

PERIODISMO DEPORTIVO III

Profesores a cargo: Lucas Mateo / Leo Timossi

AUTOMOVILISMO

Historia | Turismo Carretera

2018

1937

CAMINOS - RUTA

La historia del Turismo Carretera comenzó precisamente el 5 de agosto de 1937, ese día se corrió el Gran Premio Argentino, desarrollado por supuesto en el país, organizado por el Automóvil Club Argentino. Esa primera carrera atravesó a las provincias de Buenos Aires, Santa Fe, Entre Ríos, Corrientes, Chaco, Santiago del Estero, Jujuy, Tucumán, La Rioja, Mendoza y La Pampa.

Consistió en una carrera de doce días, distribuidas en diez etapas, un total de 6.894 kilómetros. De los 69 autos que largaron en la sede del Automóvil Club Argentino, el primero en llegar a la meta situada en la ciudad de La Plata, fue el Ford de “Hipómenes”, apodo del arrecifeño Ángel Lo Valvo, quien se convirtió en el primer ganador de la historia del Turismo Carretera.

Vale aclarar que aún no se llamaba Turismo Carretera, esto ocurrió recién dos años después. El campeón de ese año, en 1937, fue Eduardo Pedrazzini a bordo de un Ford V8, por lo que se convirtió en el primer campeón de la historia del Turismo Carretera.

Para otros el primer campeón de TC fue Ángel Lo Valvo, también con un Ford V8, pero no porque se halla consagrado campeón en 1937, sino porque Lo Valvo logró ser campeón en 1939, un año particular, ya que la CDA del Automóvil Club Argentino dispone que, a partir del primer día de ese año, el Campeonato Argentino comprendería los títulos de: Campeón de Pista, de Velocidad y de Carretera. Este último título, el “de Carretera”, sería el que más adelante se transformaría en el título llamado “Turismo de Carretera”, ya que se corría con autos de Turismo.

Ángel Lo Valvo al salir campeón justo en ese año, en 1939, es considerado para muchos el primer campeón de TC, pero hay que tener en cuenta que antes de ese año, se organizaron dos campeonatos más. Uno en 1938, donde salió campeón Ricardo Risatti (Ford) y el primero en 1937, en el que se coronó Eduardo Pedrazzini (Ford). Por lo tanto el primer campeón de la historia del Turismo Carretera es Eduardo Pedrazzini y no Ángel Lo Valvo.

El “Chueco” de Balcarce, Juan Manuel Fangio, rompe con los tres campeonatos de Ford, al conseguir ganar con Chevrolet, el campeonato de 1940 y 1941 de Turismo Carretera. Se

convirtió en el primer piloto en darle a Chevrolet su primer campeonato. En ese año es donde nacía la gran rivalidad entre Ford – Chevrolet, Chevrolet – Ford.

Entre 1942 y 1946 el TC decidió no organizar ninguna competencia. La Segunda Guerra Mundial provocó que el público fierrero que se juntaba al borde de los caminos tuviera que esperar algunos años para ver de nuevo al TC. La felicidad vino en 1947, el sonido del turismo carretera volvió y empezó la racha ganadora de los hermanos Oscar y Juan Gálvez.

En 1947 inicia algo sorprendente, inimaginable, incomparable, inigualable, durante 12 años consecutivos, comenzando a contar desde 1947, los campeonatos de la categoría más popular del país y la más antigua de autos de turismo del mundo se reparten en dos hermanos. En los hermanos Oscar y Juan Gálvez.

Durante esos 12 años consecutivos Oscar Gálvez consigue 4 campeonatos, los de 1947, 1948, 1953 y 1954. Por lo que Juan Gálvez logró 8 títulos, los de 1949, 1950, 1951, 1952, 1955, 1956, 1957 y 1958.

La historia no termina ahí, en 1959 se consagra campeón también con Ford, Rodolfo De Álzaga. Pero en 1960 Juan Gálvez, suma un campeonato más, un total de nueve títulos siendo hasta el día de hoy el máximo campeón de Turismo de Carretera, (el único más cerca es Guillermo Ortelli quien se encuentra aún en actividad, con 7 campeonatos.).

Al siguiente año, en 1961 se consagra campeón su hermano Oscar Gálvez, por lo que este sumó 5 títulos de TC. Por lo tanto, 14 campeonatos de Turismo Carretera se reparten en los hermanos Oscar y Juan Gálvez, es por eso que en honor a ellos el Autódromo ubicado en capital federal lleva su nombre, “Autódromo Oscar y Juan Gálvez”, también conocido como “El Gálvez”.

En 1962 la marca Ford siguió sumando campeonatos, esta vez de la mano de otros dos hermanos, en este caso como piloto y copiloto, estoy hablando de los hermanos Emiliozzi, de Dante al volante y de Torcuato Emiliozzi como acompañante.

La dupla de Olavarría a bordo de la famosa “Galera” una Cupecita Ford lograron ser los únicos al igual que Juan Gálvez, en conseguir cuatro campeonatos consecutivos, los Emiliozzi sellaron su apellido en los años de 1962, 1963, 1964 y 1965.

En 1962 comenzaban aparecer nuevos autos, como el Valiant, el Ford Falcon y el Chevrolet 400, por lo que las cupecitas ya parecían quedar un paso atrás. Pero al siguiente año, en 1963, se logra superar la barrera de los 200 km/h, el auto responsable de semejante velocidad, teniendo en cuenta la época, fue la famosa “Galera”, la cupecita de los Emiliozzi.

El campeonato de 1963, quedó opacado debido a la pérdida física de Juan Gálvez, tras un vuelvo en plena competencia en Olavarría, ese día 3 de Marzo, partía el máximo campeón.

En 1964 aparece el Chevrolet Nova II sedán dos puertas , más conocido como "El Chevitú". Un auto que se medió con las cupecitas y que representó una etapa única del Turismo Carretera.

Todo comenzó cuando José Froilán González lo importó al país directamente de los Estados Unidos. Los hermanos Aldo y Reinaldo Bellavigna fueron los encargados de su preparación. Jorge Cupeiro fue el piloto elegido para que lo condujera. Entre 1964 y 1968, el chevitú consiguió 14 victorias y un subcampeonato de TC. Fue el auto que le dio a la categoría la renovación técnica necesaria para continuar hasta la actualidad.

En 1966 aparece la famosa “Coloradita” una cupecita marca Chevrolet de Juan Manuel Bordeu, la cual corta con los interminables campeonatos conseguidos por Ford. Bordeu le da a Chevrolet recién su tercer campeonato, después de 22 títulos para Ford. Tras ese campeonato logrado se mantuvo la rivalidad Ford-Chevrolet.

En 1967 Torino consigue su primer campeonato de la mano de Eduardo Copello, con la famosa Liebre MK II Torino.

Las Liebres-Torino fueron a una serie de prototipos de carreras fabricados entre las décadas del '60 y '70 el Turismo Carretera, estaban diseñados sobre la base de un IKA Torino, el cual también se lo utilizaba para correr dentro de la categoría. Existieron cuatro evoluciones de las Liebre-Torino, las cuales fueron todas creación de Heriberto Pronello.

Mientras que la motorización estuvo a cargo del Mago de Alta Gracia, del exitoso preparador Oreste Berta. Estas evoluciones fueron conocidas como, Liebre MK I, Liebre MK I y ½, Liebre MK II, Liebre MK III.

En 1968, Carlos Pairetti, le da a Chevrolet su cuarto título, con un Fast-Chevrolet, más conocido en el ambiente del Automovilismo como el Trueno Naranja. Bautizado así por un periodista deportivo llamado José Tomás Onetto que cubría las carreras para el Diario Clarín.

Luego en 1969, Gastón Perkins logró otro campeonato para Torino, también con una Liebre, pero en este caso con la MK III. En 1970, Torino consigue dos campeonatos en un mismo año, Luis Rubén Di Palma le da el tercer campeonato a Torino pero en este caso con un 380 W en la Fórmula A (autódromo) y Eduardo Copello le da el cuarto en la Fórmula B (Ruta), con una Liebre MK II.

En 1971 Luis Rubén Di Palma le daría al “Toro” su quinto título dentro de la categoría a bordo de un 380 W. De 1972 con la idea de parar a los Torino, la ACTC impone una serie de restricciones técnicas al producto de IKA, como el uso de un solo carburador en lugar de los tres que traían de fábrica, para poder poner a las demás marcas en un plano de igualdad, remarcando la calidad y la diferencia de potencia y resistencia del Torino hacia las demás marcas.

Es por eso que del 72 a 1978 Ford gana todos los campeonatos. El primero por Héctor Luis Gradassi, en el 72 y luego lo siguieron Nasif Estéfano en el 73, repite Gradassi en el 74, en el 75 y en el 76, luego aparece el flaco de Ramallo, Juan María Traverso quien consigue su primer campeonato a bordo de un Ford en el año 1977, y luego repite con Ford en el 78.

En 1980/81 Antonio Juan Aventín, conocido como “Tony” se convirtió en el primer campeón con Dodge y le dio el primer título a la marca, tras ganarlo a bordo de una GTX.

Luego aparece la rivalidad entre dos pilotos representantes de Dodge Roberto José Mouras y Oscar “Pincho” Castellano. Roberto consigue cuatro campeonatos para Dodge, 1981, 1983, 1984 y 1985. Castellano con su Dodge bautizada la Naranja Mecánica consiguió ganar tres campeonatos consecutivos 1987 y 1988 con Dodge y 1989 con un Ford.

Juan María Traverso sale campeón tres veces consecutivas con Chevrolet en el 1995, 1996 y 1997 y en 1999 sale campeón con Ford para igualar sus títulos. Un total de seis campeonatos de TC, tres con Ford y tres con Chevrolet.

Un 16 de febrero de 1997 se corrió por última en la ruta. fue en Santa Teresita, en la inauguración del campeonato en el 'Triángulo del Tuyú', un semi permanente de 9,5 kilómetros y el ganador fue Eduardo 'Lalo' Ramos con un Ford.

AUTÓDROMO

En 1998 sale campeón por primera vez Guillermo Ortelli con Chevrolet, luego conseguiría con la misma marca los campeonatos de los años 2000, 2001, 2002, 2008, 2011, y 2016 siendo el segundo piloto de la historia del Turismo Carretera con más campeonatos logrados, un total de siete títulos, y aún se encuentra en actividad.

El 13 de mayo de 2007 en Paraná se corrió la primera carrera del Turismo Carretera sin acompañantes y la ganó el marplatense Christian Ledesma con Chevrolet, quien logró en el mismo año el campeonato cuatro fechas antes del final.

En el 2015 se incorporan los motores multiválvulas, motor Ford para los Ford, motor Chevrolet para los Chevrolet y motor Cherokee para los Dodge y los Torinos.

Ese año “Gurí” Omar Martínez logra su segundo campeonato con Ford, el primero lo alcanzó en el 2004, la particularidad de este segundo campeonato, es que lo gana con motores multiválvulas. Motores creadas y diseñados por Oreste Berta.

2018

Agustín Canapino es último campeón, consiguió su segundo título el año pasado con Chevrolet, su primer campeonato lo consiguió en el año 2010, donde se convirtió en el campeón más joven, con tan solo 20 años de edad y sin haber pasado por el karting. Hoy Canapino es piloto oficial de Fórmula 1 para el equipo Williams, equipo al que representa en los campeonatos de Fórmula uno virtuales en simuladores.

Nelson Weigel