

Los Italianos Mexicanos



Hace muchos siglos, tras derrotar a Cartago, Roma decidió incorporar Hispania a sus dominios; más recientemente, tras ganar los campeonatos de pilotos y constructores en la F1 en el 2000, Ferrari volvió a invadir México, ahora de la mano de su antigua rival, Maserati, con la que tiene un incestuoso intercambio gracias a que ambas son parte de FIAT (igual que Alfa Romeo y Lancia). Pero hay que recordar que las prestigiosas casas latinas del Cavallino Rampante y del Tridente di Neptuno ya tienen en su catálogo creaciones suyas con el nombre de México, un serio romance con raíces más profundas que Schumacher y la ola publicitaria tras sus cinco campeonatos consecutivos; después de todo, sin el águila sobre el nopal devorando la serpiente, nuestra bandera y la italiana son la misma: ¿Latino-aztecas... ítalo-mexicas?

volvió a invadir México, ahora de la incestuoso intercambio gracias a que ambas son parte de FIAT (igual que Alfa Romeo y Lancia). Pero hay que recordar que las ya tienen en su catálogo creaciones suyas

Para comprender el idilio de nuestro país con las máquinas latinas, invitamos a un panorama de lo que ocurrió tras finalizar la Segunda Guerra Mundial. Victorioso, Estados Unidos fue el único de los Aliados cuyo territorio no quedó destruido durante la conflagración; cuando sus soldados fueron liberados del servicio en Europa, regresaron habiendo probado el fruto prohibido: conocieron la extensa gama de autos deportivos que ofrecía el viejo continente, algo muy lejano a los



armatostes de gran potencia que ofrecía Detroit. Diseñados para y con placer, los esbeltos y curvos trazos de estos vehículos resultaron muy atractivos a jóvenes americanos, sobre todo en una época que la lista de ofertas en su país era limitada. Las firmas europeas enfocaron su atención en Norteamérica para vender adaptaciones comerciales de calle muy similares, en ingeniería y estilo, a los vehículos que usaban para competir; por esta razón las carreras para autos recobraron importancia.

Fundada en 1930 como un club de servicio para promover el automovilismo organizado en México, en 1931 la ANA (Asociación Nacional Automovilística) fue admitida y reconocida por la AIACR (Asociación Internacional de Clubes de Automovilismo Reconocidos, que más adelante se transformó en la FIA) para formar parte de ella como representante legítima del automovilismo mexicano. Más adelante, aprovechando la predisposición estadounidense y europea hacia el deporte motor y con el propósito de promocionar al país como destino turístico, el Estado mexicano apresuró la construcción del tramo que le correspondía de la Carretera Panamericana (concebida en 1923 durante la V Conferencia Internacional de Estados Americanos), que recorrería el continente desde Alaska hasta Tierra del Fuego. Como celebración de la culminación de la parte nacional de la magna obra, para 1950 el Gobierno de México en conjunto con la ANA, estableció la prueba de ruta más larga y de mayor importancia a nivel mundial: La Carrera Panamericana. Este recorrido de frontera a frontera contaba más de 3,400 km de recorrido por territorio nacional, desde Cd. Juárez junto a Estados Unidos hasta Cd. Cuauhtémoc, vecina a Guatemala, atrayendo la atención de figuras como Bill France Sr. (fundador de la categoría NASCAR), Luigi Chinetti, Phil Hill y Carroll Shelby entre otros además de los tres grandes: Chrysler, Ford y General Motors. En 1950 el norteamericano Hershel McGriff fue el primer ganador de la Panamericana a bordo de su Oldsmobile "City of Roses" (Portland, Oregon) al llegar a la frontera de Chiapas con Centroamérica en un tiempo de 27^h34'25".



1950



1951



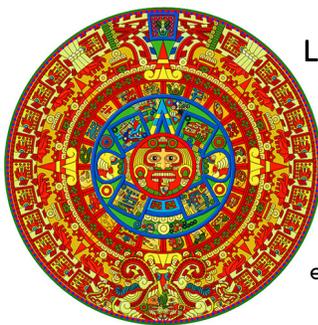
1952



1953



1954



La estrategia del Gobierno funcionó y en 1951 se presentaron a contender en suelo azteca equipos oficiales de los europeos humillados por el poder de los V8 estadounidenses el año anterior: Alfa Romeo, Ferrari, Lancia, Maserati y OSCA por Italia, Mercedes-Benz y Porsche de Alemania, la inglesa Jaguar y por los franceses Gordini. La segunda Panamericana corrió de sur a norte saliendo de Tuxtla Gutiérrez rumbo a Ciudad Juárez; el vencedor fue el F1 italiano Piero Taruffi en un Ferrari 212 Export con un tiempo de 21^h57'52", lo cual obligaría a separar los automóviles por categorías: autos Sport (generalmente europeos) y autos turismo (los estadounidenses) con lo cual ambos bandos podrían cantar victoria.

Deseoso de repetir en 1952 la dosis aplicada a sus rivales en 1951, Enzo Ferrari mandó crear un exótico automóvil con la única misión de ganar en la tierra del agave. Concebido para ser ligero (990 kilos), con medidas de 4,201 mm de largo, por 1,504 mm de ancho, 1,334 mm de alto y distancia entre ejes de 2,598 mm, la carrocería de ese auto fue trazada por Giovanni Michelotti y fabricada en aluminio, resultando uno de los diseños más extravagantes que salieron de los talleres de Alfredo Vignale.



El cofre contaba con una entrada de aire y dos pequeñas salidas laterales, un deflector de insectos hecho en plástico se montó sobre esta toma, cada panel de las puertas tiene una sección cóncava que permite ingresar aire y enfriar los frenos traseros (de tambor como los delanteros) con livianos rines cromados Borrani de rayos montados sobre neumáticos Pirelli, marca que patrocinó al equipo – aunque en la práctica el caucho italiano no resistió el áspero asfalto de las carreteras nacionales y fueron reemplazadas “clandestinamente” por llantas mexicanas de la General Popo y de la Hulera Euzkadi, según lo que hubiera en las ciudades de la ruta. Para vencer a la oposición se añadió una quinta velocidad a la caja de cambios y la transmisión y el eje trasero fueron reforzados. El bastidor del carro era una estructura tubular de dos miembros laterales elípticos, cuya añeja concepción – desde 1946– proviene de los autos de Gran Premio. Se tomó como base la fuente de poder creada por

Ferrari



Aurelio Lampredi para el famoso 340 América con 220 caballos de fuerza, pero mejoraron sustancialmente el diseño original para llegar a los 280 potros a 6,000 rpm, con ratio de compresión de 8.1:1. Este V12 con ángulo de apertura a 60° desplazaba 4,102cc e iba montado longitudinalmente; el árbol de levas había sido modificado para una nueva cabeza de pistones (dos válvulas por cilindro de 80 x 68mm, lo que daba una capacidad unitaria de 341.8cc) que alojaba carburadores triples Weber de 40mm. Capaz de acelerar de 0 a 160 kph en 16 segundos (recuerde que era 1952), fue el modelo más potente de principios de los 50's de la casa del Cavallino Rampante: el Ferrari 340 México Vignale. Sólo se construyeron cuatro ejemplares de esta magnífica bestia salida de los establos de Maranello: tres Berlinetta (chasises 0222, 0224 y 0226) y solo un Spyder (0228); por ser más liviano, este último era considerado el arma más poderosa del equipo italiano pues tenía mejor aerodinámica y relación peso-potencia.



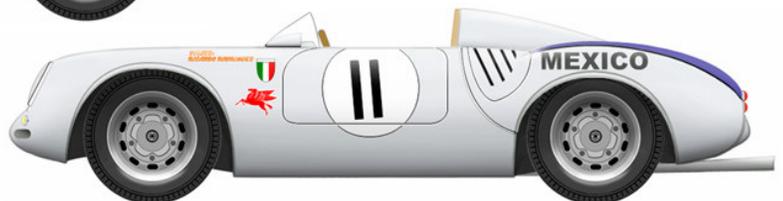
Sin embargo, esta "Arma Mortal" no entró en la carrera por dificultades en la aduana (se rumoró mano negra del equipo Mercedes-Benz, que tenía importadora oficial en México, pero como usted sabe esas cosas nunca pasan en nuestro país). Quedaron solo los tres Berlinetta para defender en competencia al "Rosso Corso" y con cinco pilotos disponibles los autos fueron asignados a los dúos 'Gigi' Villoresi/Franco Cornacchia (0222), Luigi Chinetti/Jean Lucas (0224) y Alberto Ascari/Giuseppe Scotuzzi (0226) –se observa que tanto Villoresi como Chinetti corrieron con un piloto al lado, mientras Ascari lo hacía con su fiel mecánico. La suerte continuó sin sonreír al 'Ciccio' Ascari (Bicampeón de Formula Uno en 1952 y 1953), quien abandonó la carrera al tomar mal una curva y chocar en la primera etapa; el tercer día de competencia el 340 México de 'Gigi' Villoresi tuvo problemas de transmisión y también quedó fuera. El Ferrari sobreviviente tuvo un final decoroso a manos del pentagenario Luigi Chinetti (ganador en 1932, 1934 y 1949 en las 24 Horas de Le Mans, amigo y representante en Estados Unidos de Enzo Ferrari, fundador del North American Racing Team, descubridor de Gurney, Ginther y Phil Hill e impulsor de la carrera de los hermanos Rodríguez, entre otras cosas), quien llegó tercero a la meta detrás de las flechas plateadas del gordo Alfred Neubauer, pero lejos del proyectado triunfo.



Tras la carrera dos de estos autos (0222 y 0226) fueron vendidos a Allen Guiberson, quien inscribió en 1953 el 0222 en la Panamericana para el dúo Phil Hill/Richie Ginther (quienes tampoco terminaron porque chocaron); posteriormente Guiberson ofreció los autos a los pilotos mexicanos Ibarra y Aguilar. Chinetti retuvo su auto y también en 1953 lo corrió en la Mille Miglia, las 12 horas de Reims y las 12 horas de Pescara, acompañado por Eugenio Castellotti y el conde Giovanni Bracco. Bill Spear se quedó con el Spyder que, pintado de azul con el cofre blanco, frecuentemente finalizó en los primeros cinco lugares en competencias celebradas en los Estados Unidos

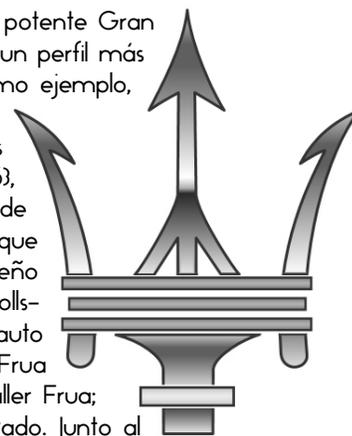
de 1953 a 1955. Por su rica historia y exclusividad el Spyder es muy cotizado, sin embargo este 340 único no está a la venta y reside donde fue concebido para competir: México. La cuarta Panamericana de 1953 fue para el 'Chueco' Juan Manuel Fangio con Lancia, pero al año siguiente el 'Commendatore' tuvo su revancha de manera brillante: Umberto Maglioli consiguió un sensacional tiempo de 17^h40'26" para que Ferrari se llevara la última Panamericana: casi 10 horas menos que la primera Carrera, récord que permanece en los anales del automovilismo mundial.

En este punto deseo abrir un paréntesis alemán: si bien nunca hubo un auto llamado "Méksiko" y a bordo de un Mercedes-Benz 300SL Karl Kling acaparó la atención mundial, ganando (con un tiempo de 18^h51'19") la prueba de ruta mexicana en 1952, un año después un vocablo "mexicano" quedó ligado a la ahora más prestigiosa firma de autos deportivos germana. En 1953 la Panamericana pasó a formar parte del naciente Campeonato Mundial de Marcas (la prueba mexicana fue añadida como última fecha del calendario, después del Tourist Trophy en Dundrod, Gran Bretaña) y para correr conforme a las reglas, se agregó la categoría Sport Menor, que fue dominada enteramente por Porsche con su modelo 550 haciendo un fabuloso 1-2-3 en los autos comandados por José Herrarte, de Guatemala, Fernando Segura, de Argentina, y Hans Herrmann, de Alemania. Desde entonces la palabra Carrera es sinónimo de la firma de Stuttgart, a tal grado que en 1955 llamaron "Carrera" al Tipo 356 con el más alto nivel de motorización; fue el primer coche de producción con motor 1.5 litros que giraba a 7,500 rpm y era capaz de sobrepasar 200 kph, lo cual, en 1955, fue una proeza. Dos años después, la historia de "David y Goliat" protagonizada por Ricardo Rodríguez con su 550RS incrementó el prestigio de este pequeño gran auto...



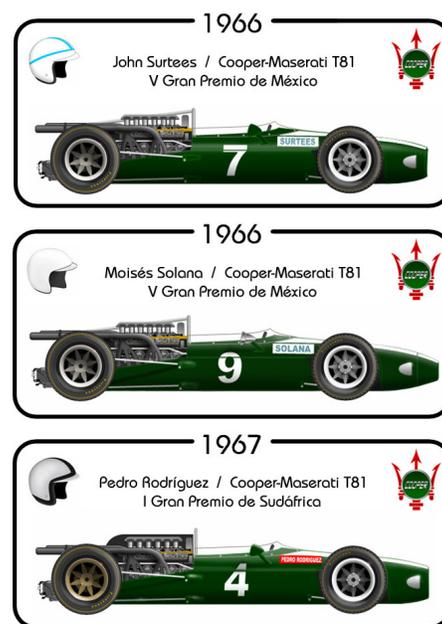
La Carrera Panamericana

El otro italiano llamado México no era un bólido de carreras, sino un cómodo, lujoso y potente Gran Turismo 2+2. Maserati la compañía de Santa Ágata, que siempre tuvo más pedigrí con un perfil más discreto que sus llamativos y modernos vecinos modenenses, Lamborghini y Ferrari; como ejemplo, estos nunca han ganado en las 500 Millas de Indianápolis, cosa que la casa del Tridente hizo dos veces. La compañía boloñesa tiene una larga historia que se remonta a tiempos de Isotta-Fraschini cuando los artísticos "fratelli" Maserati laboraban ahí. Pero ya para 1963, alejado de las pistas tras los fabulosos autos "jaula de pájaro" que corrieron en las series de Sport y prototipos, Maserati se apartó de los autos deportivos para enfrentar un reto que ningún otro fabricante italiano se atrevió a tomar: producir un sedán de lujo con desempeño de un Gran Turismo, invadiendo e innovando el terreno de los "transatlánticos" como el Rolls-Royce Silver Shadow, el Mercedes-Benz 300 SE y el Jaguar Mk X. El diseño del distintivo auto estuvo basado en las líneas del 5000GT que el príncipe Karim Aga Khan ordenó a Pietro Frua en 1961, por lo que el trazado del Tipo 107 o Quattroporte se encomendó al propio taller Frua; Maggiore de Turín produjo los primeros ejemplares y a Vignale tocó el armado y pintado. Junto al Mistral Coupe (también diseño de Frua) la primera generación del Maserati Quattroporte debutó en sociedad en el Salone di Torino un noviembre hace 45 años (1963). El carro aceleraba de 0 a 100 kph en 8 segundos y transportaba cómodamente cinco pasajeros con equipaje alcanzando una velocidad tope de 230 kph. En varios aspectos el Quattroporte fue la base del Maserati en cuestión en esta histórica. El relato de este raro y bello vehículo no carece de controversia, ya que existen dos versiones de porqué se le llamó México, así como también existen dos diseños distintos, trazados por Frua y Vignale.



Compendiando los repechos de la primera interpretación, ésta más o menos reza así: Frua creó tres ejemplares, de los cuales sólo nos ocupa el primero ya que los dos restantes fueron elaborados cuando el Maserati México ya estaba en producción. El primer prototipo fue un encargo hecho en mayo de 1965, a la concesionaria alemana Auto Koning, por un tal "Herr Rupertzhoven" quien los facultaba a reparar el Maserati 5000 GTI chasis número 103,022. El auto había sufrido un accidente y el daño era total. Hasta ahora el elemento que sostiene esta versión, es que el auto lo encargó este oscuro cliente germano, pero no contamos más que con una vaga cita. Una variante de esta versión indica que el misterioso señor Rupertzhoven, en realidad resultó ser Adolfo López Mateos (Presidente de México de 1958 a 1964, de quien se tiene registro de haber sido dueño del chasis 103,022). Don Adolfo visitó los talleres de Pietro Frua, donde vio un prototipo que le gustó mucho, tanto que lo adquirió y para evitar incómodos aranceles mexicanos pidió se le diera el número serie del perdido 5000 GTI arriba citado. Si bien es conocida la afición del ex Presidente por los autos, lo que es no explicado por quienes apoyan esta versión es: ¿por qué Maserati nombraría el auto por la procedencia de quien adquirió un prototipo que no llegó a ser la versión definitiva? Más aun considerando que el periodo de López Mateos en la presidencia ya había finalizado, el poder político de don Adolfo ya no era omnímodo y quedaría descartado nombrar el auto como concesión italiana al popular dirigente de un país lejano en el que, además, los autos de importación estaban prohibidos.

Otra interpretación, la versión más aceptada, lo pone en estos términos: tal como lo hiciera Alfa Romeo cuando en 1951 se retiró de F1, la marca del tridente de Neptuno también se apartó de los monoplazas cuando el "Chueco" de Balcarce dejó de conducir para ellos, pero el bello monoplaza 250F, con el cual el argentino ganó el título en 1957 usaba un motor V12 de 2.5 litros -diseñado originalmente en 1956 para substituir al viejo motor de 6 cilindros en línea- el motor Tipo 9, el cual siguió vigente en los autos Sport de la marca. Tras el Gran Premio de México de 1965 la Fórmula Uno con motores de 1.5 litros (introducida en 1961 con la intención de reducir velocidad y aumentar seguridad) desapareció; y con ella el fabricante británico de motores Coventry Climax se apartó del automovilismo, dejando a la compañía Cooper sin fuerza motriz. Casualmente, Cooper había sido comprada por el Grupo Chipstead, representantes de Maserati en Inglaterra, y por ello en 1966 el viejo motor Tipo 9 de Maserati fue adoptado por el equipo Cooper para competir en la nueva Fórmula Uno de motores de 3 litros. Esta fuente de poder era el mismo V12 con mayor carrera para hacerlo crecer medio litro en desplazamiento, o sea, un V12 de ángulo de 60°, 70.4 x 64mm (2,989cc), doble árbol de levas y dos válvulas por cilindro, alimentado por dos líneas de inyección Lucas con pistones de motocicleta de entrada de aire de la firma italiana Dell'Orto, sistema complicado que luego fue mejorado con una línea propietaria para el V12, también de Lucas.



En la última carrera de la temporada, el Gran Premio de México celebrado el 23 de octubre 1966, John Surtees ganó a bordo del Cooper-Maserati T81; este magno cierre de temporada con victoria, fue la razón de conmemorar designando México al auto de producción. También hay otras dos relaciones entre el Cooper-Maserati T81 y nuestro país: En esa victoria de Surtees que llevó al equipo Cooper a tomar el tercer lugar en la copa para constructores de 1966, el piloto local Moisés Solana condujo un auto igual. 70 días después, el 2 de enero de 1967, otro azteca, Pedro Rodríguez volvió a ganar con el mismo chasis del T81, ahora con sistema de inyección indirecta Lucas que mejoraba el caballaje a 360 a 9,000 rpm, en lo que fue la primera carrera en el circuito sudafricano de Kyalami (afuera de Johannesburgo) y la primera victoria del mexicano, en apenas su novena arrancada en F1... y también sería la última de las otrora dominantes escudería británica y fábrica italiana. Durante la temporada 1967 apareció un nuevo motor, el Tipo 10, con tres válvulas por cilindro (dos de entrada y una de escape) que produjo 380 potros a 9,800 rpm y pesaba solamente 171 kg, pero resultó ser demasiado frágil y tras muchos problemas, pues necesitaba doble y hasta triple bujía de encendido, fue reemplazado de nuevo por el Tipo 9, con el que Pedro finalizó sexto en México en su última carrera con la firma.

Queda en usted escoger cual de estas versiones es la buena y decidir porqué fue llamado México el primer Maserati con frenos de disco en las cuatro ruedas; la verdadera razón se la llevó a la tumba Adolfo Orsi, quien prefirió el ejemplar diseñado por Vignale para llevar a producción este magnífico modelo de la casa latina. Pese a ser responsable del Quattroporte, usado como plataforma para el México, el prototipo que salió de la pluma de Frua era una evolución del programa 5000 GT: la carrocería pintada en color oro "Longchamps" (oro viejo) fue acoplada a un chasis tubular Quattroporte recortado 110 mm; el auto pesaba 1,450 kg, medía 4,760 mm de largo, por 1,730 mm de ancho y 1,350 mm de alto. Presentaba lujosos interiores de madera y cuatro asientos en piel negra acomodados en una cabina en el auto con distancia entre ejes de 2,640 mm, y lujos como aire acondicionado, transmisión automática, ventanas eléctricas, frenos de disco ventilados en las cuatro ruedas con rines cromados Borrani de rayos. Este Gran Turismo fue dotado con un pujante motor V8 de dos árboles de levas y dos válvulas por cilindro en ángulo de 90° en la V, desplazando 4.9 litros, alimentado por inyección Lucas y otorgando 300 caballos de fuerza: suntuoso, potente, espacioso y exclusivo.



Mexico

Maserati



Porqué favoreció Adolfo Orsi el prototipo de Vignale para producir el Tipo AM112 (denominación interna) tampoco se sabe con certeza; me inclino a pensar que fue por la gran cantidad de alabanzas que recibió el auto al ser exhibido en el Salone di Torino de 1965. Personalmente me gusta más el diseño de Vignale, cuyo trazo elegante y balanceado con frente de cuatro faros fue inmediatamente dispuesto para producción limitada; la versión final fue presentada al público un año después en el Motor Show de París. Contó con dos opciones de motor V8: el 4.2 litros (4,135.8cc y 260cf @ 5,000 rpm) o el más potente 4.7 litros (4,709cc y 290cf @ 5,000 rpm), ambos alimentados por carburadores Weber 38 DCNL5 y acoplados a una caja de 5 cambios ZF manual (la automática era opcional) y distribuidor Marelli, siendo capaz de superar los 240 kph en ambas configuraciones. En las últimas versiones se ofrecieron rines sólidos Campagnolo 650 x 15" (como el ejemplar color vino abajo ilustrado) y una versión con motor a seis cilindros en línea.

Maserati



Mexico



En 1968 la familia Orsi vendió Maserati a la francesa Citroën, que continuó la fabricación del México. Desgraciadamente el estilo de este elegante auto palideció ante el exótico género de bellezas como el Ferrari Daytona, la llegada del Lamborghini Miura e incluso la rivalidad de sus aéreos hermanos con trazos más audaces: el Mistral diseñado



por Pietro Frua y el exuberante Ghibli, trazado por un talentoso joven diseñador recientemente anexo a Ghia tras dejar los estudios de Nuccio Bertone, Giorgetto Giugiaro. Con ventas cada vez menores, en 1973 el México fue discontinuado sumando un total de 482 ejemplares producidos y pasó a la historia...

© af2/SHRAC/2008

