

## CARRERA NUMERO 134 DE FANGIO



### IV CARRERA PANAMERICANA DE MÉXICO

**FECHA:** 19 al 23 de noviembre de 1953

**CARRERA:** Campeonato Mundial de Marcas

**UBICACIÓN:** Primero con Lancia D24

**NÚMERO:** 36



Fangio regresa a la Argentina luego de su agotadora gira europea, para volar a México e intervenir allí en la IV Edición de la Carrera Panamericana integrando el Equipo Lancia. Será su primera y única participación. Está habilitado por un permiso especial de Maserati, no presente en esta prueba que es válida para el Campeonato Mundial de Marcas.

La Carrera Panamericana con sus más de 1900 millas, comenzó su historial en 1950 y para esta nueva edición, Lancia presenta un fuerte equipo con Fangio, Felice Bonetto, Piero Taruffi, Eugenio Castellotti y Giovanni Bracco, respaldados por una gran organización de asistencia en carrera. Será controlado directamente por Gianni Lancia hijo de Vincenzo, con Atilio Pasquarelli a su lado como Director de Carrera.

Ferrari también se traslada a México con sus potentes y veloces máquinas 12 cilindros de 4500 cc, confiados a Umberto Maglioli, Luigi Chinetti, Mario Ricci, Antonio Stagnoli y Guido Mancini.

Además se inscriben las marcas europeas Jaguar, Simca y Talbot encabezadas estas dos últimas por Jean Berha y Louis Rosier.

Numerosos pilotos participan en alguna de las cuatro categorías en que se divide la Panamericana, a disputarse sobre un trayecto de 3077 kilómetros entre Tuxtla Gutiérrez y Ciudad Juárez.



La cantidad de autos orden de largada y las categorías en disputa son: 30 máquinas en *Sport Internacional*; 51 máquinas en *Turismo Internacional*; 14 máquinas en *Sport hasta 1600 cc*; 87 máquinas en *Turismo Especial*

Un total de ocho Etapas deben cumplirse, con una parte muy sinuosa de montaña al comienzo y por caminos veloces en los tramos finales. La trascendencia internacional de esta carrera nos la indican los pilotos inscriptos para las distintas categorías, que por nacionalidad son de 9 países: 74 argentinos, 47 mexicanos, 39 norteamericanos, 9 italianos, 5 franceses, 5 guatemaltecos, 4 alemanes, 1 colombiano y 1 uruguayo, que suman en total 185 participantes.

Los autos europeos inscriptos en la categoría mas importante que es la *Sport Internacional* son: 5 Ferrari 375 - 4500, 1 Ferrari 4100, 1 Ferrari 3000, 1 Gordini 3000, 1 Gordini 2500, 1 Jaguar XK120, 3 Lancia D24 3300 modificados a 3096 cc, 2 Lancia D23 2962 cc, 1 Talbot. Los autos americanos son: 5 Chrysler, 1 Cadillac modificado, 1 Especial, 1 Ford 48 modificado, 1 Glasspar, 1 Kurtis Graft, 1 M&H, 1 Packard modificado, 1 Buick y 1 De Soto Fire.

Fangio –gran estratega- al analizar las dificultades del camino, se manifiesta preocupado por los neumáticos. Su idea se basa en mantener un ritmo de equipo con diferencias de cronometraje bajo control. Los autos se preparan en la carburación para 3000 metros de altura.

Se lanza la **Primera Etapa** entre Tuxtla Gutiérrez y Oaxaca, sobre 530 Km, a partir de la 6 de la mañana y aparece el dominio de Lancia, cuya estrategia es la de lograr diferencias en la zona sinuosa, ya que reconocían de antemano que las Ferrari serían más veloces y que lograrían diferencias en las largas rectas de las últimas Etapas.

Largan con intervalos de 1' y Bonetto marca el ritmo de la etapa, ganándola sobre Taruffi y Fangio. El promedio del vencedor es de 152,7 Km/h y la diferencia es de 2' y 3' con respecto al segundo y tercero. La mejor Ferrari es la de Maglioli –quinta- a 9'.

Numerosos accidentes ocurridos fueron debidos en parte, a los fuertes vientos laterales en algunos sectores de montaña. A poco de largar, se matan Stagnoli y su acompañante Scotuzzi, al salirse violentamente del camino la Ferrari que piloteaban. Tras varios vuelcos el auto estalló en llamas. En



ese mismo lugar, seis espectadores murieron al ser embestidos, cuando rodeaban a un auto accidentado.

Durante las tres horas que posibilita el Reglamento, los 22 mecánicos de Lancia trabajan meticulosamente en la puesta a punto de los autos y montándoles las nuevas Pirelli Corsa.

La **Segunda Etapa** de 407 Km a Puebla se larga de acuerdo al orden de llegada. Taruffi se lanza a descontar diferencias tras Bonetto. Maglioli también interviene en la lucha, logrando solo desplazar al Lancia de Bracco y finalizando cuarto detrás de Taruffi



– el ganador - Bonetto y Fangio. Luego clasifican Castellotti (Lancia), Manzini (Ferrari), Lucas (Gordini 6 cil.) y Rosier (Talbot)

El mismo día -luego de sólo 30' de neutralización en Puebla- se corre la **Tercera Etapa** de 128 kilómetros desde Puebla hasta ciudad de México. Una corta pero tortuosa etapa.

Fangio está tercero, cuando accidentalmente se abre la tapa del tanque de aceite que moja una de las ruedas traseras. Su máquina pierde adherencia y se proyecta en derrape hasta pegar contra una piedra dañando el puente De Dion, pero logra llegar a México a marcha reducida.



*Despiste de Fangio en la tercera etapa*

Taruffi vuelve a vencer, pero en la Clasificación General está puntero Bonetto, que lo sigue en el camino, delante de Maglioli. Fangio ha perdido 5' en el tramo.

El arribo de las máquinas a la ciudad de Mexico es espectacular, con una multitud en sus calles.

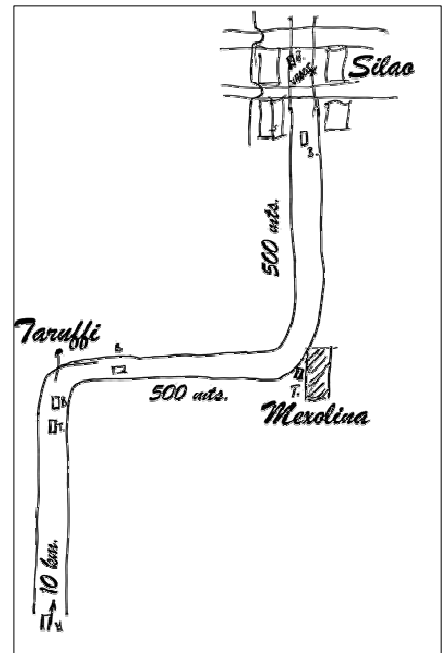
Trabajando tres horas en que el Reglamento permite reparación, los mecánicos dejan su auto en perfectas condiciones para encarar también en un día, la Cuarta Etapa de México a León de 420 Km y la Quinta Etapa de León a Durango de 536 Km.



Antes de largar la Cuarta Etapa, Fangio sale a recorrer la ruta junto a Bonetto y en el trayecto, le aconseja que deje que Taruffi siga al frente en el camino, que solo se preocupe de pegarse a él y mantener los 40" de ventaja que tiene logrados. Pero Bonetto no lo escuchaba. Estaba encaprichado en lograr el primer puesto también en el camino, manteniendo un duelo sin sentido con su compañero de equipo. Ya finalizando la recorrida, es al atravesar el pueblo de Silao cuando Fangio le señala un área de peligro en su calle principal empedrada y revisan dos vados muy profundos, que deben ser abordarlas con cuidado. Bonetto marca los lugares con colores azul y blanco del equipo. La primera marca está a 300 metros de distancia del primer vado muy profundo.

Cumplidas entonces las tres primeras etapas, en la Categoría de autos Sport de más de 1600 cc, en la Clasificación General es primero Bonetto con 7 horas 8' 34", seguido por Taruffi a 48" y Fangio a 7' 03". Luego clasifican Maglioli (Ferrari), Bracco (Lancia), Castellotti (Lancia D23), Lucas (Gordini 6), Manzini (Ferrari 375 MM), Behra (Gordini 8), Rosier (Talbot), Trevoux (Packard), Echeverría (Ferrari 250 MM), Ricci (Ferrari 375 MM), Millar (M&H special) y Giron (Jaguar XK 120).

Se inicia la **Cuarta Etapa** de 420 kilómetros con 1' de diferencia entre máquina y máquina. Se dirigen desde México a León con Maglioli superando a Fangio y haciendo uso de sus más de 300 HP de su poderosa Ferrari 12 C. Taruffi ha estado viajando unos 200 kilómetros muy cerca de Bonetto en medio de una cerrada neblina que solo permite una visibilidad de 100 metros. Ya llegando a Silao, cuando tenía al auto rojo de Bonetto a poco más de 50 metros, se sale del camino al tomar una curva a la derecha en brusca maniobra con las ruedas bloqueadas. Con la suspensión de su Lancia rota, es ayudado por espectadores para poner nuevamente su máquina sobre el camino y alcanza a llegar a una estación de servicio que se encontraba a pocos metros. En ese lugar repara perdiendo unos 20'. Bonetto –sin esa información- cree que aún tiene a Taruffi pegado a él y entra a Silao a alta velocidad, sin ver las señales de peligro. El primer vado se comporta como una rampa que catapulta al bólido contra el frente de una casa y la cabeza del infortunado piloto impacta contra un balcón. El auto descontrolado termina sus cabriolas entre un paredón y una columna de alumbrado a un costado de la calle principal, con Bonetto en su interior muerto de modo instantáneo.



Entre un paredón y una columna de alumbrado a un costado de la calle principal, con Bonetto en su interior muerto de modo instantáneo.

Cuando Fangio retrasado traspone al lugar, ve el auto siniestrado rodeado de gente. No sabe que pensar. Al llegar a León le informan de la muerte de su compañero de equipo.

La serie de incidentes de la Cuarta Etapa posibilita -por un lado- el triunfo de Umberto Maglioli en ese parcial y -por el otro- a Fangio encabezar la Clasificación General.



Luego de treinta minutos de neutralización se inicia la **Quinta Etapa** de León a Durango es de 529 kilómetros. En ella Fangio mantiene su ritmo, dejando que Umberto Maglioli en su 375 MM se distancie con una máquina que es más rápida. Sobre él tiene 9'30" de ventaja y con esa estrategia está poniendo de manifiesto su frialdad e inteligencia, para "vigilar" y "esperar" el desarrollo de la parte restante de la carrera.

Veloz, Maglioli viajando a 280 Km/h pierde una rueda por rotura de un cojinete. Es con suerte, luego de un derrape pudo mantener el auto sobre la ruta. Al verlo al costado del camino, Fangio

aumenta su velocidad de manera tal que al reparar, no lo tenga a la vista y ponga todo en juego para alcanzarlo. Se produce el intento y Maglioli rompe un palier, lo que le permite un respiro a Fangio que no presenta lucha a Taruffi, que finalmente es ganador de la Etapa a una media de 193,1 Km/h. Lo siguen Fangio, Castellotti, Mancini y Rosier. Ahora Fangio es el líder luego de 12h 25' 24" de carrera, sobre Taruffi con 12h 35' 10", Castellotti con 12h 43' 07", Manzini –la primera Ferrari- con 13h 00' 00" y la Talbot de Rosier con 13h 09' 30".

Mario Ricci en su Ferrari venía en novena posición y no muy cómodo al volante de su 375



MM que requería alguien de mayor experiencia. Así que en Durango, Ricci le propuso a Maglioli – luego de su abandono- que manejara su auto.

Para la **Sexta Etapa** de Durango a Parral de 404 Km, el auto de Ricci corresponderá a Maglioli, dentro de las posibilidades del Reglamento, pues la competencia otorga puntaje a las Marcas, no a los pilotos.

Los tres autos Lancia aún en carrera, en una competencia ya claramente definida a favor de ese Equipo, largan con un mecánico como acompañante. Fangio, que será acompañado por Gino Bronzoni, mantiene una comunicación con el Director de Lancia, para informarle *“que si algún compañero de equipo le planteaba lucha, él iba a responder”*. Agregando *“que eso, podía generar abandonos y que a esta altura de la carrera, había que evaluar si la actitud se justificaba por alguna razón”*. Atilio Pasquarelli toma debida nota de esos dichos y ordena a sus pilotos que mantengan las posiciones. Fangio larga en primer lugar, a un minuto lo hace Taruffi y luego Castellotti. Se comprende que estos podían acercarse a Fangio pero no superarlo, guardando todos unas 500 rpm. La primera Ferrari clasificada que era la de Guido Manzini, nunca pudo acercarse a las tres Lancias, retrasada en 35’ respecto a Fangio. Finalmente es Maglioli quien se impone en el veloz tramo a Parral y Taruffi se asegura el segundo puesto con Fangio tercero.

Similar planteo de Equipo se hace en la **Séptima Etapa** de Parral a Chihuahua de 300 Km. Los autos transitan ahora zonas desérticas del norte mexicano cercanas a la frontera norteamericana, luego de trasponer las escarpadas montañas. Detrás de Maglioli que resulta ganador a un promedio de 203,8 Km/h llegan Castellotti y Fangio, quien encabeza la Clasificación General con 16hs.30’50” de carrera, a una media de 166,7 Km/h.

En ese momento supera a Taruffi por 8’49”, a Castellotti por 15’28”, a Rosier, por casi 2hs. y a Maglioli por 2hs.04’8”.

El 23 de noviembre se larga la **Octava** y última Etapa entre Chihuahua y Ciudad Juárez se distingue por sus largas rectas con curvas muy peligrosas. Serán 358 Km en los que el muy veloz Maglioli gana, marcando el fabuloso promedio de 222,5 Km/h.

La Clasificación General indica un 1-2-3 de Lancia con Fangio, con Taruffi y Castellotti.

Fangio una vez más, tiene el halago de un curioso triunfo, gana la carrera sin haber ganado ninguna de sus ocho Etapas, postergando en una hora y media a la Ferrari 375 MM mejor clasificada que fue la de Guido Manzini y Fabrizio Serena y en dos horas y seis minutos a la de Maglioli-Ricci.



## CLASIFICACIÓN SPORT INTERNACIONAL POR ETAPAS

### **PRIMERA ETAPA (TUXTLA - OAXACA 530 Km)**

1 - Felice Bonetto	Lancia	3h.28’14”
2 - Piero Taruffi	Lancia	a 2’ 03”
3 - <b>Juan Manuel Fangio</b>	Lancia	a 2’52”
4 - Eugenio Castellotti	Lancia	a 5’ 13”

### **SEGUNDA ETAPA (OAXACA - PUEBLA 407 Km)**

1 - Piero Taruffi	Lancia	2h.52'33"
2 - Felice Bonetto	Lancia	a 48"
3 - <b>Juan Manuel Fangio</b>	Lancia	a 2'07"
4 - Umberto Maglioli	Ferrari	a 3' 07"
5 - G. Bracco	Lancia	a 5' 38"

#### TERCERA ETAPA (PUEBLA - MÉXICO 128 Km)

1 - Piero Taruffi	Lancia	46'25"
2 - Felice Bonetto	Lancia	a 14"
3 - Umberto Maglioli	Ferrari	a 1'16"
4 - Eugenio Castellotti	Lancia	a 2'28"
5 - <b>Juan Manuel Fangio</b>	Lancia	a 3'26"

#### CUARTA ETAPA (MÉXICO - LEÓN 420 Km)

1 - Umberto Maglioli	Ferrari	2h.15'41"
2 - <b>Juan Manuel Fangio</b>	Lancia	a 4'09"
3 - Sergio Mancini	Ferrari	a 4'28"
4 - Eugenio Castellotti	Lancia	a 6'09"
5 - J. C. Lucas	Simca	13'48"

#### QUINTA ETAPA (LEÓN - DURANGO 529 Km)

1 - Piero Taruffi	Lancia	2h.49'36"
2 - <b>Juan Manuel Fangio</b>	Lancia	a 21"
3 - Eugenio Castellotti	Lancia	a 7'02"
4 - Sergio Mancini	Ferrari	a10'11"
5 - Louis Rosier	Talbot	a19'30"

#### SEXTA ETAPA (DURANGO - PARRAL 404 Km)

1 - Umberto Maglioli	Ferrari	2h.15'00"
2 - Piero Taruffi	Lancia	a 7'36"
3 - <b>Juan Manuel Fangio</b>	Lancia	a 8'35"
4 - Eugenio Castellotti	Lancia	a 18'58"

#### SÉPTIMA ETAPA (PARRAL - CHIHUAHUA 300 Km)

1 - Umberto Maglioli	Ferrari	1h.27'45"
2 - Eugenio Castellotti	Lancia	a 2'48"
3 - <b>Juan Manuel Fangio</b>	Lancia	a 5'06"

#### OCTAVA ETAPA (CHIHUAHUA- JUÁREZ 358 Km)

1 - Umberto Maglioli	Ferrari	1h.36'30"
2 - Eugenio Castellotti	Lancia	a 11'
3 - Piero Taruffi	Lancia	a 12'
4 - <b>Juan Manuel Fangio</b>	Lancia	a 13'

### CLASIFICACIÓN FINAL IV CARRERA PANAMERICANA DE MÉXICO

#### CATEGORÍA SPORT INTERNACIONAL

1 - <b>Juan Manuel Fangio</b>	Lancia D-24	18 h. 11' 00"
2 - Piero Taruffi	Lancia D-24	18 h. 18' 54"
3 - Eugenio Castellotti	Lancia D-24	18 h. 24' 52"
4 - Sergio Mancini	Ferrari 4500	19 h. 40' 29"
5 - Louis Rosier	Talbot 4500	20 h. 11' 22"
6 - Umberto Maglioli	Ferrari 4500	20 h. 16' 28"

7 - E. Etcheverria	Ferrari 4500	20 h. 48' 49"
8 - Al Miller	Miller Sp.	22 h. 07' 36"
9 - G. Giron	Jaguar	23 h. 21' 49"

PROMEDIO DEL GANADOR: 169,2 Km/h.

### CATEGORÍA TURISMO INTERNACIONAL

- 1) Chuck Stevenson (Lincoln) en 20h. 31'32" a 149,910 Km/h.

### CATEGORÍA SPORT HASTA 1600 cc.

- 1) J. Herrarte (Guatemala) con Porsche en 23h. 57'04" a 128,344 Km/h.

### CATEGORÍA TURISMO ESPECIAL

- 1) Chuck Evans (EE.UU), con Chevrolet en 24h. 48'21" a 124,023 Km/h.  
 2) Paterson (Ford)  
 3) Oscar Cabalén (Ford).

*“...La Panamericana me unió a Gianni Lancia en un convenio muy especial. Aunque yo estaba corriendo carreras Sport para Maserati, la empresa me otorgó la libertad para que corriese para Lancia esta última prueba del Primer Campeonato Mundial de Marcas.*

*Lancia apostó mucho dinero para ganar la IV Panamericana. Acompañaron la carrera, un avión Douglas DC-3, tres camiones con repuestos, un camión-taller, gran cantidad de neumáticos, varios autos de reconocimiento y una fuerte dotación de mecánicos.*

*...Como en México había muy buenos premios sugerí a Gianni Lancia que hiciéramos un fondo común entre todos los pilotos del equipo para evitar problemas. Fuimos con 3 autos equipados con motores 6 en “V” y unos 230 HP de potencia... La cilindrada del motor del D24 había sido reducida de 3300 cc a 3099 cc, habían sacrificado algo de potencia, buscando mayor durabilidad para soportar más de 3000 Km con el acelerador a fondo. El motor tenía mucho torque y era muy ágil –enseguida levantaba vueltas. Tenía una caja de cambios que daba gusto usarla, era pequeña, sincronizada con la que se podía andar en 2da. o 3ra. todo el tiempo sin que nada pasara...*

*Recorrí la ruta con Domingo Marimón y Felice Bonetto con un Chevrolet que me facilitó la GM de EE.UU. También Oscar Cabalen y el periodista Miguel Angel Merlo estuvieron en algunos tramos con nosotros. El plan era obtener ventajas al comienzo hasta México, donde los caminos eran mixtos, ya que en las veloces etapas finales las Ferrari 4500 se nos iban a escapar por su mayor potencia y velocidad.*

*Bonetto y Taruffi sostuvieron un duelo particular y yo me quedé a la expectativa. En la Tercera Etapa, al parar para reabastecer, un mecánico se olvida de asegurar la tapa del tanque de aceite que estaba dentro del guardabarros derecho. A poco andar noté que el auto se deslizaba en las curvas. Pensé que eran las cubiertas nuevas, pero al encarar una curva a fondo, la cubierta bañada de aceite me puso el auto de costado y cuando creí que me desbarrancaba por una ladera, el Lancia pegó en una piedra enorme y rebotó hacia el camino, dañando un rueda y desplazando el eje de Dion. Perdí algunos minutos para llegar a México, pero allí los mecánicos me dejaron el auto a nuevo. Aproveché ese tiempo de trabajo, para recorrer con Bonetto los primeros kilómetros de la Etapa siguiente y al pasar por el pueblo de Silao, le advertí que tuviera cuidado con dos cunetas muy peligrosas, que no podían abordarse a más de 60 Km/h. Y a ese pueblo se llegaba muy rápido.*

*Lamentablemente, Bonetto no me hizo caso, porque quería desprenderse de Taruffi en esa etapa. Y no advirtió que éste se había salido del camino antes de ese lugar, volviendo a la ruta con las*

*ruedas torcidas, justo cuando yo pasaba por allí. Bonetto entró muy rápido al poblado y se produjo el accidente.*

*Cuando entro a la calle empedrada me pareció que Bonetto no estaba dentro del auto y recién al llegar a León me enteré de su muerte a causa de la fractura de su columna vertebral. Tardaron más de 20' en extraerlo del Lancia.*

*Lo que les pasó a Bonetto y Taruffi, me dejó primero en el camino y en la General. Maglioli me pasó con la Ferrari 4500 y lo dejé ir, para encontrarlo luego al costado del camina con una cubierta rota. Ahí sí, para desalentarlo en una segura persecución, apuré y Maglioli tratando de alcanzarme, rompió el palier.*

*Esa noche en nuestro Equipo se hablaba de salir a ganarles las últimas Etapas a las Ferrari y me opuse, ya que la carrera era nuestra. Incluso les indiqué que me guardaría 500 RPM y recomendaba que el resto hiciera lo mismo, sin tener en cuenta el plan de Ferrari.*

*Gianni Lancia estuvo de acuerdo y así continuamos hasta Ciudad Juárez, cuidando nuestras posiciones.*

*El sabor amargo fue la trágica muerte de Bonetto, un gran amigo. Al regresar a Europa, fui al cementerio a llevarle algunas flores y visitar a su familia. La muerte era el drama permanente en las carreras, pero al subir al auto pensábamos que esto de la muerte, solo le sucedía a otros..."*

### **CAMPEONATO MUNDIAL DE MARCAS 1953**

1 - Ferrari	29 puntos
2 - Jaguar	27 puntos
3 - Aston Martin	16 puntos
4 - Cunningham	12 puntos
- Lancia	12 puntos
6 - Alfa Romeo	6 puntos
7 - Borgward	4 puntos
8 - Frasher Nash	4 puntos

---