compañías petroleras y tabacaleras, interesadas en patrocinar el glamur y la modernidad con los que se asociaba a la categoría, lo hicieron posible.

En el capítulo 7, el autor describe carrera por carrera las cinco temporadas del SPA, reconstruidas minuciosamente en base a las crónicas de las inolvidables revistas *Automundo, Corsa* y *El Gráfico.* El capítulo 7 analiza y describe los esfuerzos de la categoría por trascender el escenario local: las competencias internacionales. Figuran desde Los 1.000 Kilómetros de Buenos Aires hasta las competencias en Brasil y la participación del Berta LR en Nürburgring. Desde su origen, el SPA ambicionaba mezclarse con las grandes marcas y escuderías de las competencias europeas. En el caso de Oreste Berta, por ejemplo, el objetivo estuvo cerca de lograrse. La imposibilidad de mantener una regularidad en la categoría internacional y, como siempre, la situación económica local lo impidieron.

Finalmente, en el capítulo 9 se presentan testimonios, la mayoría de ellos recogidos personalmente por el autor, de los protagonistas de la categoría: pilotos, constructores y preparadores. Allí se revelan, de primera mano, interesantes datos, anécdotas y perspectivas de situaciones relacionadas con las competencias y la construcción de autos emblemáticos del automovilismo argentino.

Fueron el talento, la capacidad de trabajo y la iniciativa de jóvenes preparadores, constructores y diseñadores que se atrevieron a desafiar las limitaciones históricas del automovilismo nacional las artífices de la transformación que desembocó en el SPA. Algunos de ellos eran hijos de la Pampa Gringa, involucrada históricamente con los fierros ante la necesidad de mantener y reparar la maquinaria agrícola.[1] En ese escenario aparecieron Oreste Berta y Heriberto Pronello. Otros fueron de la zona metropolitana, como Pedro Campo, Horacio Steven y Ugo Garibotti, o radicados en la ciudad de Buenos Aires, como Alain Baudena. Y sin los pilotos no hay competencia: Eduardo Copello, Gastón Perkins, Jorge Cupeiro, Jorge Ternengo, y la verdadera legión proveniente de Arrecifes, como Carlos Pairetti, Luis Rubén Di Palma, Néstor García Veiga y Carlos Marincovich, entre tantos otros.

La categoría finalizó en 1973. Daniel Viegas plantea en varios capítulos los posibles motivos de tan breve vida. Pero lo importante hoy es que el SPA dejó una huella imborrable. Posiblemente es la evidencia más significativa de lo que constituyó una etapa dorada del automovilismo argentino. Su apertura a la innovación sirvió como escuela de aprendizaje para los jóvenes preparadores y diseñadores, que luego tuvieron una larga y exitosa trayectoria profesional, aportando tanto a la competición como a la industria automotriz. ¡Cuántos argentinos de aquellos años habrán sido impulsados profesionalmente hacia el mundo de la mecánica, la ingeniería o la competición por la admiración y el atractivo que generaba el SPA! ¡Y cuántos lo seguirán haciendo!

Claudio Castro
Historiador y editor
Marzo de 2023

[1] El capital extranjero llegaría también al agro argentino con su consecuente efecto modernizador, evidenciado en un incremento sustancial de la mecanización de los establecimientos rurales. Los arados traccionados por animales, por ejemplo, ya no volverían a surcar el campo argentino.

1 | La precuela: el Turismo Carretera se moderniza

El automovilismo en la Argentina se nutrió en sus comienzos de autos con motores de seis y ocho cilindros. Eran autos de calle, principalmente Ford y Chevrolet, conocidos como "cupecitas", y desde el año 1937 se agruparon en la categoría denominada Turismo Carretera (TC).

Como la mayoría de las competencias se corrían sobre superficies de tierra con rectas largas, se pensaba que la intervención sobre los motores era la única manera de mejorar la performance. Sin embargo, las carreras en circuitos de asfalto, más trabados, mostraron la conveniencia del trabajo aerodinámico sobre carrocerías, chasis y suspensiones. El cambio de puesta a punto para los dos tipos de piso llevó a que los pilotos con más recursos tuvieran dos autos con sendas configuraciones de altura, distancia entre ejes, suspensión, etc. A inicios de la década de 1960, Ángel Meunier desarrolló un chasis sobre la base de un Chevrolet 47 en el que se bajó el centro de gravedad para obtener un menor despeje y altura de la carrocería. Ese chasis, conocido como "Meunier", se difundió en el TC y alcanzaría también a los primeros autos de Sport Prototipo Argentino (SPA).

Como consecuencia de la llegada de nuevos actores y empresas al sector automotor argentino durante los años cincuenta y principios de los sesenta, Chrysler y posteriormente IKA se integraron al TC y compitieron con las dos marcas que protagonizaban las carreras desde el inicio de la categoría.

Algunos de los pilotos que lideraban las competencias eran los hermanos Oscar y Juan Gálvez, Marcos Ciani, Rubén Roux, Félix Peduzzi y Ángel Rienzi. Los autos estaban preparados en general por los propios pilotos con el apoyo y la colaboración de amigos o coterráneos, agrupados en clubes o peñas locales.

A partir de los años sesenta, las marcas representativas del TC introdujeron, tanto en el mercado como en las competencias, un nuevo concepto de auto, los "compactos". Ford presenta el Falcon; General Motors, el Chevrolet 400, y Chrysler, el Valiant. Hasta ese momento, la suspensión, carrocería, transmisión y caja de velocidades se montaban sobre el chasis. Este soportaba la mayoría de los esfuerzos a que se somete un vehículo y otorgaba rigidez tanto a la torsión como a la flexión. Se lograba, por lo tanto, un vehículo estructuralmente fuerte a costos razonables. Con los modelos compactos, la carrocería pasaba a ser parte del chasis, formando una estructura ligera y maciza sobre la cual se montaban los demás elementos. Uniones, soldaduras, chapas y refuerzos lograban que esa caja, el "monocasco", tuviera una rigidez torsional y longitudinal elevada, ya que es la que soporta todos los esfuerzos que antes toleraba el chasis. Como vehículos de competición, los compactos tenían dos ventajas fundamentales: eran más livianos y bajos.

Baufer, empresa carrocera integrada por Dante Baudena y su hijo Alain, fue pionera en la formulación de estos nuevos autos, que se montaban a partir de los chasis Meunier con una línea que se asemejaba a un cupé de serie. Del original se tomaban los moldes de las ventanillas laterales y trasera para conservar la forma. Por otro lado, se construía una jaula antivuelco integral y se trabajaban libremente la trompa y la cola. También se inclinaban el parabrisas y la luneta trasera con la finalidad de mejorar la tenida del auto en las curvas.

El primer compacto del TC fue el Chevitú, construido en el año 1964 por José Froilán González y conducido por Jorge Cupeiro. Era un Chevrolet

¿Cómo eran los motores del TC?

Inicialmente, Chevrolet tuvo motores de seis cilindros en línea y cuatro bancadas para luego pasar al de siete bancadas de 4.100 centímetros cúbicos (cc). Ford, por su parte, los tuvo de seis cilindros en línea y luego comenzaría a desarrollar los de ocho en V. Chrysler poseía el Slant Six, de seis cilindros en línea y 3.687 cc.

Nova norteamericano, similar al Chevrolet 400 que se armaba en el país, pero con solo dos puertas, característica que otorgaba mayor rigidez. Para alivianarlo se reemplazó parte de la rescarrocería de acero por aluminio y se modificaron la cola y la trompa. El ultado final fue un auto de competición que se diferenciaba significativamente del modelo de serie.

El triunfo de Cupeiro en la competencia del 15 de marzo de 1965 en el Autódromo de Buenos Aires representó la primera contienda en la que se galardonaba con el premio mayor a un auto compacto.

La libertad reglamentaria del TC posibilitaba que autos con carrocería de una marca pudieran llevar motores de otra. Por lo tanto, si bien se mantenían las formas, en esencia comenzaban a ser "prototipos". Este camino tomado por la categoría permitió la aparición en escena de jóvenes técnicos e ingenieros con conocimientos de materiales especiales, tecnología de última generación y diseño. Iba quedando en el pasado la figura del piloto-preparador y se iniciaba el ocaso de las cupecitas para dejar paso a una nueva generación de autos de competición.

En febrero de 1967, el equipo IKA debuta y triunfa en la Vuelta de San Pedro con un Torino conducido por Héctor Luis Gradassi. El Torino 380W era prácticamente estándar y su carrocería no tenía modificaciones importantes. El equipo estaba integrado por tres autos; uno de ellos, conocido luego como Liebre 1, piloteado por Eduardo Copello, tenía una trompa reformada por Heriberto Pronello para lograr una mayor penetración aerodinámica.

Chevitú 1964. Significó un cambio radical en el TC.

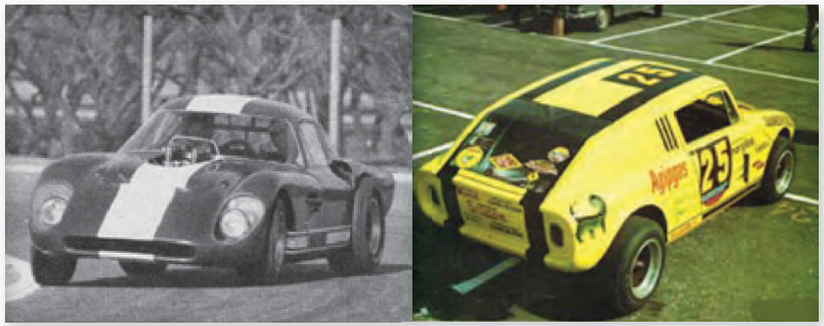
El triunfo del Torino fue una revolución para la categoría y un mojón en el camino hacia los SPA. Significaba el triunfo de un equipo que representaba oficialmente a una fábrica, con dirección técnica y deportiva a cargo de Oreste Berta y los trabajos de carrocería de Heriberto Pronello. El profesionalismo comenzaba a imponerse.

A mediados de 1967, el TC comenzaba a abrirles paso a los prototipos. La revista *Automundo* daba testimonio del proceso en una nota titulada "¿Vale o no vale la pena, al menos, pensarlo?". Su autor, el periodista Miguel Ángel Barrau, reflexionaba sobre la idea de una nueva categoría:

> ¿Por qué abrir una categoría más en el campo automovilístico nacional? ¿Qué se ganaría con ello se nos ha preguntado sino debilitar las actuales, en este caso el Turismo Carretera? ¿Por qué no seguir con lo nuestro, con la auténticamente tradicional, con el Turismo Carretera tal cual como es, dejando a su natural evolución el necesario acercamiento al progreso?
>
> […]
>
> Las consecuencias de las prohibiciones reglamentarias pueden resumirse en muy pocas palabras. […] Al negar la posibilidad, quitan la inquietud. Al no desarrollarse esta, el ingenio queda latente. La proyección de futuro disminuida y las expresiones del real y actual ingenio mecánico argentino, en la nebulosa de lo potencial de la posibilidad condicionada. Mientras tanto, el mundo avanza ¿No estará próximo el momento, nos preguntamos, en que sea oportuno dejar volar a quien tenga la visión y las alas? Porque existen, nadie lo dude, quienes tienen la inquietud, la ambición y el conocimiento.[2]

[2] *Automundo* 115, 18 de julio de 1967.

Los tres Torino en la Vuelta de San Pedro, *por Miguel Paolantonio.*



El prototipo Ford y la Garrafa Chevrolet, del TC.

Liebre 2 de Pronello. Automundo N° 120, 20 de agosto de 1967.

El 16 de julio de 1967 en el Autódromo de Buenos Aires se presentaban el prototipo Ford y la Garrafa Chevrolet. Detrás de ambos autos aparecieron personajes que luego fueron protagonistas de la nueva categoría. El triunfo de la Garrafa en la posición general y de una serie por parte del prototipo Ford dieron una señal sobre el futuro.

Ford Motor Argentina se involucró en el TC para hacer frente a la avanzada de IKA con los Torino y le encargó un auto a Horacio Steven. El diseño estuvo a cargo de Pedro Campo y la construcción de la carrocería perteneció a los Baudena. Del motor se encargaba en forma directa la fábrica. Sus pilotos serían Atilio Viale del Carril y Oscar Cabalén. El auto se montó sobre un chasis de Ford T.

En cuanto a la Garrafa, denominada así por la publicidad de Agipgas y el color amarillo, fue erigida sobre un chasis Bergantín, automóvil mediano construido por IKA, y equipada con motor Chevrolet. El auto, conducido por Andrea Vianini, fue autoría de los hermanos Aldo y Reinaldo Bellavigna sobre un diseño propio.

El 6 de agosto, Carlos Pairetti ganó la Vuelta de Hughes con el Barracuda Chevrolet, construido por Vicente Formisano sobre la base de un chasis Valiant y una carrocería del Plymouth Barracuda reformada. Dos semanas después, el 20 de agosto, debutaba y ganaba en Buenos Aires otro prototipo que quedaría en el recuerdo, la Liebre 2 de Eduardo Copello. Sobre el chasis Torino, el auto tenía una carrocería totalmente construida en plástico por Heriberto Pronello.

Chrysler, por su parte, a través de Vicente Formisano y sobre la base del Valiant 4, presentaba el Martín Fierro, uno de los últimos TC donde todavía se mantenía la esencia del auto original de serie, ya que se conservaban la mayor parte de sus piezas y la carrocería de chapa.

El 17 de marzo de 1968 debutó un auto que era un verdadero prototipo, el Numa 1 Tornado. Diseñado, construido y manejado por Carlos Ruesch, tenía características que lo aproximaban a los futuros SPA. El motor estaba en la parte trasera, también los radiadores. Como la altura era inferior a la de sus competidores, para cumplir con la mínima que

exigía el reglamento, Ruesch colocó sobre el techo una toma dinámica para refrigerar los radiadores. Una reforma posterior, con la colocación de un sobretecho, le hizo ganar el apodo de "El Televisor".

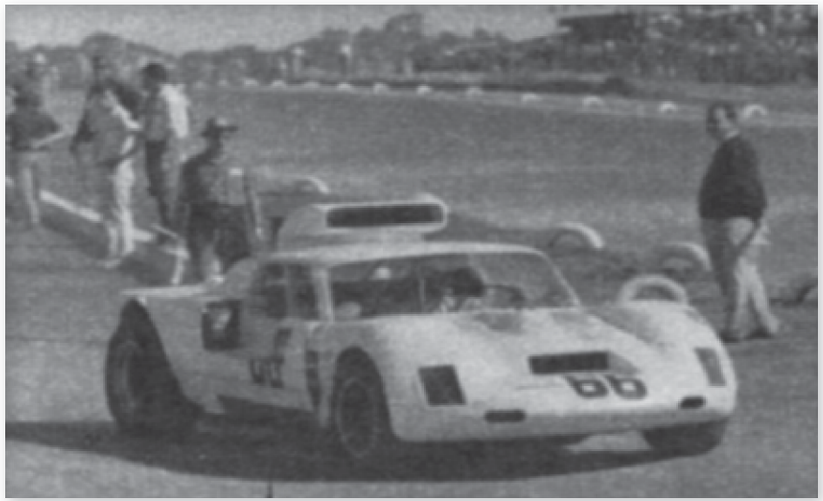
En junio de 1968 surgía un nuevo mojón en el camino hacia los SP, el Trueno 1 o Fast-Chevrolet, conocido popularmente como "Trueno Naranja". Horacio Steven, ya separado de Ford y a pedido de Carlos Pairetti, reformó sustancialmente uno de los prototipos Ford de su propiedad. Tal como anteriormente había sucedido bajo el diseño de Pedro Campo, le colocó un motor Chevrolet. El Trueno Naranja debutó en Buenos Aires con una excelente segunda posición.

En la misma época también se presentó otro prototipo con motor Chevrolet, el Martos (conocido como "Chevitrés"), preparado por José Froilán González y conducido por Carlos Marincovich.

El 5 de noviembre se corrió la primera carrera del Torneo Triangular organizado por el ACA en Rafaela, provincia de Santa Fe, que reemplazaba a los Grandes Premios. En esa competencia debutaron el Bauer-Chevrolet de Jorge Cupeiro, el nuevo Trueno (llamado "Dorado") en manos de Oscar "Cacho" Fangio, el Numa 2 conducido por Tulio Riva y la flamante Liebre 3 de Gastón Perkins.

Aunque las cupecitas aún daban pelea en las carreras en ruta, especialmente de tierra, por su dureza, mayor altura y pericia de los pilotos, en el año 1968 los prototipos ya dominaban claramente las competencias. El proceso comenzado el año anterior en San Pedro era irreversible. Los híbridos, cuya planta motriz tenía preeminencia, eran desplazados por los conjuntos chasis-suspensiones. Las carrocerías de autos con veinte años de antigüedad eran inaceptables ante el avance de la aerodinámica.

Formisano Chrysler "Martín Fierro". Automundo N° 151, 26 de marzo de 1968.



Debut del Numa 1 Tornado, auto que anticipó a los futuros SP. Automundo N° 150, 19 de marzo de 1968.