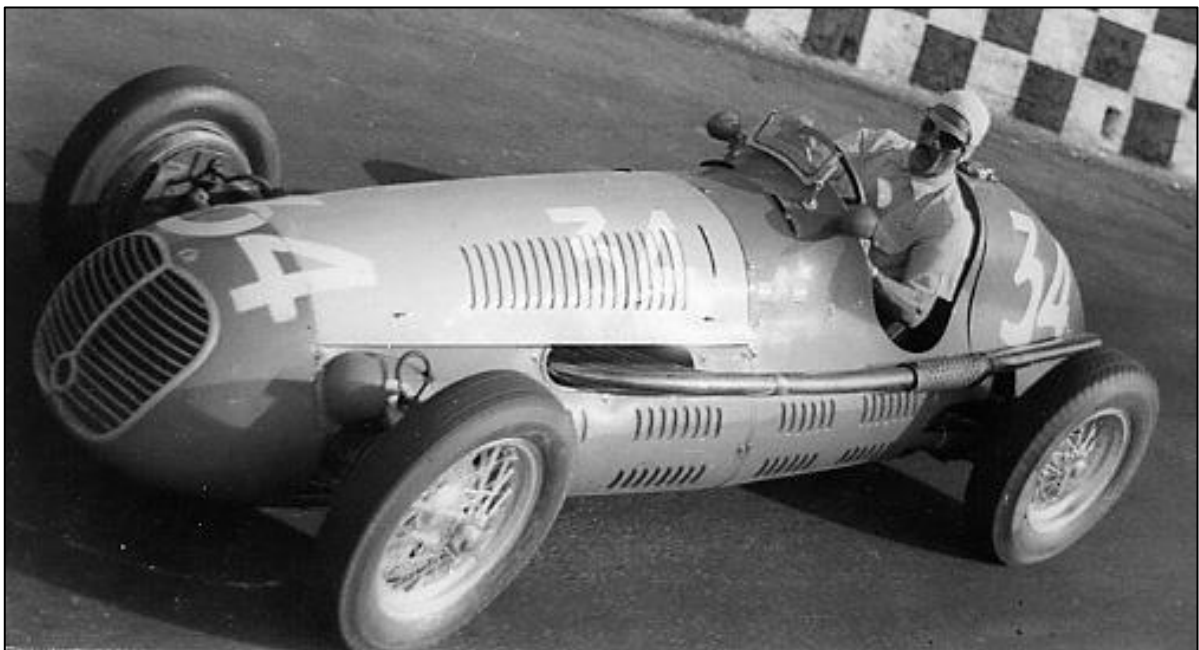


RAINER OTT

History Maserati 4CLT/48 Chassis #1600

1949 - 2013



Grand Prix San Remo 03.04.1949, Benedicto Campos

Table of contents

History (races and owner) of Maserati 4 CLT/48 Chassis #1600	Page	1
Summary of Expertise and Statements about the Originality of Maserati 4 CLT #1600	Page	4
History in more detail	Page	5
Important criterias to distinguish between Chassis #1600, #1599 and most other Maserati 4 CLT's	Page	7
Actual status of Maserati 4 CLT Chassis No. 1600 as of September 2013:	Page	8
1949 – 1956	Page	9
Results Viaggio	Page	32
Results Argentina	Page	34
1957 – 1980	Page	36
1996 – 1997	Page	58
2007 – 2013	Page	61
Attachment I: Trident No. 16, Spring 1978	Page	81
Attachment II: Trident No. 23, Summer 1980	Page	84
Attachment III: Trident No. 25, Spring 1981	Page	106

History Maserati 4 CLT #1600

History – races and owner

1948: Cars #1600 and #1599 were bought new 1948 by Automobilclub of Argentina (ACA).

The „official“ race entries show always Fangio as driver for #1599 and for #1600 other drivers like Malusardi, Campari, Gonzales. In reality however, when both A.C.A. cars appear together in one race, often #1600 was raced by Fangio (i.e. see page 14 and 15) and the sister car #1599 by Malusardi, Campos or Gonzales. Which driver drove which car, was for each race individually decided taking into account the actual situation and requirements.

Especially for the year 1949 and 1950 this has to be considered, seeing the following „official“ entry and results-lists.

From 1951 on #1600 raced for A.C.A. in Argentina mainly with Jorge Daponte (1951/52) and Carlo Fortunati Firpo (1953/54) as driver.

1949:	30.01.1949	3. Grand Premio de General Juan Peron Buenos Aires, Palermo	Malusardi	7.
	06.02.1949	3. Grand Premio de Eva Duarte Peron Buenos Aires, Palermo	Malusardi	4.
	13.02.1949	Grand Premio Rosario Parque Independencia	Malusardi	DNF
	27.02.1949	Malusardi died in Mar del Plata driving Alfa Romeo P3		

1949 (Apr.): In Europe Scuderia Achilles Varzi organized for A.C.A. racing #1599 and #1600

	18.04.1949	Grand Prix de Pau	Campos	3.
	07.05.1949	Roussilon (1. Heat)	Fangio	1.
	07.05.1949	Roussilon (2. Heat)	Campos	3.
	19.06.1949	Grand Prix de Spa	Campos	5.
	10.07.1949	Grand Prix de Albi	Campos	5.
	17.07.1949	Grand Prix de Reims	Campos	
	11.09.1949	Grand Prix de Monza	Campos	6.
	18.12.1949	4. GP del General Juan Peron, Buenos Aires, Palermo	Gonzales	5.

1950:	08.01.1950	4. GP Extraordinario de Eva Duarte Peron, Buenos Aires, Palermo	Gonzales	12.
	15.01.1950	3. GP Internacional del General San Martin, Mar del Plata	Gonzales	6.
	22.01.1950	4. Copa Accion de San Lorenzo, Rosario, Parque Independencia	Gonzales	7.
	10.04.1950	Grand Prix de Pau	Fangio	12.
	16.04.1950	Grand Prix de San Remo	Gonzales	22.
	21.05.1950	Grand Prix of Monaco	Gonzales	dnf
	04.06.1950	Grand Prix Schweiz, Bremgarten	Pagani (S.A. Varzi)	7.
	11.06.1950	Grand Prix de Angouleme	Gonzales	
	02.07.1950	Grand Prix de Reims	Gonzales	18. (DNF)
	16.07.1950	Grand Prix de Albi	Fangio	1. und 4.
	23.07.1950	Grand Prix de Zandvoort	Fangio	7.
	30.07.1950	Grand Prix de Geneva	Gonzales	
	18.12.1950	GP del Presidente Alessandri, Santiago de Chile, Palma	Marimon/Menditeguy	

History Maserati 4 CLT #1600

1951:	From 1951 on No. 1600 was racing only in Argentina, no more in Europe		
	18.02.1951	5. GP del General Juan Peron, Buenos Aires, Costanera Norte	Jorge Daponte 9.
	25.02.1951	Buenos Aires, Costanera Norte	Jorge Daponte 4.
1952:	09.03.1952	6. GP del General Juan Peron Buenos Aires, Autodromo	Jorge Daponte 4.
	16.03.1952	6. GP Extraordinario de Eva Duarte Peron, Buenos Aires, Autodromo	Jorge Daponte DNF
	23.03.1952	GP de Uruguay, Piriapolis (Daponte died in 1963 in Buenos Aires in the age of 39 years)	Jorge Daponte 8.
	1952	Inauguracion / Rosario	Carlos Menditeguy
1953:	01.02.1953	Grand Premio, Buenos Aires	Carlo Fortunati Firpo
1954:	02.1954	Grand Premio, Buenos Aires	Carlo Fortunati Firpo
1955:	Juan Viaggio bought the car from A.C.A. (see page 24, 27 and 31, showing, this is #1600)		
	06.03.1955	GP Buenos Aires, Maserati-Ford (see page 32, 30 and 34)	Juan Viaggio
	1955	Independencia	Juan Viaggio 5.
	27.03.1955	Rosario	Juan Viaggio
	1955	Carrera Vicente Lopez, Maserati-Ford (#1600)	Juan Viaggio, 4.
1956:	21.06.1956	Rafaela 500 Millas, Maserati-Ford	Juan Viaggio
	14.10.1956	Grand Premio de Montevideo, Maserati-Ford (#1600)	Juan Viaggio
1957:	Jose Felix Lopes bought 4 CLT #1600 with Ford-Engine from Juan Viaggio (see page 34). San Nicolas Race, Lopez died in Maserati-Ford (4CLT #1600) by accident. Juan Viaggio bought the Lopez car back (see photo from 1957, new nose, see page 35 / 36)		
	1957	Uruguay Autodromo, Victor Borrat Fabini, Maserati-Ford	Juan Viaggio (see page 36)
1960:	15.05.1960	Montevideo, Ford Maserati	Juan Viaggio (see page 37)
1962:	02.09.1962	Rafaela, Ford Maserati	Juan Viaggio (see page 38)
1968:		Rafaela: Maserati 4 CLT's still racing, i.e. Louis di Palma #1599 (see page 39ff)	
1970 onwards:		Maserati 4 CLT #1600 on a trailer in bad condition (see page 49) and its dashboard incl. Chassis-No.	
1978:	Sold to Guillermo Vago, Argentina (letter from G. Vago to UK Maserati-Club Trident in 1980 and 1981. His Maserati 4 CLT was already mentioned in UK Maserati-Club Trident Magazin No. 16/1978. (see attachment I)		
1980:	Summer exhibition with 4 CLT #1600 in Argentina (A.C.A.) Maserati 4 CLT shown as Juan Viaggio car (4 CLT #1600) ➡ see page 55, 56		

History Maserati 4 CLT #1600

- 1981:** Sold to Ben Paul Moser, California / USA
- 1986:** Sold to Yoshijuki Hayashi / Japan via Steve Griswold
- 1986:** **Steve Griswold**, Berkeley, California / USA restaured No. 1600 completely, front 1/3 of the Chassis new (because of modifications for Ford V-8 Edelbrockengine). Body new, gearbox from 4 CL 1569, all other major components and most small parts original (see page 57, 58)
- 1995:** Sold to Bernie Chase, California / USA
- 1996:** **Tony Merrick** (imported No. 1600 from USA to England) (see page 59)
- 1996:** Offered by **Peter Rae**, United Kingdom (see page 60)
- 1996:** **Sold to Jean-Louis Duret, France (via Toby Ross)**
 Raced in:
- | | | |
|------------|----------------------|-------|
| 11.05.1997 | Monaco | Duret |
| 08.1997 | Nürburgring, Germany | Duret |
| 28.05.2000 | Monaco | Duret |
| 13.05.2005 | Pau | Duret |
- 2007:** **Sold to Rainer Ott, Gerny** (manufactured and installed new engine, reinstalled original Maserati 4CL gearbox No.1569, original engine #1567 is still with the car)
 (see page 61 – 65)
- Rainer Ott raced in** (see page 66 – 80):
- | | | | |
|--------------|------------|-------------------|------------|
| 2012: | 21.06.2012 | Historic GP Dijon | Rainer Ott |
| | 09.08.2012 | OGP Nürburgring | Rainer Ott |
| | 12.09.2012 | Goodwood Revival | Rainer Ott |
| | 19.10.2012 | Historic GP Imola | Rainer Ott |
| 2013: | 10.05.2013 | Historic GP Pau | Rainer Ott |
| | 21.07.2013 | Solitude Revival | Rainer Ott |
| | 10.08.2013 | OGP Nürburgring | Rainer Ott |
| | 07.10.2013 | Historic GP Jerez | Rainer Ott |

History Maserati 4 CLT #1600

Summary of Expertise and Statements about the Originality

In the year 2008 **Rainer Ott**, the owner of Maserati 4 CLT #1600 decided to start searching and documenting the History of Maserati 4 CLT Chassis #1600. At that time it was not very clear, what happened with the car between 1951 and 1978. In this connection he had many discussions with people also in England, Argentina and California to clarify history and originality of this Maserati 4 CLT. Meanwhile the ownership during all the questionable years seems to be clear. The following pictures of the car compared with the sister car #1599 and other Maserati 4 CLT's and especially from 1956 (Juan Viaggio), from 1970, 1980 and today bring light into the comprehensive story of Maserati 4 CLT #1600 with its original engine (#1597).

After all these investigations there is no doubt, that today's car is based on the original Chassis and components of No. 1600. Most of its original frame and its major technical components like engine #1597 (see page 61, 62 and 63), original 4 CL gearbox #1569 (see page 64), magneto (see page 64), brake drums (see page 65), axles, brakes, radiator, steeringbox, instruments, are original. Thus the whole car has to be considered as an absolute original car. This is additionally backed by the Restaurator **Steve Griswold** (see also **Steve Griswold's** written and signed statement from 1996, page 58). It is also the opinion of honourable people as cited below. All they are well known and experienced in estimating value and originality of such cars.

Stephen Griswold: (Aug. 1996)	Letter with confirmation of originality „Car was missing body and fuel tank, all other major components came with the car“ (see page 58)
Chris Mann, UK: (Sept. 2013)	Checked the car, 1996 imported by Tony Merrick, thoroughly and confirmed originality
Tony Merrick, UK: (2013)	Imported car in 1996 into UK (see page 59)
Mike Duffy, CA (USA): (March 2013)	as employee of Stephen Griswold, he mainly restored the car No. 1600 and confirmed originality as well.
Adam Ferrington, UK: (2013)	delivered pictures and important links to Argentina
Cristian Bertschi, Argentina: (2013)	delivered very important pictures and contacted the further experts in Argentina (researched also for the sister car Maserati 4 CLT #1599)

History Maserati 4 CLT #1600

Owners and history of Maserati 4 CLT #1600 in more detail

- 1948-55:** A.C.A. (Automobil Club Argentina) owned the car from **1948 - 1955**
- 1954/55:** After active and intensive racing for the A.C.A. finished in **1954**, Maserati 4 CLT #1600 appeared last time for A.C.A. on the A.C.A.-exhibitor **1955**. (see page 23)
- 1956:** **The A.C.A. sold Maserati 4 CLT #1600 to Juan Viaggio.** The photos of the nose of Viaggio's car published in **1956** "Coche A La Vista" article show the slots in the nose well below the bonnet-edge, indicating that this is #1600. (see page 27, in comparison see page 26).

Also the big slot on the leftside of the body middlepart just in front of the windshield shown in the picture of the trailer (see page 49), we find also at Juan Viaggio's car (see page 36).

Pages 25, 26 and 27 explain the identification of Juan Viaggio's car as Maserati 4 CLT #1600.

Juan Viaggio installed a Ford-V8 Edelbrock engine and developed and changed from year to year body, chassis, suspension, etc. (see pages 24, 27, 28, 36 and 37). He raced in the Formula Libre (Fuerza Libre, Mecanica Nacional of Argentina), (see page 32 – 35 and 38).

- 1957:** **Jose Felix Lopez** bought the car from **Juan Viaggio**, however died in his first race in San Nicolas, Argentina. (see page 34 and 50)
- 1957:** **Juan Viaggio**, bought the car back and continued racing with it. (see page 35 and 38)
- 1962:** **Juan Viaggio** had his last race with 4 CLT #1600 (entered as Ford Maserati) in Rafaela 500 Milas (see page 38).
- 1968:** Various other Maserati 4 CLT's, equipped with Chevrolet-, Studebaker-, Tornado- and other engines raced in the Fuerza Libre at this time. At least 8 such modified Maserati 4 CLT's raced in these years until **1968**. The shape, body and chassis of these Maserati's, changed totally and they could not anymore be easily recognized as Maserati 4 CLT. (see pages 39– 48). Only details show, that they still use a Maserati 4 CLT-Chassis (see page 39). These Maserati-cars lost almost their identity as Maserati 4 CLT. They were entered as Chevrolet, Ford, Ford-Maserati, Maserati-Ford, Chevrolet Wayne, Maserati Tornado, etc.
- 1968:** In the Rafaela 500 Milas, at least 6 Maserati-based cars were participating, with heavily modified body, (see page 43 – 48) and all of them equipped with american V-8 engines.
- Nobody at that time was talking about Maserati 4 CLT. Most of these race cars in the Mecanica Nacional or Fuerza Libre were named by their powerful engines. Therefore these Argentinian „Maserati 4 CLT's“ are difficult to be traced back to their origin
- After **1968** racing for most of these cars stopped.
- 1978:** **Guillermo Vago** from Argentina bought Maserati 4 CLT #1600. A picture shows a Maserati 4 CLT on a trailer (see page 49 and 50). It is the Maserati 4 CLT #1600 with most of its original components like engine, radiator, (see upper waterpipes), etc. provisionally installed. The old body parts like grill and middlepart just were laid over the car. They are obviously totally damaged and not usable anymore. This explains, why #1600 later was shown and sold (see

History Maserati 4 CLT #1600

Steve Griswolds Statement page 58) without body components (see page 55 and 56). The dashboard two of the instruments and the type plate showing Chassis #1600 are identical to today's car of Rainer Ott. The type plate shows the same scratches and printing characteristics. Also the steering wheel is identical, showing the same wood structure as the steering rim (see page 49). All these pictures show a clear identity to today's car of Rainer Ott.

The first indication, that **Guillermo Vago** bought this Maserati 4CLT shows the Trident Magazin No. 16, **1978** (see attachment I, see page 51), where **Carlos Tavelli** mentions his two friends, having a Maserati 4 CLT and a 8 CTF.

Then **1980/81 Guillermo Vago** contacted furthermore the UK Maserati Club. The Trident Magazin No. 23, summer **1980**, UK Maserati Club (Attachment II) mentions on (see page 53) that he has acquired a Maserati 4 CL. But in fact it is a Maserati 4 CLT, shown on page 30 of the same magazine (see page 54). The car is not motorless, but has a defective and obviously unrepairable engine, because he is urgently asking for a crankcase. That means, **Guillermo Vago** still had the other engine parts, which are still today with the car. Engine #1597 has still the unrepairable crankcase and did for sure not turn for the last 60 years. As stated there, he sold the Maserati 4 CLT gearbox. Therefore it had later to be replaced by a Maserati 4 CL gearbox (#1569), which is still today with the car. All what was said in this article, fits to the situation of #1600, which already **Steve Griswold** stated and which is the situation concerning engine and gearbox as of today. This photo on page 30 of the magazine (here page 54) shows, that **Guillermo Vago's** Maserati 4 CLT #1600 is identical to today's car of **Rainer Ott**.

- 1981:** **Guillermo Vago** sold #1600 to **Ben Moser** California.
- 1986:** **Ben Moser** sold it to Hyashi (Japan).
- 1986:** **Steve Griswold** restored it from **1986** on (see statement page 58) in **Steve Griswolds** workshop in California (see page 57). At this time, according to **Tony Merrick** and **Chris Mann**, who also saw and analysed the car, there was no much doubt about the identity of the car, better knowing than today, where the car was coming from.
- 1996:** **Jean-Louis Duret** bought it via **Bernie Chase**, California, **Toby Ross** and **Tony Merrick**, UK, (who imported **1996** the car to UK) (see page 59). **Jean-Louis Duret** raced it 2 times in Monaco, Nürburgring, Pau and elsewhere.
- 2007:** **Rainer Ott** bought Maserati 4 CLT #1600. He found a Ferrari-gearbox installed and the original engine #1597 (see page 61 – 65), which could not be repaired anymore, because of the worn magnesium material of the crankcase. He decided to build a new engine for racing purposes and so to store and save the original one for the future. He replaced the Ferrari-gearbox by the original Maserati-gearbox #1569, which was delivered together with the car. He restored it with other original components, to get a race ready car. Then he raced the car from 2012 at various occasions successful and it proved to be a reliable race car (see pages 66 – 80).

History Maserati 4 CLT #1600

Important criterias and characteristics to distinguish between #1600 and #1599 and all other Maserati 4 CLT's

- Only #1599 and #1600 have the two slots in their nose and the big slot in the bonnet (see page 14, 15, 16 and 18)
- Number of louvres (openings) in the body panels and bonnet (#1600 different to #1599)
- Airinlet-slots in bonnet (see page 18, 20 and 21), different to other 4 CLT's
- Airinlet-slots at middlepart of body (left / right of the windshield) see page 21 (different to other 4 CLT's)
- Each 2 Airinlet-slots in the nose (see page 14, 15 and 18), different to other 4 CLT's. IMPORTANT: the slots of #1600 go further down below the bonnet-edge than on #1599.
- Radiator grille (long hole, see page 19, 21 and 25), different to all other Maserati 4 CLT's
- Exhaust manifold: One of both cars bears the exhaust manifold very low and shows a visible gap between upperside of manifold and bonnet-edge (see page 15).
- A.C.A.-and name badge (left / right) the middlepart of the body (only #1599 and #1600)

History Maserati 4 CLT #1600

Actual status of Maserati 4 CLT Chassis #1600 as of September 2013

Chassis:	Original, #1600. Frontpart of Chassis was heavily modified to have place for the big Ford-V8-engine. Therefore more than 1/3 rd of Chassisfront has been renewed.	
Body and fuel tank:	New manufactured in the 80's	
Engine:	Original engine #1597 with all components (see page 61 – 65). It is still with the car. However it is not possible any more to repair it because of the worn and meanwhile too flexible Magnesium-engine-block.	
	Therefore:	For racing purposes a new and identical engine is in the car, using original magneto, carburettor (Weber No. 106) and fuel pump.
Gearbox:	Original Maserati gearbox (from #1569, see page 61 and 64) This gearbox was part of components, when car was sold by Guillermo Vago to Ben Moser and Steve Griswold	
Front axle:	Original	
Steering:	Original	
Rear axle:	Original	
Propshaft halfshafts, etc.:	Original	
Springs front and rear:	Original	
Brakes front and rear:	Backplates	original
	Drums	original
	Brakeshoes	original
Instruments:	Original	
Radiator:	Original.	

Most of all other parts are also „original Maserati“.

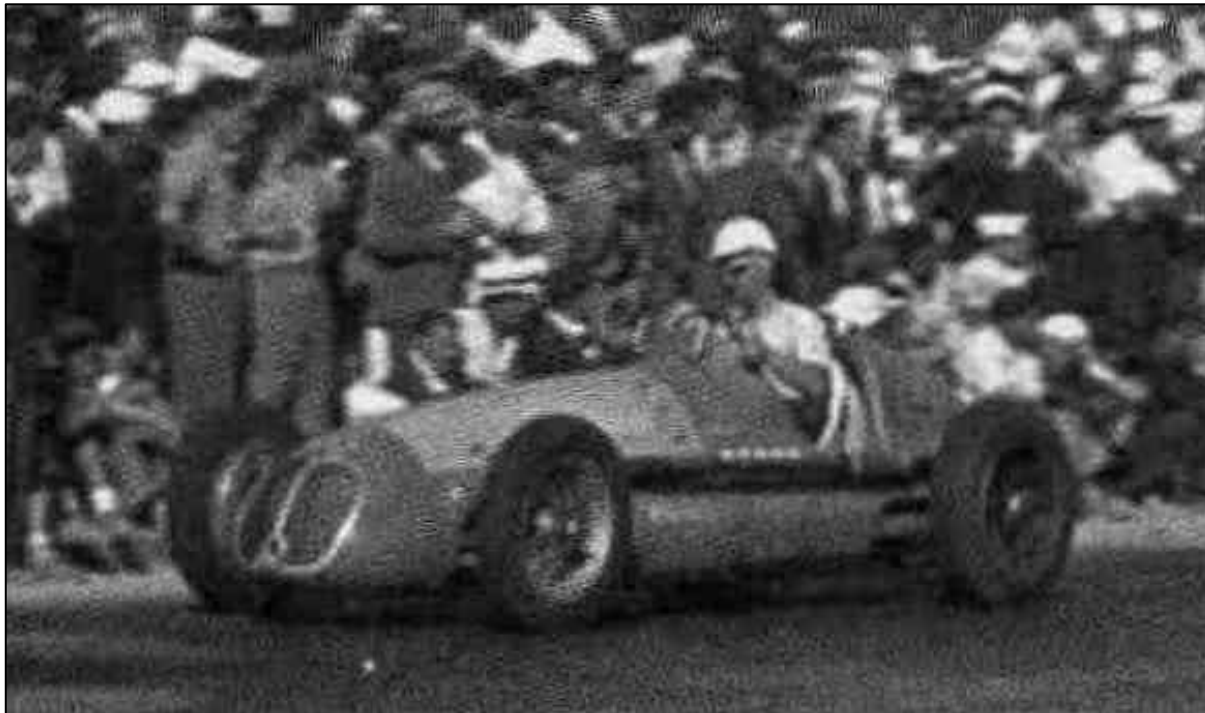
Copies resp. replicas of Chassis No. 1600:

After all these long investigations no other owner of Maserati 4 CLT's was found, claiming seriously to own a chassis #1600.

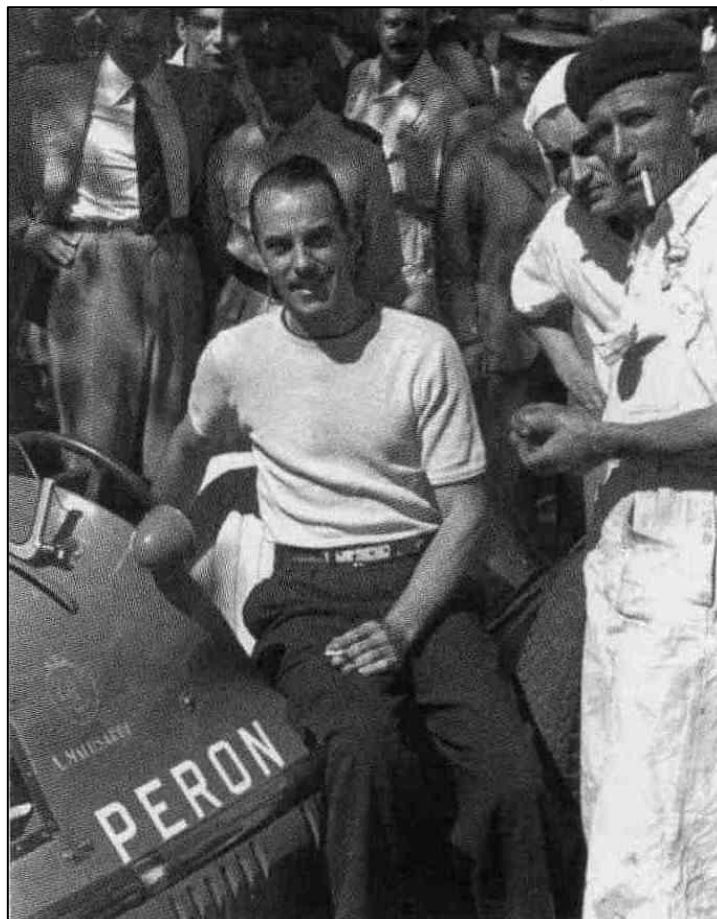
History Maserati 4 CLT #1600

1949

3. Grand Premio de General Juan Peron - Buenos Aires 30.01.1949, **Adriano Malusardi #1600**



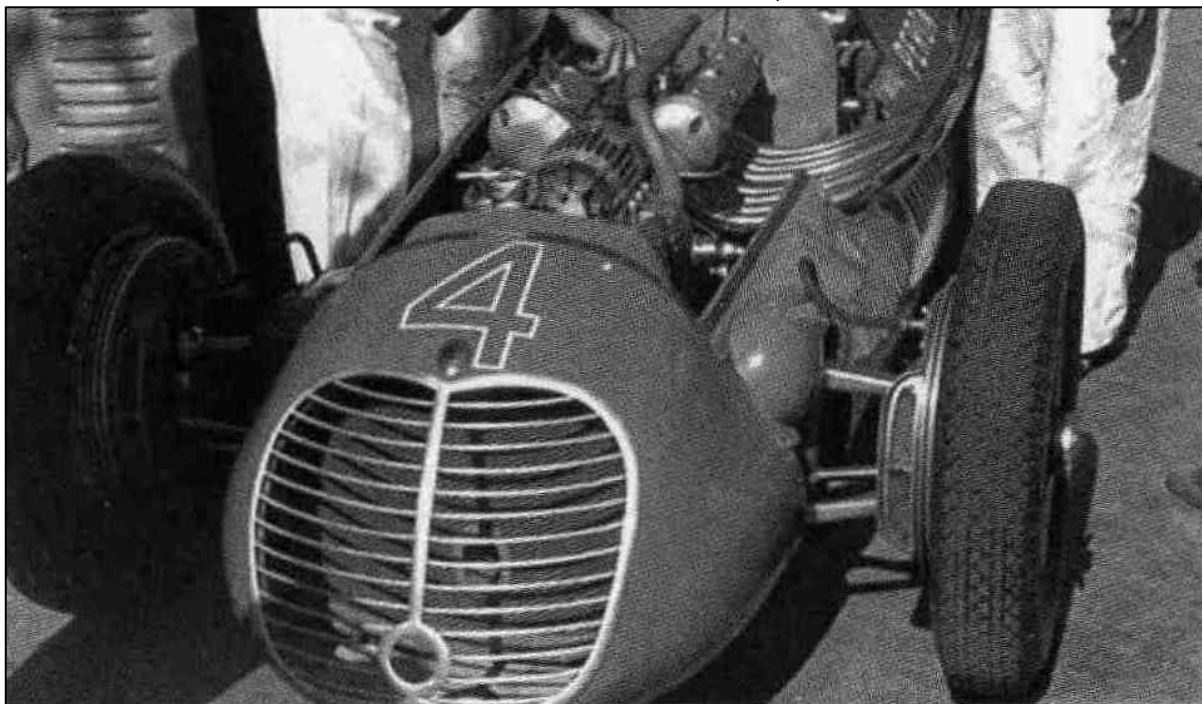
3. Grand Premio de General Juan Peron - Buenos Aires 30.01.1949, **Adriano Malusardi #1600**



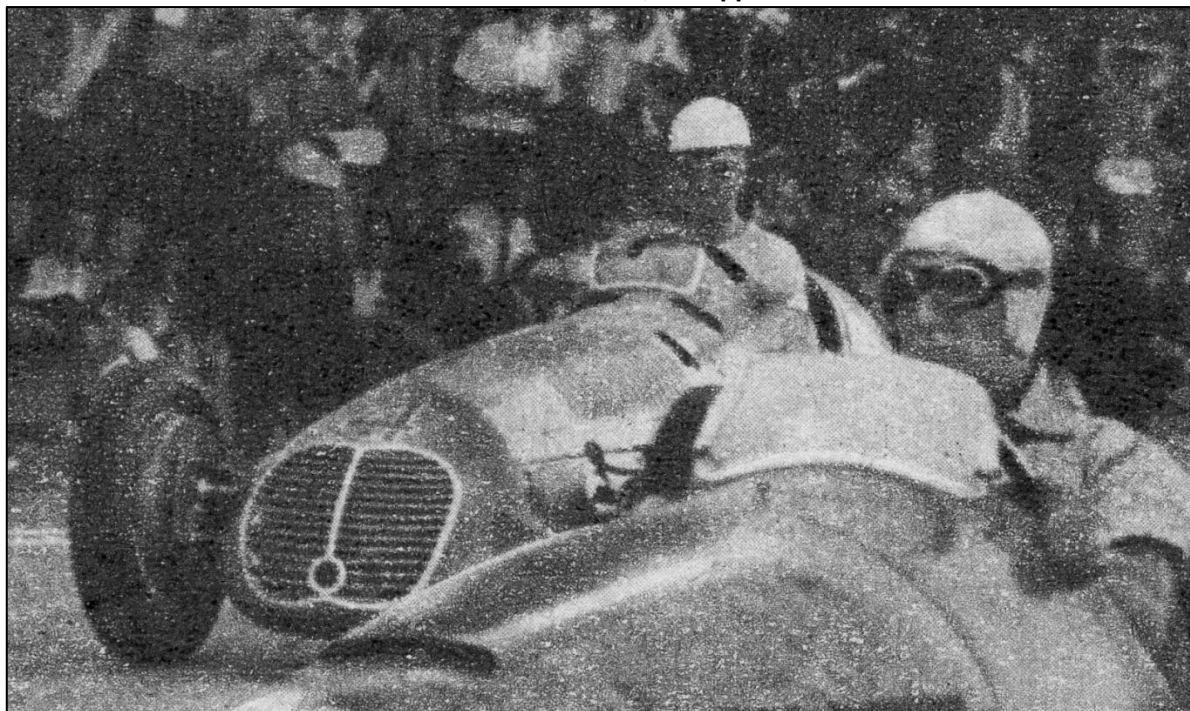
History Maserati 4 CLT #1600

1949

5. Grand Premio de Buenos Aires - Palermo 06.02.1949, **Adriano Malusardi #1600**



5. Grand Premio de Buenos Aires - Palermo 06.02.1949, **Giuseppe Farina und Adriano Malusardi #1600**



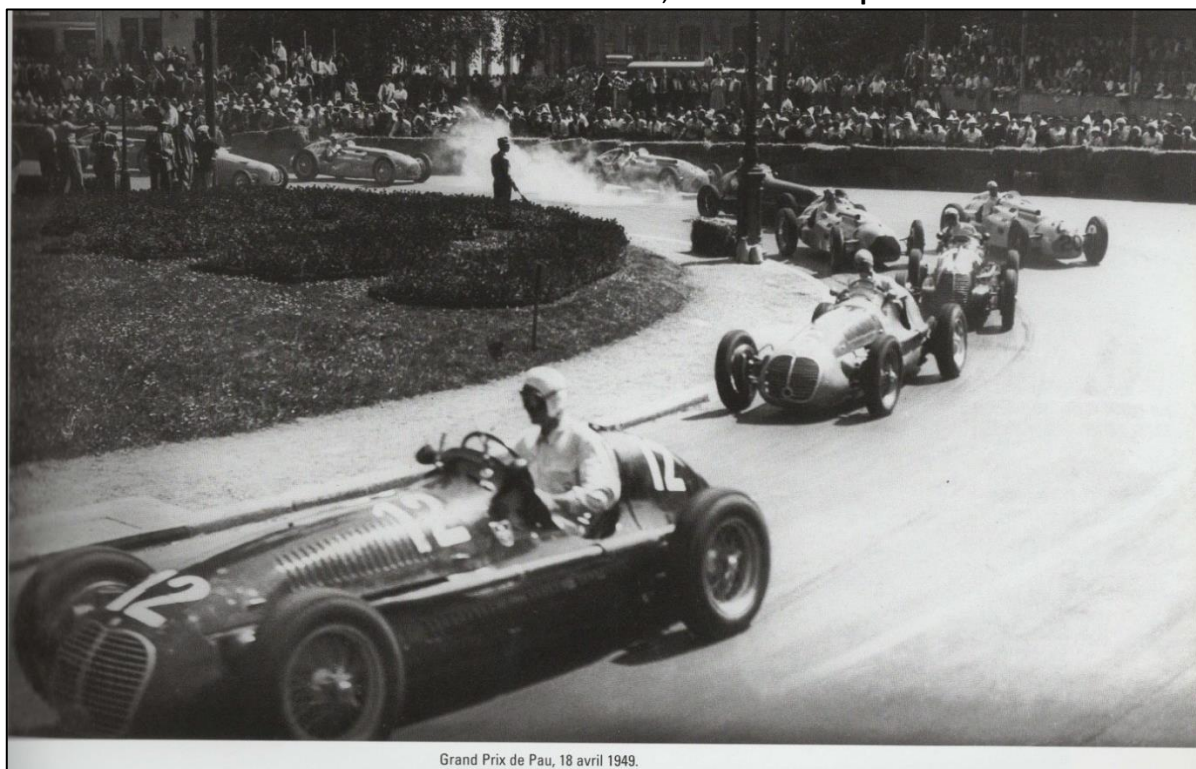
History Maserati 4 CLT #1600

1949

Buenos Aires 13.02.1949, **Juan Fangio #1600**



Grand Prix de Pau 18.04.1949, **Benedicto Campos**

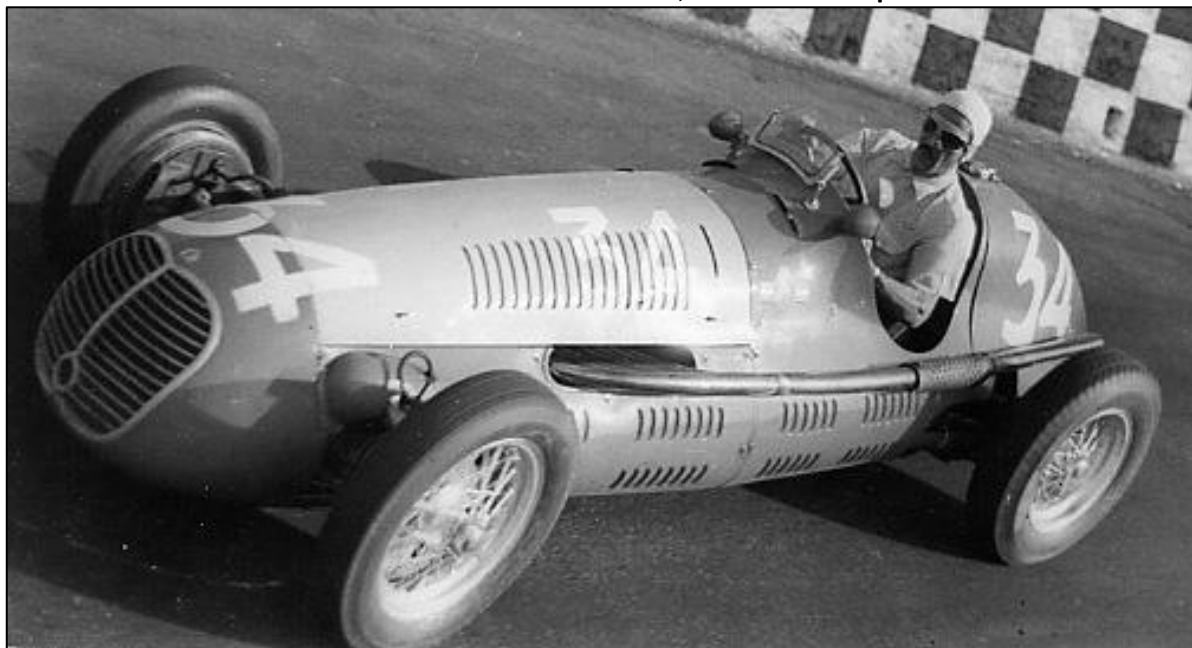


Grand Prix de Pau, 18 avril 1949.

History Maserati 4 CLT #1600

1949

Grand Prix San Remo 03.04.1949, **Benedicto Campos**



Grand Prix de Pau 18.04.1949, **Benedicto Campos**



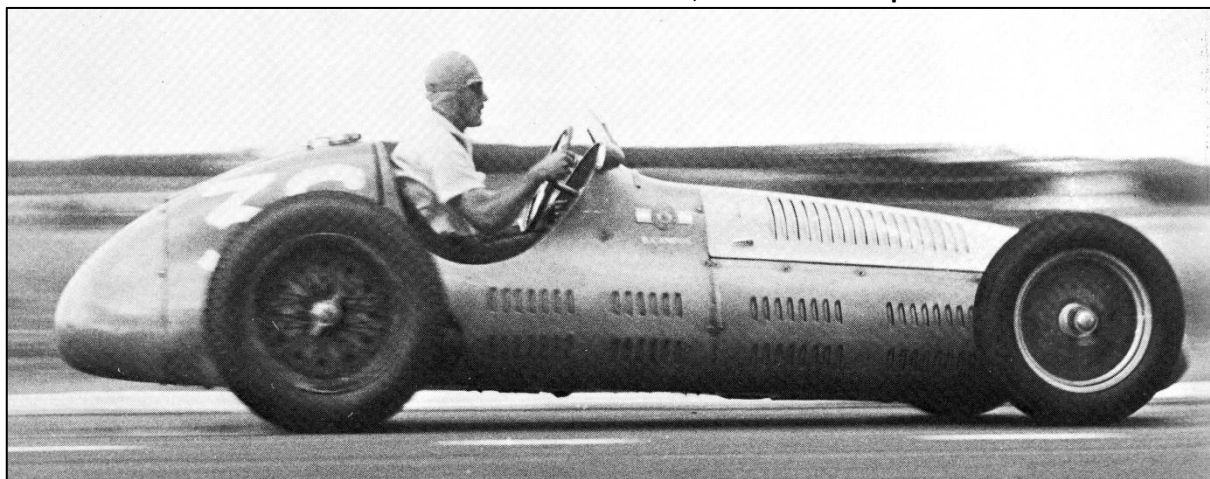
History Maserati 4 CLT #1600

1949

Grand Prix de Spa 16.06.1949, **Benedicto Campos #1600**



Grand Prix de France - Reims 17.07.1949, **Benedicto Campos #1600**



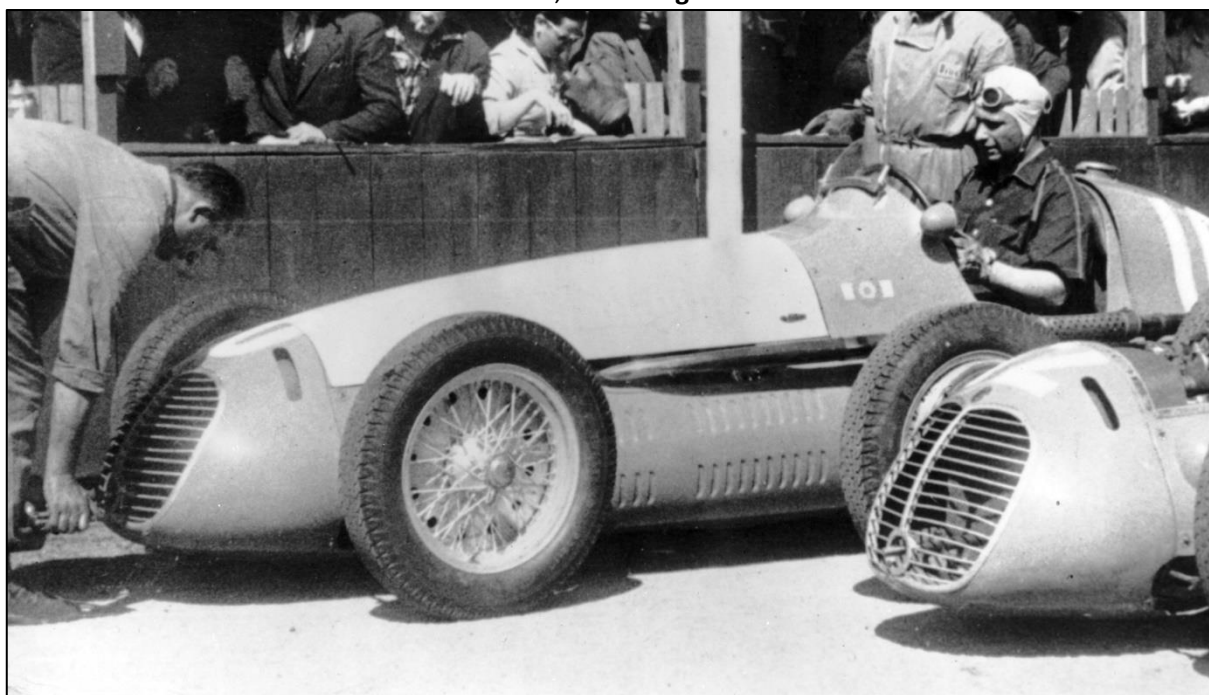
History Maserati 4 CLT #1600

1950

Buenos Aires Palermo 08.01.1950, **Benedicto Campos #1600**



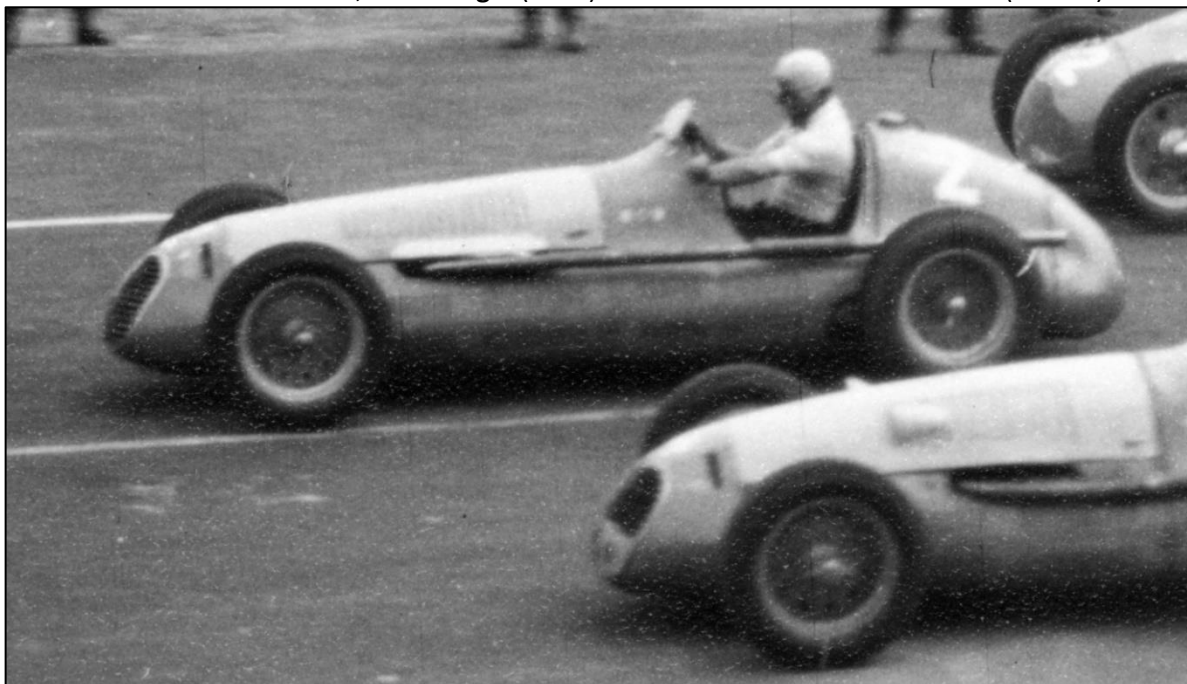
Grand Prix de Pau 10.04.1950, **Juan Fangio #1600** and front of #1599



History Maserati 4 CLT #1600

1950

Grand Prix de Pau 10.04.1950, **Juan Fangio** (front) #1600 und **Jose Froilan Gonzales** (behind) #1599



Grand Prix de Pau 10.04.1950, **Juan Fangio** #1600



See the slots in the nose:
#1600-slot ends much lower
under the bonnet edge

← Slots of nose end below the
bonnet edge

History Maserati 4 CLT #1600

1950

Grand Prix de Pau 10.04.1950, **Juan Fangio #1600**



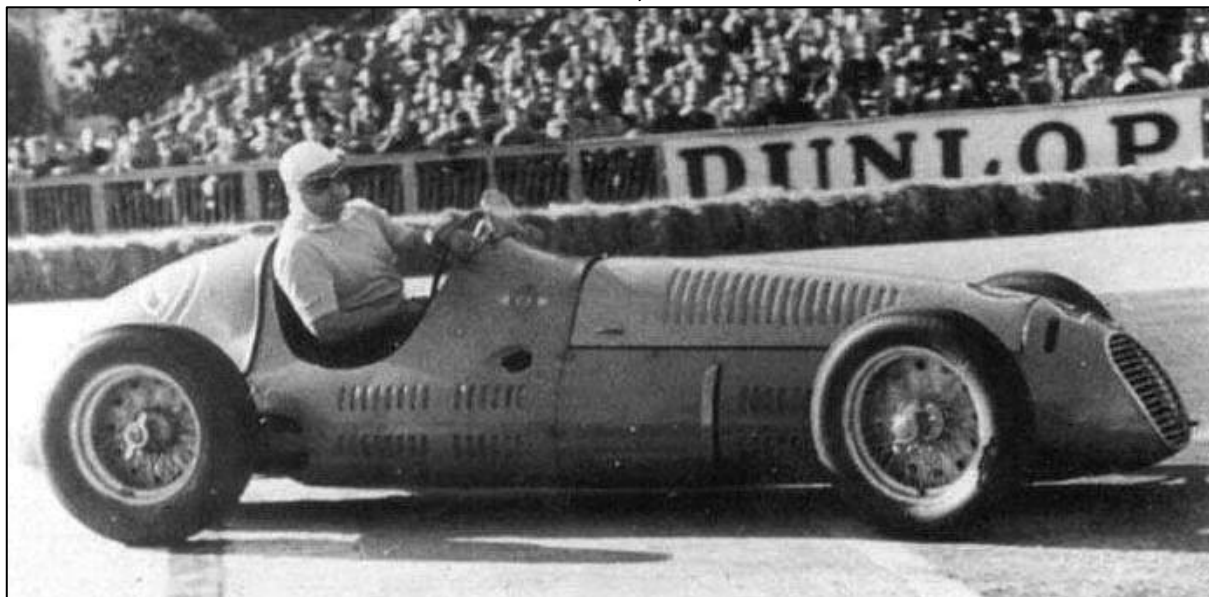
Grand Prix de Pau 10.04.1950, **Juan Fangio #1600**



History Maserati 4 CLT #1600

1950

Grand Prix de Monaco 21.05.1950, Jose Froilan Gonzales #1600



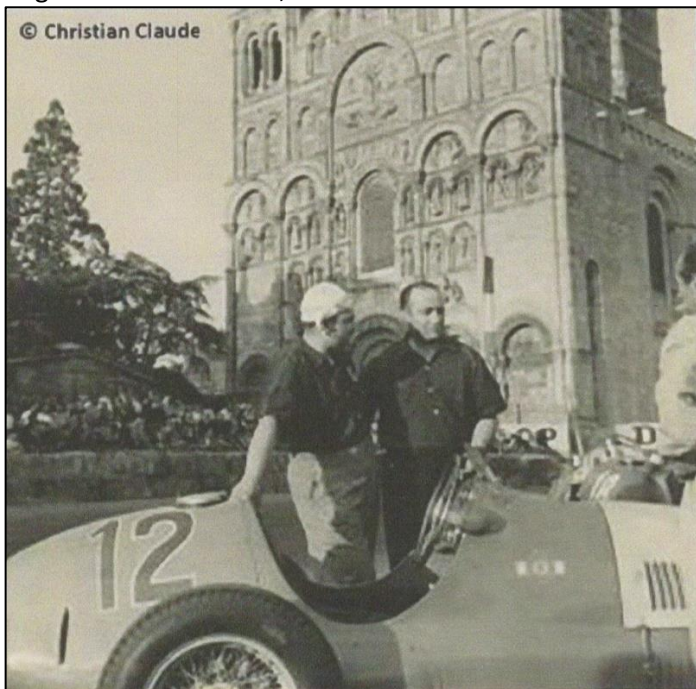
Grand Prix de Monaco 21.05.1950, Jose Froilan Gonzales #1600



History Maserati 4 CLT #1600

1950

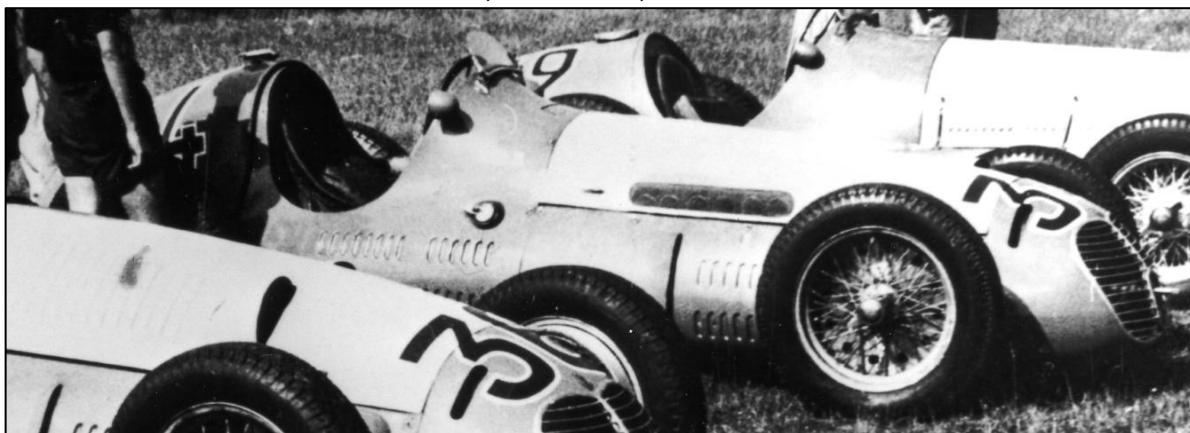
Angouleme 11.06.1950, Jose Froilan Gonzales #1600



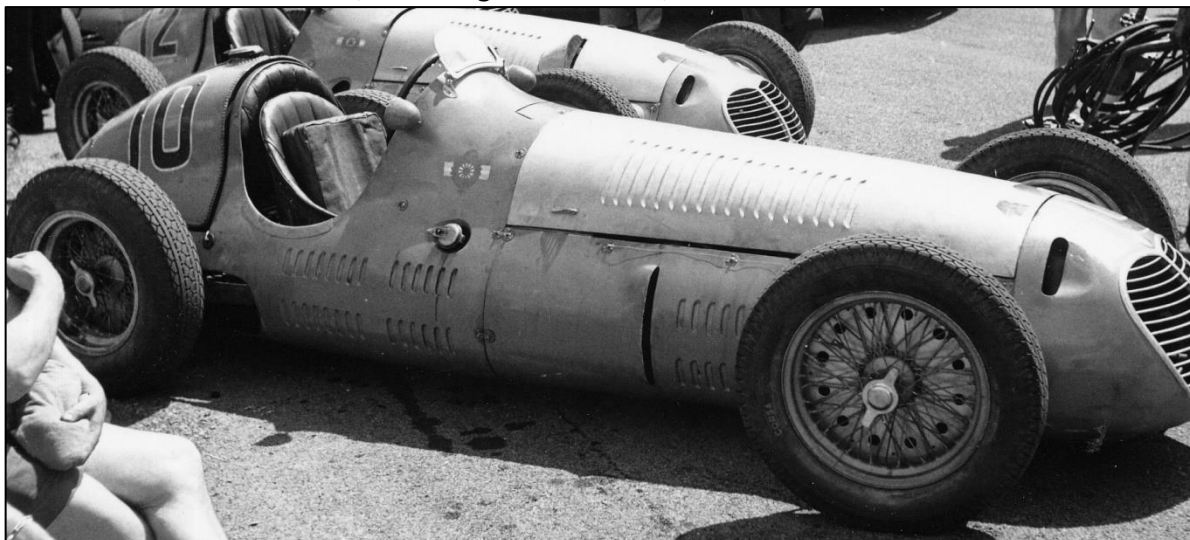
#1600 grill: long hole

#1599 with bonnet slot

Grand Prix de France - Reims 02.07.1950, front #1599, behind Jose Froilan Gonzales car F2 #1600



Grand Prix de Albi 16.07.1950, Juan Fangio front #1600, behind #1599



History Maserati 4 CLT #1600

1950

Grand Prix de Albi 16.07.1950, Juan Fangio #1600



Grand Prix de Albi 16.07.1950 Garage, Juan Fangio #1600



History Maserati 4 CLT #1600

1950

Grand Prix de Zandvoort 23.07.1950, **Juan Fangio #1600**



Santiago de Chile 18.12.1950, **Marimon #1600** with #1599 bonnet (same slot in nose as above)



History Maserati 4 CLT #1600

1952

Inauguracion Rosario 1952, #1600



Inauguracion Rosario 1952, #1600



History Maserati 4 CLT #1600

1953

Argentinien 1953 Maserati 4 CLT, **Benedicto Campos (?)** #1600



1953 Maserati 4 CLT, **Carlo Forntunati Firpo** #1600



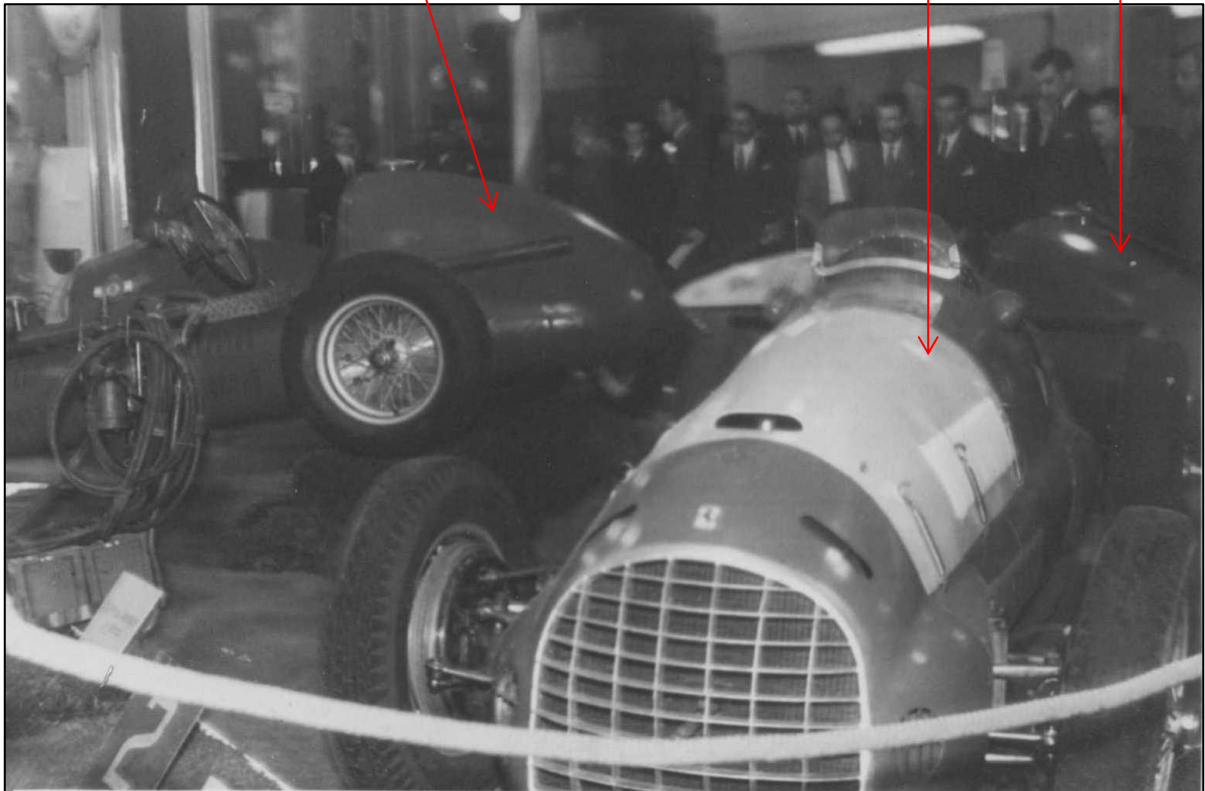
History Maserati 4 CLT #1600

1955

1955, A.C.A. exhibition #1600

Ferrari

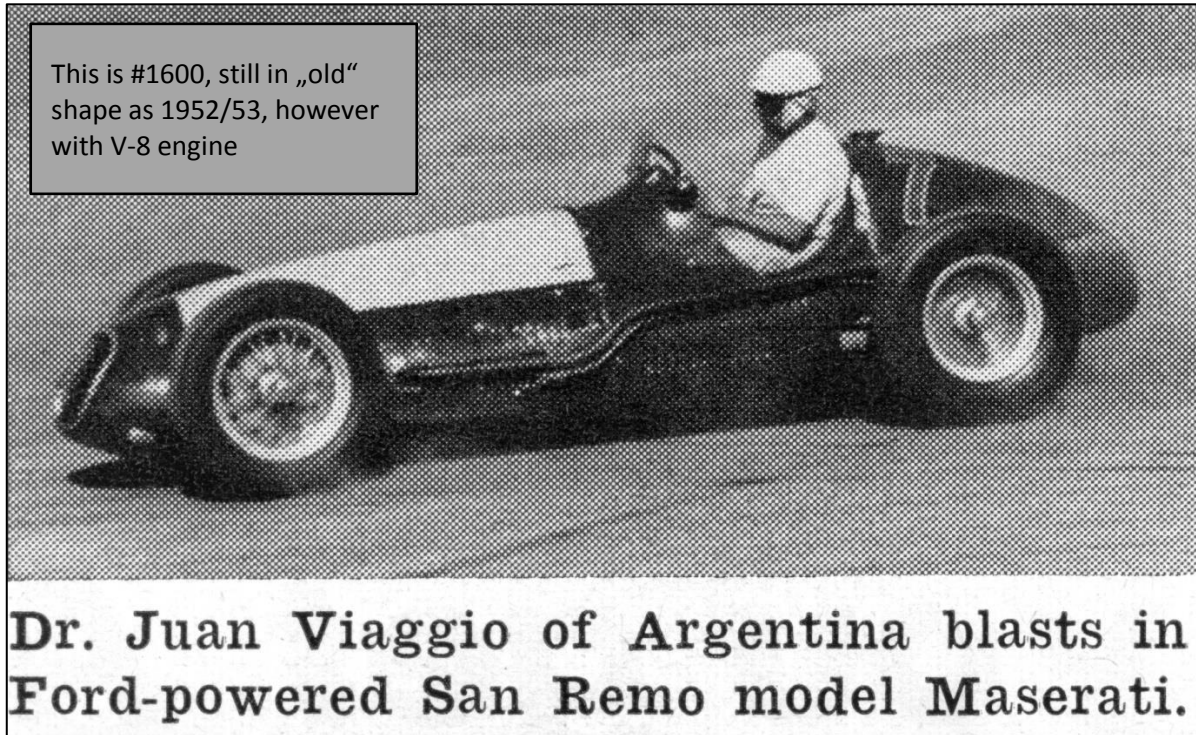
#1599



History Maserati 4 CLT #1600

1956

1956, Juan Viaggio #1600



1956 Juan Viaggio with Ford-V8-engine, Maserati 4 CLT #1600



Drivers name badge:
Juan A. Viaggio

Oil tank cap
(as #1600)

18 slots in bonnet as
1949 / 50 this is
#1600

Brosuttis car #1599
(slots of nose above
bonnet edge)

History Maserati 4 CLT #1600

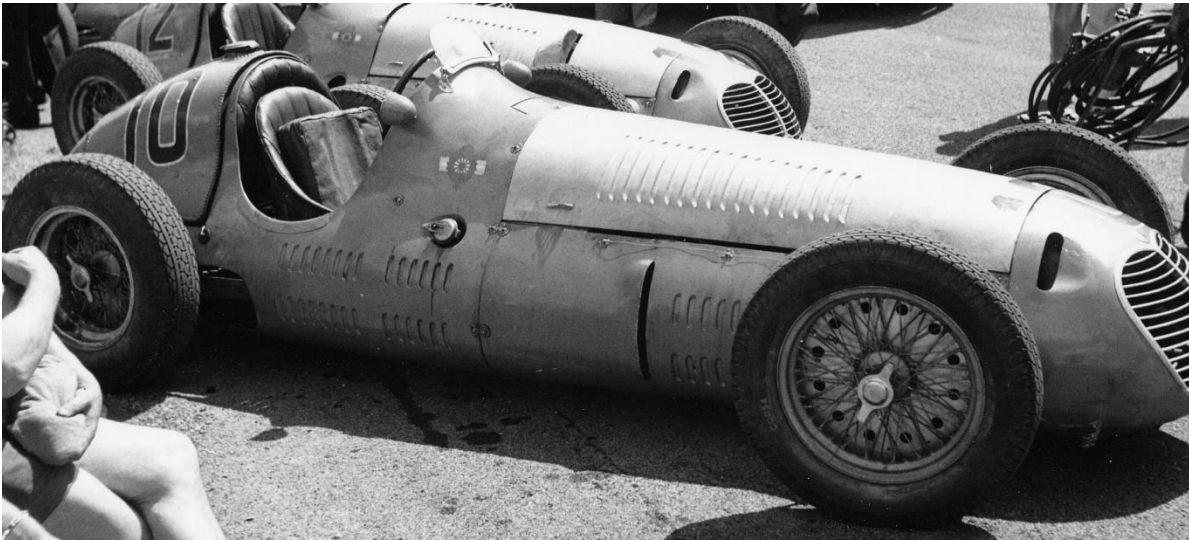
Explanation from Adam Ferrington

Explanation of identification of Juan Viaggio car as 4CLT 1600 (from Adam Ferrington)

Distinguishing 1599 from 1600

During the later (1950 onwards)/(Pau 10.04.1950: still flat slots) the two original ACA 4CLTs developed particular characteristics which aid identification/distinguishing of each chassis

Oblong slots were made in the nose of each car, either side of the grille. Only 1599 & 1600 had these slots.
(and bonnet hole since Reims 02.07.1950)



Albi 1950

10 is Fangio's 1600 & 12 is Gonzalez's 1599

Note that the slots on 1600 go further down below the bonnet edge than on 1599

1600 also had a slightly reworked grille with an elongated hole, to accommodate both the "normal" 4CLT engine and the unblown A6 engine which was occasionally fitted for F2 races during the 1950 European season (Reims 02.07.1950)



Fangio Zandvoort 1950

History Maserati 4 CLT #1600

Explanation from Adam Ferrington



The two holes through the radiator for the starting handles for the two different engines can be seen in this photo of Fangio's 1600 in the garage at Albi 1950

These characteristics remained when the cars returned to Argentina and raced in ACA colours from late 1950 through to 1952, and even 1953.

When we look at the photos of the nose of Viaggio's car in the 1956 Coche a la Vista article it can be seen that the nose slots extend well below the bonnet edge, which indicates it is 1600.

In addition a very detailed book on Daniel Sielecki's 1599 has been written by Guillermo Sanchez, who is the doyen of Argentine racing historians. This clearly identifies 1599 as being the car which went to Luis Brosutti.

Viaggio
with #1600 →



In this not very clear photo you can just see the higher slots on Brosutti's No. 9.. car (#1599)

Unfortunately no more copies of this privately-prepared book are available.

However I will send you my copy when it is returned to me in a week or so.

As you say, it is quite difficult to know the fate of all the South American 4CLTs, but from my researches I have notes on what happened to most of them during the 1950s.

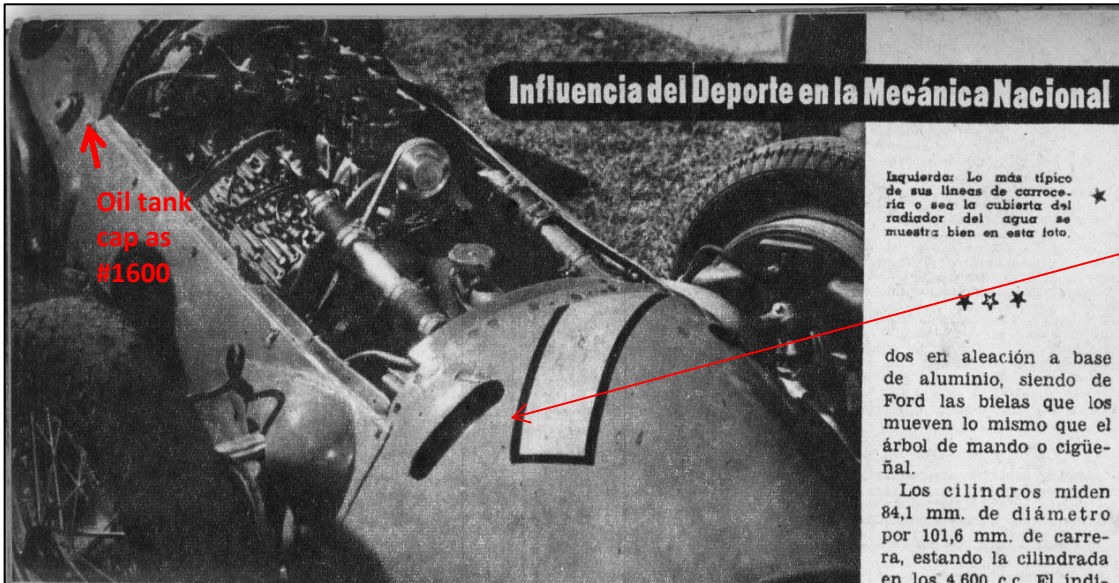
I would be happy to share these, if it is of interest.

History Maserati 4 CLT #1600

1956

Coche a la Vista, November 1956

(slot in nose below) #1600



Oil tank
cap as
#1600

Iaquierda: Lo más típico de sus líneas de carrocería o sea la cubierta del radiador del agua se muestra bien en esta foto.

dos en aleación a base de aluminio, siendo de Ford las bielas que los mueven lo mismo que el árbol de mando o cigüeñal.

Los cilindros miden 84,1 mm. de diámetro por 101,6 mm. de carrera, estando la cilindrada en los 4.600 c.c. El indi-

EL FORD EDELBROOCK MASERATI DEL DOCTOR JUAN A. VIAGGIO

El doctor Juan A. Viaggio real entusiasta del automovilismo deportivo, tenía un problema. En sus ansias de progreso, deseaba reemplazar su monoplace cuya tenencia era compartida con un socio, por otro que sólo a cargo de él le permitiera presentarse en todos los eventos deportivos. Eminentemente práctico, ante la alternativa de tener que someterse a prolongadas esperas además de la constante preocupación que demanda la obtención de los elementos mecánicos por separado para una persona muy ocupada como es este galeno, optó por adquirir un chasis y carrocería de coche "grand-prix".

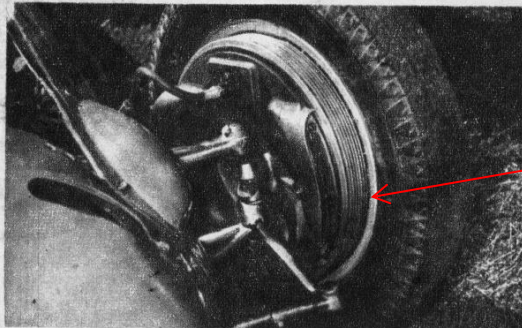
Al efecto, convino con el Automóvil Club Argentino la compra de uno de los Maserati 4 CLT/48 que nos representaron inicialmente en carreras del Viejo Mundo en la posguerra. El mismo es idéntico al que comprara con iguales fines Luis E. Brosutti y que ya presentáramos en

por
JUAN C.
VALENTE

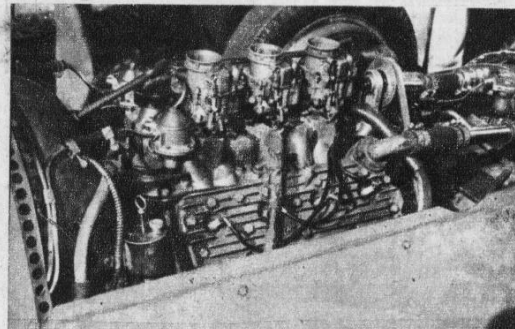
esta sección. Evidentemente no se trata de un coche construido íntegramente en el país sobre la base de chasis y motores contruidos en gran serie y luego modificados, pero como una reglamentación deportiva permite el uso de los chasis "grand-prix" de cierta antigüedad con motores de serie preparados es que se vienen presentando casos como el presente.

El chasis referido se conserva tal como fue construido en Maserati manteniéndose intactas sus partes. De manera pues que solo cabe el referirnos con más amplitud al tipo de motor tal como se halla en la actualidad y que demandó el empeño y labor conjunta de gente como el ingeniero Francisco Lucius, el señor Omar Fillol y los talleres Fillol y Berardi de San Isidro.

El motor cuyo bloque es de Ford con ocho cilindros en V, pertenece a los modelos que de fábrica vienen con la potencia de 100 HP. Sus pistones están construi-

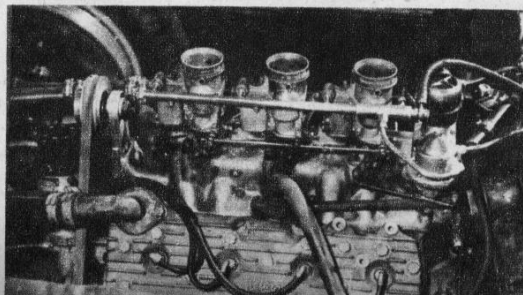


☆ Otra de las riquezas de este chasis europeo. Los soberbios frenos amplios y muy bien ventilados y un brazo de dirección



Arriba: Parte de la obra realizada en el país. El motor de serie con equipo de admisión especial alimentado por tres carburadores dobles.

Abajo: Lado derecho de este motor, cuyo árbol de levas es nacional Raba en el tipo denominado "400" con cruces especiales de gran precisión.



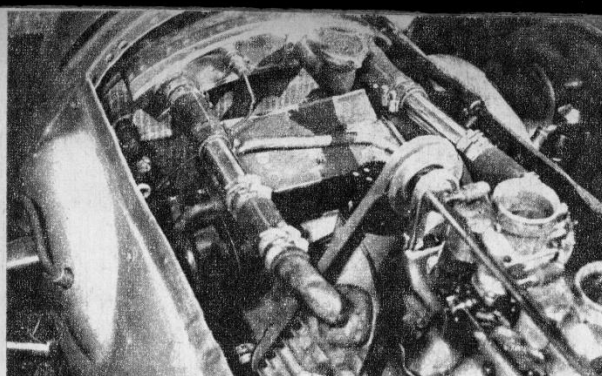
The slots in the nose below the bonnet edge than #1599 show that this is #1600

Maserati 4 CLT brakes and front axle

History Maserati 4 CLT #1600

1956

Coche a la Vista November 1956



Los radiadores semidesnudos. El de agua más amplio, tiene tras sí el de lubricante viéndose el distribuidor y carburadores



Otro aspecto clásico que se conserva sin reformas. La cola de suaves perfiles con las amplias salidas de escape a sus costados

ce de compresión es de $9\frac{1}{2}:1$ y posee equipo de admisión Edelbrock siendo lubricado por el sistema a carter seco utilizando para el aceite una bomba Ford doble.

La distribución es comandada a engranajes por un árbol de levas nacional Raba o Vignoletti, las válvulas son especiales con dos resortes teniendo las de admisión 41 mm. de diámetro y 38 mm. las de escape.

Un equipo de tres carburadores del tipo dual de 35 mm. de garganta a los que manda combustible la bomba Ford que se sirve de un tanque cuya capacidad es de 190 litros. El encendido cuenta con magneto Scintilla, siendo de Lincoln el distribuidor y las bujías Champion H-9.

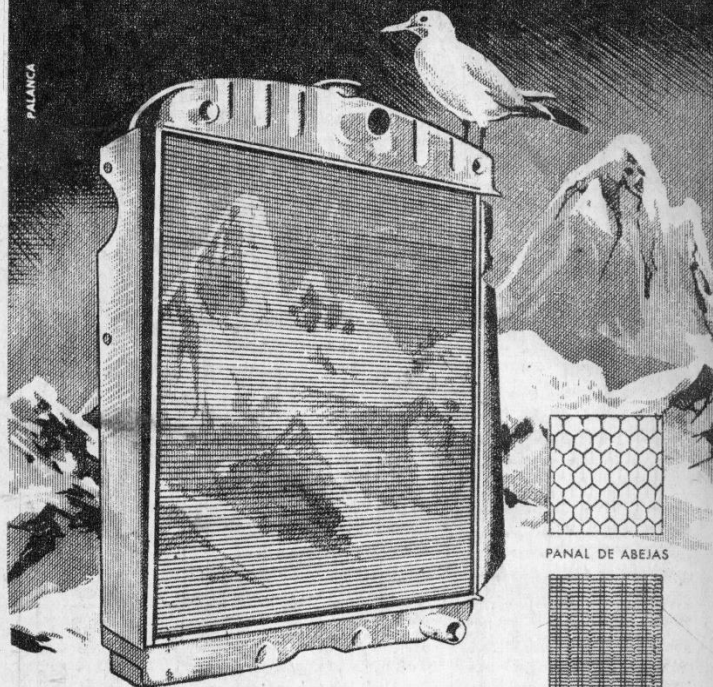
La potencia de este motor se acrecentó para alcanzar altas velocidades pues ese soberbio chasis presta óptimo servicio en toda clase de maniobras dada sus excelentes cualidades.

El peso actual de la máquina se halla en los 760 kilogramos vacío.

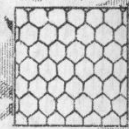
PREMATURA DESAPARICION

POCO tiempo, nada más que 35 días, hacía que Ferruccio Gilera había pisado nuestras playas. Dinámico, emprendedor y con la inquietud de sus 26 años, conoció desde pequeño los secretos de los motores y en ese mundo de la mecánica se fue desenvolviendo su existencia en Italia junto a su padre, conocido industrial y actual director de la Gilera Argentina, radicado entre nosotros. Propulsor del motociclismo deportivo, del cual era un entusiasta aficionado, Ferruccio Gilera viajó a la Argentina para intervenir en las actividades propias de su profesión, y a ellas estaba abocado cuando lo sorprendió la muerte. Había nacido en Arcore, cerca de Milán y allí descansan ahora sus restos.

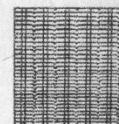
Radiadores FERRARIS



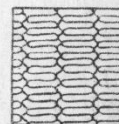
MAXIMA GARANTIA DE REFRIGERACION PARA EL AUTOMOTOR



PANEL DE ABEJAS



TUBULAR



CELULAR

Fabricados para todo tipo de automotores, máquinas agrícolas, motores industriales, equipos refrigeradores fijas, etc.

FABRICANTE: HUMBERTO A. FERRARIS • WARNES 957-59 • T. E. 54-0318 • Bs. As.

En Dinamarca comenzaron a construir caminos con un 75 % de fibra de vidrio y 25 % de concreto común.

57

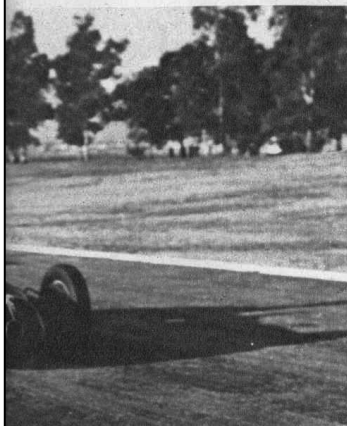
History Maserati 4 CLT #1600

1956

Parabrisas Corsa - Juan Viaggio November 1956



Y acá el Viaggio, que entre otras cosas se dio el gustazo de llegar a Carmelo con su Mojarra. La "Laura" es bien conocida por sus actuaciones en el Lago de Palermo e, historia más reciente, por haber vencido en la primera carrera disputada en el nuevo Acuódromo.



A bordo de la Maserati con la que Fangio ganara sus famosas siete carreras en Europa. El alejamiento de la práctica del automovilismo hizo que sus ansias de velocidad buscaran nuevos rumbos y así fue como se volcó de lleno a la motonáutica.

Ni cirujano ni corredor, acá es un orgulloso jefe de familia. La descendencia está asegurada con Laura Eleonora, de 10 años, Juan Aníbal, de 7; Marcelo Daniel, de 5 y Jorge Luis, de 1 y medio.

cil elegir un recuerdo. Quizá uno de ellos sea el del 59º aniversario del Club Náutico Belgrano. El clima era de una intensidad poco común y todavía se acentuó más cuando se incendió la lancha conducida por Ciro Comi. En una "encontrada" con Mathessius me había quedado casi sin cola en la Mojarra y con medio salvavidas en la espalda. Pude, sin embargo, llegar primero". Desde su debut hasta el presente Juan Viaggio ha dicho presente en gran cantidad de reuniones motonáuticas, pero nunca lo ha podido hacer con la frecuencia necesaria como para poder aspirar a un campeonato. Y sin embargo se dio el inmenso placer de ser el primero que con una Mojarra llegara a Carmelo. El 25 de enero próximo pasado fue y vino superando el tiempo con el que Alberto Regnicoli, el año anterior, había ganado la Cinta Azul.

Dijimos que según propia confesión le tiene miedo al agua. Mayor mérito, ya que es uno de los ocho pilotos que llegaron a la meta en la regata Buenos Aires-Punta del Este, disputada a principios de este año. "Aparte del salvavidas reglamentario tenía otros dos. Nunca había salido del Delta con mi lancha y creía que sabía lo que era marejada por haber enfrentado alguna vez la del Luján. El asunto era llegar y lo conseguí; mirando algunos tiempos parciales veo que en algunos momentos anduve bien prendido y todo eso no hace más que decidirme más a correr la del año próximo."

EL HOMBRE

El Dr. Juan Viaggio es subjeefe de Cirugía de la Sala III del Hospital Pirovano. Se recibió de médico a fines de 1949 e inmediatamente se trasladó a Estados Unidos y Europa a perfeccionarse. Su actuación hospitalaria ha sido intensa, lo mismo que su actividad docente en la Facultad de Medicina de Buenos Aires. Su actuación en congresos nacionales e internacionales y los trabajos presentados, cursos e investigaciones, le han hecho merecer distinciones que trascienden del plano nacional.

Y así como el automovilismo vio cómo la motonáutica le robaba un corredor, hoy la motonáutica ve cómo la medicina está por arrebatárle un piloto. "No hay nada que hacerle, me cuesta aceptarlo pero debo ser leal para con mi profesión y conmigo mismo. Mi profesión de médico cirujano requiere el ciento por ciento de mi tiempo.

Cuando eso ocurra, quizá retomen actualidad las palabras de una revista especializada, que cuando Viaggio abandonó los autos dijo: "Y a propósito de Viaggio. Resultaría por demás interesante su retorno, ya que sus brillantes condiciones, puestas de manifiesto en innumerables oportunidades, le han acreditado justo renombre entre los aficionados al automovilismo. Su innata pulcritud en la conducción, su correcto proceder en los circuitos y su juventud están reclamando su retorno".



somos
dueños
del
"don"
motonáutico



Ud. lo advertirá desde su arribo a
nuestro salón náutico

EUROCAMPING

PARANA 761 BUENOS AIRES T. E. 49-7883

AGENTE DE
EMBARCACIONES

 **PAGLIETTINI**

Equipadas con la silenciosa potencia de los afamados motores
MERCURY - MERCUISER

PARABRISAS CORSA — 43

History Maserati 4 CLT #1600

1956

Parabrisas Corsa November 1956, Juan Viaggio

QUIEN ES QUIEN EN MOTONAUTICA



a fines de 1953, conduciendo un Midget con motor Ford 60, quizá con algo de predestinación en lo que iba a ser su etapa de motonauta. Ganó la serie reservada para conductores noveles y después de disputar una media docena de pruebas decidió dar el salto hacia velocidades más elevadas. "Juntamente con Steffich adquirimos un monoplaza con motor Ford V8 de 100 caballos, que llevaba frenos contruidos por Volpi y árbol de levas de Raba. La carrocería era francesa, era la Simca Gordini Grand Prix que Fangio condujera en sus comienzos de piloto internacional. Debuté en 1954 en Vicente López y tuve la mala suerte de reventar un caño de agua. Esta, al salir, me quemó una pierna, pero lo peor fue que al quedar encoguido por el vapor casi embisto el palco de periodistas". Después de ese abandono se clasificó séptimo en Mendoza, sexto en San Nicolás y tercero en su serie en Rosario, donde las averías del tanque de combustible lo obligan a un nuevo abandono. En Paraná segundo en la eliminatoria y tercero en la final detrás de Iglesias y Barbalarga. Poco después, ya en el Autódromo, abandona por un choque con Gilberto Riega.

Ese fue el principio de una nueva etapa. "Quería correr más seguido y me compré una Maserati, es decir el bastidor 4 LT/48

al Automóvil Club Argentino, sin motor. Le pusimos (preparado por "Pancho" Lucius y Celestino Farina) uno de marca Ford V8 con equipo Edelbrock. Los pistones de aluminio, 4600 cm³ de cilindrada, compresión 9,5 a 1, tres carburadores duales de 35 mm de garganta, encendido con magneto Scintilla, capacidad de combustible 190 litros. En fin, unos 760 kilos de peso vacío. Confiado en que un conjunto tan perfecto no precisaba experiencias, no hice ensayos y me largué al Autódromo en una prueba preliminar. Resultado: abandono por intoxicación producida por emanaciones de gas". En 1955 se ubica tercero en Vicente López, cuarto en el Autódromo, quinto en Rosario, segundo en San Nicolás y el Autódromo y se clasifica quinto en la inauguración del autódromo El Pinar, en la República Oriental del Uruguay.

Una carrera que no podía estar ausente del calendario de Viaggio era indudablemente las 500 Millas de Rafaela. "Más que satisfecho quedé de mi actuación; ganó Najurieta y yo me clasificué sexto, entrando delante de Ernesto Blanco, Natalio Cataudella, Luis Repossi, Kurt Delfose. Tuve que cambiar el ruptor al magneto, bujías, rompí la caja de velocidades y terminé andando solamente en directa".

El Turismo de Carretera ya había "picado" fuerte en el ánimo de Viaggio y en 1963 debuta con poca fortuna, ya que en Junín sufre un vuelco que lo deja bastante maltrecho. El deseo de dedicarse intensamente a su profesión hace que abandone el automovilismo. "Le dije adiós a las épocas de Plán, Requejo, Danvila, Fontes Bayardo, Daponte, Crespo y empecé a preguntarme qué podía hacer para satisfacer mis deseos de velocidad".

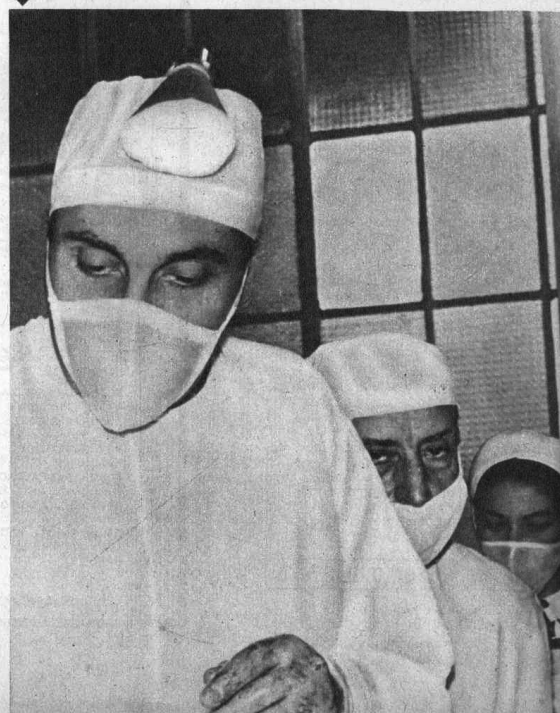
EL MOTONAUTA

La respuesta a esa pregunta se la dio Morosoly, quien le aconsejó que "probara una Mojarra". "Yo al agua le tuve, le tengo y le tendré un miedo de novela. Probablemente se deba al hecho de que cuando tenía seis años casi me ahogo y mis padres, en vez de meterme inmediatamente a nadar, se cuidaron de no acercarme a la piletta. Por eso al principio no me entusiasmo mucho la idea, pero al final me decidí. En mi debut en el Lago me di el gusto de ir en punta hasta que en una curva, en que bajé demasiado la velocidad, sentí que el agua empezaba a entrar en la lancha. Con toda la potencia del Ford 60 me largué derecho a la costa en la que me subí. Felicitándome estaba de haberme salvado, cuando se me explicó que la entrada de agua en la Mojarra no es nada anormal y que mi lancha estaba absolutamente intacta". De ahí en adelante ya no se separó de su "Laura" y los triunfos que en automovilismo se le habían negado se le empezaron a dar en motonautica. Y piénsese que era una época en que había tantas Mojarra que a veces se corrían series, repechajes y final. Criscuolo, Guido Luccioni, Guido Morosoly, Rafael Gabellone, Alfredo Mathessius, Ricardo Pagliettini, etc., etc., eran los que más animaban la categoría. "Resulta difi-

"Claro que le voy a poner inscripción comercial a mi lancha y voy a hacer propaganda. Pero eso sí, solamente después que vea a los petisos de polo llevar escrito en las ancas: 'Yo, señores, como pasto de la estancia tal o cual'."

"Vioti, Canelo, Traba, Fernández, Pacheco Alvear, Mathessius, forman un grupo extraordinario. No comprendo cómo no se ha popularizado más la clase, ya que satisface verdaderamente las ansias de velocidad de cualquier motonauta."

La más perfecta contrapartida del vértigo. Acá el doctor Juan Aníbal Viaggio, subje de Cirugía Sala III del Hospital Pirovano, olvida absolutamente todo lo que no sea su labor de cirujano. Quizá pocas horas después esté al volante de la Mojarra luchando por un puesto a más de 120 km/hora.



History Maserati 4 CLT #1600

1956

Revista Corsa, Argentinien 1956



Requejo y el doctor Viaggio, en vigilia.
(Foto Salaberry)

Dr. JUAN A. VIAGGIO



Esa rueda bien firme. Lo asegura Conrado Berti.
(Foto Salaberry)



"Bamse" y Petrini. Dos formidables luchadores. (Foto Contreras)

DESCONOCIDOS FAMOSOS

Presento a dos hombres que son orgullo de nuestra mejor mecánica nacional. Una paradoja: Ramón Requejo, el conocido, con casco puesto y cigarrillo en los labios, parece ser el piloto en compañía de una visita distinguida ajena a la competición. Y no era así. Quien acompaña a Requejo es el doctor Juan A. Viaggio -hoy un ciudadano ilustre de la señorial ciudad de San Isidro- quien, además de correr como comría (entre los mejores) es una auténtica eminencia de la medicina argentina, como la de ser Miembro Emérito de la Academia Argentina de Cirugía y miembro Correspondiente de la Academia Peruana y de la Sociedad Médica del Hospital Ge-

Saccomano, Jorge y Santiago Saigós y Piersanti, en Pergamino.
(Foto Quique Bianco)

neral de México. Y mucho más: Jefe Honorario de la División Cirugía General del Hospital General de Agudos Dr. Ignacio Pirovano y...

¿Más? Sí; hay mucho más pero pienso que basta saber que el doctor Viaggio, ilustre personalidad que engalana esta nota, fue uno de los más auténticos caballeros de automovilismo nacional. Un soñador que en su búsqueda de perfeccionamiento llegaba a comprar en 1956 una



Maserati 4 CLT/48 del ACA, para deleite de todos nosotros.

Sigo. Abi lo tiene a Conrado Berti que termina de preparar su auto para correr el 26 de mayo, la Chacabuco '57. "Apretando hasta el último tornillo". Y una pareja donde se combinaban talento, humor,

Dr. Viaggio buyed one Maserati 4CLT48 et ACA in 1956!

CORSA 29

REVISTA CORSA

ARGENTINA

History Maserati 4 CLT #1600

Results Juan Viaggio 1955 - 1957

(el 20 de Diciembre) organizada por el Avellaneda Automóvil Club y en la que intervendría lo mejor del automovilismo nacional de la época. Juan-Manuel Fangio/Daniel Urrutia (Chevrolet), Julio Pérez, Ángel LoValvo, Tadeo Taddía, Daniel Musso (Ford), José A. Cordonnier (Chevrolet), Enrique Finocchietto (Alfion Mart), Domingo Marimón (Chevrolet), Ernesto Petrini (Ford), Benedicto Campos (Ford) o los hermanos Juan y Óscar Gálvez (Ford), junto a novatos que se harían famosos como José-Froilán González (Dodge) y Alfredo Pián (Chevrolet). Víctor Prátola utilizaba un BMW, pero se vio obligado a abandonar en Azul (igual que Fangio, LoValvo y González).

En la primera mitad de los '50, nuestro hombre era candidato a las plazas de honor en la especialidad Mecánica Nacional Fuerza Libre sobre el autódromo de Buenos Aires con un monoplaza blanco y azul de dorsal nº 61 y motor Chrysler V8 Firepower trucado por él. Debía tratarse del V8 de válvulas en culata con el que la Chrysler reemplazaba en 1951 al antiguo 8 en línea; el nuevo V8 de 5.426 cm³ rendía de serie 180 HP a 4.000 R/mn. Este nuevo racer de Vic recibía el apodo de *Fast*, pero su propietario lo llamaba también *fastidio*, debido a los numerosos problemas mecánicos que le acarreaba.

Sin embargo, era rápido a pesar de todo: en la Carrera del Recuerdo 1954 marchó 2º. Era una prueba de Mecánica Nacional celebrada en memoria de María-Eva Duarte de Perón (1919-1952) sobre un tramo doble de la inacabada carretera PanAmericana, que, enlazado por dos curvas, formaba un pequeño circuito rutero de 2.850 m. El favorito Alfredo Pián (Ford) fue en cabeza largo tiempo, seguido de Prátola (Chrysler) y Gilberto-Julián Riega (Chevrolet). Pero Riega cazó a Prátola poco antes de que Pián tuviera que detenerse a repostar, con lo que la victoria fue para Riega. Vic Prátola se clasificó finalmente 3º. En la misma prueba del año siguiente (6 de Marzo de 1955), ganó Pián ante Riega, mientras que Prátola, que había marchado con los de delante, abandonaba a 7 vueltas del final (aunque en algún sitio figura como clasificado 4º, tras Pián, Riega y Viaggio).

History Maserati 4 CLT #1600

Results Juan Viaggio 1955 - 1957

Una imagen de la Carrera del Recuerdo del 21 de Marzo de 1954, en la que no aparece el nº 61 de PRÁTOLA, y otra del ganador, Gilberto-Julián Riega, a quien le había costado bastante adelantar a PRÁTOLA. La prueba también se conoce como I Carrera Vicente López ó 200 Kilómetros de Vicente López, porque la organizaba el Vicente López Automóvil Club
(archivo A. Parga)

Prátola fue 2º en una prueba que ganó José-F. Lopes con su Chevrolet Wayne, mientras que tras Prátola se clasificaban Jorge Daponte (Chevrolet Wayne), Juan Viaggio (Maserati Ford) y M. Sticconi (Plymouth). En otra carrera de 1955, Víctor fue 3º, después de Pián y Lopes. Esta fue la temporada en la que terminó 3º en el campeonato nacional argentino de Fuerza Libre, tras Alfredo Pián y José-Félix Lopes (aunque en otras tablas de resultados el podio de ese campeonato fue: Pián, Iglesias y Lopes o López).

Mecánica Nacional — Fuerza Libre — Pista de 3.912,36 metros. Distancia: 156,494 Km.

				vts.
1º	J. F. Lopes	Chevrolet Wayne	1h.19'20''8/10	40
2º	V. Prátola	Chrysler	1h.19'56''5/10	40
3º	J. Daponte	Chevrolet Wayne	1h.20'46''1/10	39
4º	J. Viaggio	Maserati Ford	1h.20'46''5/10	39
5º	M. Sticconi	Plymouth	1h.20'53''6/10	39

Promedio del ganador: 118,336 k.p.h.

FUERZA LIBRE 1955

Posic.	Conductor		
1º	Alfredo Pián	41	Puntos
2º	José F. Lopes	30	..
3º	Víctor Prátola	16	..
4º	Ramón Requejo	13	..
5º	Jorge Ternengo	10	..
5º	Jesús R. Iglesias	10	..
7º	F. de Bellis	9	..
8º	Eduardo Steffich	6	..
10º	Jorge Daponte	5	..
10º	Víctor Zini	5	..
12º	Juan Viaggio	4,50	..
13º	Enrique Avelino (u)	4	..
13º	Emilio Barbalarga	4	..
14º	Gabriel Sagrera	2,50	..
15º	Alfredo Ramallo	2	..
16º	Alberto Crespo	1,50	..
17º	Juan Roasenda	1	..
17º	Marcos Galván (u)	1	..

History Maserati 4 CLT #1600


Results Argentina 1955 - 1957

1° Alberto Rodríguez Larreta, #20 Ferrari 250MM Berlinetta 0256MM, 159.824 kmh	Rafaela
2° José Félix López, Chevrolet Wayne	
3° Carlos Najurieta, #4 Ferrari 375MM 0362AM	
4° Ernesto Hilario Blanco, #40 Alfa Romeo 308C 50017	
5° Oscar Caamaño, Ferrari 225S 0160	
6° Jorge Froilán Ternengo, Chevrolet	1955
7° Victor Zini, Dodge	
8° Gabriel Sagrera, REO	
9° Olimpio Lamas, Chevrolet	
10° Arturo Santamarina, Jaguar	
Ab. Héctor Niemiz, #21 Alfa Romeo 8C2900A-Chrysler 412003?	
Ab. Enrique Días Sáenz Valiente, #7 Ferrari 375 Plus 0398TF	
Ab. Jesus Ricardo Iglesias – 54 vueltas	
Ab. Ramón Requejo – 50 vueltas	
Ab. José Fanto, Mercedes Benz SSK	
Ab. Héctor Abate Daga, Chevrolet	
Ab. Juan Bruno, Chevrolet	
? Germán Pesce, #19 Alfa Romeo 8C2900B 412041	
Vuelta rápida: Valiente, 1m 31,0s	
26 a partida?	
XIX 500 Millas Argentinas	
Rafaela, Santa Fe – 21 de junio 1956 – 172 vueltas – 4,6626 kilómetros – 801,97 kilómetros	
1° Carlos Najurieta, #4 Ferrari 375MM 0362AM	
2° (Q1) Jesús Ricardo Iglesias, #1 Chevrolet Wayne	
3° Ricardo Grandío, #12 Maserati A6GCS 2078	
4° Alfredo Pián, #3 Pián-Ford V8	
5° Luis Milán, #26 Ferrari 625TF 0304TF	1956
6° Juan Viaggio, Ford Maserati	
7°/Ab. Ernesto Hilario Blanco, #23 Alfa Romeo 308C 50017	
8° Natalio Cataudella, Ford	
9° Luis Repossi, Chevrolet	
10° Curt Delfosse, Porsche 1500 cc	
Ab. (Q2) Ramón Requejo, Chrysler	
Ab. (Q3) José Félix López, Chevrolet Wayne – 35 vueltas (con-rod)	
Ab. César Riveiro, Ford	
Ab. Miguel Schroeder, Jaguar	
Ab. Franco Bruno, Allard-Cadillac	
? Jorge Ternengo	
Vuelta rápida: Iglesias	
XX 500 Millas Argentinas	
Rafaela, Santa Fe – 12 de mayo 1957 – 172 vueltas – 4,6626 kilómetros – 801,97 kilómetros	
1° (Q1) Ramón Requejo, Chevrolet, 5h 10m 15s, 155,621 kmh	Masera h 4CLT
2° (Q2) Luis Brosutti, Studebaker – 164 vueltas	Masera h 4CLT / 1599
3° Alvaro Piano, Ferrari 625TF 0304 – 151 vueltas	
4° Curt Delfosse, Porsche 1500 cc – 135 vueltas	
5° Hugo Gimeno, Chevrolet – 133 vueltas	
6°/Ab. Jorge Froilán Ternengo, Chevrolet – 127 vueltas	
7°/Ab. Ernesto Hilario Blanco, #23 Alfa Romeo 308C 50017 – 122 vueltas - diferencial	
Ab. Carlos Najurieta – 52 vueltas	
(Q3) José Félix López	Ford-Maserati (died in this race) Viaggio did not race!
? Luis Repossi	
? José Fanto	
? Alberto Morosoli	
? Luis Milán, Ferrari 375 Plus 0398TF	
Vuelta rápida: Requejo, 1h 07m 29s, 164,051 kmh	
16 a partida (5 finished, 7 classified)	
XXI 500 Millas Argentinas	
Rafaela, Santa Fe – 14 de setiembre 1958 – 39 vueltas (distance reduced, heavy rainfall)	
1° José Froilán González, Ferrari-Corvette, 1h 07m 29s, 164,051 kmh	
2° Jesús Ricardo Iglesias, Chevrolet Wayne 6 – 39 vueltas	
3° Enrico Sticoni, Chevrolet? Plymouth? – 38 vueltas	
4° José Fanto, Chevrolet V8 – 36 vueltas	
5° Roberto Bonomi, Maserati 300S – 35 vueltas	
6° Jorge Froilán Ternengo, Chevrolet – 35 vueltas	
7° Luis Brosutti, Maserati 4CLT/48-Studebaker – 34 vueltas	Masera h 4CLT / 1599

History Maserati 4 CLT #1600

1957

GRAND PRIX LEGENDS



URUGUAY

1957

Blog informativo sobre el juego Grand Prix Legends.

Página principal

Las Pistas

Informativo

Los Autos

Autodromo Victor Borrat Fabini


Fotos uruguayas

Autodromo de PUNTA FRIA

Autodromo Victor Borrat Fabini

El autódromo de El Pinar se encuentra en el departamento de Canelones de la República Oriental del Uruguay, situado a unos 30 km al este de la ciudad de Montevideo. Su nombre real es Autódromo Víctor Borrat Fabini, nombre en reconocimiento a la persona que impulsó a construir un autódromo para las competencias del deporte motor. Su inauguración fue en el año 1957, siendo patrimonio de la Asociación Uruguaya de Volantes.

La primer categoría que participó fue la Mecánica Nacional "Fuerza Libre", el gran premio llevaba el nombre de Juan Manuel Fangio, realizándose 2 series y una final; las series fueron a un total de 25 vueltas y la final a 50. El perímetro de aquel momento tenía una extensión de 2700.



Resultados de la 1er serie:

Posición	Numero	Piloto	Marca
1	5	José F. López	Chevrolet
2	25	Asdrúbal Fontes Bayardo	Chevrolet
3	73	Ramón Requejo	Chevrolet
4	21	Miguel Ángel Luzardo	M.Lincoln
5	32	Dalton Bazel	Chevrolet
6	7	Juan A. Viaggio	M.Ford
7	34	Juan C. Gutiérrez	Chevrolet
8	3	Alfredo Pian	Ford V8
9	37	José G. Fernández	Chevrolet
10	33	Pedro Dufort	Ford V8
11	42	Juan J. Brito Del Pino	Ford V8
12	39	Armando Castaingdebat	Ford V8
13	49	Aldo Merlino	Ford V8
14	1	Jesús R. Iglesias	Chevrolet
15	22	Luis M. Solari	Ford V8
16	31	Héctor Fojo	Chevrolet
17	28	Carlos Danvilla	Chrysler
18	41	Hugo Benítez	Ford V8

Tiempo total de la 1er serie: 37'07" a un promedio de 106,380 kph.

2da Serie

Posición	Numero	Piloto	Marca
1	25	Asdrúbal Fontes Bayardo	Chevrolet
2	1	Jesús R. Iglesias	Chevrolet
3	73	Ramón Requejo	Chevrolet
4	5	José F. López	Chevrolet
5	7	Juan A. Viaggio	M.Ford
6	21	Miguel Ángel Luzardo	M.Lincoln
7	37	José G. Fernández	Chevrolet
8	34	Juan C. Gutiérrez	Chevrolet
9	42	Juan J. Brito Del Pino	Ford V8
10	32	Dalton Bazel	Chevrolet

Tiempo total 2da serie: 37'57", a un promedio de 106,676 kph.

Otros datos de la competencia--

Competieron 12 pilotos por Uruguay 6 de Argentina.

Uruguay: Asdrúbal Fontes Bayardo (Chevrolet), Miguel Ángel Luzardo (M.Lincoln), Juan C. Gutiérrez (Chevrolet), José G. Fernández (Chevrolet), Juan J. Brito Del Pino (Ford V8), Dalton





Reloj Digital

Domingo : 3 : Noviembre : 2013

Romanian Radio

01 - 28 - 06

Interactive Maps

 Like < 5.2k   

Pistas Uruguayas para GPL

Autodromo Victor Borrat Fabini

TUTORIALES

Para bajar el juego

Sitios Uruguayos

Motor Mario Uberti

ALUVO

Revista Motor Top

Sitios deporte motor

Auto Sport

Autocosmos

Car an Driver The F1

ESPN

Statsf1

Calendario

AT@T

Video

M

Yt

Ch

November 2013

Su	M	Tu	W	Th	F	Sa
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

Links GPL

Para todo lo necesario

Track Database

GPL Rank

Ligas participantes uruguayos

Grand Prix Argentina

MyBroga

Archivos del Blog

noviembre (1)

History Maserati 4 CLT #1600

1957

1957, Autodromo Uruguay, Maserati Ford racing, Juan Viaggio #1600



Juan Viaggio
Maserati 4 CLT
Ford

1957 Uruguay

Autodromo Victor Borro + Fabin

History Maserati 4 CLT #1600

1960

Grand Premio de Montevideo 15.05.1960, Juan Viaggio, Maserati-Ford 4 CLT #1600



#1600 still in the same shape as 1956 / 57 (see page 23, 24 and 33)

History Maserati 4 CLT #1600

1962

Results Argentina 1962

Info-maf1 > Etapa nacional > Calendario > Rafaela 02-09-1962

Rafaela

2ª Fecha Puntuable del Campeonato Argentino de 1962 - 2 de septiembre de 1962

500 Millas Argentinas

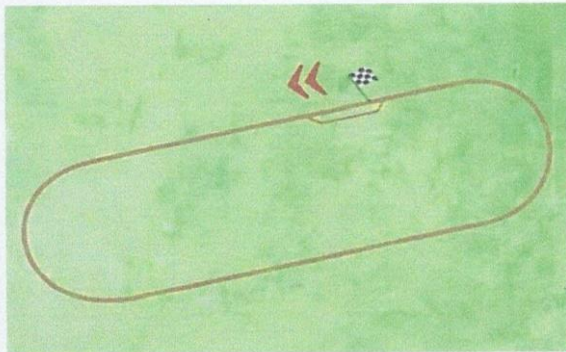
Organizador: Club Atlético Rafaela.

Circuito: Autódromo de Rafaela - Circuito N° 1 de 4.662,60 metros de tierra.

Formato: Final a 172 vueltas más una fracción de 2.703 metros (804,670 km).

Participantes inscriptos: 24.

Condición climática: Soleado.



Rafaela

Lista de participantes

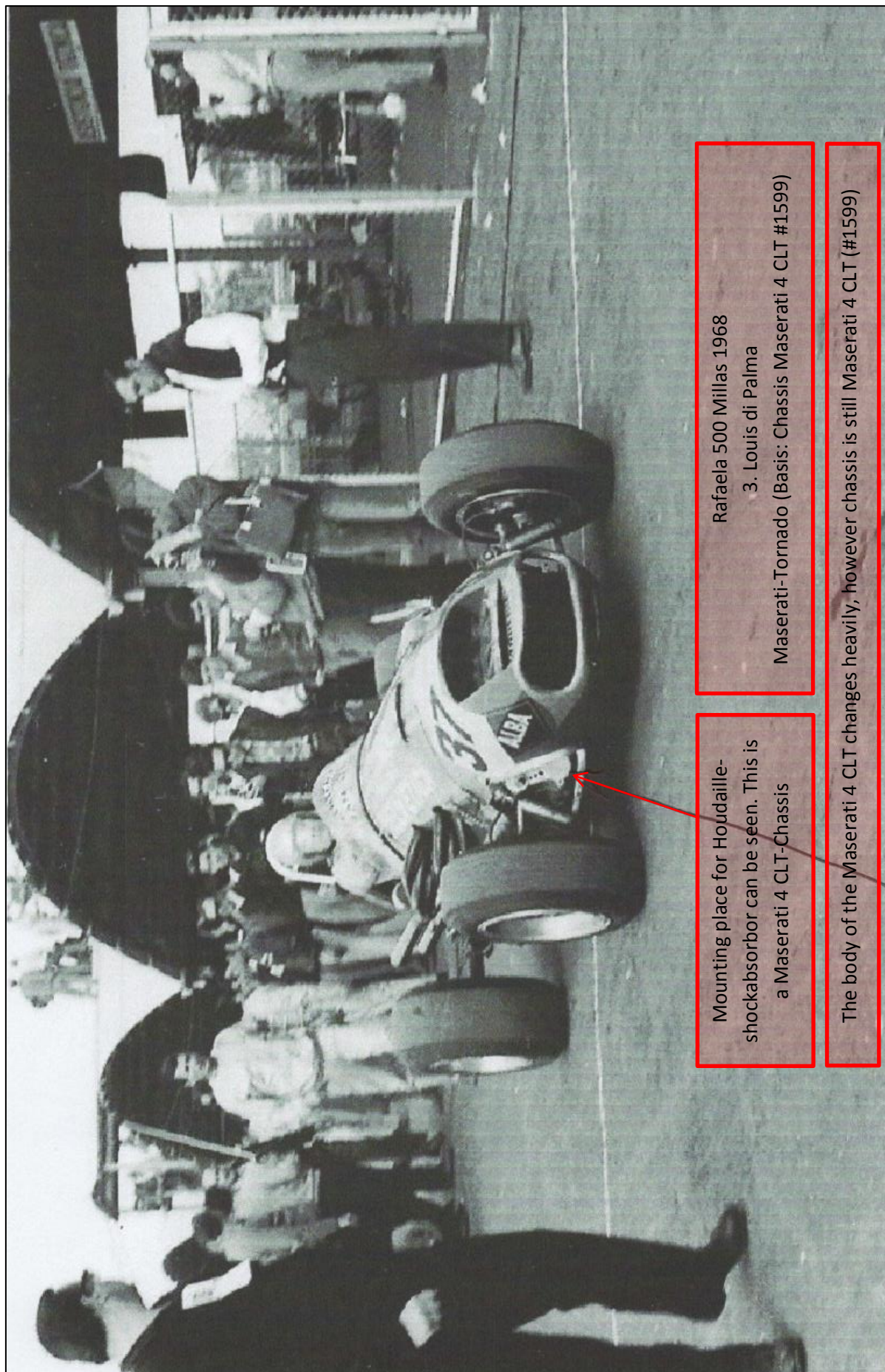
Nº	Piloto	Chasis	Motor	Equipo
1	Ramón Requejo	Requejo	Chevrolet	Requejo Hnos.
2	Orlando Sotro	Sotro Ford T	Ford	Sotro Hnos.
3	Domingo Di Santo		Chevrolet	Domingo Di Santo
4	Anselmo Taberna		Chrysler	Anselmo Taberna
5	Luis Niemiz		Chevrolet	
7	Juan Viaggio		Ford	(Maserati 4CLT)
11	Hugo Galaverna		Chevrolet	
12	Amado Allovero		Chrysler	
16	José Carena		Ford	
17	Enzo Guarnieri		Chevrolet	
18	Américo Betta		Chevrolet	
27	Victorio Zini (h)		Chrysler	
28	Francisco De Mercurio		Dodge	
29	José Fanto		IKA Continental	
37	Alejandro Pascutti		Chevrolet	
47	Carlos Loeffel		Chevrolet	Carlos Loeffel
49	Alberto Rodríguez Larreta	Maserati	Chevrolet	(4CLT Maserati)
60	Norberto Campetelli	Campetelli-Montalenti	Chevrolet	
70	Delmiro Gundi		Ford	
75	Natalio Cataudella	Ochoteco	Chevrolet	Natalio Cataudella
79	Desiderio Kuriger		Chevrolet	
-	Ismael Petrabissi		Internacional L-184	
-	Juan Toneatto		Chevrolet	
-	Felipe Lehmann		Internacional L-184	

Clasificación

Pos.	Piloto	Auto	Tiempo
1	Ramón Requejo	Requejo-Chevrolet	1m36s0
2	Domingo Di Santo	Chevrolet	1m37s2
3	Hugo Galaverna	Chevrolet	1m37s2
4	Carlos Loeffel	Chevrolet	1m39s1
5	José Fanto	IKA	1m44s7
6	Desiderio Kuriger	Chevrolet	1m47s0
7	Victorio Zini (h)	Chrysler	1m47s2
8	Francisco De Mercurio	Dodge	1m56s9
9	Américo Betta	Chevrolet	2m02s2
10	José Carena	Ford	2m04s7

History Maserati 4 CLT #1600

2012



History Maserati 4 CLT #1600

1962

Maserati 4 CLT's as basis for V8 engines 1968 still racing

Info-maf1 > Etapa nacional > Constructores > Maserati > Maserati 4CLT

Maserati

Ficha

Fabricante	Maserati
Denominación	4CLT
Tipo	Tubular
Configuración	Delantero



Chassis #1599

Detalles

Por muchos años fue propiedad de la Peña RUEDA. Luego fue vendida a la Peña San Justo, donde debuta en la F-1 Luis Di Palma en 1968. En 1969 pasa a manos de la Peña "Norte Santaferino".

Louis di Palma

Masera 2



info-maf1



→ R ar 9x6

Louis di Palma

Masera 2

info-maf1