

Autos usados por Fangio en su carrera deportiva

LOS AUTOS

Este capítulo enumera una lista de 33 automóviles (los más destacados) que Juan Manuel Fangio condujo durante su carrera deportiva.

ALFA ROMEO

Auto: Alfa Romeo

Modelo: 158 "Alfetta"

Año: 1950

Motor: 8 cilindros en línea

Cilindrada: 1479 C.C.

Diámetro: 58 mm

Carrera: 70 mm

Potencia: 350 HP a 8500 RPM

Peso: 700 kg

Velocidad máx.: 290 Km/h

Particularidades: En su reaparición para el año 1950 este monoposto fue dotado de un compresor de dos etapas, lo que le permitió erogar el motor de 8 cilindros con dos válvulas por cilindro a la cabeza (inclinados a 100 grados), una potencia de 350 HP. Alimentación por medio del compresor y un carburador de triple cuerpo invertido. Embrague tipo pluridisco seco. Caja de velocidades de cuatro marchas adelante y marcha hacia atrás. Freno a tambor, de comando hidráulico a pedal sobre las cuatro ruedas. Suspensión anterior independiente tipo paralelogramo y posterior independiente. Carrocería tipo monoposto de Gp.

Auto: Alfa Romeo

Modelo: 6C 2500

Año: 1950

Motor: 6 cilindros en línea

Cilindrada: 2433 C.C.

Diámetro: 72 mm

Carrera: 100 mm

Potencia: 145 HP a 5500 RPM

Peso: 850 kg

Velocidad máx.: 200 Km/h

Particularidades: Este modelo fue concebido para la categoría Sport, con un motor de 6 cilindros en línea, monoblock de 2 litros y medio con dos válvulas por cilindro, a la "cabeza", con una inclinación de 90 grados. Alimentación: aspiración normal, con 3 carburadores horizontales de doble cuerpo.

Encendido: a batería con distribuidor y bobina. Lubricación: forzada a través de bomba. Embrague: monodisco seco. Caja de cambios: con cuatro marchas de avance y marcha atrás. Freno: a tambor, con comando hidráulico a pedal sobre las cuatro ruedas. Suspensión: delantera y trasera independiente. Carrocería tipo cupé biplaza de carrera.

Auto: Alfa Romeo

Modelo: 159 "Alfetta"

Año: 1951

Motor: 8 cilindros en línea

Cilindrada: 1479 C.C.

Diámetro: 58 mm

Carrera: 70 mm

Potencia: 420 HP a 9300 RPM

Peso: 650 kg

Velocidad máx.: 305 Km/h

Particularidades: Monoposto con motor mas comprimido con respecto del modelo "158", alcanzando superar en potencia a aquel en aproximadamente 75 HP con 2 válvulas por cilindro, a la "cabeza". Alimentación con compresor de 3 Kg/cm² y tres carburadores. Suspensión delantera independiente, paralelogramo longitudinal, elástico transversal, trasera con Puente de Dion. Freno a tambor con comando hidráulico sobre las cuatro ruedas.

Auto: Alfa Romeo
Modelo: 1900 Sprint
Año: 1951/53
Motor: 4 cilindros en línea
Cilindrada: 1884 C.C.
Diámetro: 82,5 mm
Carrera: 88 mm
Potencia: 100 HP a 5500 RPM
Peso: 1000 kg
Velocidad máx.: 180 Km/h

Particularidades: Cupé de Turismo con motor de 4 cilindros en línea, monoblock, con 2 válvulas por cilindro, a la "cabeza", inclinadas 90 grados. Alimentación: aspiración libre con 1 carburador invertido de doble cuerpo. Encendido a batería con distribuidor y bobina. Lubricación forzada con bomba de engranajes. Embrague monodisco seco. Caja de velocidades de cuatro marchas de avance y marcha atrás. Suspensión anterior independiente, cuadrilátero transversal, muelle helicoidal y posterior de muelle helicoidal. Freno a tambor con comando hidráulico a pedal sobre las 4 ruedas.

ESTE AUTO NO VA

Auto: Alfa Romeo

Modelo: 6C 3000 CM (3500)

Año: 1953

Motor: 6 cilindros en línea

Cilindrada: 3495 C.C.

Diámetro: 87 mm

Carrera: 98 mm

Potencia: 246 HP a 6500 RPM

Peso: 930 kg

Velocidad máx.: 250 Km/h

Particularidades: Esta cupé es desarrollada a partir del prototipo 6C 3000 C50 utilizando en parte de la temporada motor de 3 litros para luego cargar el de 3450 C.C. (3 ½ litros), erogando 246 CV. El motor continúa siendo del tipo 6C (6 cilindros verticales en línea), monoblock con 2 válvulas por cilindro a la "cabeza", inclinadas 90 grados. Alimentación con aspiración libre y 6 carburadores horizontales de cuerpo simple. Encendido a magneto horizontal. Lubricación forzada con doble bomba de recupero. Embrague a disco múltiple, seco; caja de velocidades de 5 marchas y marcha atrás. Freno a tambor con comando hidráulico a pedal sobre las cuatro ruedas. Suspensión delantera independiente y posterior eje De Dion.

ESTE AUTO NO VA

Auto: Alfa Romeo

Modelo: 6C 3000

Año: 1953

Motor: 6 cilindros en línea

Cilindrada: 2955 C.C.

Diámetro: 82,5 mm

Carrera: 92 mm

Potencia: 168 HP a 6000 RPM

Peso: 900 kg

Velocidad máx.: 230 Km/h

Particularidades: Esta unidad es lanzada en 1952 utilizando diversas partes del motor del prototipo experimental 6C 3000 C50 de 3 litros de 1950. Con 2 válvulas por cilindro, a la "cabeza", inclinadas 90 grados. Alimentación: aspiración normal con 3 carburadores horizontales de doble cuerpo. Encendido a batería con distribuidor y bobina. Lubricación forzada con bomba de expulsión y recuperero. Embrague: monodisco seco. Caja de velocidades de cinco marchas sincronizadas y marcha atrás. Freno a tambor con comando hidráulico a pedal sobre las cuatro ruedas. Carrocería cupé de carrera biplaza.

BRM

Auto: B.R.M.
Modelo: V/16
Año: 1952/53
Motor: 16 cilindros en "V"
Cilindrada: 1488 C.C.
Diámetro: 49,53 mm
Carrera: 48,26 mm
Potencia: 400 HP a 12000 RPM
Peso: 723 kg
Velocidad máx.: 250 Km/h

Particularidades: B.R.M de F1 construido para defender los colores ingleses en los Grandes Premios de 1950 a 1953. El motor era un 16 cilindros en "V" a 135 grados, de 1488 C.C. con compresor centrífugo, erogando 400 HP a 12000 RPM. Con block de aleación liviana, cigüeñal en dos secciones; con 2 válvulas por cilindro a la "cabeza", 8 árboles de leva montados sobre rulemanes, válvulas enfriadas por sodio. Alimentación sobrecargada, dos carburadores SU; cuádruple encendido por combinación de bobina-distribuidor. Embrague especial de cuatro discos, caja de cambios de cinco marchas. Chasis: bastidor tubular en acero cromomolibdeno. Suspensión delantera del tipo Porsche y trasera con eje De Dion Frenos hidráulicos Girling de tres zapatas por rueda.

CHEVROLET

ESTE AUTO NO VA

Auto: Chevrolet

Modelo: Cupé

Año: 1939

Motor: 6 cilindros en línea

Auto: Chevrolet

Modelo: Cupé

Año: 1940

Motor: 6 cilindros en línea

Cilindrada: 3541 C.C.

Diámetro: 88.9 mm

Carrera: 99.25 mm

Potencia: 90 H.P a 3300 RPM

Velocidad máx.: 150 Km/h

Auto: Chevrolet

Modelo: Coupé

Año: 1939

Particularidades: En 1937, los Chevrolet aparecieron notablemente modificados: un único bastidor con una longitud de 2885 mm substituyó la anterior diferencia entre los modelos Master y Standard. También el motor de 6 cilindros Blue Flame sufrió cambios radicales: 4 apoyos de bancada y un aumento de cilindrada a 3.551, que le permitió desarrollar 85 CV. Justamente uno de estos motores, instalado en una coupé Master 85 de 1939, desempeñó una historia importante en la historia de Chevrolet, ya que Juan Manuel Fangio, el piloto argentino, lo utilizó para vencer en la muy dura prueba Buenos Aires-Lima-Buenos Aires, en 1940.

Auto: Chevrolet

Modelo: Cupé

Año: 1939

Motor: 6 cilindros en línea

Particularidades: Auto de la Categoría nacional Turismo de Carretera, compuesto por chasis-carrocería de la cupé modelo 1939 y motor Chevrolet modelo 1946.

COOPER BRISTOL

Auto: Cooper-Bristol

Modelo: Mark I

Año: 1952

Motor: 6 cilindros en línea

Cilindrada: 1971 C.C.

Diámetro: 66 mm

Carrera: 96 mm

Potencia: 127 HP a 5800 RPM

Peso: 550 kg

Velocidad máx.: 250 Km/h

Particularidades: Monoplaza desarrollado a partir del Cooper-Bristol MKV 500 C.C. con chasis "T20" y motor de 6 cilindros de 2 litros para F2. Con alimentación normal aspirada con tres carburadores Solex.

FERRARI

Auto: Ferrari

Modelo: 125

Año: 1949

Motor: 12 cilindros en "V"

Cilindrada: 1497 C.C.

Diámetro: 55 mm

Carrera: 52,5

Potencia: 230 HP a 7000 RPM

Peso: 700 kg

Velocidad máx.: 240 Km/h

Particularidades: Monoplaza realizado en 1948, versión del 125 F1 dotado de un motor de 12 cilindros en "V" a 60 grados con compresor, con dos válvulas por cilindro, alimentación a través de un carburador Weber de 3 cuerpos tipo WCF2. Lubricación a presión con cárter seco enfriado a agua. Carrocería de aluminio tubular de sección elíptica y travesaños tubulares. Freno a tambor sobre las cuatro ruedas, con comando hidráulico separado delantero-trasero.

Auto: Ferrari
Modelo: 2000
Año: 1951
Motor: 4 cilindros en línea
Cilindrada: 1980 C.C.
Diámetro: 90 mm
Carrera: 78 mm
Potencia: 185 HP a 7000 RPM
Peso: 700
Velocidad máx.: 270 Km/h

Particularidades: Monoplaza F2 de 2 litros de cilindrada, con cuatro carburadores Weber MCF, doble encendido con dos magnetos Marelli, lubricación a cárter seco. Transmisión: embrague a discos múltiples seco y cajas de velocidades mecánica solidaria al diferencial. Chasis: bastidor tubular, suspensión delantera independiente, puente trasero con eje de Dion.

Auto: Ferrari
Modelo: 860 Monza
Año: 1956
Motor: 4 cilindros en línea
Cilindrada: 3431,9 C.C.
Diámetro: 102 mm
Carrera: 105 mm
Potencia: 310 HP a 6200 RPM
Peso: 860 kg
Velocidad máx.: 270 Km/h

Particularidades: Este modelo sport es un desarrollo del modelo 750 Monza, con un gran motor de 4 cilindros. Doble árbol de levas a la "cabeza". Alimentación con bomba mecánica y 2 carburadores Weber, horizontales, de doble cuerpo, tipo 58DC0A/3. Encendido por doble magneto. Lubricación a cárter seco y refrigeración por agua. Embrague de doble disco seco. Caja de cambios en un solo block con el diferencial autoblocante, con 5 marchas de avance y marcha atrás. Chasis con largueros y travesaños tubulares de acero. Suspensión delantera independiente, cuadrilátero deformable, barra estabilizadora y posterior con eje rígido De Dion, amortiguadores hidráulicos. Freno a tambor con comando hidráulico.

Auto: Ferrari
Modelo: 290 MM
Año: 1956
Motor: 12 cilindros en "V"
Cilindrada: 3490,3 C.C.
Diámetro: 73 mm
Carrera: 69,5 mm
Potencia: 320 H.P a 6800 RPM
Peso: 880 kg
Velocidad máx.: 290 Km/h

Particularidades: En 1956 se retorna técnicamente al motor 250 con gran suceso, más se lo rediseña con el propósito de incrementar notablemente la cilindrada. Así este modelo 290 MM estaba equipada con un motor de 12 cilindros en "V" a 60 grados de 3 ½ litros, con 2 válvulas por cilindro accionadas por un árbol de levas por fila de cilindros. Alimentación con dos bombas mecánicas y 3 carburadores Weber invertidos, de doble cuerpo tipo 46TRA. Lubricación a cárter seco y refrigeración por agua. Embrague de 3 discos de aluminio. Caja de cambios en block con el diferencial autoblocante con 4 marchas de avance y marcha atrás. Chasis con plataforma tubular. Suspensión delantera independiente, cuadrilátero deformable, muelle helicoidal y barra estabilizadora; trasera con puente rígido De Dion. Freno a tambor y comando hidráulico con circuitos independientes.

ESTE AUTO NO VA

Auto: Ferrari

Modelo: 500 TR (Testarossa)

Motor: 4 cilindros en línea

Cilindrada: 1984,9 C.C.

Diámetro: 90 mm

Carrera: 78 mm

Potencia: 180 HP a 7000 RPM

Peso: 680 kg

Velocidad máx.: 245 Km/h

Particularidades: Las unidades sport de 4 cilindros derivaban de los monopostos de F1 y F2. En algunos casos con el mismo motor, en otros con algunas modificaciones de las dimensiones principales. El tipo con motor igual fue el 500, de 2 litros de cilindrada, con el motor de la F2. El 500 fue realizado para su 1er año (1954) con la denominación de "Mundial" y para 1955 se transforma en "Testarossa" siendo sucedido en 1956 por el modelo 625 "Le Mans". Las principales características del motor: doble árbol de levas a la "cabeza", cárter seco, doble encendido con dos bobinas, 2 carburadores Weber, horizontales, doble cuerpo, tipo 58DCOA/3. Chasis similar al modelo 750 Monza en sus principales características.

FORD

Auto: Ford

Modelo: "A"

Año: 1929

Motor: 3200 C.C.

Potencia: 40 H.P

Peso: a 2200 R.P.M

Velocidad máx.: 102 Km/h

Particularidades: Caja de cambios standard de 3 marchas y freno en las 4 ruedas de comando mecánico, sistema eléctrico por magneto, bobina y batería.

Auto: Ford

Modelo: "A"

Año: 1930

Motor: 3200 C.C.

Potencia: 40 H.P

Peso: a 2200 R.P.M

Velocidad máx.: 102 Km/h

Particularidades: Caja de cambios standard de 3 marchas y freno en las 4 ruedas de comando mecánico, sistema eléctrico por magneto, bobina y batería.

Auto: Ford V8

Año: 1934/1938

Potencia: 90 H.P

Velocidad máx.: 180 Km/h

Particularidades: Automóvil de Mecánica Nacional compuesto por un chasis Ford modelo 34 y un motor V8 de 1938.

Auto: Ford - Chevrolet

Año: 1947

Motor: 6 cilindros en línea

Cilindrada: 3916 C.C.

Diámetro: 100 mm

Carrera: 80 mm

Potencia: 90 HP a 3100 RPM

Velocidad máx.: 170 Km/h

Particularidades: Auto de la Mecánica Nacional y Coches Eso, compuesto por un chasis Ford modelo "T" y un motor Chevrolet 6 cilindros de camión "Guerrero".

KUZMA-OFFENHAUSER

Auto: Kuzma-Offenhauser
Modelo: Dean Van Lines Special
Año: 1954-1958
Motor: 8 cilindros en "V"
Cilindrada: 4200 C.C.
Diámetro: 84 mm
Carrera: 75 mm
Potencia: 450 HP a 8000 RPM
Peso: 630 kg
Velocidad máx.: 290 Km/h

Particularidades: Esta unidad americana, diseñada para las "500 Millas de Indianápolis", estaba motorizada con un potente V8 Offenhauser de más de 4 litros de cilindrada y 450 HP de potencia, montado sobre un chasis Kuzma (Eddie Kuzma, constructor) tubular, con suspensión independiente en las 4 ruedas, delantera con barras de torsión y trasera con eje oscilante con brazos diagonales. Frenos a disco. Carrocería tubular tipo monoposto.

LANCIA

Auto: Lancia

Modelo: D-24 "Carrera"

Año: 1953

Motor: 6 cilindros en "V"

Cilindrada: 3099 C.C.

Diámetro: 88 mm

Carrera: 85 mm

Potencia: 230 HP a 6200 RPM

Peso: 850 kg

Particularidades: El modelo "Carrera" es un derivado del D-24 standard tipo Nürburgring, perdiendo potencia pero ganando en confiabilidad. El motor es de 6 cilindros en "V" a 60 grados, con block de aluminio con 4 árboles de levas a la "cabeza", doble encendido, 3 carburadores Weber. Lubricación a cárter seco. Embrague, caja de velocidades y diferencial formando un sólo conjunto; caja con 4 marchas. Suspensión delantera independiente con brazos longitudinales y ballesta transversal y trasera con medias ballestas longitudinales y amortiguadores hidráulicos telescópicos. Frenos traseros con campanas en bloque con el diferencial.

Auto: Lancia-Ferrari

Modelo: D-50

Año: 1956

Motor: 8 cilindros en "V"

Cilindrada: 2484 C.C.

Diámetro: 74 mm

Carrera: 72,2 mm

Potencia: 253 HP a 9000 RPM

Peso: 750 kg

Velocidad máx.: 300 Km/h

Particularidades: Monoposto de F1 desarrollado por Ferrari sobre el Lancia D-50 cuando ésta escudería abandona la competencia en 1956. Con motor de 8 cilindros en línea y una cilindrada calculada al límite de reglamento de 2,5 litros. En cuanto a la carrocería, la estructura exterior presentaba dos grandes "pontones" laterales donde estaban colocados los tanques de nafta de 110 litros cada uno. Doble encendido, 4 carburadores Weber duales. Caja de velocidades mecánica de 5 marchas. Chasis bastidor tubular, suspensión independiente en las 4 ruedas. Frenos hidráulicos en las 4 ruedas.

MASERATI

Auto: Maserati

Modelo: 4CL

Año: 1939

Motor: 4 cilindros en línea

Cilindrada: 1490 C.C.

Diámetro: 78 mm

Carrera: 78 mm

Potencia: 220 HP a 7800 RPM

Peso: 630 kg.

Velocidad máx.: 250 Km/h

Particularidades: Esta unidad es producida en 1939 como "voiturette" de carrera de pequeña cilindrada, con motor de 4 cilindros verticales en línea y doble árbol de levas a la cabeza con 16 válvulas (cuatro por cilindro en "V" a 90 grados). Alimentación por compresor y con un carburador Weber 450 DCO arriba del compresor. Carrocería tipo monoposto en aluminio.

Auto: Maserati

Modelo: 4 CLT/48

Año: 1948

Motor: 4 cilindros en línea

Cilindrada: 1489 C.C.

Diámetro: 78 mm

Carrera: 78mm

Potencia: 260 HP a 7000 RPM

Peso: 625 kg.

Velocidad máx.: 260 Km/h

Particularidades: El modelo 4CLT es una derivación directa del modelo 4CI con el motor "supercuadratto" (78 mm x 78 mm) para los años 1948 y 1949. Doble árbol de levas a la cabeza y 16 válvulas (4 por cilindro en "V" a 90 grados). Alimentación por compresor. Carrocería tipo monoposto tubular en aluminio.

Fangio utiliza en 1949 este modelo, con doble compresor.

Auto: Maserati

Modelo: 4CLT/50

Año: 1950

Motor: 4 cilindros en línea

Cilindrada: 1719 C.C.

Diámetro: 78 mm

Carrera: 90mm

Potencia: 290 HP a 6800 RPM

Peso: 625 kg.

Velocidad máx.: 270 Km/h

Particularidades: El modelo 4CLT/50 es una derivación directa del modelo 4CI con el motor "supercuadratto" llevado a 78 mm x 90 mm en 1950, otorgándole mayor potencia y mayor velocidad final. Con doble árbol de levas a la cabeza y 16 válvulas (4 por cilindro en "V" a 90 grados). Alimentación por compresor y carburador Weber 52 DCO. Carrocería tipo monoposto tubular en aluminio.

Fangio utiliza en abril de 1950, en Pau, la 4CLT/50.

Auto: Maserati

Modelo: 4CLT-6 cilindros

Año: 1950

Motor: 6 cilindros en línea

Cilindrada: 1978 C.C.

Diámetro: 72 mm

Carrera: 81 mm

Potencia: 130 HP a 5200 RPM

Peso: 630 kg.

Velocidad máx.: 205 Km/h

Particularidades: El modelo 4CLT-6 es una derivación directa del modelo 4CI con el motor "supercuadratto" llevado a 72 mm x 81 mm. Con doble árbol de levas a la cabeza y 16 válvulas (4 por cilindro en "V" a 90 grados).

Esta unidad utilizada en 1950, consiste en el chasis y carrocería del modelo 4CLT con motor de 6 cilindros sin compresor y 2 litros de cilindrada. Fangio utiliza en 1950 (con excepción de la carrera de abril en Pau) la 4CLT-6 Cilindros, corriendo en Angulema, Albi y Zandvoort.

<u>Auto:</u> (1) Maserati	(2) Maserati	(3) Maserati
<u>Modelo:</u> 4 CLT/48	4CLT/50	4CLT/6 cilindros
<u>Año:</u> 1948	1950	1950
<u>Motor:</u> 4 cilindros en línea	4 cilindros en línea	6 cilindros en línea
<u>Cilindrada:</u> 1489 C.C.	1719 C.C.	1978 C.C.
<u>Diámetro:</u> 78 mm	78 mm	72 mm
<u>Carrera:</u> 78mm	90 mm	81 mm
<u>Potencia:</u> 260 HP a 7000 RPM	290 HP a 6800 RPM	130 HP a 5200 RPM
<u>Peso:</u> 625 kg.	625 kg.	630 kg.
<u>Velocidad máx.:</u> 260 Km/h	270 Km/h	205 Km/h

Particularidades: El modelo 4CLT es una derivación directa del modelo 4CI con el motor “supercuadratto” (78 mm x 78 mm) para los años 1948 y 1949.(1), y llevado a 78 mm x 90 mm en 1950 (2) otorgándole mayor potencia y mayor velocidad final. Con doble árbol de levas a la cabeza y 16 válvulas (4 por cilindro en “V” a 90 grados). Alimentación por compresor y carburador Weber 52 DCO (2). Carrocería tipo monoposto tubular en aluminio (1) y (2).

- (3) Esta unidad utilizada en 1950, consiste en el chasis y carrocería del modelo 4CLT con motor de 6 cilindros sin compresor y 2 litros de cilindrada. Fangio utiliza en 1949 la 4 CLT/48 (1) de doble compresor; en abril de 1950 en Pau la 4CLT/50 y el resto del año, la 4 CLT-6 Cilindros en Angulema, Albi y Zandvoort.

Auto: Maserati
Modelo: A6 GCS
Año: 1947/1953
Motor: 6 cilindros en línea
Cilindrada: 1978 C.C.
Diámetro: 72 mm
Carrera: 81 mm
Potencia: 130 HP a 6000 RPM
Peso: 630 kg.
Velocidad máx.: 190 Km/h

Particularidades: Esta unidad representa el regreso de los motores de 6 cilindros verticales en línea, dando origen a una serie de monopostos y autos sport que se identificarán con un sigla base "A6". De 2 litros de cilindrada. Con árbol de levas a la cabeza y dos válvulas por cilindro en "V" a 71,5 grados. Alimentación a través de 3 carburadores Weber 36DO4. Biposto sport con carrocería de aluminio.

Auto: Maserati

Modelo: A6-GCM

Año: 1951/53

Motor: 6 cilindros en línea

Cilindrada: 1960 C.C.

Diámetro: 76,2 mm

Carrera: 72 mm

Potencia: 190 HP a 7000 RPM

Peso: 580 kg

Velocidad máx.: 250 Km/h

Particularidades: Unidad de Fórmula con motor de 2 litros y del tipo A6 (6 cilindros en línea vertical), surgido a partir del modelo A6-GCS (versión Sport o biplaza) con las modificaciones en potencia (de 130 a 190 HP) realizadas para el modelo de 1951/53. Con doble árbol de levas a la "cabeza" y 2 válvulas por cilindro en "V" a 90 grados. 3 carburadores Weber 40DC03. Monoposto tubular en aluminio.

Auto: Maserati

Modelo: A6-SSG

Año: 1953

Motor: 6 cilindros en línea

Cilindrada: 1959,5 C.C.

Diámetro: 76,2 mm

Carrera: 72 mm

Potencia: 197 HP a 8000 RPM

Peso: 590 kg

Velocidad máx.: 250 Km/h

Particularidades: Unidad de Fórmula con motor 2 litros, del tipo A6 (6 cilindros en línea vertical), modificado sobre el modelo A6 GCM, elevándose la potencia. Con doble árbol de levas a la "cabeza" y dos válvulas por cilindro en "V" a 90 grados. Con 3 carburadores Weber 40DC03. Monoposto tubular en aluminio.

Auto: Maserati

Modelo: A6 GCS

Año: 1953/55

Motor: 6 cilindros en línea

Cilindrada: 1985.6 C.C.

Diámetro: 76.5 mm

Carrera: 72 mm

Potencia: 170 HP a 7300 RPM

Peso: 740 kg

Velocidad máx.: 235 Km/h

Particularidades: Unidad de sport desarrollada sobre la serie de 1947 al '51 llevada por el ingeniero Colombo de 130 a 170/197 HP (GCS/GCM y SSG respectivamente), con motor de 6 cilindros verticales en línea, con doble árbol de levas a la cabeza y dos válvulas por cilindro. Con 3 carburadores Weber 40DC03. Biposto sport con carrocería en aluminio.

Auto: Maserati

Modelo: 250F

Año: 1954

Motor: 6 cilindros en línea

Cilindrada: 2493 C.C.

Diámetro: 84 mm

Carrera: 75 mm

Potencia: 240 HP a 7200 RPM

Peso: 680 kg

Velocidad máx.: 260 Km/h

Particularidades: Unidad derivada del modelo A6 GCM de 1951/53, con un nuevo motor de 6 cilindros en línea vertical de 2493 C.C. para los 2.5 litros permitidos para el año 1954. Doble árbol de levas a la "cabeza" y 2 válvulas por cilindro. Alimentación normal, con 3 carburadores Weber 42DC03.

Lubricación por cárter seco con bomba de aceite exterior. Caja de velocidades con 4 marchas de avance y marcha atrás. Embrague multidisco. Freno a tambor. Carrocería en paneles de aluminio fijados a una estructura tubular (chasis), tanque de combustible posterior formando la cola.

Auto: Maserati
Modelo: 250S
Año: 1954/56
Motor: 6 cilindros en línea
Cilindrada: 2493 C.C.
Diámetro: 84 mm
Carrera: 75 mm
Potencia: 230 HP a 7000 RPM
Peso: 750 kg
Velocidad máx.: 260 Km/h

Particularidades: Unidad sport derivada del modelo A6 GCS de 1953/55, dotado del motor de 6 cilindros utilizado en F1, de 2493 C.C. y erogando 230 HP. Con doble árbol de levas a la "cabeza" y 2 válvulas por cilindro. Alimentación normal, con 3 carburadores Weber 42DC03. Lubricación a cárter seco con bomba de aceite externa. Caja de velocidades con 4 marchas de avance y marcha atrás. Embrague multidisco. Freno a tambor en las 4 ruedas. Carrocería tipo biposto sport en aluminio.

Auto: Maserati

Modelo: 300 S

Año: 1955/58

Motor: 6 cilindros en línea

Cilindrada: 2991 C.C.

Diámetro: 84 mm

Carrera: 90 mm

Potencia: 280 HP a 7000 RPM

Peso: 750 kg

Velocidad máx.: 290 Km/h

Particularidades: Unidad sport de la línea de los 6 cilindros llevados a 3 litros y con una potencia de 280 HP. Con doble árbol de levas a la "cabeza" y 2 válvulas por cilindro. Alimentación normal, con 3 carburadores Weber 45DC03. Embrague multidisco. Freno a tambor en las 4 ruedas. Carrocería tipo biposto sport en aluminio.

Auto: Maserati

Modelo: 250 F

Año: 1957

Motor: 6 cilindros en línea

Cilindrada: 2493 C.C.

Diámetro: 84 mm

Carrera: 75 mm

Potencia: 270 HP a 8000 RPM

Peso: 630 kg

Velocidad máx.: 300 Km/h

Particularidades: Monoposto equipado con un motor de 6 cilindros en línea vertical, con dos válvulas por cilindro a la cabeza. Alimentación normal con tres carburadores Weber 40DC03. Carrocería de estructura tubular en aluminio, con una multitud de tubos de pequeño diámetro formando un conjunto muy rígido pero mucho más liviano que en 1954, por lo que recibe la denominación de "Lightweight" ("Peso ligero"). Las mejoras en el perfil y el aumento de la relación peso-potencia la convirtieron en una de las mejores unidades de la F1 de la época.

Auto: Maserati

Modelo: 450 S

Año: 1956/58

Motor: 6 cilindros en "V"

Cilindrada: 4477 C.C.

Diámetro: 93,8 mm

Carrera: 81 mm

Potencia: 400 HP a 7500 RPM

Peso: 786 kg

Velocidad máx.: 310 Km/h

Particularidades: Unidad Sport tipo cupé de Gran Turismo derivada del modelo 350S, con un motor de 8 cilindros en "V" a 90 grados, 16 válvulas (2 por cilindro a la cabeza), 4 carburadores Weber 45 IDM, de 4,5 litros erogando 400 HP. Carrocería tipo biposto sport en aluminio.

MERCEDES BENZ

Auto: Mercedes Benz
Modelo: W-163
Año: 1939/51
Motor: 12 cilindros en "V"
Cilindrada: 2962 C.C.
Diámetro: 67 mm
Carrera: 70 mm
Potencia: 480 HP a 7800 RPM
Peso: 900 kg
Velocidad máx.: 300 Km/h

Particularidades: Unidad desarrollada a partir del W-154, modelo que llevó al éxito a un motor de doce cilindros. El motor se sometió a un perfeccionamiento alcanzando los 480 HP a 7800 RPM, manteniendo el cigüeñal y bielas montadas sobre rodillos. Con cuatro árboles de levas a la cabeza y cuatro válvulas por cilindro. Alimentado con dos compresores sucesivos de diferente potencia, substituyendo los compresores Roots (modelo W-154) por un soplador de dos escalones. Nueva carrocería tubular más perfilada y moderna con parrilla de radiador ovalada. Combustible mezcla alcohólica.

Auto: Mercedes Benz
Modelo: W 196 carenado
Año: 1954
Motor: 8 cilindros en línea
Cilindrada: 2496 C.C.
Diámetro: 76 mm
Carrera: 68,8 mm
Potencia: 257 HP a 8250 RPM
Peso: 750 kg
Velocidad máx.: 275 Km/h

Particularidades: Unidad utilizada en el retorno de Mercedes Benz a los Grandes Premios de F1 con un revolucionario motor de 8 cilindros en línea, inclinado 60 grados -casi oblicuo- equivalente a dos motores de 4 cilindros casi independientes, con un comando de distribución central común tomando ambos árboles de levas a la "cabeza", entregando la potencia desde el centro del motor. Válvulas con mando mecánico, sistema desmodrónico o sin resortes y encendido con magneto Bosch de 2 bujías por cilindro. Alimentación por sistema de inyección directa Mercedes Benz con bomba e inyectores Bosch. Embrague monodisco seco y caja de cambios de cinco marchas, formando un block único con el diferencial, con todas las velocidades sincronizadas. Frenos a tambor suspendidos por árboles cardánicos, con grandes campanas ubicadas en el centro del chasis lejos de las ruedas. Chasis con largueros tubulares superpuestos tipo "jaula". Suspensión delantera independiente de brazos transversales oscilantes con centro de rotación muy bajo. Carrocería en aluminio de forma muy aerodinámica, envolviendo completamente las ruedas.

Auto: Mercedes Benz
Modelo: W 196 Monoposto
Año: 1954
Motor: 8 cilindros en línea
Cilindrada: 2496 C.C.
Diámetro: 76 mm
Carrera: 68,8 mm
Potencia: 257 HP a 8250 RPM
Peso: 720 kg
Velocidad máx.: 262 Km/h

Particularidades: Vehículo de competición desarrollado en base al modelo carenado, con similares características, pero de "ruedas libres". Motor de 8 cilindros en línea, equivalente a dos motores de 4 cilindros casi independientes, con un comando de distribución central común tomando ambos árboles de levas a la "cabeza", entregando la potencia desde el centro del motor. Válvulas con mando mecánico, sistema desmodrónico o sin resortes y encendido con magneto Bosch de 2 bujías por cilindro. Alimentación por sistema de inyección directa Mercedes Benz con bomba e inyectores Bosch. Embrague monodisco seco y caja de cambios de cinco marchas, formando un block único con el diferencial, con todas las velocidades sincronizadas. Frenos a tambor suspendidos por árboles cardánicos, con grandes campanas ubicadas en el centro del chasis lejos de las ruedas. Chasis con largueros tubulares superpuestos tipo "jaula". Suspensión delantera independiente de brazos transversales oscilantes con centro de rotación muy bajo. Carrocería en aluminio tipo monoposto tubular de bajo perfil que permite la libre visualización de las ruedas.

Auto: Mercedes Benz
Modelo: W 196 carenado
Año: 1955
Motor: 8 cilindros en línea
Cilindrada: 2496 C.C.
Diámetro: 76 mm
Carrera: 69 mm
Potencia: 290 HP a 8800 RPM
Peso: 680 kg
Velocidad máx.: 300 Km/h

Particularidades: Unidad desarrollada a partir del modelo del año anterior con modificaciones en la potencia llevada ahora a 290 HP contra los 257 iniciales. También se acortó la distancia entre ejes de 2350 mm a 2210 mm, lográndose alivianarlo de los 750 kg originales a 680 kg peso seco y los frenos delanteros fueron llevados a las mazas. Sus características: motor de 8 cilindros en línea, inclinado 60 grados casi oblicuo equivalente a dos motores de 4 cilindros casi independientes, con un comando de distribución central común tomando ambos árboles de levas a la "cabeza", entregando la potencia desde el centro del motor. Válvulas con mando mecánico, sistema desmodrónico o sin resortes y encendido con magneto Bosch de 2 bujías por cilindro. Alimentación por sistema de inyección directa Mercedes Benz con bomba e inyectores Bosch. Embrague monodisco seco y caja de cambios de cinco marchas, formando un block único con el diferencial, con todas las velocidades sincronizadas. Frenos a tambor suspendidos por árboles cardánicos, con campanas ahora sobre las mazas, o sea sobre las ruedas. Chasis con largueros tubulares superpuestos tipo "jaula". Suspensión delantera independiente de brazos transversales oscilantes con amortiguadores tubulares, y trasera del tipo de semiejes oscilantes con centro de rotación muy bajo. Carrocería en aluminio de forma muy aerodinámica, envolviendo completamente las ruedas.

Auto: Mercedes Benz
Modelo: W 196 Monoposto
Año: 1955
Motor: 8 cilindros en línea
Cilindrada: 2496 C.C.
Diámetro: 76 mm
Carrera: 69 mm
Potencia: 290 HP a 8800 RPM
Peso: 660 kg
Velocidad máx.: 285 Km/h

Particularidades: Vehículo de competición desarrollado en base al modelo carenado, con similares características, pero de "ruedas libres". Con respecto a su antecesor de 1954 se destaca el ser más corto al llevarse la distancia entre ejes de 2350 mm (1954) a 2210 mm (1955) es más liviano y su motor eroga una potencia de 290 HP contra los 260 iniciales o los casi 280 HP de fin de temporada. Sus características: motor de 8 cilindros en línea, equivalente a dos motores de 4 cilindros casi independientes, con un comando de distribución central común tomando ambos árboles de levas a la "cabeza", entregando la potencia desde el centro del motor. Válvulas con mando mecánico - sistema desmodrónico o sin resortes - y encendido con magneto Bosch de 2 bujías por cilindro. Alimentación por sistema de inyección directa Mercedes Benz con bomba e inyectores Bosch. Embrague monodisco seco y caja de cambios de cinco marchas, formando un block único con el diferencial, con todas las velocidades sincronizadas. Frenos a tambor suspendidos por árboles cardánicos, con campanas ahora ubicadas sobre las mazas - o sea sobre las ruedas -. Chasis con largueros tubulares superpuestos tipo "jaula". Suspensión delantera independiente de brazos transversales oscilantes con centro de rotación muy bajo. Carrocería en aluminio tipo monoposto tubular de bajo perfil que permite la libre visualización de las ruedas. El 30/1/1955 corre en Buenos Aires en Fuerza Libre con motor de 3 litros del modelo 300 SLR.

Auto: Mercedes Benz

Modelo: 300 SLR

Año: 1955

Motor: 8 cilindros en línea

Cilindrada: 2982 C.C.

Diámetro: 78 mm

Carrera: 78 mm

Potencia: 336 HP a 7450 RPM

Peso: 810 kg - peso seco y sin neumáticos -

Velocidad máx.: 290 Km/h

Particularidades: Modelo sport desarrollado a partir del W 196 de F1, llamado también W 196 S, con un motor de 3 litros del tipo "supercuadrado" (78 mm x 78 mm), con mando de válvulas totalmente mecánico, sistema desmodrónico, encendido por magneto doble y alimentado por inyector de carburante Bosch. Engrase a cárter seco. Embrague monodisco seco y caja de velocidades de 5 marchas, con 2ª y 5ª automáticamente sincronizadas. Chasis en tubos de acero, resistente a deformaciones. Suspensión delantera independiente con brazos articulados en trapecio y con barras de torsión y amortiguadores telescópicos, y trasera del tipo semiejes oscilantes con centro de rotación muy bajo, con tensores, barras de torsión y amortiguadores telescópicos. Frenos hidráulicos en las 4 ruedas con servofreno neumático Teves. Biplaza sport.

SIMCA

Auto: Simca-Gordini

Modelo: Type 11

Motor: 4 cilindros en línea

Cilindrada: 1220 C.C.

Diámetro: 72 mm

Carrera: 75 mm

Potencia: 74 HP a 5500 RPM

Peso: 400 kg.

Velocidad máx.: 200 Km/h

Auto: Simca-Gordini

Modelo: Type 15

Año: 1949

Motor: 1430 C.C.

Cilindrada: 75 mm

Diámetro: 78 mm

Carrera: 75

Potencia: 90,5 HP a 5800 RPM

Peso: 400 kg.

Velocidad máx.: 220 Km/h

Particularidades: Unidad desarrollada a partir del modelo Type 11. Con culata hemisférica y diámetro de cilindro de 78 mm, aumentando la cilindrada de 1220 a 1430 C.C. y aumentando la potencia (que era el mayor déficit de estas pequeñas máquinas) a 90,5 HP. Se estiliza la carrocería con respecto al modelo precedente, dotándola de un mejor perfil.

Auto: Simca-Gordini

Modelo: 20S "Berlinette"

Año: 1950

Motor: 4 cilindros en línea

Cilindrada: 1492,3 C.C.

Diámetro: 78,05 mm

Carrera: 78 mm

Potencia: 164 HP a 6000 RPM

Peso: 465 kg

Velocidad máx.: 200 Km/h

Particularidades: Esta unidad sport tipo "berlinette" es desarrollada sobre la base del monoposto Type 15 y su motor es también producto del desarrollo del motor Type 15C, aumentando su carrera a 78 mm y llevando su cilindrada a 1 ½ litro. Carrocería sport biplaza tipo "berlina" de pequeña dimensión. Con una de éstas unidades participan Juan Fangio-F.González en las "24 Horas de le Mans" en 1950.

Auto: Simca-Gordini

Modelo: 12 GC Type 15

Año: 1951

Motor: 4 cilindros en línea

Cilindrada: 1490,8 C.C.

Diámetro: 78 mm

Carrera: 78 mm

Potencia: 164 HP a 6000 RPM

Peso: 428 kg

Velocidad máx.: 220 Km/h

Particularidades: El modelo 12 GC es un monoplaza desarrollado sobre chasis Type 15 y motor Type 15 de 1,5 litros de cilindrada y culata hemisférica. Caja de velocidades con cuatro marchas adelante y marcha atrás, embrague Gordini-Ferodo, bidisco. Freno: a tambor con comando hidráulico Bendix.

Auto: Simca-Gordini

Modelo: 2000 Type 16

Año: 1953

Motor: 6 cilindros en línea

Cilindrada: 1987,6 C.C.

Diámetro: 75 mm

Carrera: 75 mm

Potencia: 175 HP a 6000 RPM

Peso: 450 kg (vacía)/ 680 kg (en carrera)

Velocidad máx.: 250 Km/h

Particularidades: Monoplaza de 2000 C.C. desarrollado a partir del Type 15, con motor "cuadrado" (75 x 75 mm) de 6 cilindros, con 3 carburadores duales Weber y bomba de nafta mecánica. Transmisión con embrague a doble disco, caja de velocidades mecánica de cuatro marchas y marcha atrás, diferencial ZF, árbol de transmisión enteramente flotante. Chasis: bastidor tubular; frenos hidráulicos; suspensión delantera independiente con barras de torsión y amortiguadores hidráulicos telescópicos, y trasera independiente. Carrocería tubular de monoplaza en aluminio.

TALBOT LAGO

Auto: Talbot-Lago

Modelo: 4500

Año: 1950

Motor: 6 cilindros en línea

Cilindrada: 4485 C.C.

Diámetro: 93 mm

Carrera: 110 mm

Potencia: 275 HP a 5000 RPM

Velocidad máx.: 260 Km/h

Particularidades: Con motor aspirado de 4,5 litros contra los sobrealimentados de 1,5 litros presentaba la ventaja de tener un menor consumo lo que permitía mayor autonomía (menores detenciones de reabastecimiento) con lo que la marca consiguió dos victorias en 1950 frente a los poderosos "Alfettas". Carrocería tubular tipo monoposto en aluminio, de bajo perfil.

Auto: Talbot-Lago

Modelo: 4500 "Le Mans"

Año: 1951

Motor: 6 cilindros en línea

Cilindrada: 4485 C.C.

Diámetro: 93 mm

Carrera: 110 mm

Potencia: 275 HP a 5000 RPM

Velocidad máx.: 250 Km/h

Particularidades: Esta unidad es similar al monoplaza de F1 al que se le habían agregado guardabarros, faros y un habitáculo de dos plazas. Con motor de 6 cilindros que erogaba tan solo 275 HP y desarrollaba 250 Km/h con la ventaja sobre las unidades de las otras marcas, su bajo consumo, lo cual le permitía detenerse menor cantidad de veces para reabastecerse que sus rivales, logrando entre sus mayores éxitos la edición de 1950 de las "24 Horas de Le Mans".

Auto: Volpi-Chevrolet

Modelo:_

Año: 1947

Motor: 6 cilindros en línea

Cilindrada: 3857 C.C.

Diámetro: 90 mm

Carrera: 100 mm

Potencia: 100 CV a 3600 RPM

Velocidad máx.: 200 Km/h

(CIR) Los circuitos

CIRCUITOS

Este capítulo recopila información de los doce circuitos más destacados en los que corrió Juan Manuel Fangio en la categoría de Fórmula 1.

Aintree (Inghilterra)

Durante la década de '50 fue inaugurado en Inglaterra el circuito de Aintree, precisamente en 1954. Este circuito, en el cual se desarrollaron los Grandes Premios de Inglaterra de los años 1955, 1957 y 1959, se realizó sobre el trazado de un hipódromo. Aintree tenía una longitud de 4.827 m. y estaba situado en la órbita de influencia de la ciudad de Liverpool. No sólo se ha corrido F1, sino también Fórmula 2, y también otras categorías. La última vez que se corrió un Gran Premio de F1 fue precisamente, en el año 1962.

Barcelona (España)

De recorrido callejero, este circuito se encuentra en el barrio de Pedralbes, de donde viene su denominación mas conocida. Era el circuito de España mas frecuentado por el deporte internacional en aquellos tiempos. De carácter semipermanente, tenía de longitud 6.316 m. y una recta muy larga donde los coches alcanzaban su máxima velocidad.

Este circuito se convertiría en el escenario de uno de los más preciados logros de Fangio, su primer campeonato del mundo.

Berna, Suiza

Situado en Suiza, este circuito, también conocido como Bremgarten, fue el lugar del Gran Premio de ese país hasta 1955, donde se prohibieron definitivamente las carreras en todo territorio suizo. El trazado de este circuito, era muy desigual, repleto de curvas y desniveles que le otorgaban una peligrosidad extrema. Tenía una longitud de 7.280 m. y sobre él, también, corrieron las más grandes estrellas de la época de oro del automovilismo internacional y otros, como Varzi, perdieron la vida.

Buenos Aires, Argentina

Este circuito, ubicado en la ciudad del mismo nombre, en Argentina, fue inaugurado en 1953. Le fue puesto el nombre de "17 de Octubre" en conmemoración de la jornada que instalaba en la vida política argentina al Gral. Juan Perón. Es el lugar donde se corre el Gran Premio de la Argentina y también donde se corrió, en uno de sus varios trazados, los 1000 Km. de Buenos Aires. La longitud utilizada para la Fórmula 1 es de 3.912 m.

Montecarlo, Mónaco

Este circuito desde 1929 integra el calendario internacional de competencias. Es conocido por la dificultad de su trazado. Tiene una longitud de 3.180 m. y recorre las calles de la ciudad.

Juan Manuel Fangio, en su primera presentación en éste circuito, el 21 de mayo de 1950, vence al comando de un Alfa Romeo 158, en otra muestra clara y vibrante de su calidad conductora.

El circuito de Mónaco es muy peligroso y ha sido escenario de innumerables accidentes, alimentando así el prestigio de ser uno de los más difíciles circuitos para triunfar.

Monza, Italia

Este circuito es uno de los fundamentales en la historia del automovilismo. Construido en el año 1922, en este circuito han corrido los más legendarios corredores en competencias igualmente legendarias. Después de la Segunda Guerra fue renovado, alcanzó la pista una anchura de 9m. y una longitud de 6.300 m. El Gran Premio de Italia se ha corrido aquí innumerables veces, y ha sufrido también innumerables cambios y modificaciones en su diseño.

Nürburgring, Alemania

Este circuito es un clásico de las competencias automovilísticas desde su inauguración, en 1927. Es, además el circuito permanente mas largo del mundo, con 22.772 metros. Está ubicado en la zona de Eifel, a unos 40 Km. de Bonn, en Alemania. El trazado de Nürburgring es difícil y peligroso. Muy variado, contiene 170 curvas, y numerosos desniveles en medio de un espeso bosque.

Pescara, Italia

El circuito de Pescara tuvo su momento de gloria cuando se corrió un Gran Premio puntuable para la Fórmula 1, en el año 1957. El trazado era muy largo (25.579 metros) y de difícil resolución.

Una carrera excepcional de Fangio en éste circuito fue la del 18 de agosto de 1957, en vísperas de su 5° campeonato mundial, cuando se corrió en Pescara un Gran Premio con puntuación para el Campeonato Mundial de Conductores. Juan Manuel Fangio salió 1° en las pruebas de clasificación y 2° en la carrera, lo que lo colocaba muy cerca del título.

Reims, Francia

Este circuito, ubicado al oeste de la ciudad del mismo nombre, está indisolublemente ligado a la vida deportiva de Fangio: allí debutó en Europa, allí ganó su primer Gran Prix y allí se retiró. El de Reims es un circuito rápido, triangulado, que medía 7.820 metros de longitud. Inaugurado en 1925, en ocasión de del Gran Premio del Marne, este circuito fue definitivamente clausurado en 1970. Antes, fue sede oficial, en 15 oportunidades, del Gran Premio de Francia.

Silverstone, Inghilterra

En Silverstone tuvo lugar la primera carrera puntuable por un campeonato de Fórmula 1 del mundo. Fue en mayo de 1950 y el rey Jorge de Inglaterra estuvo presente. El circuito había sido inaugurado en 1948 para que allí se corriera el Gran Premio de Gran Bretaña. Fue construido en el lugar donde funcionaba un aeropuerto militar, de trazado rápido y longitud de 4712 metros, siendo el ancho de la pista de 12 m.

Spa-Francorchamps, Bélgica

Cercano a Lieja, Bélgica, este circuito es uno de los históricos del deporte mundial. Desde 1924, año de su inauguración, ha albergado a los mas famosos corredores y a las mas famosas marcas de autos, y es cita obligada de la competencia internacional de cada temporada.

Escenario del Gran Premio de Bélgica, con sus 14.080 m. es uno de los trazados más largos y también uno de los mas bellos del calendario mundial. Su forma es triangular y el trazado es muy rápido.

Zandvoort, Holanda

Este circuito, ubicado cerca de la ciudad holandesa del mismo nombre, fue inaugurado en 1948. Tiene una longitud de 4.193 m. y una anchura de 9 m. Es un circuito muy peligroso, por su trazado veloz, y también por la acción de los vientos que azotan lateralmente a los autos. El circuito de Zandvoort, como todos aquellos que formaron parte de las primeras temporadas de la F1, fue testigo de los más grandes corredores de la época dorada o clásica del automovilismo.

ESTADÍSTICAS

Este capítulo es una reseña que permite comparar la actividad deportiva y el rendimiento de Juan Manuel Fangio con los de otros pilotos de su época.

CAMPEONATO 1950

CAMPEONATO 1951

CAMPEONATO 1952

CAMPEONATO 1953

CAMPEONATO 1954

CAMPEONATO 1955

CAMPEONATO 1956

CAMPEONATO 1957

GIROS MÁS RÁPIDOS

POLE POSITIONS

CARRERAS CORRIDAS

CARRERAS GANADAS

PORCENTAJE DE CARRERAS GANADAS

CARRERAS GANADAS POR MARCA

FÓRMULA 1

Este capítulo permite consultar las carreras de Juan Manuel Fangio (en Fórmula 1) durante las temporadas de 1950 a 1958, clasificadas por años.

1950

Farina se impone en el primer campeonato del mundo

III Gran Premio de Gran Bretaña **XI Gran Premio de Europa**

Fecha: 13 de mayo de 1950

Circuito: **Silverstone**

Automóvil usado: **Alfa Romeo 158 (Alfetta)**

Número: 1

Actuación: 2º en pruebas de **clasificación**, abandonó en la carrera.

Récord de vuelta: Farina (Alfa Romeo 158), en la 2ª vuelta, 1' 50" 6/10, a un promedio de 152,983 Km/h.

Promedio del Ganador: 70 vueltas con un total de 329 Km., en 2hs 13' 23" 6, a un promedio de 147,983 Km/h.

Ganador: Farina

En 1950 se dio al Gran Premio de Inglaterra el carácter de Gran Premio de Europa, que cada año se asignaba a un país distinto. En esa prueba, realizada el 13 de mayo de 1950, comenzó la disputa del Campeonato del Mundo de Conductores. El circuito estaba trazado en un campo de aviación de Silverstone y tenía una extensión de 4.712 metros. Fangio intervino con un Alfa Romeo 158, poderoso auto conocido en el mundo automovilístico como "Alfeta", denominación popular que en Italia -su país de origen- es el diminutivo de Alfa. Estaba equipado con motor de 1.500 centímetros cúbicos, con compresor. Fangio había firmado contrato con la marca italiana y formaba el equipo oficial con Giuseppe Farina y **Luigi Fagioli**. En esa carrera, en territorio británico, una cuarta Alfeta fue conducida por el inglés Reginald Parnell.

El rey Jorge de Inglaterra está presente en la pista de carreras, aspira a ver vencedor a un súbdito de la corona, al piloto inglés Reginald "Reg" Parnell, pero sabe que es muy difícil que éste pueda vencer a Farina, Fagioli o a Fangio.

En pruebas de clasificación **Farina** fue el más rápido con 1' 50" 8/10 a un promedio de 152,707 Km/h y Fangio fue segundo a solo 2/10.

La carrera se hizo a 70 vueltas con un total de 329 kilómetros y resultó prácticamente un monólogo entre los coches de la marca del trébol. En los primeros tramos los cuatro pilotos con Alfa Romeo 158 se alternaron en la punta. Luego Farina y Fangio se distanciaron de sus compañeros dominando cómodamente la carrera, pero cuando faltaban ocho vueltas para el final, Fangio debió abandonar por problemas mecánicos. Ganó Farina con un promedio de 147,983 Km/h y aventajando a Fagioli por 2" 6/10. Tercero fue Parnell, con Alfeta, cuarto el francés Yves Giraud-Cabantous con Talbot 4.500, y quinto otro francés: Louis Rosier también con Talbot. La vuelta más rápida fue para Farina en 1' 50" 6/10 a 152,983 Km/h. Corrieron 21 pilotos y finalizaron la prueba 12 de ellos.

Con esta primera carrera del Campeonato del Mundo de Conductores, el puntaje era el siguiente:

Corredor	Puntos
Giuseppe Farina (Ita)	9
Luigi Fagioli (Ita)	6
Reginald Parnell (Ing)	4
Yves Giraud-Cabantous (Fra)	3
Louis Rosier (Fra)	2

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_FOR.BMP}

XI Gran Premio de Mónaco

Fecha: 21 de mayo de 1950

Circuito: **Montecarlo**

Automóvil usado: **Alfa Romeo 158 (Alfetta)**

Número: 34

Actuación: 1º en pruebas de **clasificación**, 1º en la carrera

Récord de vuelta: Fangio (Alfa Romeo 158), en 1' 51", a un promedio de 103,135 Km/h.

Promedio del Ganador: 100 vueltas con un total de 314,500 en 3h 13' 18" 7/10, con un promedio de 98,700 Km/h.

Ganador: Fangio

El domingo 21 de mayo de 1950 en el circuito callejero de Montecarlo, en el principado de Mónaco, Fangio corre una nueva competencia por el Campeonato del Mundo de Conductores y lo hace con el Alfeta del equipo oficial Alfa Romeo que completan los italianos Farina y Fagioli, con los que integra el entonces llamado tercero de "las tres efes": Fangio, Farina y Fagioli.

Ya en pruebas de clasificación Fangio fue el más rápido cubriendo los 3.180 metros del circuito en 1' 50" 2/10. Un tercer argentino participante en esa prueba, Alfredo Pián, se accidentó fracturándose una pierna. En esta carrera se presentaban nuevos autos Ferrari de litro y medio de cilindrada, con compresor, que eran conducidos por **Luigi Villoresi**, **Alberto Ascari** y Raymond Sommer.

La competencia se disputó a 100 vueltas con un total de 318 kilómetros. Fangio tomó la punta a pocos metros de la largada y en esa primera vuelta se produjo un múltiple choque en el sector llamado "Bureau de Tabac", quedando nueve autos fuera de carrera, aunque sin que se produjeran víctimas. Entre los que abandonaron estaban **Farina**, **Fagioli** y el argentino **González**. Fangio al pasar por el lugar del accidente cumpliendo la primera vuelta, pudo evitar los autos chocados y rápidamente comenzó a sacar ventajas sobre quienes lo seguían. En la vuelta 50 -mitad de la carrera- paró a reabastecerse de combustible, pero no perdió el primer puesto. Lo escoltaban Villoresi y Ascari. El primero de los nombrados abandona en la vuelta 60 y Ascari queda segundo, pero muy lejos del puntero.

Fangio gana cómodamente siendo este su primer triunfo en una carrera por el campeonato mundial.

La clasificación de la competencia fue la siguiente:

- 1º Fangio en 3h 13' 18" 7/10 a 98,700 Km/h
- 2º Alberto Ascari -Ferrari 1.500- a 1 vuelta
- 3º Louis Chirón -Maserati 1.500- a 2 vueltas
- 4º Raymond Sommer -Ferrari 1.500- a 3 vueltas
- 5º **Príncipe Bira** -Maserati 1.500- a 5 vueltas

La vuelta más rápida fue para Fangio en 1' 51" a una media horaria de 103,135 Km. De los 19 corredores que largaron, solo 7 terminaron la prueba.

Corrida esta segunda carrera por el Campeonato del Mundo de Conductores, el puntaje quedó de la siguiente manera:

Corredor	Puntos
Fangio	9
Giuseppe Farina (Ita)	9
Luigi Fagioli (Ita)	6
Alberto Ascari (Ita)	6
Reginald Parnell (Ing)	4
Louis Chirón (Fra)	4
Yves Giraud-Cabantous (Fra)	3
Raymond Sommer (Fra)	3
Louis Rosier (Fra)	2
Birabongse Bhanuban (Siam)(*)	2

(*) Este piloto nacido en Siam, Tailandia, era conocido como el **Príncipe Bira**.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_FOR.BMP}

X Gran Premio de Suiza

Fecha: 4 de junio de 1950

Circuito: **Berna**

Automóvil usado: **Alfa Romeo 158 (Alfetta)**

Número: 14

Actuación: 1º en pruebas de **clasificación**, abandonó en la carrera

Récord de vuelta: Farina (Alfa Romeo 158), en 2' 41" 6/10, a un promedio de 162,178 Km/h.

Promedio del Ganador: 42 vueltas con un total de 305,760 Km., en 2h.02' 53" 7/10, con un promedio de 149,279 Km/h.

Ganador: Farina

El domingo 4 de junio de 1950 Fangio corrió en Suiza integrando el equipo oficial Alfa Romeo con uno de los famosos Alfeta, en el circuito de Bremgarten, en Berna, que tenía una extensión de 7.280 metros. Era la cuarta carrera de ese año por el Campeonato del Mundo de Conductores -incluida la de Indianápolis- y en las pruebas de clasificación el mejor registro fue para Fangio con 2' 42" 1/10 a 161,677 Km/h, aventajando a sus compañeros de equipo: Giuseppe Farina por 7/10 y Luigi Fagioli por 3" 2/10.

La carrera se hizo a 42 vueltas que completaban un total de 305,760 kilómetros. Tres Alfa en primera fila y dos Ferrari en la segunda. A pocas vueltas de la largada quedaron fuera de carrera las Ferrari de **Luigi Villoresi** y **Alberto Ascari** que aparecían como los únicos rivales de cuidado para los imbatibles Alfeta. **Farina** marchaba primero, Fangio segundo y **Fagioli** tercero. Desde boxes se les indicó que mantuvieran sus posiciones regulando el ritmo de carrera. Cuando todo parecía definido así, y faltaban ocho vueltas, el motor del auto de Fangio falló, dejándolo fuera de competencia. Ganó Farina, segundo Fagioli, tercero Louis Rosier con Talbot 4.500, cuarto el **Príncipe Bira** con Maserati, y quinto Felice Bonetto con Maserati. Largaron la prueba 18 pilotos y terminaron 11. El récord de vuelta en carrera fue para Farina con 2' 41" 6/10 a 162,178 Km/h

Las posiciones en el Campeonato del Mundo quedaron así:

Corredor	Puntos
Giuseppe Farina (Ita)	18
Luigi Fagioli (Ita)	12
Fangio	9
John Parsons (USA)	8
Bill Holland (USA)	6
Alberto Ascari (Ita)	6
Louis Rosier (Fra)	6
Príncipe Bira (Siam)	5
Mauri Rose (USA)	4
Reginald Parnell (Ing)	4
Louis Chirón (Mon)	4
Raymond Sommer (Fra)	3
Yves Giraud-Cabantou (Fra)	3
Cecil Green (USA)	3
Felice Bonetto (Ita)	2
Joie Chitwood (USA)	2

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_FOR.BMP}

XII Gran Premio de Bélgica

Fecha: 18 de junio de 1950

Circuito: [Spa-Francorchamps](#)

Automóvil usado: [Alfa Romeo 158 \(Alfetta\)](#)

Número: 10

Actuación: 2º en pruebas de [clasificación](#), 1º en la carrera

Récord de vuelta: Farina (Alfa Romeo 158), en 4' 34" 1/10, a un promedio de 184,925 Km/h.

Promedio del Ganador: 35 vueltas con un total de 492,800 Km. En 2h.47' 26" con un promedio de 177,097 Km/h.

Ganador: Fangio

Fangio corre en el extenso y veloz trazado belga de Spa-Francorchamps, cuya cuerda mide 14.080 metros, en otra presentación por el campeonato mundial de pilotos. Lo hace con la Alfeta integrando el equipo oficial Alfa Romeo y en pruebas de clasificación es segundo detrás de su compañero de equipo, Giuseppe Farina. Farina y Fangio continúan siendo los protagonistas indiscutibles de este primer Campeonato del Mundo de Fórmula 1.

La carrera se corre el domingo 18 de junio de 1950, sobre 35 vueltas que totalizan 492,800 kilómetros. Fangio toma la punta seguido por los Alfeta de [Farina](#) y [Luigi Fagioli](#). Durante la carrera, el Alfa de Fagioli supera los 300 Km/h. En varios pasajes de la prueba Fangio, alterna la primera posición con Farina, y solo cuando los dos se detienen a reabastecer combustible, pasa a la punta por pocas vueltas el Talbot 4.500 de Raymond Sommer. En la vuelta 28 Fangio retoma la vanguardia y llega al final con buena ventaja. Fangio quiebra un récord que tenían las Mercedes desde los años '30, en este circuito.

En esta competencia, Ferrari presenta un nuevo motor, a título experimental, y se lo coloca sobre el 'viejo' chasis '49. La pregunta del ambiente es si dentro de poco existirá otro auto que ponga algo más de incertidumbre a los resultados, alguien que pueda ganarle a las Alfa Romeo.

Esta es la clasificación final:

- 1º Fangio en 2h 47' 26" a 176,595 Km/h
- 2º Luigi Fagioli, con Alfeta, a 14"
- 3º Louis Rosier, con Talbot 4.500, a 2' 19"
- 4º Giuseppe Farina, con Alfeta, a 4' 05"
- 5º Alberto Ascari, Con Ferrari 3.300, a 1 vuelta

Llegaron 10 de los 14 pilotos que iniciaron la prueba. El récord de vuelta en carrera fue para Farina con 4' 34" 1/10 a 184,925 Km/h

El Campeonato del Mundo de Conductores quedó así:

Corredor	Puntos
Giuseppe Farina (Ita)	22
Luigi Fagioli (Ita)	18
Fangio	17
Louis Rosier (Fra)	10
Alberto Ascari (Ita)	8
John Parsons (USA)	8
Bill Holand (USA)	6
Príncipe Bira (Siam)	5
Mauri Rose (USA)	4
Reginald Parnell (Ing)	4
Louis Chirón (Mon)	4
Raymond Sommer (Fra)	3
Yves Giraud-Cabantou (Fra)	3
Cecil Green (USA)	3
Felice Bonetto (Ita)	2

Joie Chitwood (USA)

2

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_FOR.BMP}

XXXVII Gran Premio del Automóvil Club de Francia

Fecha: 2 de julio de 1950

Circuito: **Reims**

Automóvil usado: **Alfa Romeo 158 (Alfetta)**

Número: 6

Actuación: 1º en pruebas de **clasificación**, 1º en la carrera

Récord de vuelta: Fangio (Alfa Romeo 158), en 2' 35" 6/10, a un promedio de 180,925 Km/h.

Promedio del Ganador: 64 vueltas con un total de 500,160 Km. en 2hs. 2h 57' 52" 8/10 con un promedio de 168,814 Km/h.

Ganador: Fangio

El domingo 2 de julio de 1950 Fangio corrió en Reims, Francia, una nueva competencia por el campeonato mundial. La pista tenía una extensión de 7.820 metros y Fangio participó con el Alfa Romeo 1.500 con compresor, modelo 158 conocido por Alfeta. Ya en pruebas de clasificación fue el más rápido marcando 2' 30" 6/10 a 186,932 Km/h y aventajando a su compañero de equipo, **Giuseppe Farina**, por 3" 7/10.

La carrera se corrió a 64 vueltas con un total de algo más de 500 kilómetros y nuevamente los rojos Alfeta dominaron en la pista. Farina tuvo inconvenientes con la bomba de nafta que lo obligaron a desertar, pero Fangio y **Fagioli** se alternaron en la punta, casi siempre con el argentino delante, que baja el récord del circuito.

Al caer la bandera a cuadros ésta era la clasificación:

1º Fangio en 2h 57' 52" 8/10 a 168,814 Km/h

2º Luigi Fagioli, con Alfeta, a 25" 7/10

3º Peter Whitehead, con Ferrari 1.500, a 3 vueltas

4º Robert Manzon, con Simca-Gordini, a 3 vueltas

5º Philippe Estancelín/Eugene Chaboud, con Talbot 4.500, a 5 vueltas

Corrieron 18 pilotos y terminaron 10. El récord de vuelta en carrera fue para Fangio en la 52, que marcó 2' 35" 6/10 a un promedio de 180,925 Km/h

Disputadas seis carreras por el Campeonato del Mundo de Conductores, las posiciones estaban así:

Corredor	Puntos
Fangio	26
Luigi Fagioli (Ita)	24
Giuseppe Farina (Ita)	22
Louis Rosier (Fra)	10
John Parsons (USA)	8
Alberto Ascari (Ita)	8
Bill Holand (USA)	6
Príncipe Bira (Siam)	5
Peter Whitehead (Ing)	4
Mauri Rose (USA)	4
Reginald Parnell (Ing)	4
Louis Chirón (Mon)	4
Raymond Sommer (Fra)	3
Robert Manzon (Fra)	3
Yves Giraud-Cabantou (Fra)	3
Cecil Green (USA)	3
Felice Bonetto (Ita)	2
Joie Chitwood (USA)	2
Philippe Estancelín (Fra)	1
Eugene Chaboud (Fra)	1

```
{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_FOR.BMP}
```

XXI Gran Premio de Italia

Fecha: 3 de setiembre de 1950

Circuito: **Monza**

Automóvil usado: **Alfa Romeo 158 (Alfetta)**

Número: 18 (Luego continuó con el 60 de Piero Taruffi)

Actuación: 1° en pruebas de **clasificación**, abandonó en la carrera

Récord de vuelta: Fangio (Alfa Romeo 158), en 2' 00" 0, con un promedio de 189,000 Km/h.

Promedio del Ganador: 80 vueltas con un total de 504 Km. en 2h 51' 17" 4/10 con un promedio de 176,542 Km/h.

Ganador: Farina

En el famoso autódromo de Monza, cuya pista medía 6.300 metros, se corrió el domingo 3 de setiembre de 1950 la última carrera del Primer Campeonato del Mundo de Conductores. Fangio lo hizo con el equipo Alfa Romeo junto a Giuseppe Farina, Piero Taruffi y Consalvo Sanesi. Fangio y Farina corrían con sendas Alfeta que habían sido mejoradas y alcanzaban los 370 HP, mientras que las otras dos eran de 330 HP. La fábrica de Milano trataba de contrarrestar la ofensiva que lanzaba Enzo Ferrari presentando sus autos de cuatro litros y medio; uno con **Alberto Ascari** y otro con Dorino Serafini. Esto hacía pensar que Alfa Romeo tendría que dejar libres a los pilotos de su equipo, ya que la potencia de los Ferrari los convertía en serios rivales. Con esta estrategia se veía favorecido Fangio ya que con mantenerse detrás de Farina en los puestos puntuables, se adjudicaría el torneo. Fangio llegaba a esta carrera final con 26 puntos, Farina tenía 24 y Fagioli 22. Eran los únicos tres que estaban en condiciones de ser campeones.

En las pruebas de clasificación Fangio se queda con la "pole position" marcando 1' 58" 6/10 a 191,231 Km/h y aventajando a Ascari con la nueva Ferrari, por solo 2/10 de segundo. Farina obtiene el tercer tiempo.

La carrera se corrió a 80 vueltas que hacen un total de 504 kilómetros. Desde el comienzo se planteó la lucha entre los tres grandes candidatos: Fangio, Farina y Ascari. En el séptimo giro Fangio marca el récord de vuelta en carrera con 2' 00" a un promedio de 189,000 Km/h Sin embargo en la vuelta 24 debe detenerse por rotura de la caja de cambios. El director del equipo detiene a Piero Taruffi y ceden su coche a Fangio. Es un Alfeta de menor potencia. Sin embargo, aprovechando que Ascari también rompe su auto y debe continuar con el de Serafini, recupera la segunda posición, aunque bastante lejos de Farina. No importa, ya que esa ubicación le alcanza para ser campeón. Empero, la mala suerte se opone y también este Alfeta se para. Es el abandono de Fangio en la carrera y el fin de sus esperanzas de ganar el máximo certamen. Otra vez será. Farina gana cómodamente y se convierte en el primer campeón del mundo del automovilismo.

Esta fue la clasificación:

1° **Giuseppe Farina** -Alfeta- en 2h 51' 17" 4/10 a 176,542 Km/h

2° Alberto Ascari/Dorino Serafini -Ferrari- a 1' 18" 6/10

3° **Luigi Fagioli**-Alfeta- a 1' 35" 6/10

4° Louis Rosier -Talbot- a 5 vueltas

5° Philippe Etancelin -Talbot- a 5 vueltas

Las posiciones finales del Campeonato del Mundo de Conductores fueron estas:

Corredor	Puntos
Giuseppe Farina (Ita)	30
Fangio	27
Luigi Fagioli (Ita)(*)	24
Louis Rosier (Fra)	13
Alberto Ascari (Ita)	11
John Parsons (USA)	8
Bill Holand (USA)	6
Príncipe Bira (Siam)	5

Mauri Rose (USA)	4
Reginald Parnell (Ing)	4
Louis Chirón (Mon)	4
Peter Whitehead (Ing)	4
Cecil Green (USA)	3
Yves Giraud-Cabantou (Fra)	3
Raymond Sommer (Fra)	3
Robert Manzon (Fra)	3
Philippe Estancelín (Fra)	3
Dorino Serafini (Ita)	3
Felice Bonetto (Ita)	2
Joie Chitwood (USA)	2
Eugene Chaboud (Fra)	1

(*) Fagioli totalizó 28 puntos, pero se contabilizan solo los obtenidos en las cuatro mejores clasificaciones.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_FOR.BMP}

1951

Primer campeonato de Fangio

XI Gran Premio de Suiza

Fecha: 27 de mayo de 1951

Circuito: **Berna**

Automóvil usado: **Alfa Romeo 159 (Alfetta)**

Número: 24

Actuación: 1º en pruebas de **clasificación**, 1º en la carrera

Récord de vuelta: Fangio (Alfa Romeo 159), en 2' 51" 1/10, con un promedio de 153,173 Km/h.

Promedio del Ganador: 42 vueltas con un total de 305,760 Km. en 2h 07' 53" 6/10 a un promedio de 143,444 Km/h.

Ganador: Fangio

El domingo 27 de mayo de 1951 se inició el Campeonato del Mundo de Conductores de ese año, con el Gran Premio de Suiza, en el circuito de Bremgarten en la ciudad de Berna, cuya extensión era de 7.280 metros. Los autos eran los mismos de la temporada anterior. Fangio integró el equipo Alfa Romeo con su Alfeta y teniendo como compañeros a Giuseppe Farina, Consalvo Sanesi y "Toulo" de Graffenried. Por el lado de Ferrari estaban **Alberto Ascari**, **Luigi Villorosi** y Piero Taruffi con tres autos de 4.500 cm³ que tenían a su favor una autonomía de combustible que alcanzaba a 400 kilómetros. El año anterior los Alfeta habían compensado esa desventaja con una mayor velocidad final, que les permitía tomar una ventaja suficiente antes de su obligada detención de reaprovisionamiento. Esa diferencia de velocidad estaba casi emparejada ahora en las nuevas Ferrari que, además, tenían otra ventaja: a medida que transcurría la carrera se aliviaban por el consumo de combustible, mientras que los Alfeta a mitad de recorrido tenían que cargar sus tanques agregando kilos. Para contrarrestar esas diferencias la casa de Milano equipó un Alfeta con tanques para 300 litros. Ese auto fue sorteado entre Farina y Fangio, correspondiéndole al italiano.

Pero a la hora de la verdad, Fangio se encargó de echar por tierra todas sus especulaciones previas, con un rotundo triunfo que ya se insinuó en las pruebas de clasificación cuando marcó el mejor tiempo con 2' 35" 9/10 a 168,107 Km/h. Segundo fue **Farina** y tercero Villorosi.

La carrera se corrió a 42 vueltas con un total de 305,760 kilómetros. Una lluvia, por momentos torrencial, acompañó todo el recorrido. Fangio tomó la punta en la largada y al paso de la quinta vuelta llevaba 2" a Farina. Tercero estaba la Ferrari de Villorosi, quien en la 13ª vuelta hace un "trompo" quedando fuera de competencia. Fangio comenzó a poner distancia a su favor previendo que debía cargar combustible. A mitad de carrera aventajaba a su "co-equipper" Farina por 40". En la vuelta 24 para en boxes y sus mecánicos lo reabastecen en 50". Vuelve a la pista pocos metros detrás de Farina y comienza su ataque definitivo. En la vuelta 28 lo supera y sigue a fuerte ritmo sacando ventajas cada vez más amplias. En el giro 33 marca el récord de vuelta. Todos los pilotos llegaron al final de la prueba mojados y embarrados ya que, si bien el viento se calmó por momentos, la lluvia fue intensa durante casi toda la carrera. El único que podría haberle disputado la carrera es Ascari, pero no se encuentra dado que está reponiéndose de las quemaduras producidas por un accidente en Ginebra.

El resultado final fue el siguiente:

- 1º Fangio, en 2h 07' 53" 6/10 a 143,444 Km/h
- 2º Piero Taruffi -Ferrari 4.500- a 55" 3/10
- 3º Giuseppe Farina -Alfeta- a 1' 19" 3/10
- 4º Consalvo Sanesi -Alfeta- a una vuelta
- 5º Emmanuel de Graffenried -Alfeta- a dos vueltas
- 6º Alberto Ascari -Ferrari 4.500- a dos vueltas

Récord de vuelta: Fangio con 2' 51" 1/10 a 153,173 Km/h

Con esta primera carrera el puntaje para el Campeonato del Mundo de Conductores quedó así:

Corredor	Puntos
Fangio	9
Piero Taruffi (Ita)	6

Giuseppe Farina (Ita)	4
Consalvo Sanesi (Ita)	3
Emmanuel de Graffenried (Sui)	2

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_FOR.BMP}

XIII Gran Premio de Bélgica

Fecha: 17 de junio de 1951

Circuito: [Spa-Francorchamps](#)

Automóvil usado: [Alfa Romeo 159 \(Alfetta\)](#)

Número: 2

Actuación: 1º en pruebas de [clasificación](#), 9º en la carrera y récord de vuelta

Récord de vuelta: Fangio (Alfa Romeo 159) en 4' 22" 1/10 a un promedio de 193,941 Km/h.

Promedio del Ganador: 36 vueltas con un total de 508,320 Km. en 2h 45' 46" a un promedio de 183,988 Km/h.

Ganador: Farina

El domingo 17 de junio de 1951 se corrió el Gran Premio de Bélgica en el veloz circuito de Spa-Francorchamps que tenía una extensión de 14.120 metros. Era la segunda carrera de la temporada con puntos para el campeonato mundial y Fangio corrió con su Alfeta del equipo oficial Alfa Romeo.

En pruebas de clasificación marcó el mejor tiempo con 4' 25" a un promedio de 191,818 Km/h, aventajando a Giuseppe Farina, con Alfeta, por 3". Tercero [Luigi Villoresi](#) a 4" y cuarto [Alberto Ascari](#) a 5", ambos del equipo Ferrari.

La carrera se hizo a 36 vueltas que totalizaban 508,320 kilómetros. En la largada Fangio no pudo acelerar todo ya que lo molestó el largador (en esa época se largaba con bandera) y quedó cuarto, detrás de Villoresi, Farina y Ascari. Pronto recuperó Fangio el terreno perdido y se ubicó detrás de Farina que había pasado a la punta. Al cumplirse 10 vueltas Fangio marca el récord de vuelta y se coloca en el primer lugar. Poco después se detiene a cambiar gomas y se traba la rueda trasera izquierda resultando muy difícil sacarla. Deben sacar también la campana y ello insume a los mecánicos unos 15 minutos, con lo que al volver a la pista ha perdido posibilidades de luchar por los puestos puntuables. Sin embargo sigue en carrera ya que completando el recorrido que exige el reglamento, se le computará un punto por haber establecido el mejor tiempo de vuelta en carrera.

La clasificación final fue la siguiente:

1º [Giuseppe Farina](#) -Alfeta- 2h 45' 46" a 183,988 Km/h

2º Alberto Ascari -Ferrari- a 2' 51"

3º Luigi Villoresi -Ferrari- a 4' 22"

4º Louis Rosier -Talbot- a 2 vueltas

5º Yves Giraud-Cabantou -Talbot- a 2 vueltas

Finalizaron la carrera nueve de los trece pilotos que largaron, y Fangio ocupó la última posición: 9º.

El récord de vuelta fue para él; en el 10º giro marcó 4' 22" 1/10 a 193,941 kilómetros por hora.

El Campeonato del Mundo quedó así, incluidos los pilotos norteamericanos que obtuvieron puntos en Indianápolis:

Corredor	Puntos
Giuseppe Farina (Ita)	12
Fangio	10
Lee Wallard (USA)	8
Piero Taruffi (Ita)	6
Mike Nazaruk (USA)	6
Alberto Ascari (Ita)	6
Jack Mc Grath (USA)	4
Luigi Villoresi (Ita)	4
Consalvo Sanesi (Ita)	3
Andy Linden (USA)	3
Louis Rosier (Fra)	3
Emmanuel de Graffenried (Sui)	2
Bobby Ball (USA)	2

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_FOR.BMP}

XXXVIII Gran Premio del Automóvil Club de Francia
XII Gran Premio de Europa

Fecha: 1º de julio de 19510

Circuito: **Reims**

Automóvil usado: **Alfa Romeo 159 (Alfetta)**

Número: 4 (finalizó la prueba con el auto N° 8)

Actuación: 1º en pruebas de **clasificación**, 1º en la carrera (compartiendo con Luigi Fagioli)

Récord de vuelta: Fangio (Alfa Romeo 159), en 2' 27" 8/10, a un promedio de 190,351 Km/h.

Promedio del Ganador: 77 vueltas con un total de 601,755 Km. en 3h 22' 11" a un promedio de 178,592 Km/h.

Ganador: Fagioli - Fangio

La carrera de Reims corrida el domingo 1º de julio de 1951 ostentaba el título de Gran Premio de Europa, denominación que se asignaba cada año a un país distinto, en este caso a Francia. Era la tercera carrera con puntos de esa temporada y Fangio llegaba con el equipo Alfa Romeo a ese circuito que había sido el de su debut en Europa tres años antes.

El trazado de Reims medía 7.815 metros y en pruebas de clasificación batió los récords existentes al marcar un tiempo de 2' 25" 7/10 a 193,095 Km/h Segundo quedó Giuseppe Farina, con Alfeta, a 1" 7/10 y tercero **Alberto Ascari**, con Ferrari, a 2" 4/10.

La carrera se corrió a 77 vueltas con un total de 601,808 kilómetros; la prueba más extensa disputada en toda la historia del Campeonato del Mundo de Conductores, exceptuando las 500 Millas de Indianápolis que no estaba incluida en el torneo hasta el año 1960. Además de Villoresi y Ascari, la Ferrari alineaba al argentino **José Froilán González**.

Ascari tomó la punta seguido por Fangio aunque pocas vueltas más tarde el argentino se detuvo con fallas en su auto. Vuelve a pista pero tiene que detenerse nuevamente. Cuando han transcurrido 23 vueltas el director del equipo Alfa Romeo decide detener a **Luigi Fagioli**, integrante de la escuadra del "trébol", para que ceda el auto a Fangio, algo que estaba permitido en el reglamento y era común hacerlo. El puntero era Farina y Fangio recibió el auto en 4º lugar. En la vuelta 32 el balcarceño hace el récord de vuelta y ya es tercero, detrás de Farina y José Froilán González que ese día debutaba como piloto oficial de Ferrari. En la vuelta 34 González es detenido para cederle su auto a Ascari que había tenido dificultades mecánicas. De ese modo quedan Farina, Ascari y Fangio en los tres primeros lugares. Farina para a cambiar neumáticos y luego Ascari hace lo propio. Fangio pasa a la punta y comienza a sacar cada vez más ventaja, lo que más adelante le permitiría parar a cargar combustible sin perder su condición de líder. Por su parte Farina tiene inconvenientes que lo retrasan considerablemente.

La clasificación final queda así:

- 1º Fangio-Luigi Fagioli en 3h 22' 11" a 178,592 Km/h
- 2º Alberto Ascari-José F. González, Ferrari 4.500, a 58" 2/10
- 3º **Luigi Villoresi**, Ferrari 4.500, a 3 vueltas
- 4º Reginald Parnell, Ferrari 4.500, a 3 vueltas
- 5º Giuseppe Farina, Alfeta, a 4 vueltas

El récord de vuelta fue para Fangio con 2' 27" 8/10 a 190,351 Km/h Largaron 23 pilotos y llegaron 11.

Fangio en esta carrera obtiene 5 puntos: 4 por compartir el primer puesto con Fagioli, y 1 por el récord de vuelta.

El campeonato estaba así:

Corredor	Puntos
Fangio	15
Giuseppe Farina (Ita)	14
Alberto Ascari (Ita)	9
Lee Wallard (USA)	8

Luigi Villoresi (Ita)	8
Piero Taruffi (Ita)	6
Mike Nazaruk (USA)	6
Jack Mc Grath (USA)	4
Luigi Fagioli (Ita)	4
Consalvo Sanesi (Ita)	3
Andy Linden (USA)	3
Louis Rosier (Fra)	3
José Froilán González (Arg)	3
Reginald Parnell (Fra)	3
Emmanuel de Graffenried (Sui)	2
Bobby Ball (USA)	2
Yves Giraud-Cabantou (Fra)	2

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_FOR.BMP}

IV Gran Premio de Gran Bretaña

Fecha: 14 de julio de 1951

Circuito: **Silverstone**

Automóvil usado: **Alfa Romeo 159 (Alfetta)**

Número: 2

Actuación: 2º en pruebas de **clasificación**, 2º en la carrera

Récord de vuelta: Farina (Alfa Romeo 159), en 1' 44" 0/10 a un promedio de 162,693 Km/h.

Promedio del Ganador: 90 vueltas con un total de 418,410 Km. en 2h 42' 18" 2/10, a un promedio de 156,373 Km/h.

Ganador: González

El sábado 14 de julio de 1951 en el circuito de Silverstone, Inglaterra, que medía 4.712 metros, se corrió la cuarta carrera del año por el campeonato mundial. Fangio participaba como integrante del equipo Alfa Romeo que ha colocado a sus Alfetas un depósito adicional de combustible para equiparar la autonomía de los Ferrari, ya que de lo contrario, los autos de Milano debían hacer dos reabastecimientos frente a uno solo de los de Maranello. Sin embargo el aumento de peso quitó velocidad a los Alfeta y el resultado no fue el esperado. Algo se estaba insinuando; los autos de don Enzo Ferrari eran de concepción moderna y muy potentes, y eso era difícil de combatir aunque se introdujeran modificaciones a las antiguas máquinas de Alfa Romeo que tenían diseño de la pre-guerra.

En pruebas de clasificación José Froilán González con un Ferrari oficial hacía el mejor registro con 1' 44" 4/10 a 162,068 Km/h Fangio resultó segundo.

La carrera fue a 90 vueltas con un total de 423 kilómetros y en la largada se ubicaron González y Fangio en los primeros puestos. En la vuelta 10 Fangio pasa a la punta y González se mantiene muy cerca. En la vuelta 35 la diferencia entre los dos argentinos es de 5", mientras que el tercero, **Alberto Ascari**, con otro Ferrari, estaba a más de 50". En la vuelta 48 Fangio se reabastece y cambia gomas perdiendo en la operación 54". En la vuelta 60 se detiene González a cargar combustible y solo demora medio minuto. Esa diferencia de las detenciones en boxes resultará definitiva. Nada pudo hacer Fangio para evitar la primera caída de Alfa Romeo en los últimos cinco años. Por su parte el otro argentino, González, despertaba gran entusiasmo entre la parcialidad de Ferrari ya que cinco meses antes había vencido a Mercedes Benz en Buenos Aires, y ahora cortaba una racha de 27 carreras sin perder a la escudería Alfa Romeo, a la vez que daba a la marca del "cavallino rampante" su primera victoria en carreras por puntos para el torneo mundial, y la primera vez que en el máximo certamen un auto con motor de alimentación normal se imponía a los equipados con compresor.

El resultado fue este:

1º **José Froilán González**, Ferrari 4.500, en 2h 42' 18" 2/10 a un promedio de 156,373 Km/h

2º Fangio a 51"

3º **Luigi Villoresi**, Ferrari 4.500, a dos vueltas

4º Felice Bonetto, Alfeta, a 2 vueltas

5º Reginald Parnell, B.R.M., a 5 vueltas

Participaron 20 pilotos y llegaron 13. El récord de vuelta fue para **Giuseppe Farina**, con Alfeta en 1' 44" a 162,693 Km/h.

El puntaje en el campeonato quedó de esta manera:

Corredor	Puntos
Fangio	21
Giuseppe Farina (Ita)	15
Luigi Villoresi (Ita)	12
José Froilán González (Arg)	11
Alberto Ascari (Ita)	9
Lee Wallard (USA)	8
Piero Taruffi (Ita)	6

Mike Nazaruk (USA)	6
Reginald Parnell (Ing)	5
Jack Mc Grath (USA)	4
<u>Luigi Fagioli</u> (Ita)	4
Consalvo Sanesi (Ita)	3
Andy Linden (USA)	3
Louis Rosier (Fra)	3
Felice Bonetto (Ita)	3
Emmanuel de Graffenried (Sui)	2
Bobby Ball (USA)	2
Yves Giraud-Cabantou (Fra)	2

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_FOR.BMP}

XIV Gran Premio de Alemania

Fecha: 29 de julio de 1951

Circuito: **Nürburgring**

Automóvil usado: **Alfa Romeo 159 (Alfetta)**

Número: 75

Actuación: 3º en pruebas de **clasificación**, 2º en la carrera

Récord de vuelta: Fangio (Alfa Romeo 159), en 9' 55" 8/10 a un promedio de 137,293 Km/h.

Promedio del Ganador: 20 vueltas con un total de 456,200 Km. en 3h 23' 03" 3/10, a un promedio de 134,576 Km/h.

Ganador: Ascari

El domingo 29 de julio de 1951 Fangio corre por primera vez en el circuito de Nürburgring, Alemania. Es un trazado endiablado con 176 curvas en sus 22.772 metros de extensión, que los corredores debían recorrer en 20 oportunidades completando 455,440 kilómetros de carrera.

En las pruebas de clasificación **Alberto Ascari** con Ferrari hizo el mejor tiempo con 9' 55" 8/10 a 137,293 Km/h Segundo José Froilán González, también del equipo Ferrari, a 1" 7/10 y tercero Fangio con su Alfeta a 3" 2/10.

En la carrera Fangio tiene desde la largada algunas dificultades con el embrague, pero igual lucha por la punta con Ascari y González. En la vuelta 5 para a reabastecerse y pierde contacto con las dos Ferrari de punta. Apura su tren de marcha y marca el récord de vuelta. Cuando se detienen a reabastecerse Ascari y González, Fangio queda primero, aunque en la vuelta 14 necesita cargar combustible otra vez y en esta detención también cambia gomas. Está corriendo cambiando la 3ª y 4ª velocidad sin embrague. Vuelve a la pista y está a 1' 10" de Ascari. Mientras el argentino asienta los neumáticos nuevos. el italiano se aleja a 1' 30". Luego Fangio se lanza en una tenaz persecución pero la carrera ha llegado al final y solo pudo descontar un minuto.

La clasificación fue esta:

1º Alberto Ascari, Ferrari 4.500, en 3h 23' 03" 3/10 a 134,576 Km/h

2º Fangio a 30" 5/10

3º **José Froilán González**, Ferrari 4.500, a 4' 39"

4º **Luigi Villoresi**, Ferrari 4.500, a 5' 50" 2/10

5º Piero Taruffi, Alfeta, a 7' 49" 1/10

Finalizaron la carrera 11 de los 22 pilotos que largaron, el récord de vuelta fue para Fangio en la 11ª con 9' 55" 8/10 a 137,293 Km/h, con lo que igualó el tiempo de Ascari en las pruebas de clasificación.

El campeonato mundial quedaba así:

Corredor	Puntos
Fangio	28
Alberto Ascari (Ita)	17
Giuseppe Farina (Ita)	15
Luigi Villoresi (Ita)	15
José Froilán González (Arg)	15
Lee Wallard (USA)	8
Piero Taruffi (Ita)	8
Mike Nazaruk (USA)	6
Reginald Parnell (Ing)	5
Jack Mc Grath (USA)	4
Luigi Fagioli (Ita)	4
Consalvo Sanesi (Ita)	3
Andy Linden (USA)	3
Louis Rosier (Fra)	3
Felice Bonetto (Ita)	3

Emmanuel de Graffenried (Sui)	2
Bobby Ball (USA)	2
Yves Giraud-Cabantou (Fra)	2

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_FOR.BMP}

XXII Gran Premio de Italia

Fecha: 16 de setiembre de 1951

Circuito: **Monza**

Automóvil usado: **Alfa Romeo 159 (Alfetta)**

Número: 38

Actuación: 1º en pruebas de **clasificación**, abandonó en la carrera

Récord de vuelta: Farina (Alfa Romeo 159), en 1' 56" 7/10 a un promedio de 194,344 Km/h.

Promedio del Ganador: 80 vueltas con un total de 504 Km. en 2h 42' 39" 3/10 a un promedio de 185,914 Km/h.

Ganador: Ascari

El domingo 16 de septiembre de 1951 en el autódromo de Monza, en Italia, se corre la sexta y penúltima carrera por el campeonato mundial de esa temporada. Fangio, integrando el equipo Alfa Romeo logra el mejor registro en pruebas de clasificación superando con su Alfeta los 200 kilómetros de promedio. Un error clamoroso del cronometrista le regala a Juan Manuel Fangio y a Farina 2" de menos sobre los demás corredores en las pruebas de clasificación. Igualmente, en la carrera, Ascari demostrará quién es más veloz. Fangio cubrió los 6.300 metros de la pista en 1' 53" 2/10 a 200,353 Km/h, superando claramente al resto, ya que el segundo fue su coequiper Giuseppe Farina que quedó a 3". Luego se ubicaron los Ferrari de José Froilán González, a 3" 2/10, y **Alberto Ascari**, a 3" 6/10.

La carrera se corrió a 80 vueltas que totalizaban 504 kilómetros. En la primera vuelta las posiciones eran estas: Fangio, **González**, Farina, Ascari, Felice Bonetto y **Luigi Villorresi**. Luego abandona Farina, y Ascari apura pasando al primer lugar. Fangio lucha por la punta pero un neumático lo obliga a detenerse perdiendo 1' 20" y quedando relegado al 5º lugar. Tiene otra parada en boxes, en la vuelta 27, esta vez para reabastecerse. Luego hace un intento de acercarse y logra la tercera posición a poco más de 1' de Ascari y a solo 20" de González. Pero su avance se ve frustrado por una falla en el sistema de combustible que, en la vuelta 40, lo obliga a abandonar. Era mitad de carrera y solo una de las cuatro Alfeta del equipo milanés estaba en carrera; era la de Bonetto que le había sido cedida a **Farina** tras la rotura de la suya, de modo que Fangio debió conformarse con mirar la carrera desde boxes, viendo como se le escapaba ese día la posibilidad de asegurarse el título. Faltaba una sola carrera, la de Barcelona, y debía esperar hasta entonces para definir el campeonato.

La clasificación final en Monza fue la siguiente:

1º Alberto Ascari, Ferrari 4.500, en 2h 42' 39" 3/10 a 185,914 Km/h

2º José Froilán González, Ferrari 4.500, a 44" 6/10

3º Felece Boneto-Giuseppe Farina, Alfeta, a 1 vuelta.

4º Luigi Villorresi, Ferrari 4.500, a 1 vuelta

5º Piero Taruffi, Ferrari 4.500, a 2 vueltas

El récord de vuelta fue para Farina en la 47ª con 1' 56" 7/10 a 194,344 Km/h

Restando solo una carrera, las posiciones del campeonato eran estas:

Corredor	Puntos
Fangio	28
Alberto Ascari (Ita)	25
José Froilán González (Arg)	21
Giuseppe Farina (Ita)	18
Luigi Villorresi (Ita)	18
Piero Taruffi (Ita)	10
Lee Wallard (USA)	8
Mike Nazaruk (USA)	6
Reginald Parnell (Ing)	5
Felice Bonetto (Ita)	5
Jack Mc Grath (USA)	4
Luigi Fagioli (Ita)	4

Consalvo Sanesi (Ita)	3
Andy Linden (USA)	3
Louis Rosier (Fra)	3
Emmanuel de Graffenried (Sui)	2
Bobby Ball (USA)	2
Yves Giraud-Cabantou (Fra)	2

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_FOR.BMP}

XI Gran Premio de España

Fecha: 28 de octubre de 1951

Circuito: [Barcelona](#)

Automóvil usado: [Alfa Romeo 159 \(Alfetta\)](#)

Número: 22

Actuación: 2º en pruebas de [clasificación](#), 1º en la carrera

Récord de vuelta: Fangio (Alfa Romeo 159), en 2' 14" 3/10 a un promedio de 169,304 Km/h.

Promedio del Ganador: 70 vueltas con un total de 442,120 Km. en 2h 46' 54" 1/10 a un promedio de 158,940 Km/h.

Ganador: Fangio

El domingo 28 de octubre de 1951 se cerró el segundo Campeonato del Mundo de Conductores, en el que Fangio conquistó el primero de los cinco títulos que lo consagrarían como la máxima figura del automovilismo mundial de todos los tiempos. El escenario de esa primera gran conquista fue el circuito de Pedralbes, en Barcelona, ciudad capital de la provincia del mismo nombre y del antiguo principado de Cataluña. Barcelona, que por ese entonces tenía algo más de medio millón de habitantes, esta ubicada a orillas del Mediterráneo, al pie de la montaña del Tibidabo, a unos 100 kilómetros de la frontera con Francia.

Solo tres pilotos tenían posibilidades matemáticas de resultar campeón: Fangio, Ascari y [González](#). A Fangio con solo ubicarse delante de sus rivales le alcanzaba; Ascari si es primero o segundo delante de Fangio, ganaría el torneo; González debía ganar y con récord de vuelta, y que Fangio no llegara segundo. Estos dos grandes rivales de Fangio tenían los poderosos Ferrari de 4.500 cm3 de cilindrada, que cada vez estaban andando mejor. La Alfa de Fangio es preparada con todo por el Ingeniero Colombo. Las cubiertas son el elemento fundamental en esta carrera.

Ascari hizo la mejor vuelta en clasificación cubriendo los 6.316 metros del circuito en 2' 10" 5/10 a 174,234 Km/h, y aventajando a Fangio por 1" 8/10. Tercero González a 4" 1/10.

La carrera fue a 70 vueltas con un total de 442,120 kilómetros. La primera vuelta la cubrieron en este orden: Ascari, [Farina](#), González y Fangio. En la segunda Fangio pasó al tercer lugar y en el giro siguiente ya era segundo. En la quinta vuelta superó a Ascari mostrando su firme decisión de ser el campeón. En la séptima vuelta Ascari se detiene con problemas de neumáticos y eso alivia la situación a Fangio. De todos modos mantiene un ritmo veloz que le permite tomar distancia con respecto a sus perseguidores. Farina marchaba segundo y en la vuelta 27 la ventaja era de 45". Fangio para a reabastecerse demorando 29" y sin perder su posición de privilegio. Farina, con algunas dificultades, es superado por González pero todo esto sin llegar a inquietar al puntero.

La clasificación final es la siguiente:

- 1º Fangio en 2h 46' 54" 1/10 a 158,940 Km/h
- 2º José Froilán González, Ferrari 4.500, a 54" 2/10
- 3º Giuseppe Farina, Alfeta, a 1' 45" 6/10
- 4º Alberto Ascari, Ferrari 4.500, a 2 vueltas
- 5º Felice Bonetto, Alfeta, a 2 vueltas

El récord de vuelta fue para Fangio en la 24ª con un registro de 2' 14" 3/10 a 169,304 Km/h

El resultado final del campeonato mundial fue este:

Corredor	Puntos
Fangio	31 (37)
Alberto Ascari (Ita)	25 (28)
José Froilán González (Arg)	24 (27)
Giuseppe Farina (Ita)	19 (22)
Luigi Villoresi (Ita)	15 (18)
Piero Taruffi (Ita)	10
Lee Wallard (USA)	8

Felece Bonetto (Ita)	7
Mike Nazaruk (USA)	6
Reginald Parnell (Ing)	5
<u>Luigi Fagioli</u> (Ita)	4
Jack Mc Grath (USA)	4
Consalvo Sanesi (Ita)	3
Louis Rosier (Fra)	3
Andy Linden (USA)	3
Emmanuel de Graffenried (Sui)	2
Bobby Ball (USA)	2
Yves Giraud-Cabantou (Fra)	2

Los números entre paréntesis indican la totalidad de los puntos obtenidos en el año. Recuérdese que para el torneo cada piloto tomaba el mejor puntaje de cuatro carreras.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_FOR.BMP}

1952

Ascari se impone sin Fangio a la vista

XII Gran Premio de Suiza

Fecha: 18 de mayo de 1952

Circuito: [Berna](#)

Récord de vuelta: Taruffi (Ferrari), en 2'49"1

Promedio del Ganador: 62 vueltas con un total de 451,360 Km. en 3h 01' 46" 1/10 a un promedio de 148,990 Km/h.

Grilla de partida

Ganador: Taruffi

[Ascari](#) está empeñado en Indianápolis y todos los reflectores apuntan ahora a [Giuseppe "Nino" Farina](#), que debuta en una prueba del campeonato mundial al comando de una máquina Ferrari. Ascari está ausente como también lo está Fangio, porque el retiro de Alfa Romeo lo deja sin un automóvil competitivo. En la competencia debuta también un joven que será un grande, el piloto inglés [Peter Collins](#). Y retorna un viejo corredor de la década del treinta, Hans Stuck. Farina rápidamente toma la punta, pero detrás suyo se instala, cerca, la Ferrari de Piero Taruffi. Farina abandonará y Taruffi se llevará los laureles del Gran Premio de Suiza con más de tres minutos de ventaja sobre la Ferrari de Fischer.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_FOR.BMP}

XIV Gran Premio de Bélgica
XIII Gran Premio de Europa

Fecha: 22 de junio de 1952

Circuito: [Spa-Francorchamps](#)

Récord de vuelta: Ascari (Ferrari), en 4' 55 " a un promedio de 172,311 Km/h.

Promedio del Ganador: 36 vueltas con un total de 508,320 Km. en 3h.03' 46" 3/10 a un promedio de 165,962 Km/h.

Grilla de partida

Ganador: Ascari

Más de sesenta mil personas asisten a un trastornado Gran Premio de Bélgica. No obstante la gran peligrosidad del circuito (llovía de manera diluvial) la dupla **Ascari - Farina** sale adelante en una largada muy osada. De forma rápida y también contundente, Ascari le saca veinticuatro segundos de ventaja a su compañero de escudería, "Nino" Farina. Detrás de éste, la pelea es entre **Behra** y Taruffi. El italiano deberá esperar casi quince giros para poder pasarlo, y es ahí que, un pozo providencial lleno de barro, les amortigua la caída luego de haber sido despedidos los dos de sus respectivos autos, luego que la desigualdad del asfalto les jugara una mala pasada. Ascari gana otra competencia, convirtiéndose así en uno de los candidatos máximos a lograr el título de Campeón del Mundo.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_FOR.BMP}

XXXIX Gran Premio del Automóvil Club de Francia

Fecha: 6 de julio de 1952

Circuito: Rouen

Récord de vuelta: Ascari (Ferrari), en 2' 17" 3 a un promedio de 133,721 Km/h.

Promedio del Ganador: 77 vueltas con un total de 386,376 Km. a un promedio de 128,958 Km/h.

Grilla de partida

Ganador: Ascari

La competencia corrida en [Reims](#), que gana [Behra](#) con el Gordini no es válida para el campeonato mundial. Sí lo es el Gran Premio de Francia que se corre en Rouen. La esperanza mayor de los franceses es que, justamente, el binomio nacional constituído por Jean Behra y el constructor Amadee Gordini puedan ganarle al binomio italiano del constructor italiano Enzo Ferrari y el piloto [Alberto Ascari](#). La competencia no tendrá emoción alguna para los franceses. Ascari parte en punta y rápidamente se transforma en un punto inalcanzable. Seguido por [Farina](#) y luego, en tercer lugar, por Taruffi. El título, con este triunfo, está prácticamente en manos del piloto italiano de Ferrari.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_FOR.BMP}

V Gran Premio de Gran Bretaña

Fecha: 19 de julio de 1952

Circuito: [Silverstone](#)

Récord de vuelta: Ascari (Ferrari), en 1' 52" a un promedio de 151,408 Km/h.

Promedio del Ganador: 85 vueltas con un total de 400,392 Km. en 2h.44' 11" a un promedio de 146,321 Km/h.

Grilla de partida

Ganador: Ascari

El hombre ([Ascari](#)) y la máquina (Ferrari) son imbatibles, exhiben una superioridad tan clara que la lucha, y la diversión, sólo se ven desde el segundo puesto hacia atrás. La Ferrari y Ascari sacan significativas ventajas desde la primera vuelta, aumentando esa diferencia durante cada giro completo. Los ingleses, además de estrenar nuevas tribunas y nuevos boxes, ponen sobre el asfalto diecisiete máquinas de singular belleza y estilo. Estas son: HWM, Alta, Era, Frazer Nash, Aston y la Connaugh. Pero será [Mike Hawthorn](#) el único de los pilotos ingleses que subirá al podio. Las Ferrari de Ascari y Taruffi se colocan nuevamente en lo más alto de la competencia.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_FOR.BMP}

XV Gran Premio de Alemania

Fecha: 3 de agosto de 1952

Circuito: **Nürburgring**

Récord de vuelta: Ascari (Ferrari), en 10' 05" 1 a un promedio de 135,706 Km/h.

Promedio del Ganador: 18 vueltas con un total de 418,50 en 3h.06' 13' 3/10 a un promedio de 132,263 Km/h.

Grilla de partida

Ganador: Ascari

Vencedor en este circuito en el '50 y en el '51, Ascari va por su tercer triunfo consecutivo, para igualar el récord de Rosemeyer. Felice Bonetto maneja la única Maserati oficial. Este auto es menos potente que la Ferrari pero más ligero, pero **Alberto Ascari** señala igualmente el giro más veloz. La carrera de Ascari es, como nos tiene acostumbrados, una obra maestra de clase y velocidad, características propias del gran piloto italiano.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_FOR.BMP}

IV Gran Premio de Holanda

Fecha: 17 de agosto de 1952

Circuito: [Zandvoort](#)

Récord de vuelta: Ascari (Ferrari), en 1' 49" 8/10 a un promedio de 137,475 Km/h.

Promedio del Ganador: 90 vueltas con un total de 377,370 Km. en 2h.53' 28" 5/10 a un promedio de 130,570 Km/h.

Grilla de partida

Ganador: Ascari

El automóvil que conduce Ascari comienza a llamarse “el milagro de Maranello” en obvia referencia al lugar de su desarrollo y construcción. Inexorablemente, [Ascari](#) marcha hacia el título y, después del Gran premio de Holanda, será matemáticamente el campeón. La ventaja del piloto italiano va aumentando vuelta tras vuelta y, finalmente, serán tres Ferrari las que llegarán en los primeros tres lugares.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_FOR.BMP}

XXIII Gran Premio de Italia

Fecha: 7 de setiembre de 1952

Circuito: **Monza**

Récord de vuelta: Ascari (Ferrari) y González (Maserati) en 2' 06" 1/10 a un promedio de 179,857 Km/h.

Promedio del Ganador: 80 vueltas con un total de 504 Km. en 2h.50' 45" 6 a un promedio de 177,090 Km/h.

Grilla de partida

Ganador: Ascari

El autódromo de Monza será testigo de la sexta victoria consecutiva de Ascari y su coronación como campeón del mundo de la temporada 1952. Sorpresivamente, la punta no es tomada por Ascari ni por ninguna Ferrari, sino por **González**, al comando de una Maserati. En la vuelta 36, González debe ir a boxes a cargar combustible y la ventaja que lleva sobre **Ascari** no le alcanza. El piloto italiano toma la delantera de la competencia pero es acosado por **Villoresi** y luego por Bonetto, que toman, sucesivamente, la punta. Finalmente, Ascari vence con la clase acostumbrada.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_FOR.BMP}

1953

Nuevamente Ascari es campeón del mundo

I Gran Premio de Argentina

Fecha: 18 de enero de 1953

Circuito: **Buenos Aires**

Automóvil usado: **Maserati A6 SSG**

Número: 2

Actuación: 2º en pruebas de **clasificación**, abandonó en la carrera

Récord de vuelta: Ascari (Ferrari), en 1' 48" 4/10 a un promedio de 129,930 Km/h.

Promedio del Ganador: 97 vueltas con un total de 379,499 Km. en 3h 01' 04" 6/10 a un promedio de 125,747 Km/h.

Ganador: Ascari

El domingo 18 de enero de 1953, en el Autódromo "17 de Octubre" de la ciudad de Buenos Aires, se corrió por primera vez en la Argentina una carrera con puntos para el campeonato del Mundo de Conductores. Son las 16 Hs, pero una multitud, todavía, pugna por entrar. El general Perón, presidente de todos los argentinos, autoriza la entrada de los fanáticos: es el comienzo del drama. La multitud se pone a ambos lados de la pista y cuando el Cooper de Schwelm se despista, vuela hiriendo a varias personas. Pero no es todo, un chico atraviesa la pista sorprendiendo a la Ferrari de Farina. Farina pega un volantazo instintivamente y termina en medio del público, con más de 10 muertos.

En esa temporada, como había ocurrido el año anterior, el máximo certamen se disputaba con autos de la Fórmula 2 que permitía motores de 2000 cm³ sin compresor o de 500 cm³ con compresor, y sin límites de peso. Fangio que reaparecía tras su accidente de Monza, corrió con un Maserati de 6 cilindros y dos litros de capacidad cúbica.

Ese día se concentraban en el escenario porteño los tres campeones del mundo: **Farina**, Fangio y Ascari. Se usó el trazado numero 2 del autódromo que tenía una extensión de 3.912,36 metros. En los entrenamientos del viernes Fangio hizo el mejor tiempo con 1' 49" 7/10 a 128,391 Km/h

El sábado llovió durante las pruebas clasificatorias y el mejor registro quedó para Alberto Ascari con 1' 55" 4/10 a solo 122,049 Km/h Segundo Fangio a 7/10 de segundo.

La carrera se corrió a tres horas de duración, cumpliendo con la reglamentación que entonces exigía que las competencias debían correrse a 500 kilómetros o a 3 horas de duración, según fuera la extensión del circuito. Se esperaba una dura lucha entre el equipo Maserati que integraban Fangio, **José Froilán González**, Felice Bonetto y **Oscar Alfredo Gálvez**, y el Ferrari que formaban Ascari, Luigi Villoresi, Giuseppe Farina y Mike Hawthorn. Sin embargo las cosas no fueron así, ya que Ascari tomó rápidamente ventajas, insinuando la superioridad de los autos del llamado "Mago de Maranello", que mostraría todo el año. A las 5 vueltas estaba segundo Fangio a 7 ". Esa diferencia se iba ampliando con el transcurso de la carrera. A las 10 vueltas eran 11"; a las 15 eran 18"; al cumplirse 20 giros eran 23"; y a las 30 vueltas eran 26". En el giro número 35 la diferencia estaba en 27 " y dos vueltas más adelante, cuando se cumplía poco más de un tercio de carrera, Fangio abandonó por dificultades en el sistema de transmisión. En ese momento, si bien es cierto que iba perdiendo terreno con relación al puntero, su segunda ubicación era cómoda ya que aventajaba al tercero por 35". El entonces campeón del mundo, Alberto Ascari, manteniendo un buen ritmo pero sin apremios, llegó a la meta con una vuelta de ventaja. Ascari vence en medio del dolor provocado por las muertes absurdas, causadas tal vez por la improvisación y la negligencia.

Ascari cubrió 97 vueltas que hicieron un total de 379,499 kilómetros, siendo esta la clasificación final:

1º Alberto Ascari, Ferrari 2000, 3h 01' 04" 6/10 a 125,747 Km/h

2º **Luigi Villoresi**, Ferrari 2000, a una vuelta

3º José Froilán González, Maserati 2000, a 1 vuelta

4º **Mike Hawthorn**, Ferrari 2000, a 1 vuelta

5º Oscar Alfredo Gálvez, Maserati 2000, a una vuelta

El récord de vuelta fue para Ascari con un tiempo de 1' 48" 4/10 a 129,930 Km/h Largaron la carrera 16 pilotos y llegaron 9. En la vuelta numero 32, Farina tuvo un violento despiste atropellando al público, ocasionando 10 muertos y cerca de 30 heridos. El piloto resultó levemente herido en una mano.

El puntaje para el campeonato mundial era el siguiente:

Corredor	Puntos
<u>Alberto Ascari</u> (Ita)	9
Luigi Villorresi (Ita)	6
José Froilán González (Arg)	4
Mike Hawthorn (Ing)	3
Oscar Alfredo Gálvez (Arg)	2

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_FOR.BMP}

V Gran Premio de Holanda

Fecha: 7 de junio de 1953

Circuito: [Zandvoort](#)

Automóvil usado: [Maserati A6 SSG](#)

Número: 12

Actuación: 2º en pruebas de [clasificación](#), abandonó en la carrera

Récord de vuelta: Villoresi (Ferrari), en 1' 52" 8/10 a un promedio de 133,819 Km/h.

Promedio del Ganador: 90 vueltas con un total de 377,370 Km. en 2h 53' 35" 8/10 a un promedio de 130,429 Km/h.

Ganador: Ascari

En el circuito de Zandvoort, en Holanda, se corrió el domingo 7 de junio de 1953 una prueba por el Campeonato del Mundo de Conductores, en la Fórmula 2 que regía en esa temporada para el máximo certamen. Fangio lo hizo con el Maserati 2000 formando equipo con [José Froilán González](#) y Felice Bonetto. Sus grandes rivales eran otra vez los Ferrari que ese año estaban dominando la categoría y que concurrían a Holanda con el equipo oficial integrado por Ascari, Farina, [Villoresi](#) y [Hawthorn](#).

En pruebas de clasificación Ascari fue el más rápido con 1' 51" 1/10 a 135,866 Km/h y aventajando a Fangio por 1" 6/10.

El circuito tenía 4.193 metros y la carrera se corrió a 90 vueltas totalizando 377,370 kilómetros. La capa asfáltica del circuito no tiene adherencia, pero milagrosamente ningún accidente grave sucede. Desde el comienzo se formó una fila con Ascari al frente seguido por Villoresi, [Farina](#), Fangio cuarto, Hawthorn y González en ese orden. En la vuelta 22 se detuvo González por rotura del tren trasero, uno de los puntos débiles de esos Maserati. Bonetto deja su auto a González que reanuda la lucha desde la novena posición, a una vuelta de Ascari. En la vuelta 36 Fangio, que se mantenía cuarto, queda fuera de carrera por un problema similar al de González. Ascari llegó primero con cierta comodidad sobre su compañero de equipo, Giuseppe Farina.

La clasificación final fue esta:

1º [Alberto Ascari](#), Ferrari 2000, 2h 53' 35" 8/10 130,429 Km/h

2º Giuseppe Farina, Ferrari 2000, a 10" 2/10

3º José Froilán González-Felice Bonetto, Maserati 2000, a 1 vuelta

4º Mike Hawthorn, Ferrari 2000, a 1 vuelta

5º Emmanuel De Graffenried, Maserati 2000, a 2 vueltas.

La mejor vuelta en carrera fue para Luigi Villoresi que con Ferrari 2000 marcó 1' 52" 8/10 a 133,819 Km/h

Iniciaron la carrera 19 pilotos y arribaron al final solo 9.

Las posiciones para el Campeonato Mundial de Conductores, corridas las carreras de Buenos Aires, Indianápolis y Holanda, eran estas:

Corredor	Puntos
Alberto Ascari (Ita)	17
Bill Vukovich (USA)	8
Luigi Villoresi(Ita)	7
Art Cross(USA)	6
José Froilán González (Arg)	6
Mike Hawthorn (Ing)	6
Giuseppe Farina (Ita)	6
Sam Hanks (USA)	4
Fred Agabashian (USA)	3
Oscar Alfredo Gálvez (Arg)	2
Jack McGrath (USA)	2
Felice Bonetto (Ita)	2

```
{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_FOR.BMP}
```

XV Gran Premio de Bélgica

Fecha: 21 de junio de 1953

Circuito: [Spa-Francorchamps](#)

Automóvil usado: [Maserati A6 SSG](#)

Número: 4

Actuación: 1º en pruebas de [clasificación](#), abandonó en la carrera

Récord de vuelta: González (Maserati), en 4' 34" a un promedio de 185,518 Km/h.

Promedio del Ganador: 36 vueltas con un total de 508,320 Km. en 2h 48' 30" a un promedio de 181,004 Km/h.

Ganador: Ascari

El domingo 21 de junio de 1953 se corrió la cuarta carrera del año por el Campeonato Mundial de Pilotos de Fórmula 2. El escenario fue el veloz trazado de Bélgica, Spa-Francorchamps, que medía 14.120 metros. Fangio concurre con el equipo Maserati que contaba también con otros dos argentinos: [José Froilán González](#) y [Onofre Marimón](#).

En las pruebas de clasificación el mejor tiempo fue para Fangio que marcó 4' 30" a un promedio de 188,266 Km/h Segundo se ubicó [Alberto Ascari](#), con Ferrari 2000, y el tercero González con Maserati 2000.

La carrera se disputó a 36 vueltas que totalizaron 508,320 kilómetros. Rápidamente se ubicaron al frente González y Fangio tomando buena ventaja sobre Ascari. Al cumplirse 5 giros González llevaba 12" a Fangio y 30" a Ascari. A las 10 vueltas se mantenían las mismas posiciones y casi las mismas diferencias, pero poco duraría la esperanza de Maserati, ya que en la vuelta doce abandonó González (rompe el acelerador de su coche) y en la trece hizo lo propio Fangio. Fangio vuelve a la pista con el auto del belga John Claes y en una espectacular reacción logra ubicarse tercero detrás de Ascari y [Villoresi](#), y en el desarrollo del último giro, cuando se acercaba a la posición de Villoresi, su Maserati se desliza sobre arenilla que hay en el pavimento en plena curva de Stavelot, entrando en un zigzag que no puede controlar y se despista. El auto se paró de "trompa" y lo despició por sobre el parabrisas. Sin embargo no dio la vuelta completa sino que volvió a caer sobre sus cuatro ruedas. De otro modo, en caso de completar el tumbo, hubiese caído sobre el cuerpo de Fangio, quien por fortuna solo sufrió algunas contusiones. Fue trasladado al Hospital Santa Isabel de Verviers donde se lo mantuvo en observación durante 24 horas. Hacía un año y trece días de su grave accidente en Monza.

La clasificación final en Bélgica fue la siguiente:

1º Alberto Ascari, Ferrari 2000, en 2h 48' 30" a 181,004 Km/h

2º Luigi Villoresi, Ferrari 2000, a 2' 48"

3º Onofre Marimón, Maserati 2000, a 1 vuelta

4º Emmanuel De Graffenried, Maserati 2000, a 1 vuelta

5º Maurice Trintignant, Gordini, a 1 vuelta.

La mejor vuelta en carrera fue para José Froilán González con 4' 34" a 185,518 Km/h. Iniciaron la competencia 20 pilotos y finalizaron 11.

Tras las carreras disputadas en Buenos Aires, Indianápolis, Zandvoort y Spa-Francorchamps, las posiciones en el campeonato mundial eran estas:

Corredor	Puntos
Alberto Ascari (Ita)	25
Luigi Villoresi (Ita)	13
Bill Vukovich (USA)	8
José Froilán González (Arg)	7
Art Cross (USA)	6
Mike Hawthorn (Ing)	6
Giuseppe Farina (Ita)	6
Emmanuel De Graffenried (Sui)	5

Sam Hanks (USA)	4
Onofre Marimón (Arg)	4
Fred Agabashian (USA)	3
Felice Bonetto (Ita)	2
Jack McGrath (USA)	2
<u>Oscar Alfredo Gálvez</u> (Arg)	2
Maurice Trintignant (Fra)	2

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_FOR.BMP}

XL Gran Premio del Automóvil Club de Francia

Fecha: 5 de julio de 1953

Circuito: **Reims**

Automóvil usado: **Maserati A6 SSG**

Número: 18

Actuación: 4º en pruebas de **clasificación**, 2º en la carrera

Récord de vuelta: Fangio (Maserati) en 2' 41" 1/10 a un promedio de 186,525 Km/h.

Promedio del Ganador: 60 vueltas con un total de 500,820 Km. en 2h 44' 18" 6/10 a un promedio de 182,881 Km/h.

Ganador: Hawthorn

El domingo 5 de julio de 1953 se corrió el gran premio de Francia con puntos para el Campeonato Mundial de Pilotos; en el circuito de Reims que había sido modificado ampliado a 8.347 metros. Fangio se presentó con el Maserati de dos litros integrando el equipo oficial de la marca junto a los argentinos José Froilán González y **Onofre Marimón**, y el italiano Felice Bonetto. Enfrentaban otra vez a la "scuadra" de los poderosos Ferrari integrada por Alberto Ascari, **Luigi Villoresi**, **Giuseppe Farina** y Mike Hawthorn.

Esta carrera de Reims ha quedado como una de las mas reñidas y emocionantes de la década del 50. La lucha se insinuó desde las pruebas de clasificación en la que se ubicaron los seis primeros en tan solo 1" 3/10, escasa diferencia poco común en esa época. La "pole position" fue para Ascari con una marca de 2' 41" 2/10 a 186,409 Km/h Fangio se ubicó 4 a 8/10.

La carrera se disputó a 60 vueltas que totalizaron 500,820 kilómetros y los comentarios posteriores de la prensa la calificaron como "la carrera del siglo". En la largada tomó la punta González seguido por Ascari, Fangio, Villoresi, Hawthorn y Marimón, todos muy juntos. **González** había usado la estrategia de largar con media carga de combustible y eso le permitió tomar alguna distancia, pero a sabiendas de que debería hacer una parada en boxes para reabastecerse. Cuando ello ocurre, quienes lo perseguían vuelven a alcanzarlo y la lucha se hace intensa. El récord de vuelta, que finalmente sería para Fangio, cambiaba permanentemente de dueño. Cuando faltaban tres vueltas, menos de 25 kilómetros de carrera, Fangio, **Hawthorn**, González y Ascari estaban casi en una línea. Entran los cuatro en el ultimo giro y el joven inglés Hawthorn -tenía entonces 24 años- se jugó en una de las curvas y alcanzó la victoria (algo que no conseguía un inglés desde 1923). Las diferencias que se indican en la clasificación final, demuestran lo peleada que fue la definición, debiendo recordarse que la lucha se extendió por más de 500 kilómetros y cerca de tres horas de carrera. Fangio fue segundo y estos 6 puntos mas 1 por la vuelta rápida, fueron los primeros que conseguía en esa temporada.

La clasificación final fue la siguiente:

1º Mike Hawthorn, Ferrari 2000, 2h 44' 18" 6/10 a 182,881 Km/h

2º Fangio, a 1"

3º José Froilán González, Maserati 2000, a 1" 4/10

4º **Alberto Ascari**, Ferrari 2000, a 4" 6/10

5º Giuseppe Farina, Ferrari 2000, a 1' 07" 6/10

El récord de vuelta fue para Fangio con 2' 41" 1/10 a 186,525 Km/h, mejorando en 1/10 el récord de Ascari en pruebas de clasificación. La carrera fue iniciada por 25 pilotos y clasificaron 15.

Las posiciones en el Campeonato del Mundo de Conductores quedaron de la siguiente manera:

Corredor	Puntos
Alberto Ascari (Ita)	28
Mike Hawthorn (Ing)	14
Luigi Villoresi (Ita)	13
José Froilán González (Arg)	11
Bill Vukovich (USA)	8
Giuseppe Farina (Ita)	8

Fangio	7
Art Cross (USA)	6
Emmanuel De Graffenried (Sui)	5
Sam Hanks (USA)	4
Onofre Marimón (Arg)	4
Fred Agabashian (USA)	3
Felice Bonetto (Ita)	2
<u>Oscar Alfredo Gálvez</u> (Arg)	2
Jack McGrath (USA)	2
Maurice Trintignant (Fra)	2

La próxima prueba por puntos sería en Inglaterra el 18 de julio.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_FOR.BMP}

VI Gran Premio de Gran Bretaña

Fecha: 18 de julio de 1953

Circuito: [Silverstone](#)

Automóvil usado: Maserati A6GCM

Número: 3

Actuación: 2º, 4º en pruebas de [clasificación](#)

Récord de vuelta: González (Maserati) y Ascari (Ferrari), en 1' 50" a un promedio de 153,818 Km/h.

Promedio del Ganador: 90 vueltas con un total de 423,945 Km. en 2h 50' 00" a un promedio de 149,294 Km/h.

Ganador: Ascari

El sábado 18 de julio de 1953 Fangio corrió el Gran Premio de Inglaterra, con puntos para el certamen mundial de ese año. La prueba tuvo por escenario el circuito de Silverstone que medía 4.700 metros. Lo hizo con el Maserati 2000 y en las pruebas de clasificación se ubicó cuarto, siendo primero Alberto Ascari y empatando el segundo tiempo [José Froilán González](#) y [Mike Hawthorn](#).

La carrera se corrió a 90 vueltas que hicieron un total de 423 kilómetros. En el comienzo tomó la punta Ascari seguido por Fangio, [Villoresi](#) y [Marimón](#) en ese orden. Poco a poco el campeón del mundo del año anterior fue tomando distancia gracias al rendimiento de su Ferrari. En la vuelta 20 le ganaba a Fangio por 15". En el giro número 50 la ventaja se había extendido a 36" y así, paulatinamente, fue alejándose del argentino hasta el final de la carrera.

La clasificación fue esta:

1º [Alberto Ascari](#), Ferrari 2000, en 2h 50' 00" a 149,294 Km/h

2º Fangio, a 1'

3º Giuseppe Farina, Ferrari 2000, a 2 vueltas

4º José Froilán González, Maserati 2000, a 2 vueltas

5º Mike Hawthorn, Ferrari 2000, a 3 vueltas.

El récord de vuelta fue para Ascari y González que igualaron con 1' 50" a 153,818, dividiéndose en medio punto para cada uno, la unidad que se asignaba en el puntaje por la vuelta más rápida. Habían iniciado la carrera 28 pilotos y llegaron 10.

Mike Hawthorn en la curva de Woodcote, tomada por él a una velocidad excesiva, estuvo a punto de volcar y provocar un desastre entre los espectadores y los fotógrafos

Corridas las carreras de Argentina, Indianápolis, Holanda, Francia e Inglaterra, el puntaje había quedado así:

Corredor	Puntos
Alberto Ascari (Ita)	36,5
Mike Hawthorn (Ing)	16
José Froilán González (Arg)	14,5
Luigi Villoresi (Ita)	13
Fangio	13
Giuseppe Farina (Ita)	12
Bill Vukovich (USA)	8
Art Cross (USA)	6
Emmanuel Graffenried (Sui)	5
Sam Hanks (USA)	4
Onofre Marimón (Arg)	4
Fred Agabashian (USA)	3
Felice Bonetto (Ita)	2
Oscar Alfredo Gálvez (Arg)	2
Jack McGrath (USA)	2
Maurice Trintignant (Fra)	2

La próxima carrera con puntos sería el 2 de agosto en Nürburgring, Alemania.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_FOR.BMP}

XVI Gran Premio de Alemania

Fecha: 2 de agosto de 1953

Circuito: **Nürburgring**

Automóvil usado: **Maserati A6 SSG**

Número: 5

Actuación: 2º en pruebas de **clasificación**, 2º en la carrera

Récord de vuelta: Ascari (Ferrari), en 9' 56" a un promedio de 138,012 Km/h.

Promedio del Ganador: 18 vueltas con un total de 410,580 Km. en 3h 02' 25" a un promedio de 134,822 Km/h.

Ganador: Farina

El domingo 2 de agosto de 1953 se corrió por el campeonato mundial de pilotos en el circuito alemán de Nürburgring, que tenía 22.772 metros de extensión. Fangio con su Maserati 2000 formó parte del equipo de la casa Módena que en esa oportunidad presentó solo dos autos: el suyo y el de Felice Bonetto, ya que el tercer piloto de la marca, **José Froilán González** estaba reponiéndose de un accidente sufrido una semana antes en una carrera de autos sport en la ciudad portuguesa de Lisboa.

En el endiablado circuito de Nürburgring los Ferrari insinuaron ya en las pruebas de clasificación que se mantenía la superioridad demostrada a través de las carreras de ese año. **Alberto Ascari** con uno de los autos de Maranello, marcaba el mejor tiempo con 9' 59" 8/10 a 136,677 Km/h y superando al Maserati de Fangio por 3" 9/10.

La carrera se corrió a 18 vueltas que totalizaban un recorrido de 409,896 kilómetros y, a pesar de que Fangio pico en punta, ya al cerrar la primera vuelta Ascari estaba en punta. Al cumplirse cuatro circuitos la diferencia entre ambos era de 36". A Ascari se le sale una rueda y queda sin posibilidades a un lado de la pista. Mas tarde tomaría el auto de **Villoresi** pero con mucho atraso y nada pudo hacer. A esa altura de la carrera había tomado la punta **Hawthorn**, seguido por Fangio y luego por el Ferrari de Farina. Precisamente el italiano apuró su tren de marcha y superó a Fangio y a su coequiper Hawthorn (Farina le dedicó el triunfo a Tazio Nuvolari). Mas adelante Fangio desplazó del segundo lugar al inglés.

La clasificación final fue la siguiente:

- 1 **Giuseppe Farina**, Ferrari 2000, 3h 02' 25" a 134,822 Km/h
- 2 Fangio, a 1' 04"
- 3 Mike Hawthorn, Ferrari 2000, a 1' 43" 6/10
- 4 Felice Bonetto, Maserati 2000, a 8' 48" 6/10
- 5 Emmanuel De Graffenried, Maserati 2000, a 1 vuelta.

El récord de vuelta fue para Ascari que, con el auto de Villoresi, cubrió un giro en 9' 56" a 138,012 Km/h

Iniciaron la prueba 34 pilotos y clasificaron 16.

Realizados los grandes premios de Argentina, Indianápolis, Holanda, Francia, Inglaterra y Alemania, las posiciones del campeonato estaban así:

Corredor	Puntos
Alberto Ascari (Ita)	37,5
Mike Hawthorn (Ing)	20
Giuseppe Farina (Ita)	20
Fangio	19
José Froilán González (Arg)	14,5
Luigi Villoresi (Ita)	13
Bill Vukovich (USA)	8
Emmanuel De Graffenried (Sui)	7
Art Cross (USA)	6
Felice Bonetto (Ita)	5
Sam Hanks (USA)	4
Onofre Marimón (Arg)	4

Fred Agabashian (USA)	3
<u>Oscar Alfredo Gálvez</u> (Arg)	2
Jack McGrath (USA)	2
Maurice Trintignant (Fra)	2

A esta altura del certamen, restando correrse dos carreras, Ascari ya era seguro campeón en razón de que solo se tomaban cuatro de las nueve pruebas de esa temporada, y en tal caso nadie podría impedir que se consagrara por segunda vez consecutiva.

La próxima carrera, anteúltima del calendario, sería el 23 de agosto en Suiza.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_FOR.BMP}

XIII Gran Premio de Suiza

Fecha: 23 de agosto de 1953

Circuito: [Berna](#)

Automóvil usado: [Maserati A6 SSG](#)

Número: 32

Actuación: 1º en pruebas de [clasificación](#)

Récord de vuelta: Ascari (Ferrari), en 2' 41" 3/10 a un promedio de 162,479 Km/h.

Promedio del Ganador: 65 vueltas con un total de 473,200 Km. en 3h 01' 34" 1/10 a un promedio de 156,371 Km/h.

Ganador: Ascari

El domingo 23 de agosto de 1953 se corrió en Suiza la penúltima carrera con puntos para el campeonato del mundo de esa temporada. Se hizo en el trazado de Bremgarten, ubicado en Berna, Suiza, cuya extensión era de 7.280 metros. Fangio intervino como era habitual en ese año, con el Maserati 2000. Para las pruebas de clasificación (que se corrieron bajo la lluvia) colocaron en su auto un motor experimental que tuvo un buen rendimiento. Obtuvo la "pole position" con un tiempo de 2' 40" 1/10 a un promedio de 163,697 Km/h

En la carrera no se colocó el motor nuevo ya que aun no se había comprobado su confiabilidad. El Maserati con el motor anterior, nada podría hacer contra los poderosos Ferrari, que como una constante en todo el año, dominaron en la carrera de Suiza. La prueba se disputó a 65 vueltas con un total de 473,200 kilómetros. Fangio se mantuvo varias vueltas segundo pero luego comenzó con dificultades en la caja de cambios y fue perdiendo posiciones. En la vuelta 10 se detuvo y tomó el auto de su coequiper Felice Bonetto, pero tampoco tuvo suerte, tras una detención para cambiar un neumático, volvió a la pista y poco después se rompió un pistón quedando fuera de carrera al cumplirse 20 vueltas. Por su parte Bonetto reparada la maquina original de Fangio, continuó en esta carrera y llegó en la cuarta posición por lo que, estadísticamente, Fangio aparece compartiendo el cuarto lugar en esta prueba.

[Mike Hawthorn](#) piensa antes de la competencia si resolverá los problemas bajo la lluvia con las cubiertas especiales. Enzo Ferrari, dueño del equipo, no está de acuerdo en utilizar esas gomas, pero, le dice a Hawthorn: "Bien, si Ud. se hace responsable". Mike Hawthorn ve con desagrado cómo sale el sol sobre el circuito de Berna, lo que provoca que el auto sea muy lento.

La clasificación de la carrera fue la siguiente:

1º [Alberto Ascari](#), Ferrari 2000, en 3h 01' 34" 1/10 a 156,371 Km/h

2º Giuseppe Farina, Ferrari 2000, a 1' 13" 2/10

3º Mike Hawthorn, Ferrari 2000, a 1' 36" 5/10

4º Felice Bonetto-Fangio, Maserati 2000, a 1 vuelta

5º Hermann Lang, Maserati 2000, a 3 vueltas.

El récord de vuelta en carrera fue para Ascari con 2' 41" 3/10 a 162,479 Km/h Iniciaron la prueba 20 pilotos y la completaron solo 9.

Faltando una sola carrera para finalizar el campeonato mundial, estas eran las posiciones de los pilotos:

Corredor	Puntos
Alberto Ascari (Ita)	46,5
Giuseppe Farina (Ita)	26
Mike Hawthorn (Ing)	24
Fangio	20,5
José Froilán González (Arg)	14,5
Luigi Villorresi (Ita)	13
Bill Vukovich (USA)	8
Emmanuel De Graffenried (Sui)	7
Felice Bonetto (Ita)	6,5

Art Cross(USA)	6
Sam Hanks (USA)	4
<u>Onofre Marimón</u> (Arg)	4
Fred Agabashian (USA)	3
<u>Oscar Alfredo Gálvez</u> (Arg)	2
Jack McGrath (USA)	2
Maurice Trintignant (Fra)	2
Hermann Lang (Ale)	2

La próxima carrera con puntos, que sería la última del torneo, se correría el 13 de septiembre en Italia.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_FOR.BMP}

XXIV Gran Premio de Italia

Fecha: 13 de setiembre de 1953

Circuito: **Monza**

Automóvil usado: **Maserati A6 SSG**

Número: 50

Actuación: 2º en pruebas de **clasificación**, 1º en la carrera

Récord de vuelta: Fangio (Maserati), en 2' 04" 5/10 a un promedio de 182,168 Km/h.

Promedio del Ganador: 80 vueltas con un total de 504 Km. en 2h 49' 45" 9/10 a un promedio de 178,144 Km/h.

Ganador: Fangio

El domingo 13 de septiembre de 1953, en el famoso autódromo de Monza que entonces tenía 6.300 metros de extensión, se corrió la última carrera de esa temporada con puntos para el certamen mundial de pilotos.

El equipo Maserati se presentó ese día con Fangio, **Onofre "Pinocho" Marimón**, Felice Bonetto, Emmanuel "Toulo" De Graffenried, mientras el otro equipo, su gran rival, Ferrari, estaba formado por **Alberto Ascari**, Giuseppe Farina, **Luigi Villorosi** y **Mike Hawthorn**. Además había otros pilotos que en forma particular competían con esas marcas y también con otras.

En los entrenamientos del viernes el más veloz había sido Fangio, pero en la clasificación del sábado Ascari marcó el mejor registro con 2' 02" 7/10 a 184,841 Km/h Fangio fue su escolta a medio segundo y "Pinocho" Marimón tercero a 2" 2/10.

La carrera se corrió a 80 giros con un total de 504 kilómetros y desde su inicio fue una lucha planteada entre Ascari, Fangio, Farina y Marimón, que se extendió hasta más allá de la mitad de carrera, aunque Marimón en la vuelta 46 se detuvo y perdió tres giros. Los otros tres sugerían su porfía alternándose en la vanguardia y corriendo siempre los tres autos en menos de 50 metros. Al entrar en la vuelta final estaban así: Ascari, Farina, Marimón con vueltas menos, y Fangio, los cuatro muy juntos. Farina trata de superar al puntero y en ese momento Ascari entra de costado en una curva. Su compañero de equipo trata de evitar el toque y se va al pasto. Marimón, que los sigue muy de cerca, a pesar de la frenada se va contra el auto de Ascari y ambos quedan fuera de carrera. Fangio con absoluta serenidad sortea el "borbollón" y se va primero hacia la llegada, mientras lo persigue Farina que se recupera del despiste.

La clasificación final de esta espectacular carrera es la siguiente:

1º Fangio, en 2h 49' 45" 9/10 a 178,144 Km/h

2º **Giuseppe Farina**, Ferrari 2000, a 1" 4/10

3º Luigi Villorosi, Ferrari 2000, a 1 vuelta

4º Mike Hawthorn, Ferrari 2000, a 1 vuelta

5º Maurice Trintignant, Gordini, a 1 vuelta.

El récord de vuelta fue para Fangio con 2' 04" 5/10 a 182,168 Km/h Finalizaron la carrera 16 de los 30 que la iniciaron.

El resultado final del Campeonato del Mundo de Conductores fue el siguiente:

Corredor	Puntos
Alberto Ascari (Ita)	34,5 (46,5)
Fangio	28 (29,5)
Giuseppe Farina (Ita)	26 (32)
Mike Hawthorn (Ing)	19 (27)
Luigi Villorosi (Ita)	17
José Froilán González (Arg)	13,5 (14,5)
Bill Vukovich (USA)	8
Emmanuel De Graffenried (Sui)	7
Felice Bonetto (Ita)	6,5
Art Cross (USA)	6

Onofre Marimón (Arg)	4
Maurice Trintignant (Fra)	4
Sam Hanks (USA)	4
Fred Agabashian (USA)	3
<u>Oscar Alfredo Gálvez</u> (Arg)	2
Jack McGrath (USA)	2
Hermann Lang (Ale)	2

Los números entre paréntesis indican la totalidad de los puntos obtenidos en el año. Recuérdese que para el torneo cada piloto tomaba el mejor puntaje de cuatro carreras.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_FOR.BMP}

1954

La "Flecha de Plata" gana con Fangio

II Gran Premio de Argentina

Fecha: 17 de enero de 1954

Circuito: [Buenos Aires](#)

Automóvil usado: [Maserati 250 F](#)

Número: 2

Actuación: 3º en pruebas de [clasificación](#), 1º en la carrera

Récord de vuelta: González (Ferrari), en 1' 48" 2/10 a un promedio de 130,170 Km/h.

Promedio del Ganador: 87 vueltas con un total de 340,375 Km. en 3h 00' 55" 8/10 a un promedio de 112,875 Km/h.

Ganador: Fangio

El domingo 17 de enero de 1954 en el autódromo "17 de Octubre" de la ciudad de Buenos Aires, se corrió la primera carrera de esa temporada por el Campeonato del Mundo de Conductores. Se retorna a la disputa del máximo certamen de Fórmula 1, ya que en las dos temporadas anteriores había regido la Fórmula 2. En 1954 la reglamentación fija como el año anterior 9 las pruebas puntuables, pero en ese caso se asignan a los pilotos sus mejores 5 carreras para el ordenamiento final del campeonato en vez de 4 como había sido en 1953. También se modifican las características de los motores, permitiéndose hasta 750 cm3 de cilindrada con compresor, y hasta 2.500 sin compresor, y no se fija peso límite para el auto. Fangio, como el año anterior corre con Maserati aunque ahora con el nuevo modelo 250 F que esta equipado con motor de 2.500 cm3 y alimentación normal.

La carrera apertura del campeonato 1954 en el entonces circuito numero 2 del autódromo, cuya extensión era de 3.912,36 metros, el mismo que se había usado el año anterior pero con la variante de que ahora se corría en sentido inverso.

En pruebas de clasificación el mas rápido fue [Giuseppe Farina](#), con Ferrari 2500, a 1'44" 8/10 a 134,394 Km/h; segundo con otro auto similar, José Froilán González a 1/10, y tercero Fangio a 7/10.

La carrera se pactó a 3 horas de duración y resultó intensamente disputada, alternándose en la punta los Ferrari de Farina, González y Mike Hawthorn, y el Maserati de Fangio. Para dar una idea de la porfía se consignan los siguientes parciales: a las 5 vueltas era primero Farina a 4" sobre Fangio; a las 10 vueltas seguía Farina, ahora con 3" sobre González y 6" sobre Fangio; a los 15 giros el primero era [González](#) seguido por Farina, Hawthorn y Fangio, los cuatro en 9"; al cumplir 30 vueltas se mantenían las posiciones pero algo mas amplias, ya que del primero al cuarto había casi 20". A esta altura de la competencia comenzó a llover trayendo como consecuencia problemas de adherencia, menos a Fangio que se mantiene como si la pista estuviera totalmente seca. González tuvo una breve detención en boxes. En la vuelta 35 las posiciones eran estas: [Hawthorn](#), Farina y Fangio, este a 16" de la punta, marchando cuarto González que se acercaba nuevamente al lote puntero. Al cumplirse 40 circuitos, cerca de mitad de carrera, Fangio era primero con poco más de 2" sobre González que mostraba tener un auto muy rápido. Pudo superarlo a Fangio y comenzó a distanciarse. En la vuelta 62 Fangio entra en boxes a cambiar gomas y pierde más de un minuto. Cuando vuelve a pista comienza una inolvidable persecución de las dos Ferrari que marchan adelante: Farina y González. En la vuelta 65 Fangio es tercero a 50" del primero. Sigue lloviendo y Fangio con cauchos frescos apura cada vez más. En la vuelta 70 es escolta de Farina a solo 9". Arrecia la lluvia y Fangio impone su maestría en el manejo. Al cumplir 75 vueltas ya estaba primero y comenzó a alejarse de las Ferrari dejándolas muy atrás. Cubrió 87 vueltas en las 3 horas, totalizando 340,375 kilómetros. Fangio gana, aunque la victoria no es toda lo placentera que debiera ser por un reclamo presentado por Ferrari, por supuestas actitudes antirreglamentarias durante el cambio de neumáticos del piloto argentino.

La clasificación fue esta:

- 1º Fangio, 3h 00' 55" 8/10 a 112,875 Km/h
- 2º Giuseppe Farina, Ferrari 2500, a 1' 19"
- 3º José Froilán González, Ferrari 2500, a 2' 01"
- 4º Maurice Trintignant, Ferrari 2500, a 1 vuelta
- 5º Elie Bayol, Gordini 2500, a 2 vueltas.

La vuelta mas rápida fue para González en 1' 48" 2/10 a 130,170 Km/h Largaron 16 autos y llegaron 9.

Así quedo el puntaje del campeonato:

Corredor	Puntos
Fangio	8
Giuseppe Farina (Ita)	6
José Froilán González (Arg)	5
Maurice Trintignant (Fra)	3
Elie Bayol (Fra)	2

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_FOR.BMP}

XVI Gran Premio de Bélgica

Fecha: 20 de junio de 1954

Circuito: [Spa-Francorchamps](#)

Automóvil usado: [Maserati 250 F](#)

Número: 26

Actuación: 1º en pruebas de [clasificación](#), 1º en la carrera

Récord de vuelta: Fangio (Maserati), en 4' 25" 5/10 a un promedio de 191,457 Km/h.

Promedio del Ganador: 36 vueltas con un total de 508,320 Km. en 2h 44' 43" 4/10 a un promedio de 185,154 Km/h.

Ganador: Fangio

El domingo 20 de junio de 1954 Fangio corrió su segunda prueba del año con puntos para el campeonato mundial de pilotos. Ya estaba comprometido con Mercedes Benz para manejar uno de sus autos que reaparecerían dos semanas después en el circuito francés de Reims, tras una ausencia que se extendía desde antes de la segunda guerra mundial. Empero, hasta que llegara el momento de subirse a los autos de Stuttgart y con el propósito de ir sumando puntos para el torneo, Fangio que había ganado el Gran Prix de su país con el Maserati, volvía a correr el coche de la fabrica modenesea en Bélgica.

Esta carrera tenía como escenario el extenso y veloz circuito de Spa-Francorchamps, cuya cuerda tenía una longitud de 14.120 metros. En el equipo Maserati acompañaban a Fangio su compatriota [Onofre Marimón](#), el británico [Stirling Moss](#) y el italiano Sergio Mantovani. Para Ferrari corrían Giuseppe Farina (tenía el brazo derecho con algunos inconvenientes motrices como consecuencia de un accidente en las Mil Millas de Italia), [José Froilán González](#), Mike Hawthorn (con la pierna derecha todavía sin recuperar totalmente por el terrible accidente que sufrió en Siracusa, Italia) y Maurice Trintignant. Además corrían algunos Gordini y otros Maserati no oficiales.

En pruebas de clasificación Fangio marcó el mejor registro con 4' 22" 1/10 a 193,941 Km/h, aventajando a González por 1" 5/10 y a Farina por 3" 9/10.

La carrera se corrió a 36 vueltas totalizando un recorrido de 508,320 kilómetros. En el comienzo se planteó una lucha entre Fangio y Farina que se alternaban en la punta (Roberto Mieres -argentino- se salva por poco de morir incendiado con su Maserati en la largada), hasta que poco antes de mitad de carrera el italiano abandonó. Fangio siguió con amplia ventaja en el primer puesto. Su escolta era el francés Trintignant. González fue descalificado por adelantarse en la largada, pero como luego su compañero de equipo, Hawthorn, se detuvo con un problema físico, el piloto argentino, nacido en Arrecifes y apodado el "cabezón", subió a ese Ferrari logrando clasificar en cuarto lugar.

Las posiciones finales de esta carrera fueron estas:

1º Fangio, 2h 44' 43" 4/10 a 185,154 Km/h

2º Maurice Trintignant, Ferrari 2500, a 23" 2/10

3º Stirling Moss, Maserati 2500, a 1 vuelta

4º [Mike Hawthorn](#) y José Froilán González, Ferrari 2500, a 1 vuelta

5º Andre Pilette, Gordini 2500, a 1 vuelta.

La vuelta mas rápida en carrera fue para Fangio que en el 13er. circuito marco 4' 25" 5/10 a 191,457 Km/h Largaron 14 autos y terminaron 7.

Corridas las carreras de Buenos Aires, Indianápolis y Bélgica, las posiciones en el campeonato mundial de pilotos eran estas:

Corredor	Puntos
Fangio	17
Maurice Trintignant (Fra)	9
Bill Vukovich (USA)	8
José Froilán González (Arg)	6,5
Giuseppe Farina (Ita)	6

Jimmy Bryan (USA)	6
Jack McGrath (USA)	4
Stirling Moss (Ing)	4
Troy Ruttman (USA)	3
Elie Bayol (Fra)	2
Mike Nazaruk (USA)	2
Andre Pilette (Bel)	2
Mike Hawthorn (Ing)	1,5

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_FOR.BMP}

XLI Gran Premio del Automóvil Club de Francia

Fecha: 4 de julio de 1954

Circuito: [Reims](#)

Automóvil usado: [Mercedes Benz W-196 \(carenado\)](#)

Número: 18

Actuación: 1º en pruebas de [clasificación](#), 1º en la carrera

Récord de vuelta: Hermann (Mercedes Benz), en 2' 32" 9/10 a un promedio de 195,445 Km/h.

Promedio del Ganador: 61 vueltas con un total de 506,361 Km. en 2h 42' 47" 9/10 a un promedio de 186,621 Km/h.

Ganador: Fangio

El domingo 4 de julio de 1954 en el rápido circuito de Reims se corrió la cuarta prueba puntuable de esa temporada: Gran Premio de Francia. Fangio lo hizo por primera vez en el Mercedes Benz W-196 (Fangio decía de su automóvil: "Un coche sensacional y perfecto, con el que un piloto sueña toda su vida"), el nuevo modelo de la casa de Stuttgart, que tenía planta impulsora de 8 cilindros en línea con una capacidad cúbica de 2.496 cm³ y entregaba 257 CV de potencia a 8.250 rpm. Era un motor de avanzada que no tenía resortes de válvulas, ya que estas eran accionadas mecánicamente. En realidad el motor estaba armado en dos bloques de cuatro cilindros cada uno, que tenía tomada la tracción por medio de engranajes a mitad de cigüeñal, entre el cuarto y quinto cilindro. La carrocería tenía el estilo de los autos sport, ya que un "carenado" envolvía sus ruedas dándole una línea aerodinámica que le permitía mayor penetración. Sin embargo Fangio no se mostró partidario de ese tipo de carrocería, porque a no tener visión de las ruedas delanteras, no podía calcular con precisión la cuerda interna de las curvas.

Era la reaparición de Mercedes Benz en la época de post guerra y Fangio tenía el honor de ser el primer piloto americano que tripulaba la famosa marca alemana. El equipo de los "Flecha de Plata", como se les llamó por su forma estilizada y su color, se completó en Reims con los germanos [Karl Kling](#) y Hans Hermann. Sus principales rivales eran [González](#), [Hawthorn](#) y Trintignant del equipo Ferrari, y Ascari, Villoresi y ["Pinocho" Marimón](#), de Maserati. A ellos se sumaba el equipo Gordini y otros autos particulares de otras marcas.

El rápido escenario francés había experimentado para 1954 una nueva modificación y su extensión era ahora de 8.301 metros, es decir que había sido acortado en apenas 46 metros.

En pruebas de clasificación Fangio hace el mejor tiempo con 2' 29" 4/10 a 200,024 Km/h, superando a su compañero de equipo, Kling, por 1", y a [Ascari](#) por 1" 1/10. Era la primera vez que se superaban en Reims los 200 kilómetros por hora y, con tal motivo Fangio se adjudicó un premio extra consistente en 200 botellas de champagne.

La carrera se hizo a 61 vueltas totalizando 506,361 kilómetros. Kling fue primero en la vuelta inicial y luego Fangio se ubicó al frente. En el tercer giro abandonó Ascari. Al cumplirse 10 vueltas Fangio marchaba primero a más de 191 Km/h seguido por sus coequipers Kling y Hermann, siendo cuarto el Ferrari de González. Las vueltas van transcurriendo con el mismo planteo de carrera, solo que Kling se anima y disputa la vanguardia. Se alternan con Fangio en el primer lugar y al cumplirse mitad de recorrido el alemán es líder con medio segundo de ventaja sobre el argentino. Tercero es Jean [Behra](#) a casi un minuto y medio. En ese momento se desata una tormenta de agua y viento. La lucha entre los dos Mercedes no afloja. Con la pista mojada el argentino parece más hábil y es el puntero, pero el veterano piloto alemán no cede y cuando faltan solo 7 vueltas pasa a la punta. Es seguido muy cerca por Fangio que en el último giro, en la última curva antes de la llegada, se juega y lo pasa ganando por escasísima diferencia: apenas una décima de segundo.

El resultado final fue el siguiente:

1º Fangio, en 2h 42' 47" 9/10 a 186,621 Km/h

2º Karl Kling, Mercedes Benz 2500, a 1/10

3º Roberto Manzon, Ferrari 2500, a 1 vuelta

4º [Príncipe Bira](#), Maserati 2500, a 1 vuelta

5º Luigi Villoresi, Maserati 2500, a 3 vueltas.

La vuelta mas rápida fue para Hans Hermann, con Mercedes Benz, que marco en el tercer giro 2' 32" 9/10 a una media de 195,445 Km/h Iniciaron la carrera 21 autos y terminaron 7.

Corridas cuatro carreras por el Campeonato Mundial de Pilotos: Argentina, Indianápolis, Bélgica y Francia, las posiciones eran estas:

Corredor	Puntos
Fangio	25
Maurice Trintignant (Fra)	9
Bill Vukovich (USA)	8
José Froilán González (Arg)	6,5
<u>Giuseppe Farina</u> (Ita)	6
Jimmy Bryan (USA)	6
Karl Kling (Ale)	6
Jack McGrath (USA)	4
<u>Stirling Moss</u> (Ing)	4
Robert Manzon (Fra)	4
Troy Ruttman (USA)	3
Príncipe Bira (Siam)	3
Elie Bayol (Fra)	2
Mike Nazaruk (USA)	2
Andre Pilette (Bel)	2
<u>Luigi Villorosi</u> (Ita)	2
Mike Hawthorn (Ing)	1,5
Hans Hermann (Ale)	1

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_FOR.BMP}

VII Gran Premio de Gran Bretaña

Fecha: 17 de julio de 1954

Circuito: [Silverstone](#)

Automóvil usado: [Mercedes Benz W-196 \(carenado\)](#)

Número: 1

Actuación: 1º en pruebas de [clasificación](#), 4º en la carrera

Récord de vuelta: González (Ferrari), Hawthorn (Ferrari), Moss (Maserati), Ascari (Maserati), Marimón (Maserati), Behra (Gordini) y Fangio (Mercedes) en 1' 50" a un promedio de 154,211 Km/h.

Promedio del Ganador: 90 vueltas con un total de 424,080 Km. en 2h 56' 14" a un promedio de 144,381 Km/h.

Ganador: González

El sábado 17 de julio de 1954, aprovechando la tradición inglesa del descanso sabatino, se corrió el Gran Premio de Inglaterra, quinta carrera de esa temporada del calendario de Fórmula 1. El circuito construido en el viejo aeródromo de Silverstone, había tenido una leve modificación en su trazado y medía ahora 4.712 metros. Fangio concurreó integrando el equipo Mercedes Benz con su auto de carrocería "carenada".

Las Mercedes son más potentes que los otros coches, pero también menos manejables y más pesadas. Juan Manuel Fangio, igualmente, consigue la "pole position" con 1' 45" a 161,554 Km/h. Segundo resultó [José Froilán González](#), con Ferrari, a 1" de diferencia.

La carrera se hizo a 90 vueltas totalizando 424,080 kilómetros, y se corrió con lluvias intermitentes. González tomó la punta y a las 5 vueltas le ganaba a Fangio por 5". Al cumplirse 10 vueltas la diferencia se achica a 3". Cuando cerraban 20 vueltas Fangio estaba a solo 7/10. Sin embargo González vuelve a escaparse y al cumplirse 30 giros, un tercio de carrera, la diferencia se estabiliza en 5". A las 50 vueltas Fangio tiene dificultades con la caja de cambios y se atrasa, siendo superado por Stirling Moss-que luego abandona- y por [Mike Hawthorn](#). A pesar de sus esfuerzos Fangio tampoco puede contener a [Onofre Marimón](#) que lo supera a 6 vueltas del final. Al terminar la carrera Fangio se muestra disconforme con el "carenado" de su auto, indicando que por las dificultades de visibilidad que provocaba la lluvia y al no poder ver las ruedas delanteras que estaban cubiertas con la carrocería, en varias ocasiones golpeó unos tambores bajitos que estaban llenos de arena marcando el lado interno de las curvas.

Así, Ferrari obtiene la revancha de la derrota categórica que la Mercedes le había propinado en [Reims](#).

La clasificación final fue la siguiente:

- 1º José F. González, Ferrari 2500, 2h 56' 14" a 144,381 Km/h
- 2º Mike Hawthorn, Ferrari 2500, a 1' 10"
- 3º Onofre Marimón, Maserati 2500, a 1 vuelta
- 4º Fangio, con un tiempo de 2h 57'40", con una vuelta menos
- 5º Maurice Trintignant, Ferrari 2500, a 3 vueltas

Habían partido 29 autos y terminaron 15. El inadecuado sistema de los cronometristas ingleses que no controlaban las décimas de segundo, provocó que 7 pilotos igualaran la mejor vuelta en carrera. Eran ellos: Fangio, González, Hawthorn, Moss, [Ascari](#), Marimón y [Behra](#), que marcaron 1' 50" a 154,211 Km/h. Por esa razón se resolvió no adjudicar el punto que se otorgaba en el campeonato al autor de la vuelta mas rápida en carrera.

Corridas las pruebas de Argentina, Indianápolis, Bélgica, Francia e Inglaterra, el puntaje era el siguiente:

Corredor	Puntos
Fangio	28
José F. González (Arg)	14,5
Maurice Trintignant (Fra)	11
Bill Vukovich (USA)	8
Mike Hawthorn (Ing)	7,5

<u>Giuseppe Farina</u> (Ita)	6
Jimmy Bryan (USA)	6
<u>Karl Kling</u> (Ale)	6
Jack McGrath (USA)	4
<u>Stirling Moss</u> (Ing)	4
Robert Manzon (Fra)	4
Onofre Marimón (Arg)	4
Troy Ruttman (USA)	3
<u>Principe Bira</u> (Siam)	3
Elie Bayol (Fra)	2
Mike Nazaruk (USA)	2
Andre Pilette (Bel)	2
<u>Luigi Villoresi</u> (Ita)	2
Hans Hermann (Ale)	1

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_FOR.BMP}

XVII Gran Premio de Alemania
XIV Gran Premio de Europa

Fecha: 1º de agosto de 1954

Circuito: **Nürburgring**

Automóvil usado: **Mercedes Benz W-196 (sin carenado)**

Número: 18

Actuación: 1º en pruebas de **clasificación**, 1º en la carrera

Récord de vuelta: Kling (Mercedes), en 9' 55" 1/10 a un promedio de 137,757

Promedio del Ganador: 22 vueltas con un total de 500,984 Km. en 3h 45' 45" 8/10 a un promedio de 133,144 Km/h.

Ganador: Fangio

El domingo 1 de agosto de 1954, en el circuito de Nürburgring, Alemania, se disputó la sexta carrera del torneo mundial de pilotos de ese año. Se trataba del Gran Premio de Europa, que cada año se asignaba a un país distinto. Para los argentinos, especialmente los aficionados al automovilismo, esta carrera provoca un triste recuerdo, ya que el día anterior, sábado 31 de julio, en las pruebas de clasificación tuvo un gravísimo accidente "**Pinocho**" **Marimón**, costándole la vida. Ese año participaba en la Fórmula 1 como piloto oficial de Maserati y precisamente a bordo de uno de esos autos tuvo el trágico fuera de pista en el circuito alemán. Onofre Agustín Marimón había nacido en la localidad de Zárate, provincia de Buenos Aires, el 19 de diciembre de 1923, y era hijo de Domingo "Toscanito" Marimón, otro amigo de Fangio que también estuvo en el automovilismo en las épocas en que Fangio participaba en el Turismo Carretera.

En Nürburgring Fangio corrió con el Mercedes Benz 2500 pero con la carrocería sin "carenado" que, como característica mas notable, tenía las ruedas descubiertas. Además de **Karl Kling** y Hans Hermann, se sumaba al equipo otro alemán: Hermann Lang, quien ya había sido piloto de la marca de Stuttgart antes de la guerra.

En las pruebas de clasificación Fangio marca el mejor tiempo con 9" 50" 1/10 a 138,924 Km/h

El circuito medía 22.772 metros y en carrera hubo que recorrerlo en 22 oportunidades haciendo un total de 500,984 kilómetros. Al cumplir la primera vuelta Fangio esta adelante con 13" de ventaja sobre Kling, 20" sobre Lang, y 1' 16" sobre **José Froilán González**. Luego Lang tiene un accidente sin consecuencias físicas pero su auto no puede seguir. En la vuelta 16 González debe dejar su auto a Mike Hawthorn que es piloto numero 1 de Ferrari. También Kling ha debido abandonar y Fangio es cómodo puntero.

El resultado de la carrera es el siguiente:

- 1º Fangio, en 3h 45' 45" 8/10 a 133,144 Km/h
- 2º José F. González- **Mike Hawthorn**, Ferrari 2500, a 1' 36" 5/10
- 3º Maurice Trintignant, Ferrari 2500, a 5' 08" 6/10
- 4º Karl Kling, Mercedes Benz 2500, a 6' 06" 5/10
- 5º Sergio Mantovani, Maserati 2500, a 8' 51" 5/10

La vuelta mas rápida en carrera fue para Kling con 9' 55" 1/10 a 137,757 Km/h. Iniciaron la competencia 20 pilotos y finalizaron 10.

Corridas 6 carreras: Argentina, Indianápolis, Bélgica, Francia, Inglaterra y Alemania, éste era el puntaje:

Corredor	Puntos
Fangio	36
José Froilán González (Arg)	17,5
Maurice Trintignant (Fra)	15
Mike Hawthorn (Ing)	10,5
Karl Kling (Ale)	10
Bill Vukovich (USA)	8

<u>Giuseppe Farina</u> (Ita)	6
Jimmy Bryan (USA)	6
Jack McGrath (USA)	4
<u>Stirling Moss</u> (Ing)	4
Robert Manzon (Fra)	4
Onofre Marimón (Arg)(*)	4
Troy Ruttman (USA)	3
<u>Principe Bira</u> (Siam)	3
Elie Bayol (Fra)	2
Mike Nazaruk(USA)	2
Andre Pilette (Bel)	2
<u>Luigi Villoresi</u> (Ita)	2
Sergio Mantovani (Ita)	2
Hans Hermann (Ale)	1

(*) Fallecido.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_FOR.BMP}

XIV Gran Premio de Suiza

Fecha: 22 de agosto de 1954

Circuito: **Berna**

Automóvil usado: **Mercedes Benz W-196 (sin carenado)**

Número: 4

Actuación: 2º en pruebas de **clasificación**, 1º en la carrera

Récord de vuelta: Fangio (Mercedes), en 2' 39" 7/10 a un promedio de 164,108 Km/h.

Promedio del Ganador: 66 vueltas con un total de 480,480 Km. en 3h 00' 34" 5/10 a un promedio de 159,650 Km/h.

Ganador: Fangio

El domingo 22 de agosto de 1954 en el circuito de Bremgarten, en la ciudad Suiza de Berna, se corrió la séptima carrera del año para el torneo de Fórmula 1. Fangio integraba el equipo Mercedes Benz junto a Karl Kling y Hans Hermann. Ferrari lo hizo con **Hawthorn**, González, Maglioli y Trintignant, mientras Maserati alistaba a **Moss**, Mantovani, Harry Schell, Ken Wharton y el argentino Roberto Mieres. Finalmente la escudería Gordini presentaba a **Jean Behra** y al argentino Clemar Bucci. A ellos se sumaban un Ferrari y un Gordini particulares.

Para cubrir la pista de 7.280 metros en pruebas de clasificación, el más veloz fue José Froilán González que marcó 2' 39" 5/10 a 164,313 Km/h Fangio se ubicó segundo.

Con **Alberto Ascari** en las tribunas, reponiéndose de su segundo accidente en la temporada, la victoria de Fangio es muy previsible.

La carrera se corrió a 66 vueltas que totalizaban 480,480 kilómetros y desde el comienzo Fangio se ubicó primero. Al cumplirse 5 vueltas llevaba 6" a Moss que era su escolta, marchando tercero González (con nueva carrocería y tenida superior) y cuarto Hawthorn (rompe la bomba de nafta y abandona). Mas adelante estos dos pilotos superan a Moss que tiene dificultades, pero no pueden acercarse a Fangio que se sigue distanciando. Ya en la vuelta 40 su ventaja era de 21". En las últimas vueltas se corre bajo una lluvia torrencial y Fangio allí sigue demostrando su maestría para el manejo.

La clasificación final fue ésta:

- 1º Fangio, en 3h 00' 34" 5/10 a 159,650 Km/h
- 2º **José Froilán González**, Ferrari, a 57" 8/10
- 3º Hans Hermann, Mercedes Benz, a 1 vuelta
- 4º Roberto Mieres, Maserati, a 2 vueltas
- 5º Sergio Mantovani, Maserati, a 2 vueltas.

El récord de vuelta fue para Fangio con 2' 39" 7/10 a 164,108 Km/h. Iniciaron la carrera 15 autos y terminaron solo 8.

Corridos los grandes premios de Argentina, Indianápolis, Bélgica, Francia, Inglaterra, Alemania y Suiza, y restando solamente dos competencias para finalizar el torneo, ya Fangio se aseguraba su segundo campeonato mundial de Fórmula 1.

Las posiciones hasta entonces eran estas:

Corredor	Puntos
Fangio	45
José Froilán González (Arg)	23,5
Maurice Trintignant (Fra)	15
Mike Hawthorn (Ing)	10,5
Karl Kling (Ale)	10
Bill Vukovich (USA)	8
Giuseppe Farina (Ita)	6
Jimmy Bryan (USA)	6
Hans Hermann (Ale)	5

Sergio Mantovani (Ita)	4
Jack Mc Grath (USA)	4
Stirling Moss (Ing)	4
Robert Manzon (Fra)	4
<u>Onofre Marimón</u> (Arg)(*)	4
Troy Ruttman (USA)	3
<u>Principe Bira</u> (Siam)	3
Roberto Mieres (Arg)	3
Elie Bayol (Fra)	2
Mike Nazarut (USA)	2
Andre Pilette (Bel)	2
<u>Luigi Villoresi</u> (Ita)	2

(*) Fallecido.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_FOR.BMP}

XXV Gran Premio de Italia

Fecha: 5 de setiembre de 1954

Circuito: **Monza**

Automóvil usado: **Mercedes Benz W-196 (carenado)**

Número: 16

Actuación: 1º en pruebas de **clasificación**, 1º en la carrera

Récord de vuelta: González (Ferrari), 2' 00" 8/10 a un promedio de 187,748 Km/h.

Promedio del Ganador: 80 vueltas con un total de 504 Km. en 2h 47' 49" 9/10 a un promedio de 180,180 Km/h.

Ganador: Fangio

El domingo 5 de septiembre de 1954 se corrió el Gran Premio de Italia con puntos para el campeonato mundial de pilotos. La prueba tuvo como escenario el famoso autódromo de Monza, cuya pista medía 6.300 metros. Fangio corrió con el Mercedes Benz de carrocería carenada y formando equipo con los alemanes Karl Kling y Hans Hermann. En Ferrari se reincorporaba **Alberto Ascari** integrando la "scuadra" con Mike Hawthorn, **José Froilán González**, Maurice Trintignant y Umberto Maglioli. Por su parte Maserati se presentaba con **Luigi Villorosi**, **Stirling Moss**, Sergio Mantovani, Luigi Musso, Louis Rossier y el argentino Roberto "Bitito" Mieres. También había un equipo Gordini que tenía entre sus pilotos al argentino Clemar Bucci. Participaron otros autos particulares, entre ellos un Maserati al mando del argentino Jorge Daponte.

En la "classifica" del sábado Fangio marcó el mejor tiempo con 1' 59" a una media de 190,588 Km/h superando a Ascari por 2/10 y a Moss por 3/10 de segundo.

La carrera se corrió a 80 vueltas que totalizaron 504 kilómetros de recorrido. En la largada tomó la punta **Kling** pero en seguida tuvo problemas mecánicos y debió detenerse. Era entonces primero Moss, seguido por González, Ascari y Fangio. Luego González se ubica primero seguido por Ascari, pero en la vuelta 17 el argentino se detiene con fallas en la caja de cambios y toma el auto de Maglioli que estaba en el 11º lugar. Tras distintas alternativas se llega a la vuelta 47 en la que marcha primero Ascari y segundo Fangio, los dos campeones del mundo, separados por 1/10 de segundo. Dos giros más adelante el auto de Ascari queda fuera de carrera por rotura de una válvula. El Mercedes de Fangio también va perdiendo rendimiento y es superado por Moss que se distancia rápidamente. Sin embargo tampoco el Maserati del inglés resiste el esfuerzo y su motor se planta a solo 10 giros del final. Esto deja a Fangio como cómodo puntero y el camino libre hacia la victoria.

La clasificación final fue esta:

- 1º Fangio, en 2h 47' 49" 9/10 a 180,180 Km/h
- 2º **Mike Hawthorn**, Ferrari a 1 vuelta
- 3º Umberto Maglioli- José F. González, Ferrari, a 2 vueltas
- 4º Hans Hermann, Mercedes Benz, a 3 vueltas
- 5º Maurice Trintignant, Ferrari, a 5 vueltas

La vuelta mas rápida fue para González que en el segundo giro marco 2' 00" 8/10 a 187,784 Km/h. Iniciaron la carrera 20 autos y terminaron 11.

Disputadas las carreras de Argentina, Indianápolis, Bélgica, Francia, Inglaterra, Alemania, Suiza e Italia, el puntaje era el siguiente:

Corredor	Puntos
Fangio	53
José Froilán González (Arg)	26,5
Maurice Trintignant (Fra)	17
Mike Hawthorn (Ing)	16,5
Karl Kling (Ale)	10
Bill Vukovich (USA)	8
Hans Hermann (Ale)	8

<u>Giuseppe Farina</u> (Ita)	6
Jimmy Bryan (USA)	6
Jack Mc Grath (USA)	4
Sergio Mantovani (Ita)	4
Stirling Moss (Ing)	4
Robert Manzon (Fra)	4
<u>Onofre Marimón</u> (Arg)(*)	4
Troy Ruttman (USA)	3
<u>Príncipe Bira</u> (Siam)	3
Roberto Mieres (Arg)	3
Elie Bayol (Fra)	2
Mike Nazarut (USA)	2
Andre Pilette (Bel)	2
Luigi Villorosi (Ita)	2
Umberto Maglioli (Ita)	2

(*) Fallecido.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_FOR.BMP}

XII Gran Premio de España

Fecha: 24 de octubre de 1954

Circuito: [Barcelona](#)

Automóvil usado: [Mercedes Benz W-196 \(sin carenado\)](#)

Número: 2

Actuación: 2º en pruebas de [clasificación](#), 3º en la carrera

Récord de vuelta: Ascari (Lancia), en 2' 20" 4/10 a un promedio de 161,948 Km/h.

Promedio del Ganador: 80 vueltas con un total de 505,280 Km. en 3h 13' 52" a un promedio de 156,379 Km/h.

Ganador: Hawthorn

El domingo 24 de octubre de 1954 se corrió en el circuito de Pedralbes, en Barcelona, el Gran Premio de España que cerró otra temporada de la Fórmula 1. Era el mismo escenario donde Fangio había ganado adjudicándose el torneo de 1951, y esta vez llegaba allí con su segundo título asegurado. Lo hizo con el Mercedes Benz 2500 con carrocería sin carenar, formando equipo con [Karl Kling](#) y Hans Hermann. En esta carrera hacía su aparición Lancia en carreras de Fórmula 1, presentando dos autos al mando de Ascari y [Villoresi](#). Por el lado de Ferrari estaban Mike Hawthorn, Maurice Trintignant y Robert Manzon, observándose la ausencia de [José Froilán González](#) que se estaba recuperando de un accidente sufrido en Irlanda seis semanas antes. La pista de Barcelona medía 6.316 metros y en pruebas de clasificación Ascari marcó el mejor tiempo con 2' 18" 5/10 a una media de 164,170 Km/h aventajando a Fangio por 6/10 de segundo.

La carrera fue a 80 vueltas que totalizaban 505,280 Km. Las primeras nueve vueltas fueron con Ascari al frente pero luego abandonó por problemas de embrague. Trintignant con Ferrari y Harry Schell con Maserati, se disputaron la punta hasta que en el giro 24 los pasó [Hawthorn](#) quien mantuvo su posición hasta el final. Fangio hizo una carrera expectante manteniéndose cerca de los punteros, hasta que a mitad de recorrido dio la sensación de que intentaría alcanzarlos. Logró estar segundo a solo 11" de Hawthorn, pero su Mercedes comenzó a acusar una falla de motor que lo relegó al tercer puesto y muy lejos de la punta.

La clasificación final fue esta:

1º Mike Hawthorn, Ferrari, a 3h 13' 52" a 156,379 Km/h

2º Luigi Musso, Maserati , a 1' 13"

3º Fangio, a 1 vuelta

4º Roberto Mieres, Maserati, a 1 vuelta

5º Karl Kling, Mercedes Benz, a 1 vuelta

El mejor tiempo de vuelta en carrera fue para [Ascari](#) que hizo el giro numero 3 en 2' 20" 4/10 a 161,948 Km/h. Iniciaron la prueba 21 autos y terminaron 9.

Completadas las nueve carreras del Campeonato del Mundo de Conductores, Argentina, Indianápolis, Bélgica, Francia, Inglaterra, Alemania, Suiza, Italia y España, éstas fueron las posiciones finales:

Corredor	Puntos
Fangio	42 (57)
José Froilán González (Arg)	25 (26,5)
Mike Hawthorn (Ing)	24,5
Maurice Trintignant (Fra)	17
Karl Kling (Ale)	12
Bill Vukovich (USA)	8
Hans Hermann (Ale)	8
Giuseppe Farina (Ita)	6
Jimmy Bryan (USA)	6
Luigi Musso (Ita)	6
Roberto Mieres (Arg)	6
Sergio Mantovani (Ita)	4

Jack Mc Grath (USA)	4
<u>Stirling Moss</u> (Ing)	4
Robert Manzon (Fra)	4
<u>Onofre Marimón</u> (Arg)(*)	4
Troy Ruttman (USA)	3
<u>Príncipe Bira</u> (Siam)	3
Elie Bayol (Fra)	2
Mike Nazarut (USA)	2
Andre Pilette (Bel)	2
Luigi Villorosi (Ita)	2
Umberto Maglioli (Ita)	2
Alberto Ascari (Ita)	1

(*) Fallecido.

Los números entre paréntesis indican la totalidad de puntos conquistados. Recuérdese que se tomaban solo los puntajes de las cinco mejores carreras.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_FOR.BMP}

1955

Gran triunfo de Mercedes Benz con Fangio

III Gran Premio de Argentina

Fecha: 16 de enero de 1955

Circuito: **Buenos Aires**

Automóvil usado: **Mercedes Benz W-196 (sin carenado)**

Número: 2

Actuación: 2º en pruebas de **clasificación**, 1º en la carrera

Récord de vuelta: Fangio (Mercedes), en 1' 48" 3/10 a un promedio 130,050 Km/h.

Promedio del Ganador: 96 vueltas con un total de 375,587 Km. en 3h 00' 38" 6/10 a un promedio de 124,750 Km/h.

Ganador: Fangio

El domingo 16 de enero se corrió la primera carrera de ese año por el campeonato del mundo de conductores. Las características de los autos seguían siendo las mismas: hasta 750 centímetros cúbicos de cilindrada con compresor, y hasta 2500 sin compresor, no estableciéndose límites de peso

El inicio tuvo como escenario el circuito numero 2 del autódromo "17 de octubre" de la ciudad de Buenos Aires, cuya extensión era de 3.912,36 metros. Vale aclarar que se corrió con sentido de marcha igual a las agujas del reloj como en 1953, mientras que en 1954 se había hecho en sentido inverso

Fangio lo hizo con el Mercedes Benz W-196 de dos litros y medio, sin carenado, igual al empleado del año anterior cuando ganó el título. Sus compañeros de equipo eran los alemanes **Karl Kling** y Hans Hermann, y el joven inglés de 25 años, **Stirling Crawford Moss** que el año anterior había estado en el equipo Maserati y ahora se incorporaba a la marca de Stuttgart. También fueron de la partida los siguientes pilotos: con Maserati, **Jean Behra**, Harry Schell, Carlos Menditeguy, Luigi Musso, Roberto Mieres, Alberto Uria, Clemar Bucci y Sergio Mantovani; con Lancia, **Alberto Ascari**, Luigi Villorosi y **Eugenio Castellotti**; con Ferrari, José Froilán González, Maurice Trintignant, y Giuseppe Farina que compartía el auto con Umberto Maglioli; con Gordini, Pablo Birger, Jesús Ricardo Iglesias y Elie Bayol.

En las pruebas de clasificación el mas rápido fue el subcampeón mundial José Froilán González, en 1' 43" 1/10 a un promedio de 136,610 Km/h. El segundo tiempo lo empataron Fangio y Ascari a solo 5/10 del primero.

La carrera se programó a tres horas de duración y se disputó en una jornada de agobiante calor. Había 36 grados centígrados a la sombra y 51 en la pista, a cincuenta centímetros del pavimento. Esto dio una tonalidad distinta que la convirtió en una carrera atípica, con el clima como importante protagonista. Los pilotos europeos tratan durante toda la semana de ingerir la mayor cantidad de líquidos frescos, y de alimentarse bien para poder soportar lo que será una real odisea.

En la largada Fangio tomó la punta pero luego fue superado por Ascari y **González** que se disputaban el primer lugar. Fangio lo seguía expectante, cuidando no solo el auto sino también el físico que ese día tendría un gran desgaste (Fangio sufre los trastornos provocados por el calor dentro del hábitat de su coche y el roce de alguna parte metálica que lo quema. Es un calvario para todos). En la vuelta 21 Ascari hizo un trompo y su Lancia quedó fuera de competencia. Poco después González debió ingresar a boxes casi insolado, tomando su auto **Farina** pero en el cuarto lugar detrás de Fangio -que ahora era puntero- Schell y Mieres. En la vuelta 35 cuando se cumplía la primera hora de la durísima carrera, Fangio paró a reabastecerse y refrescarse demorando casi dos minutos y retornando a la pista en el cuarto lugar a 1' 16" del primero Schell. Comenzó una rápida persecución y diez vueltas más tarde era otra vez el líder. Los otros competidores no soportaban el calor y hacían cambios en la conducción, según lo permitía el reglamento. Podían relevarse solo entre los de la misma marca. Hubo pilotos que usaron más de un auto y autos que tuvieron hasta tres pilotos distintos, lo que daría a la clasificación final una rara combinación de nombres, complicando la asignación de puntos. Hubo un total de 16 relevos. Solo Fangio y Mieres no hicieron uso de ese recurso. Soportaron toda la carrera en su propio coche.

Volviendo a la competencia, cuando Fangio recuperó la punta, ya sería definitivamente. Cada vez se alejaba más y llegó al final con mas de un minuto y medio de ventaja.

En las tres horas pactadas se corrieron 96 vueltas que totalizaban 375,587 kilómetros y la clasificación fue esta:

- 1° Fangio, en 3h 00' 38" 6/10 a 124,750 Km/h
- 2° J.F.González-J.Farina-M.Trintignant, Ferrari, a 1' 29" 6/10
- 3° J.Farina-M.Trintignant-U.Maglioli, Ferrari, a 2 vueltas
- 4° H.Herrmann-K.Kling-S.Moss, Mercedes Benz, a 2 vueltas
- 5° Roberto Mieres, Maserati, a 5 vueltas

La vuelta mas rápida fue para Fangio en el giro 45 que cubrió en 1' 48" 3/10 a 130,050 Km/h Iniciaron la carrera 21 autos y terminaron 7.

El campeonato mundial, tras la prueba inicial, quedó de la siguiente forma:

Corredor	Puntos
Fangio	9
Giuseppe Farina (Ita)	3,33
Maurice Trintignant (Fra)	3,33
José Froilán González (Arg)	2
Roberto Mieres (Arg)	2
Umberto Maglioli (Ita)	1,33
Hans Hermann (Ale)	1
Karl Kling (Ale)	1
Stirling Moss (Ing)	1

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_FOR.BMP}

XIII Gran Premio de Mónaco
XV Gran Premio de Europa

Fecha: 22 de mayo de 1955

Circuito: **Montecarlo**

Automóvil usado: **Mercedes Benz W-196 (sin carenado)**

Número: 2

Actuación: 1º en pruebas de **clasificación**, abandonó en la carrera

Récord de vuelta: Fangio (Mercedes), en 1' 42" 4/10 a un promedio de 110,566 Km/h.

Promedio del Ganador: 100 vueltas con un total de 314,500 Km. en 2h 58' 09" 7/10 a un promedio de 105,915 Km/h.

Ganador: Trintignant

El domingo 22 de mayo de 1955 se corrió en Mónaco la segunda carrera de la temporada con puntos para el campeonato mundial de pilotos. Ese año se asignó a esta prueba la denominación de Gran Premio de Europa, y se corrió en el trazado callejero de Montecarlo que tenía 3.145 metros de extensión. Fangio concurre con el Mercedes Benz de dos litros y medio, sin carenado, integrando equipo con **Stirling Moss**. Con Lancia corrían Ascari, Luigi Villorosi, Eugenio Castellotti y el local Louis Chiron. Con Ferrari lo hacían Maurice Trintignant, Piero Taruffi, Giuseppe Farina y Harry Schell. Con Maserati **Jean Behra**, Luigi Musso, Roberto Mieres, Cesare Perdisa y Louis Rosier. Con Gordini corrían Robert Manzon, Elie Bayol y Patricio Pollet. Con Vanwall lo hacía **Mike Hawthorn**.

En pruebas de clasificación igualaron el mejor tiempo Fangio y Ascari con 1' 41" 1/10 a 111,988 Km/h. Luego se ubicó Moss a 1/10 de segundo.

La carrera se corrió a 100 vueltas con un total de 314,500 kilómetros de recorrido y en el comienzo Fangio y Moss tomaron la punta alejándose de su perseguidor que era Ascari. A mitad de carrera Fangio debió abandonar por dificultades en la transmisión de su auto. En ese momento era puntero con 20" sobre Moss y a casi un minuto sobre el tercero Ascari. Cuando faltaban 18 vueltas para terminar Moss quedó fuera de carrera con una falla similar a la del Mercedes de Fangio. El inglés estaba cómodo en la vanguardia con un minuto y medio sobre Ascari y una vuelta a Trintignant que marchaba tercero. Cuando todo parecía en favor de Ascari, el piloto del Lancia sufre un despiste y se precipita espectacularmente al mar, aunque sin consecuencias físicas, solamente tiene un golpe en la nariz y en la pierna (sin embargo, a los pocos días fallece en Monza mientras realizaba pruebas privadas). De este modo, el francés Trintignant, casi inesperadamente, anota la primera de sus dos victorias en la Fórmula 1. Volvería a ganar en el mismo escenario tres años después.

La clasificación final fue la siguiente:

1º Maurice Trintignant, Ferrari, 2h 58' 09" 7/10 a 105,915 Km/h

2º **Eugenio Castellotti**, Lancia, a 20" 2/10

3º Jean Behra-Cesare Perdisa, Maserati, a 1 vuelta

4º **Giuseppe Farina**, Ferrari a 1 vuelta

5º **Luigi Villorosi**, Lancia a 1 vuelta

El giro más rápido en carrera fue para Fangio en la vuelta 27 con 1' 42" 4/10 a 110,566 Km/h. Iniciaron la prueba 20 autos y terminaron 9.

Disputadas dos carreras por el campeonato de pilotos, la de Argentina y esta de Mónaco, el puntaje era el siguiente:

Corredor	Puntos
Maurice Trintignant (Fra)	11,33
Fangio	10
Giuseppe Farina (Ita)	6,33
Eugenio Castellotti (Ita)	6
José Froilán González (Arg)	2
Roberto Mieres (Arg)	2
Jean Behra (Fra)	2

Cesare Perdisa (Ita)	2
Luigi Villoresi (Ita)	2
Umberto Maglioli (Ita)	1,33
Hans Hermann (Ale)	1
Karl Kling (Ale)	1
Stirling Moss (Ing)	1

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_FOR.BMP}

XVII Gran Premio de Bélgica

Fecha: 5 de junio de 1955

Circuito: [Spa-Francorchamps](#)

Automóvil usado: [Mercedes Benz W-196 \(sin carenado\)](#)

Número: 10

Actuación: 2º en pruebas de [clasificación](#), 1º en la carrera

Récord de vuelta: Fangio (Mercedes), en 4' 20" 6/10 a un promedio de 195,057 Km/h.

Promedio del Ganador: 36 vueltas con un total de 508,320 Km. en 2h 39' 29" a un promedio de 191,237 Km/h.

Ganador: Fangio

El domingo 5 de junio de 1955 se corrió en el veloz circuito de Spa-Francorchamps el Gran Premio de Bélgica con puntos para el campeonato mundial de pilotos. Fangio, junto a Stirling Moss y [Karl Kling](#) integraron el equipo Mercedes Benz con los famosos autos W-196 de dos litros y medio, sin carenado. Ferrari se presentó con [Giuseppe Farina](#) y Maurice Trintignant. Maserati lo hizo con [Jean Behra](#), Cesare Perdisa, Luigi Musso, Roberto Mieres y Louis Rosier. Lancia, a diez días de la muerte de [Ascari](#), su principal piloto, no iba a presentarse pero confió un auto para esta carrera al joven y promisorio Eugenio Castellotti, que tenía entonces 25 años de edad. En la clasificación marcaría el mejor registro.

Se corrió en el veloz trazado belga de 14.120 metros y en pruebas de clasificación es Castellotti el más rápido con un registro de 4' 18" 1/10 a 196,947 Km/h, superando a Fangio por 5/10.

La carrera se hizo a 36 vueltas totalizando 508,320 kilómetros y desde el momento de la partida Fangio se ubicó primero para no dejar esa posición hasta la bandera a cuadros. Castellotti abandona por causa del diferencial. Durante casi toda la carrera el segundo fue Moss y detrás se alternaron varios pilotos hasta que finalmente Farina fue tercero. Fangio ganaba por tercera vez en Spa-Francorchamps.

La clasificación final fue la siguiente:

1º Fangio, en 2h 39' 29" a 191,237 Km/h

2º [Stirling Moss](#), Mercedes Benz, a 8" 1/10

3º Giuseppe Farina, Ferrari, a 1'40" 5/10

4º Paul Frère, Ferrari, a 3' 25" 5/10

5º Roberto Mieres-Jean Behra, Maserati a 1 vuelta.

El récord de vuelta fue para Fangio que en el giro 18 marcó 4' 20" 6/10 a 195,057 Km/h. Iniciaron la carrera 13 autos y finalizaron 9.

El campeonato del mundo, tras correrse en Argentina, Mónaco, Indianápolis y Bélgica, estaba de la siguiente forma:

Corredor	Puntos
Fangio	19
Maurice Trintignant (Fra)	11,33
Giuseppe Farina (Ita)	10,33
Bob Sweikert (USA)	8
Stirling Moss (Ing)	7
Tony Bettenhausen (USA)	6
Eugenio Castellotti (Ita)	6
Jimmy Davies (USA)	4
Roberto Mieres (Arg)	3
Jean Behra (Fra)	3
Johnny Thompson (USA)	3
Paul Frère (Bel)	3
José Froilán González (Arg)	2
Cesare Perdisa (Ita)	2
Walt Faulkner (USA)	2

<u>Luigi Villoresi</u> (Ita)	2
Umberto Maglioli (Ita)	1,33
Hans Hermann (Ale)	1
Karl Kling (Ale)	1
Bill Vukovich (USA)(*)	1

(*) Fallecido.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_FOR.BMP}

VI Gran Premio de Holanda

Fecha: 19 de junio de 1955

Circuito: **Zandvoort**

Automóvil usado: **Mercedes Benz W-196 (sin carenado)**

Número: 8

Actuación: 1º en pruebas de **clasificación**, 1º en la carrera

Récord de vuelta: Mieres (Maserati), en 1' 40" 9/10 a un promedio de 149,601 Km/h.

Promedio del Ganador: 100 vueltas con un total de 419,300 Km. en 2h 54' 23" 8/10 a 144,257Km/h.

Ganador: Fangio

El domingo 19 de junio de 1955 se corrió en Holanda el Grand Prix de ese país, con puntos para el campeonato mundial de pilotos. El escenario de Zandvoort, cuya pista tenía 4.193 metros de extensión, había sido acondicionado con especiales medidas de seguridad tanto para pilotos como para espectadores, en atención a la tremenda tragedia ocurrida en Le Mans ocho días antes y la polémica que ello motivó con respecto a las carreras de automóviles. Todo se cumplió con normalidad en el circuito holandés y eso contribuyó a calmar los ánimos en el controvertido tema.

Fangio en equipo con Stirling Moss y **Karl Kling** corrió con el Mercedes Benz W-192 con ruedas descubiertas. Con Ferrari lo hicieron Maurice Trintignant, Eugenio Castellotti y **Mike Hawthorn** que volvía al equipo de Maranello tras algunas carreras con Vanwall. Maserati se presentaba con Luigi Musso, **Jean Behra**, Roberto Mieres y Louis Rosier. Gordini con Patricio Pollet y Robert Manzon. A ellos se agregaban algunos autos particulares.

En pruebas de clasificación se insinuó la superioridad de las "flechas de plata" que se ubicaron en primera línea de partida. El más rápido fue Fangio, marcando 1' 40" a 150,948 Km/h, superando a Moss por 4/10.

La carrera se efectuó a 100 vueltas totalizando 419,300 kilómetros y desde el inicio fue el diálogo entre Fangio y Moss que mantuvieron los dos primeros lugares, alternándose, para definir en favor del argentino por dos décimas de segundo. Luigi Musso, piloto italiano de singular trayectoria, a pesar de no ganar, se lleva la gloria de Zandvoort. Llega tercero, con la Maserati, luego de Juan Manuel Fangio y Stirling Moss. Musso da esa tarde una clase de manejo, superándose vuelta tras vuelta.

La clasificación final fue la siguiente:

1º Fangio, en 2h 54' 23" 8/10 a 144,257 Km/h

2º **Stirling Moss**, Mercedes Benz, a 2/10

3º Luigi Musso, Maserati, a 57" 1/10

4º Roberto Mieres, Maserati, a 1 vuelta

5º Eugenio Castellotti, Ferrari, a 3 vueltas

El récord de vuelta fue para el argentino Roberto "Bitito" Mieres con 1' 40" 9/10 a 149,601 Km/h. Iniciaron la carrera 16 pilotos y terminaron 11.

Disputados cinco grandes premios -Argentina, Mónaco, Indianápolis, Bélgica y Holanda- el torneo mundial de pilotos estaba así:

Corredor	Puntos
Fangio	27
Stirling Moss (Ing)	13
Maurice Trintignant (Fra)	11,33
Giuseppe Farina (Ita)	10,33
Bob Sweikert (USA)	8
Eugenio Castellotti (Ita)	8
Roberto Mieres (Arg)	7
Tony Bettenhausen (USA)	6
Jimmy Davies (USA)	4
Luigi Musso (Ita)	4

Jean Behra (Fra)	3
Paul Frère (Bel)	3
Johnny Thompson (USA)	3
<u>José Froilán González</u> (Arg)	2
Cesare Perdisa (Ita)	2
<u>Luigi Villoresi</u> (Ita)	2
Walt Faulkner (USA)	2
Umberto Maglioli (Ita)	1,33
Hans Hermann (Ale)	1
Karl Kling (Ale)	1
Bill Vukovich (USA)(*)	1

(*) Fallecido.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_FOR.BMP}

VIII Gran Premio de Gran Bretaña

Fecha: 16 de julio de 1955

Circuito: **Aintree**

Automóvil usado: **Mercedes Benz W-196 (sin carenado)**

Número: 10

Actuación: 2º en pruebas de **clasificación**, 2º en la carrera

Récord de vuelta: Moss (Mercedes), en 2' 00" 4/10 a un promedio de 144,356 Km/h.

Promedio del Ganador: 90 vueltas con un total de 434,514 en 3h 07' 21" 2/10 a un promedio de 139,153 Km/h.

Ganador: Moss

El sábado 16 de julio de 1955 se corrió el Grand Prix de Inglaterra en el circuito Aintree, cuya extensión era de 4.827,93 metros, construido alrededor de un antiguo campo hípico de Liverpool. Era la sexta carrera del año por el campeonato mundial y ante la anulación de los grandes premios de España, Francia, Alemania y Suiza, se convertía en la penúltima de esa reducida temporada, ya que solo restaba la de Monza.

Fangio corrió con el Mercedes Benz W-196 sin carenado y formando equipo con Stirling Moss, Karl Kling y Pietro Taruffi. Maserati lo hacía con **Jean Behra**, Roberto Mieres, André Simon y Luigi Musso. Ferrari se presentó con **Mike Hawthorn**, Maurice Trintignant y **Eugenio Castellotti**. A ellos se sumaban otros pilotos particulares, inclusive algunos autos ingleses.

En pruebas de clasificación el más rápido fue Moss con 2' 00" 4/10 a 144,356 Km/h y aventajando a Fangio por 2/10. En la grilla de partida -en el último lugar- aparecía por primera vez en carreras con puntos el australiano Jack Brabham, de 29 años, que en 1959, 60 y 66 sería campeón mundial y que además se destacara como uno de los más exitosos constructores de autos de carrera.

La prueba de Aintree constaba de 90 vueltas con un recorrido total de 434,514 kilómetros. La carrera se desarrolló en condiciones anormales debido a la alta temperatura que deben padecer los pilotos. Desde la largada **Moss** tomó la punta que conservó hasta las quince vueltas, pasando Fangio a ese lugar. En el giro treinta el inglés recuperó la vanguardia conservándola hasta el final. La fábrica de Stuttgart prefería que el inglés ganara en "su casa" y esa insinuación se le hizo a Fangio a quién, por las dudas, le colocaron una multiplicación más larga e inadecuada. A pesar de ello el argentino se mantuvo muy cerca de Moss y en la última vuelta se colocó detrás de su auto cruzando la meta a solo dos décimas de segundo. De esta manera Moss se convierte en el primer piloto británico en ganar el Gran Premio de Inglaterra.

La clasificación final fue la siguiente:

1º Stirling Moss, Mercedes Benz, en 3h 07' 21" 2/10 a 139,153 Km/h

2º Fangio, a 2/10

3º **Karl Kling**, Mercedes Benz, a 1' 11" 8/10

4º Piero Taruffi, Mercedes Benz, a 1 vuelta

5º Luigi Musso, Maserati, a 1 vuelta.

La vuelta más veloz fue para Moss en 2' 00" 4/10 a 144,356 Km/h. Largaron 24 autos y terminaron 9.

El campeonato mundial tras correrse en Argentina, Mónaco, Indianápolis, Bélgica, Holanda e Inglaterra estaba así:

Corredor	Puntos
Fangio	33
Stirling Moss (Ing)	22
Maurice Trintignant (Fra)	11,33
Giuseppe Farina (Ita)	10,33
Bob Sweikert (USA)	8
Eugenio Castellotti (Ita)	8

Roberto Mieres (Arg)	7
Tony Bettenhausen (USA)	6
Luigi Musso (Ita)	6
Karl Kling (Ale)	5
Jimmy Davies (USA)	4
Jean Behra (Fra)	3
Johnny Thompson (USA)	3
Paul Frère (Bel)	3
Piero Taruffi (Ita)	3
<u>José Froilán González</u> (Arg)	2
Cesaro Perdisa (Ita)	2
<u>Luigi Villoresi</u> (Ita)	2
Walt Faulkner (USA)	2
Umberto Maglioli (Ita)	1,33
Hans Hermann (Ale)	1
Bill Vukovich (USA)(*)	1

(*) Fallecido.

Faltaba una sola carrera -el 11 de septiembre en Italia- y ya Fangio tenía asegurado su tercer título mundial.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_FOR.BMP}

XXVI Gran Premio de Italia

Fecha: 11 de setiembre de 1955

Circuito: **Monza**

Automóvil usado: **Mercedes Benz W-196 (carenado)**

Número: 18

Actuación: 1º en prueba de **clasificación**, 1º en la carrera

Récord de vuelta: Moss (Mercedes), en 2' 46" 9/10 a un promedio de 215,698 Km/h.

Promedio del Ganador: 50 vueltas con un total de 500 Km. en 2h 25' 04" 4/10 a un promedio de 206,791 Km/h.

Ganador: Fangio

El domingo 11 de septiembre de 1955 se corrió la última carrera del año con puntos para el campeonato mundial de pilotos. El escenario fue el famoso autódromo de Monza donde se rehabilitaba el trazado que medía exactamente 10.000 metros, y que en realidad era un empalme entre el circuito "rutero" y el "anillo de alta velocidad" que tiene dos cabeceras amplias con un marcado peralte que permiten mantener velocidades cercanas a los 280 Km/h. El dibujo era el mismo que se había usado en 1922 hasta 1932.

Para tan rápido escenario Mercedes Benz decide correr con dos de sus autos carenados, aunque presenta también dos sin carenado. Los primeros estuvieron a cargo de Fangio y **Stirling Moss**, mientras que los de ruedas descubiertas fueron para **Karl Kling** y Piero Taruffi.

En las pruebas de clasificación Fangio fue el más veloz con 2' 46" 5/10 a 216,216 Km/h. Segundo Moss a 3/10.

La Mercedes se retirará de la Fórmula 1 luego del Gran Premio de Monza. Esta carrera será el canto del cisne de la casa alemana. Las Mercedes dominarán el Gran Premio de Italia como lo hicieron casi a lo largo de los dos últimos años.

La carrera se corrió a 50 vueltas que totalizaban 500 kilómetros y desde la partida Fangio se ubicó en la punta que conservó hasta el final, ganando en Monza por tercera vez consecutiva como vengándose del accidente que tuvo allí en 1952. Moss hizo el "giro piú veloce" y luego abandonó en la vuelta 28.

La clasificación final fue la siguiente:

- 1º Fangio, en 2h 25' 04" 4/10 a 206,791 Km/h
- 2º Piero Taruffi, Mercedes Benz, a 7/10
- 3º Eugenio Castellotti, Ferrari, a 46" 2/10
- 4º **Jean Behra**, Maserati, a 1 vuelta
- 5º Carlos Menditeguy, Maserati, a 1 vuelta

La vuelta más rápida fue para Moss con 2' 46" 9/10 a 215,698 Km/h. Iniciaron la carrera 20 pilotos y terminaron 9.

De este modo el contundente Fangio alcanzaba su tercer título mundial. Las posiciones del torneo corridas las siete carreras del año -Argentina, Mónaco, Indianápolis, Bélgica, Holanda, Inglaterra e Italia- fueron estas:

Corredor	Puntos
Fangio	40 (41)
Stirling Moss (Ing)	23
Eugenio Castellotti (Ita)	12
Maurice Trintignant (Fra)	11,33
Giuseppe Farina (Ita)	10,33
Piero Taruffi (Ita)	9
Bob Sweikert (USA)	8
Roberto Mieres (Arg)	7
Tony Bettenhausen (USA)	6

Luigi Musso (Ita)	6
Jean Behra (Fra)	6
Karl Kling (Ale)	5
Jimmy Davies (USA)	4
Paul Frère (Bel)	3
Johnny Thompson (USA)	3
<u>José Froilán González</u> (Arg)	2
Cesare Perdisa (Ita)	2
<u>Luigi Villorresi</u> (Ita)	2
Walt Faulkner (USA)	2
Carlos Alberto Menditeguy (Arg)	2
Umberto Maglioli (Ita)	1,33
Hans Hermann (Ale)	1
Bill Vukovich (USA)(*)	1

(*) Fallecido.

Los números que se consignan entre paréntesis indican el total conquistado durante la temporada, pero debe tenerse en cuenta que se computaban solo los de cinco carreras.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_FOR.BMP}

1956

La Ferrari resurge con Fangio

IV Gran Premio de Argentina

Fecha: 22 de enero de 1956

Circuito: **Buenos Aires**

Automóvil usado: **Lancia-Ferrari D 50**

Número: 30 (finalizó la carrera con el auto número 34)

Actuación: 1° en pruebas de **clasificación**, 1° en la carrera (compartiendo con Luigi Musso)

Récord de vuelta: Fangio (Lancia-Ferrari), en 1' 45" 3/10 a un promedio de 133,755 Km/h.

Promedio del Ganador: 98 vueltas con un total de 383,411 Km. en 3h 00' 03" 7/10 a un promedio de 127,760 Km/h.

Ganador: Musso - Fangio

El domingo 22 de enero de 1956 en el Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires -como era su nuevo nombre- se inicia la séptima edición del Campeonato del Mundo de Conductores. Se disputa el Gran Premio de la República Argentina en el circuito número 2 que medía 3.912,36 metros, el mismo escenario usado los tres años anteriores. Fangio se presentaba con el Lancia-Ferrari D50, teniendo como compañeros de "scuadra" a Luigi Musso y Eugenio Castellotti. Su ex-coequiper en Mercedes Benz, **Stirling Moss**, estaba ahora en el equipo Maserati junto a Jean Behra, **José Froilán González**, Mike Hawthorn y Carlos Alberto Menditeguy.

Durante las pruebas de clasificación, el sábado anterior a la carrera, Fangio daña su coche y utiliza el de Castellotti para marcar el récord de velocidad en 1' 42" 5/10 a 137,409 Km/h, superando a Castellotti por 2" 2/10.

De esta carrera en Buenos Aires toman partida cinco Ferrari y ocho Maserati. Ninguna otra marca intenta el desafío.

La carrera se corrió a tres horas de duración, haciendo uso de la opción reglamentaria que establecía un recorrido de más de 500 kilómetros o tres horas de duración. Al término del tiempo estipulado para esta carrera se habían recorrido 98 vueltas que hicieron un total de 383,411 kilómetros.

En el comienzo Musso tomó la punta y luego lo superó González. Fangio marchaba sexto con problemas en la bomba de combustible. Se recuperó y entre la sexta y novena vuelta escaló al segundo lugar detrás de Menditeguy que ahora era el puntero. Sin embargo en el giro siguiente el campeón entró a boxes y al volver a la pista era 13°, es decir en último lugar. Sigue con dificultades y en la vuelta 22 su auto se detiene definitivamente. El director de Ferrari hace parar a Musso y cede su auto a Fangio. Está ubicado en quinto lugar a más de un minuto de la punta. Inicia un intento por descontar y tiene un despiste que lo retrasa aún más y pierde una vuelta aunque conservando el quinto puesto. No se entrega y su veloz ritmo le permite superar varias veces el récord de vuelta. En una parada que hizo **Castellotti**, Fangio accede al cuarto lugar detrás de Menditeguy, Moss y Behra. Superó al francés ubicándose tercero. Pasó a Moss poniéndose en igualdad de vueltas con él. Luego hizo lo propio con el puntero Menditeguy, quién se colocó detrás del Lancia-Ferrari de Fangio pero no le pudo seguir el ritmo y tuvo un violento despiste quedando fuera de carrera. Ahora era puntero Moss y Fangio segundo pero a casi un minuto del inglés. Comenzó a acercarse y Moss aceleró para evitar que lo alcanzara. El esfuerzo resintió el motor de su Maserati que perdió rendimiento y en la vuelta 67, tras 25 giros de impecable persecución, Fangio lo superó ubicándose primero. Quince vueltas más tarde el inglés abandonó y pasó Behra a ser escolta de Fangio pero a casi 20 segundos. Así siguieron hasta el final que dio el siguiente resultado:

1° Luigi Musso-Fangio, en 3h 00' 03" 7/10 a 127,760 Km/h

2° Jean Behra, Maserati, a 24" 4/10

3° **Mike Hawthorn**, Maserati, a 2 vueltas

4° Francisco Landi-Gerino Gerini, Maserati, a 6 vueltas

5° Olivier Gendebien, Ferrari, a 7 vueltas

El récord de vuelta fue para Fangio en el giro 52 que recorrió en 1' 45" 3/10 a 133,755 Km/h. Iniciaron la carrera 13 autos y terminaron solo 6.

En esta carrera Fangio obtiene solo 5 puntos ya que, de los 8 que le corresponden por el primer puesto, debe compartir 4 con Luigi Musso que le cedió su auto y el argentino suma una unidad más por

su récord de vuelta en carrera.

Las posiciones en el recién iniciado campeonato mundial de pilotos son las siguientes:

Corredor	Puntos
<u>Jean Behra</u> (Fra)	6
Fangio	5
Luigi Musso (Ita)	4
Mike Hawthorn (Ing)	4
Olivier Gendebien (Bel)	2
Francisco Landi (Bra)	1,5
Gerino Gerini (Ita)	1,5

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_FOR.BMP}

XIV Gran Premio de Mónaco

Fecha: 13 de mayo de 1956

Circuito: **Montecarlo**

Automóvil usado: **Lancia-Ferrari D 50**

Número: 20 (Terminó la carrera con el auto N°26)

Actuación: 1° en pruebas de **clasificación**, 2° en la carrera (finalizó con el auto de Peter Collins)

Récord de vuelta: Fangio (Lancia-Ferrari), en 1' 44"4/10 a un promedio de 108,448 Km/h.

Promedio del Ganador: 100 vueltas con un total de 314,500 Km. en 3h 00' 32" 9/10 a un promedio de 104,514 Km/h.

Ganador: Moss

El domingo 13 de mayo de 1956 se corrió la segunda carrera del año -primera en Europa- con puntos para el campeonato mundial de pilotos de esa temporada. Fue el Gran Premio de Mónaco en el intrincado circuito callejero de la ciudad de Montecarlo, cabecera del pequeño y coqueto principado. El trazado medía 3.145 metros. Con Lancia-Ferrari corrieron Fangio, Peter Collins, **Eugenio Castellotti** y Luigi Musso. Con Maserati lo hicieron Stirling Moss, **Jean Behra**, Louis Rosier, Cesare Perdisa y Horace Gould. Con Vanwall estuvieron Harry Schell y Maurice Trintignant y completaban con Gordini, Robert Manzon, Elie Bayol y Hernando Da Silva Ramos.

El mejor en pruebas de clasificación fue Fangio con un registro de 1' 44" a 108,865 Km/h. Lo escoltó **Moss** a 6/10 de segundo.

La carrera fue a 100 vueltas que hacían un recorrido total de 314,500 kilómetros. Fangio tuvo una mala largada y perdió varias posiciones. Se recuperó y ubicado tercero se mantuvo largo rato. En la vuelta 40 rozó un fardo de pasto al evitar un toque con otro auto que hizo trompo delante de él y su auto perdió la alineación correcta. Ello lo obligó a detenerse en boxes. Collins, que marchaba a 15" del líder Moss, paró y le cedió su auto. Mientras Castellotti -que había abandonado- intentaba proseguir con el de Fangio, ya reparado en parte. El argentino con el auto de su coequiper comenzó a descontar y desplazó a Behra del segundo lugar. Luego batió tres veces el récord de vuelta pero ya era tarde para alcanzar al puntero y debió conformarse con ser su escolta.

El resultado final fue el siguiente:

1° Stirling Moss, Maserati, en 3h 00' 32" 9/10 a 104,514 Km/h

2° Fangio-**Peter Collins**, a 6" 1/10

3° Jean Behra, Maserati, a 1 vuelta

4° Eugenio Castellotti-Fangio, a 6 vueltas

5° Fernando Da Silva Ramos, Gordini, a 7 vueltas

El récord de vuelta fue para Fangio que en el esfuerzo del último giro marcó 1' 44"4/10 a 108,448 Km/h. Iniciaron la carrera 14 autos y terminaron 8.

Disputadas dos pruebas, la de Argentina y la de Mónaco, las posiciones en el campeonato de pilotos estaban así:

Corredor	Puntos
Jean Behra (Fra)	10
Fangio	9
Stirling Moss (Ing)	8
Luigi Musso (Ita)	4
Mike Hawthorn (Ing)	4
Peter Collins (Ing)	3
Olivier Gendebien (Bel)	2
Hernando Da Silva Ramos (Fra)	2
Francisco Landi (Bra)	1,5
Gerino Gerini (Ita)	1,5
Eugenio Castellotti (Ita)	1,5

```
{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_FOR.BMP}
```

XVIII Gran Premio de Bélgica

Fecha: 3 de junio de 1956

Circuito: [Spa-Francorchamps](#)

Automóvil usado: [Lancia-Ferrari D 50](#)

Número: 2

Actuación: 1º en pruebas de [clasificación](#), abandonó en la carrera

Récord de vuelta: Moss (Maserati), en 4' 14" 7/10 a un promedio de 199,575 Km/h.

Promedio del Ganador: 36 vueltas con un total de 508,320 Km. en 2h 40' 00" 3/10 a un promedio de 190,614 Km/h.

Ganador: Collins

El domingo 3 de junio de 1956 en el extenso y veloz circuito belga de Spa-Francorchamps, se corrió el 18º Gran Premio de Bélgica, cuarta carrera con puntos para el campeonato mundial de Fórmula 1 de ese año. De Maranello llega una nueva Ferrari destinada a Fangio. La prueba, y no lo convence. El piloto argentino está acostumbrado ya a su máquina y es difícil convencerlo que la cambie, aunque sea por una potencialmente mejor. Fangio corrió con el Lancia-Ferrari y formando equipo con Peter Collins, Eugenio Castellotti y los pilotos locales Paul Frére y André Pilette. Por su parte Maserati estuvo presente con [Stirling Moss](#), [Jean Behra](#), [Luigi Villoresi](#), Louis Rosier, Cesare Perdisa, el español Francisco Godia Sales y el británico Horace Gould. Con Vanwall corrieron Harry Schell y Maurice Trintignant, y con un auto Connaught lo hizo Piero Scotti.

En pruebas de clasificación lo mejor estuvo a cargo de Fangio con 4' 09" 8/10 a 203,490 Km/h y aventajando a Moss por casi 5". El trazado medía 14.120 metros.

La carrera se corrió a 36 vueltas que totalizaban 508,320 kilómetros. Fangio no tuvo una buena largada y quedó cuarto pero en rápida recuperación en la quinta vuelta era segundo de Moss y en una maniobra brillante lo superó. Al cumplirse 10 vueltas la ventaja del argentino sobre el inglés era de 7" y en el siguiente giro se le salió una rueda al Maserati de Moss, que pudo evitar un problema mayor y llegó a boxes, saliendo con el auto de Perdisa en 8º lugar a una vuelta de los punteros. En la vuelta 20 Fangio era seguido por su compañero [Collins](#) pero a más de un minuto, lo que hacía entrever un nuevo triunfo del tricampeón mundial. Pero no fue así, la transmisión de su Lancia-Ferrari falló y tuvo que detenerse en boxes cuando aún faltaba un tercio de carrera. El inglés Collins quedó en la punta y logró el triunfo, el primero de su paso por la Fórmula 1, con el auto que Fangio descartó apenas horas atrás. Por única vez, al corredor argentino le falla el olfato privilegiado que poseía.

La clasificación final de la carrera, en sus cinco puestos con puntaje, fue la siguiente:

1º Peter Collins, Lancia-Ferrari, 2h 40' 00" 3/10 a 190,614 Km/h

2º Paul Frére, Lancia-Ferrari, a 1' 51" 3/10

3º Cesare Perdisa-Stirling Moss, Maserati, a 3' 16" 6/10

4º Harry Schell, Vanwall, a 1 vuelta

5º Luigi Villoresi, Maserati, a 2 vueltas.

El récord de vuelta fue para Moss con 4' 14" 7/10 a 199,575 Km/h. Iniciaron la carrera 15 autos y terminaron 8.

Corridos los grandes premios de Argentina, Mónaco, Indianápolis y Bélgica, el puntaje estaba así:

Corredor	Puntos
Stirling Moss (Ing)	11
Peter Collins (Ing)	11
Jean Behra (Fra)	10
Fangio	9
Pat Flaherty (USA)	8
Paul Frére (Bel)	6
Sam Hanks (USA)	6
Luigi Musso (Ita)	4

<u>Mike Hawthorn</u> (Ing)	4
Don Freeland (USA)	4
Harry Schell (USA)	3
John Parsons (USA)	3
Olivier Gendebien (Bel)	2
Hernando Da Silva Ramos (Fra)	2
Cesare Perdisa (Ita)	2
Luigi Villoresi (Ita)	2
Richard Rathmann (USA)	2
Francisco Landi (Bra)	1,5
<u>Eugenio Castellotti</u> (Ita)	1,5
Gerino Gerini (Ita)	1,5

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_FOR.BMP}

XLII Gran Premio del Automóvil Club de Francia

Fecha: 1º de julio de 1956

Circuito: [Reims](#)

Automóvil usado: [Lancia-Ferrari D 50](#)

Número: 10

Actuación: 1º en pruebas de [clasificación](#), 4º en la carrera

Récord de vuelta: Fangio (Lancia-Ferrari), en 2' 25" 8/10 a un promedio de 204,987 Km/h.

Promedio del Ganador: 61 vueltas con un total de 506,422 Km. en 2h 34' 23" 4/10 a un promedio de 196,808 Km/h.

Ganador: Collins

El domingo 1º de julio de 1956 se corrió por cuadragésima segunda vez el Gran Premio de Francia teniendo como escenario el rápido trazado de Reims, donde Fangio había hecho su debut en Europa casi exactamente 8 años atrás y donde ya había ganado tres veces: en 1950 y 1951 con Alfeta y en 1954 con Mercedes. Esta vez participaba con Lancia-Ferrari y en el equipo que completaban [Eugenio Castellotti](#), Peter Collins y Alfonso De Portago. Con Maserati lo hicieron [Stirling Moss](#), Jean Behra, [Luigi Villoresi](#), Louis Rosier, Piero Taruffi, Francisco Godia Sales, Cesare Perdisa y André Simón. Con Vanwall corrieron Harry Schell y [Mike Hawthorn](#). Con Gordini Robert Manzon, Hernando Da Silva Ramos y André Pilette, mientras que Maurice Trintignant lo hizo con un Bugatti.

En pruebas de clasificación los Lancia-Ferrari se mostraron superiores ocupando los tres lugares en la primera fila de la partida. Fangio fue el más rápido con 2' 23" 3/10 al alto promedio de 208,563 Km/h. Le siguieron Castellotti a 1" 3/10 y Collins a 1" 6/10.

La carrera se corrió a 61 vueltas al circuito que medía 8.302 metros totalizando 506,422 kilómetros. En el comienzo Fangio tomó la punta que mantuvo hasta la vuelta 35. Perdió dos puestos y luego paró en boxes por una rotura en la tubería de combustible. Allí estuvo detenido algo más de dos minutos y volvió a la pista en cuarto lugar detrás de Collins, Castellotti y Behra, a quienes no pudo dar alcance a pesar del ritmo que impuso a su marcha y que le valió mejorar varias veces el récord de vuelta.

El resultado final de la carrera fue el siguiente:

1º Peter Collins, Lancia-Ferrari, 2h 34' 23" 4/10 a 196,808 Km/h

2º Eugenio Castellotti, Lancia-Ferrari, a 3/10 de segundo.

3º [Jean Behra](#), Maserati, a 1' 29" 9/10

4º Fangio, 1' 35" 1/10

5º Cesare Perdisa-Stirling Moss, Maserati, a 2 vueltas

La vuelta más rápida fue para Fangio que en el último giro marcó 2' 25" 8/10 a 204,987 Km/h. Largaron la carrera 18 autos y terminaron 11.

Corridas las pruebas de Argentina, Mónaco, Indianápolis, Bélgica y Francia, la tabla de posiciones del campeonato mundial de pilotos estaba así:

Corredor	Puntos
Peter Collins (Ing)	19
Jean Behra (Fra)	14
Fangio	13
Stirling Moss (Ing)	12
Pat Flaherty (USA)	8
Eugenio Castellotti (Ita)	7,5
Paul Frére (Bel)	6
Sam Hanks (USA)	6
Luigi Musso (Ita)	4
Mike Hawthorn (Ing)	4
Don Freeland (USA)	4
Harry Schell (USA)	3

John Parsons (USA)	3
Cesare Perdisa (Ita)	3
Luigi Villoresi (Ita)	2
Hernando Da Silva Ramos (Fra)	2
Richard Rathmann (USA)	2
Olivier Gendebien (Bel)	2
Francisco Landi (Bra)	1,5
Gerino Gerini (Ita)	1,5

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_FOR.BMP}

IX Gran Premio de Gran Bretaña

Fecha: 14 de julio de 1956

Circuito: [Silverstone](#)

Automóvil usado: [Lancia-Ferrari D 50](#)

Número: 1

Actuación: 2º en pruebas de [clasificación](#), 1º en la carrera

Récord de vuelta: Moss (Maserati), en 1' 43" 2/10 a un promedio de 164,372 Km/h.

Promedio del Ganador: 101 vueltas sobre un total de 475,912 Km. en 2h 59' 47" a un promedio de 158,828 Km/h.

Ganador: Fangio

El sábado 14 de julio de 1956 en el circuito de Silverstone, Inglaterra, se corrió la novena edición del Gran Premio de Gran Bretaña, con autos de Fórmula 1 y con puntos para el campeonato mundial de pilotos. Fangio con el Lancia-Ferrari iba en busca de su recuperación ya que llevaba siete carreras consecutivas sin ganar, entre ellas tres con puntos para el campeonato de ese año, al que después de Silverstone le quedaría dos carreras más. En el equipo Lancia-Ferrari corrían ese día Peter Collins, [Eugenio Castellotti](#) y el marqués Alfonso De Portago. Con Maserati estaban Stirling Moss, Roy Salvadori, Jean Behra, Horace Gould, Cesare Perdisa, [Luigi Villoresi](#), Bruce Halford, Umberto Maglioli, Francisco Godia Sales, Louis Rosier y Jack Brabham. Con B.R.M. lo hacían [Mike Hawthorn](#), Tony Brooks y Ron Flockhart. Con Vanwall corrían [José Froilán González](#) que lo hacía después de un año y medio, Harry Schell y Maurice Trintignant. Pilotos de Connaught eran Desmond Titterton, Archie Scott Brown y Jack Fairman. Con Gordini corrieron Robert Manzon y Hernando Da Silva Ramos. Con un Cooper Bristol corrió Bob Gerard y con un Emeryson lo hacía Paul Emery.

En pruebas de clasificación el más rápido fue Moss que cubrió el circuito de 4.712 metros en 1' 41" a 167,952 Km/h y superando a Fangio por 1".

La carrera se corrió a 101 vueltas que daban un recorrido total de 475,912 kilómetros. Al cerrarse la primera vuelta era primero Hawthorn seguido por Brooks, Fangio, [Collins](#) y Moss en ese orden, mientras ya quedaba fuera de carrera José Froilán González. Al cumplirse 5 vueltas Fangio se colocó detrás del puntero y Moss se ubicaba cuarto. Poco después Fangio hizo una maniobra rápida para evitar embestir a un auto detenido en la pista y se produjo un trompo que relegó al campeón al sexto lugar. Inicia desde ese lugar una notable persecución y pronto se coloca tercero detrás de Moss y Salvadori. Poco después supera al segundo y comienza a descontar la amplia ventaja que lleva Moss. El inglés tiene una pequeña detención en boxes pero vuelve a la punta con solo 7" sobre Fangio que procura darle caza. Moss exige su Maserati a fondo y el motor comienza a fallar. Vuelve a detenerse y aunque retorna a la pista, lo hace ya muy lejos del campeón y pocas vueltas más adelante abandona ya definitivamente. Fangio liberado de Moss ganó con amplia ventaja.

La clasificación final fue la siguiente:

- 1º Fangio en 2h 59' 47" a 158,828 Km/h
- 2º Peter Collins-Alfonso De Portago, Lancia Ferrari, a 1 vuelta
- 3º [Jean Behra](#), Maserati, a 2 vueltas
- 4º Jack Fairman, Connaught, a 3 vueltas
- 5º Horace Gould, Maserati, a 4 vueltas.

La vuelta más rápida en carrera fue para Moss con un registro de 1' 43" 2/10 a una media horaria de 164,372 kilómetros. Iniciaron la carrera 28 autos y terminaron 11.

Corridos los grandes premios de la Argentina, Mónaco, Indianápolis, Bélgica, Francia e Inglaterra, las posiciones del campeonato del mundo de Fórmula 1 eran las siguientes:

Corredor	Puntos
Peter Collins (Ing)	22
Fangio	21
Jean Behra (Fra)	18

<u>Stirling Moss</u> (Ing)	13
Pat Flaherty (USA)	8
Eugenio Castellotti (Ita)	7,5
Paul Frère (Bel)	6
Sam Hanks (USA)	6
Luigi Musso (Ita)	4
Mike Hawthorn (Ing)	4
Don Freeland (USA)	4
Harry Schell (USA)	3
John Parsons (USA)	3
Cesare Perdisa (Ita)	3
Jack Fairman (Ing)	3
Alfonso De Portago (Esp)	3
Olivier Gendebien (Bel)	2
Hernando Da Silva Ramos (Fra)	2
Luigi Villoresi (Ita)	2
Richard Rathmann (USA)	2
Horace Gould (Ing)	2
Francisco Landi (Bra)	1,5
Gerino Gerini (Ita)	1,5

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_FOR.BMP}

XVIII Gran Premio de Alemania

Fecha: 5 de agosto de 1956

Circuito: **Nürburgring**

Automóvil usado: **Lancia-Ferrari D 50**

Número: 1

Actuación: 1º en pruebas de **clasificación**, 1º en la carrera

Récord de vuelta: Fangio (Lancia-Ferrari), en 9' 41" 6/10 a un promedio de 141,189 Km/h.

Promedio del Ganador: 22 vueltas con un total de 501,820 Km. en 3h 38' 43" 7/10 a un promedio de 137,655 Km/h.

Ganador: Fangio

El domingo 5 de agosto de 1956 en el difícil circuito de Nürburgring se corrió el 18º Gran Premio de Alemania, con puntos para el campeonato mundial de pilotos. Fangio integraba el equipo Lancia-Ferrari junto a Peter Collins, **Eugenio Castellotti**, Luigi Musso y Alfonso De Portago. Sus principales rivales de Maserati eran Stirling Moss, Jean Behra, Roy Salvadori, Umberto Maglioli, Harry Schell, Luigi Villorosi, Horace Gould, Bruce Halford, Luigi Piotti y Francisco Godia Sales. Con un Maserati de modelo anterior lo hacía Ottorino Volonterio y con Gordini corrían Robert Manzon y André Milhoux.

En pruebas de clasificación Fangio hizo el mejor tiempo con 9' 51" 2/10 para recorrer el circuito de 22.810 metros, a un promedio de 138,897 Km/h. Lo escoltó Collins a 3/10 de segundo.

La carrera se corrió a 22 vueltas que hacían un total de 501,820 kilómetros. En la partida salió primero Collins pero antes de cumplir el primer circuito Fangio se adueñó de la punta y no la abandonó hasta el final. Al cumplir esa primera vuelta Fangio llevaba a Collins apenas 4/10 de segundo, pero al Maserati de Moss ya le había sacado 13". **Collins** tuvo dificultades mecánicas y cambió su auto por el del marqués De Portago. Tampoco tuvo suerte con esa máquina ya que protagonizó un accidente que, aunque no tuvo consecuencias físicas, lo dejó fuera de la carrera. Moss fue el permanente perseguidor de Fangio pero muy lejos.

El resultado final fue el siguiente:

- 1º Fangio, 3h 38' 43" 7/10 a 137,655 Km/h
- 2º **Stirling Moss**, Maserati, a 51" 4/10
- 3º Jean Behra, Maserati, a 7' 38" 3/10
- 4º Francisco Godia Sales, Maserati, a 2 vueltas
- 5º Louis Rosier, Maserati, a 3 vueltas

El récord de vuelta fue para Fangio que en el giro 14 marcó 9' 41" 6/10 a 141,189 Km/h. Iniciaron la prueba 18 autos y terminaron 5.

Corridas las carreras de la Argentina, Mónaco, Indianápolis, Bélgica, Francia, Inglaterra y Alemania, las posiciones en el campeonato mundial de pilotos estaba así:

Corredor	Puntos
Fangio	30
Peter Collins (Ing)	22
Jean Behra (Fra)	22
Stirling Moss(Ing)	19
Pat Flaherty (USA)	8
Eugenio Castellotti (Ita)	7,5
Paul Frére (Bel)	6
Sam Hanks (USA)	4
Luigi Musso (Ita)	4
Mike Hawthorn (Ing)	4
Don Freeland (USA)	4
Harry Schell (USA)	3
John Parsons (USA)	3

Cesare Perdisa (Ita)	3
Jack Fairman (Ing)	3
Francisco Godia Sales (Esp)	3
Alfonso De Portago (Esp)	3
Louis Rosier (Fra)	2
Olivier Gendebien (Bel)	2
Hernando Da Silva Ramos (Fra)	2
<u>Luigi Villoresi</u> (Ita)	2
Richard Rathmann (USA)	2
Horace Gould (Ing)	2
Francisco Landi (Bra)	1,5
Gerino Gerini (Ita)	1,5

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_FOR.BMP}

XXVII Gran Premio de Italia
XVI Gran Premio de Europa

Fecha: 2 de setiembre de 1956

Circuito: **Monza**

Automóvil usado: **Lancia-Ferrari D 50**

Número: 22 (terminó con el auto N° 26)

Actuación: 1° en pruebas de **clasificación**, 2° en la carrera (finalizó con el auto de Collins)

Récord de vuelta: Moss (Maserati), en 2' 45" 5/10 a un promedio de 217,522 Km/h.

Promedio del Ganador: 50 vueltas con un total de 500 Km. en 2h 23' 41" 3/10 a un promedio de 208,785 Km/h.

Ganador: Moss

El domingo 2 de setiembre de 1956 finalizó el Campeonato del Mundo de Conductores con la disputa de la competencia que se corrió en Monza y recibió la doble denominación 27° Gran Premio de Italia y 16° Gran Premio de Europa.

Participaron de la importante competencia los Lancia-Ferrari de Fangio, **Eugenio Castellotti**, Luigi Musso, Peter Collins y Alfonso De Portago; los Maserati de Stirling Moss, Jean Behra, Luigi Villoresi, que en esta carrera dejaba el automovilismo, Umberto Maglioli, Roy Salvadori, Luigi Piotti, Gerino Gerini, Francisco Godia Sales, Emmanuel De Graffenried y Bruce Halford; los Vanwall de Piero Taruffi, Harry Schell y Maurice Trintignant; los Connaught de Jack Fairman, Les Leston y Ron Flockhart, y los Gordini de Hernando Da Silva Ramos, Robert Manzon y André Simón.

En la "clasifica" Fangio fue el mejor con 2' 42" 6/10 para recorrer los 10.000 metros de la pista, al elevado promedio de 221,402 Km/h. Castellotti lo escoltó a 8/10 de segundo.

La carrera se corrió a 50 vueltas que totalizaban 500 kilómetros. Hasta las cinco vueltas Castellotti y Musso marchaban primero y segundo, pero ambos tuvieron que detenerse a cambiar neumáticos ya que habían optado por un tipo de gomas que no les dio resultado. Entonces las posiciones quedaron así: Moss, Fangio, Schell, Collins, **Behra**, De Portago y **Villoresi** en los primeros lugares. El inglés Collins, único piloto que tenía posibilidades de pelearle el campeonato a Fangio, paró también a cambiar gomas. En la vuelta 20 el que se detuvo fue Fangio con problemas en la dirección. Allí parecía terminar la carrera para el argentino. Musso marchaba segundo de Moss y se negó a cederle el auto a Fangio a pesar de las indicaciones que le hicieron desde el box de Ferrari. El marqués De Portago hubiese facilitado su auto pero estaba a cuatro vueltas de los punteros. Castellotti había abandonado y solo quedaba Collins que, aunque marchaba cuarto, tenía la posibilidad de ser campeón y entonces Ferrari no lo paró. Sin embargo, cuando todo parecía terminado para Fangio, Collins se detuvo a cambiar gomas y ofreció su auto al argentino. Gesto noble que será recordado por los protagonistas como virtual ejemplo de una época caballerescas y esplendorosa, porque, precisamente, **Peter Collins** era uno de los aspirantes al título. El veterano campeón y el joven inglés se confundieron en un abrazo ante tan espontánea y noble actitud. Fangio volvió a la pista, tras esa pausa de 35 vueltas que permaneció en boxes, ubicado ahora tercero detrás de Moss y Musso. Algunos giros más tarde abandonó Musso y Fangio, desde el segundo puesto intentaba dar alcance al puntero pero estaba muy lejos. Faltando cuatro vueltas Moss se quedó sin combustible después de la curva de Lesmo, a unos 1.800 metros de boxes, y su compañero de Maserati, Luigi Piotti, lo empujó hasta el abastecimiento en una maniobra que los reglamentos no la prohibían. Eso permitió el acercamiento de Fangio pero no alcanzó para más, aunque se vivió la gran emoción de la tarde.

El resultado final fue el siguiente:

- 1° **Stirling Moss**, Maserati, 2h 23' 41" 3/10 a 208,785 Km/h
- 2° Peter Collins-Fangio, a 5" 7/10
- 3° Ron Flockhart, Connaught, a 1 vuelta
- 4° Francisco Godia Sales, Maserati, a 1 vuelta
- 5° Jack Fairman, Connaught, a 3 vueltas

El récord de vuelta fue para Moss con 2' 45" 5/10 a 217,522 Km/h. Largaron 24 autos y terminaron 11.

Completadas las ocho carreras del Campeonato del Mundo de Conductores: Argentina, Mónaco, Indianápolis, Bélgica, Francia, Inglaterra, Alemania y esta de Italia, se consagraba por cuarta vez campeón del mundo el piloto argentino. Estas fueron las posiciones finales:

Corredor	Puntos
Fangio	30 (33)
Stirling Moss (Ing)	27 (28)
Peter Collins (Ing)	25
Jean Behra (Fra)	22
Pat Flaherty (USA)	8
Eugenio Castellotti (Ita)	7,5
Paul Frére (Bel)	6
Sam Hanks (USA)	6
Francisco Godia Sales (Esp)	6
Jack Fairman (Ing)	5
Luigi Musso (Ita)	4
Mike Hawthorn (Ing)	4
Don Freeland (USA)	4
Ron Flockhart (Ing)	4
Harry Schell (USA)	3
John Parsons (USA)	3
Cesare Perdisa (Ita)	3
Alfonso De Portago (Esp)	3
Louis Rosier (Fra)	2
Olivier Gendebien (Bel)	2
Hernando Da Silva Ramos (Fra)	2
Luigi Villorosi (Ita)	2
Richard Rathmann (USA)	2
Horace Gould (Ing)	2
Francisco Landi (Bra)	1,5
Gerino Gerini (Ita)	1,5

Los números entre paréntesis indican el total de los puntos conquistados, pero debe tenerse en cuenta que los pilotos computaban las cinco mejores clasificaciones para el torneo.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_FOR.BMP}

1957

El Quinto Campeonato de Fangio: esta vez con Maserati

V Gran Premio de Argentina

Fecha: 13 de enero de 1957

Circuito: **Buenos Aires**

Automóvil usado: **Maserati 250 F**

Número: 2

Actuación: 2º en pruebas de **clasificación**, 1º en la carrera

Récord de vuelta: Moss (Maserati), en 1' 44" 7/10 a un promedio de 134,522 Km/h.

Promedio del Ganador: 100 vueltas sobre un total de 391,236 Km. en 3h 00' 55" 9/10 a un promedio de 129,740 Km/h

Ganador: Fangio

El domingo 13 de enero de 1957 se corrió la primera carrera con puntos para el Campeonato Mundial de Pilotos de ese año. Como en ocasiones anteriores se usó el circuito número 2 del Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires que medía 3.912,36 metros. Los equipos participantes son dos: Ferrari y Maserati. Fangio volvía a correr con Maserati en un remozado y ágil modelo 250 F, teniendo como compañeros de equipo a **Jean Behra**, Carlos Menditeguy y Harry Schell. La "scuadra" Lancia-Ferrari estaba formada por **Eugenio Castellotti**, Peter Collins, Luigi Musso, **Mike Hawthorn**, José Froilán González y Cesare Perdisa. Con autos particulares lo hacían: con Maserati Stirling Moss, Joakim Bonnier y Luigi Piotti, y con Ferrari corrió Alejandro De Tomaso.

En pruebas de clasificación **Moss** fue el más rápido con 1' 42" 6/10 a 137,275 Km/h y aventajando a Fangio por 1" 1/10.

La carrera, cumpliendo con la exigencia reglamentaria de cubrir 500 kilómetros o tres horas de marcha, se pactó a esta última opción como era costumbre en el Gran Premio argentino. La largada es caótica y se repite. En el comienzo tomó la punta Behra seguido por Castellotti, **Peter Collins**, Fangio y Hawthorn en ese orden, mientras Moss quedaba muy atrás con dificultades mecánicas. los cinco punteros marchaban muy juntos y a las 10 vueltas la diferencia entre el primero Behra y el quinto Hawthorn era de sólo 3" 8/10. Al cumplirse 20 vueltas era primero Collins, segundo Behra y tercero Fangio. Al cumplirse 30 giros al argentino estaba en la punta y no la abandonaría hasta el final. En la última parte de carrera fue seguido por su compañero de equipo Behra, a quién superó por más de 18". El tercero fue Menditeguy que llegó a una vuelta. En total se recorrieron 100 vueltas que daban una distancia de 391,236 kilómetros de carrera.

La clasificación final fue la siguiente:

- 1º Fangio, en 3h 00' 55" 9/10 a 129,740 Km/h
- 2º Jean Behra, Maserati, a 18" 3/10
- 3º Carlos Alberto Menditeguy, Maserati, a 1 vuelta
- 4º Harry Schell, Maserati, a 2 vueltas
- 5º **José Froilán González**-Alfonso De Portago, Ferrari, a 2 vueltas
- 6º Cesare Perdisa-Peter Collins-Wolfgang Von Trips, Ferrari, a 2 vueltas.

Debe aclararse que De Portago y Von Trips aparecen en la clasificación sin haber estado en la grilla de partida, porque eran pilotos suplentes y se les permitía participar como relevos.

El récord de vuelta fue para Moss con 1' 44" 7/10 a un promedio de 134,522 Km/h. Iniciaron la prueba 14 autos y terminaron 10.

Con esta prueba inicial el campeonato mundial de pilotos estaba así:

Corredor	Puntos
Fangio	8
Jean Behra (Fra)	6
Carlos Alberto Menditeguy (Arg)	4
Harry Schell (USA)	3
José Froilán González (Arg)	1
Alfonso De Portago (Esp)	1

Stirling Moss (Ing)	1
Cesare Perdisa (Ita)	0,33
Peter Collins (Ing)	0,33
Wolfgang Von Trips (Ale)	0,33

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_FOR.BMP}

XV Gran Premio de Mónaco

Fecha: 19 de mayo de 1957

Circuito: **Montecarlo**

Automóvil usado: **Maserati 250 F**

Número: 32

Actuación: 1º en pruebas de **clasificación**, 1º en la carrera

Récord de vuelta: Fangio (Maserati), en 1' 45" 6/10 a un promedio de 107,215 Km/h.

Promedio del Ganador: 105 vueltas sobre un total de 330,225 Km. en 3h 10' 12" 8/10 a un promedio de 104,164 Km/h.

Ganador: Fangio

El domingo 19 de mayo de 1957 en el circuito callejero de Montecarlo se corrió el XV Gran Premio de Mónaco, segunda carrera con puntos para el campeonato mundial de pilotos de ese año. Fangio participó con el Maserati 250 F y con autos similares lo hicieron el argentino Carlos Menditeguy, los norteamericanos Harry Schell y Masten Gregory, el inglés Horace Gould y el italiano Giorgio Scarlatti. Lancia-Ferrari se presentó con **Peter Collins**, Mike Hawthorn, Maurice Trintignant y Wolfgang Von Trips. Con Vanwall lo hicieron Stirling Moss y Tony Brooks. Con Connaught Stuart Lewis-Evans e Ivor Bueb. Con un B.R.M. corrió Ron Flockhart y con Cooper-Climax lo hizo Jack Brabham.

El trabado dibujo del escenario monegasco medía 3.145 metros y en pruebas de clasificación Fangio fue el más rápido, recorriéndolo en 1' 42" 7/10 a 110,243 Km/h, mejorando su propio récord del año anterior en 1" 3/10. El segundo fue Collins a 6/10 de segundo.

La carrera se corrió a 105 vueltas que totalizaban una distancia de 330,225 kilómetros. En el comienzo fue **Moss** el que tomó la punta, pero en la cuarta vuelta chocó contra una barrera de contención en la chicana del puerto, destrozando su Vanwall. Collins que lo seguía de muy cerca, hizo una brusca maniobra pero sin evitar el toque con la barrera y su auto queda a pocos centímetros del mar. Fangio, que era tercero, pasa imperturbable entre los palos desparramados de la barrera y toma la punta de la competencia. Brooks frena a tiempo evitando el choque con los autos detenidos, mientras que **Hawthorn** no logra hacer lo mismo y se estrella contra el de su compañero Collins. Tras este múltiple choque, los volantes Fangio y Brooks quedan en la punta y comienzan a distanciarse del resto.

La clasificación final fue la siguiente:

- 1º Fangio, en 3h 10' 12" 8/10 a 104,164 Km/h
- 2º Tony Brooks, Vanwall, a 25" 2/10
- 3º Masten Gregory, Maserati, a 2 vueltas
- 4º Stuart Lewis-Evans, Connaught, a 3 vueltas
- 5º Maurice Trintignant, Ferrari, a 5 vueltas
- 6º Jack Brabham, Cooper-Climax, a 5 vueltas.

Sólo estos seis autos que ocuparon los puestos puntuables terminaron la carrera, de los 16 que habían largado. La vuelta más veloz fue también para Fangio con 1' 45" 6/10 a 107,215 Km/h.

Corridos los grandes premios de Argentina y Mónaco, el puntaje del campeonato estaba así:

Corredor	Puntos
Fangio	17
Jean Behra (Fra)	6
Tony Brooks (Ing)	6
Carlos Alberto Menditeguy (Arg)	4
Masten Gregory (USA)	4
Harry Schell (USA)	3
Stuart Lewis-Evans (Ing)	3
Maurice Trintignant (Fra)	2
José Froilán González (Arg)	1
Alfonso De Portago (Esp) (*)	1

Stirling Moss (Ing)	1
Jack Brabham (Australia)	1
Cesare Perdisa (Ita)	0,33
Peter Collins (Ing)	0,33
Wolfgang Von Trips (Ale)	0,33

(*) Fallecido.

La próxima carrera con puntos para el campeonato mundial de pilotos sería el 30 de mayo en Indianápolis, pero los principales protagonistas de la categoría se volvería a enfrentar en Europa recién el 7 de julio, en oportunidad del Gran Premio de Francia.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_FOR.BMP}

XLIII Gran Premio del Automóvil Club de Francia

Fecha: 7 de julio de 1957

Circuito: Rouen

Automóvil usado: **Maserati 250 F**

Número: 2

Actuación: 1º en pruebas de **clasificación**, 1º en la carrera

Récord de vuelta: Musso (Lancia-Ferrari), en 2' 22" 4/10 a un promedio de 165,387 Km/h.

Promedio del Ganador: 77 vueltas sobre un total de 503,734 Km. en 3h 7' 46" 4/10 a un promedio de 160,960 Km/h.

Ganador: Fangio

El domingo 7 de julio de 1957 se corrió el 43º Gran Premio de Francia teniendo como escenario el circuito de Les Essarts, que medía 6.542 metros. Estaba ubicado en la ciudad normanda de Rouen, a orillas del Sena y la competencia tenía puntos para el campeonato mundial de pilotos. Fangio con el Maserati de dos litros y medio tenía como compañero de marca a **Jean Behra**, Harry Schell, Carlos Menditeguy y Horace Gould. Con Lancia-Ferrari lo hacían Luigi Musso, Peter Collins, **Mike Hawthorn** y Maurice Trintignant. Con Vanwall corrieron Roy Salvadori y Stuart Lewis-Evans, este último en el reemplazo de **Stirling Moss** que sufrió una insolación en la calurosa tarde de ensayos. Corrieron con B.R.M. Ron Flockhart y Herbert McKay-Fraser, mientras con Cooper 43-Climax (versión mejorada) lo hicieron Jack Brabham y Mike McDowell.

En pruebas de clasificación la "meilleur tour" fue para Fangio con 2' 21" 5/10 a 166,439 Km/h y superando a Behra por 1" 1/10.

La carrera se corrió a 77 vueltas totalizando 503,734 kilómetros. En la largada tomó la punta Behra seguido por Musso y Fangio. En seguida el italiano superó al francés y al cumplirse cuatro vueltas Fangio estaba primero. En la vuelta 10 las posiciones eran Fangio, Musso, Collins, Behra y Schell. En la vuelta 20 el argentino seguía primero con 11" sobre Collins que lo escoltaba. Al cumplirse 30 circuitos Fangio acumulaba 18" sobre Musso, 30" sobre Collins, y 1' 20" sobre Schell. Al cerrar la vuelta 60 el argentino tenía 44" sobre Musso que seguía segundo. A partir de ahí Fangio comenzó a regular su marcha y controlando el acercamiento que se producía por parte del piloto italiano quien, entusiasmado tal vez por los segundos que estaba recuperando, cometió un error en una curva haciendo un "trompo" y perdiendo toda su posibilidad de alcanzar al puntero.

El resultado final fue este:

- 1º Fangio, en 3h 7' 46" 4/10 a 160,960 Km/h
- 2º Luigi Musso, Ferrari, a 50" 8/10
- 3º **Peter Collins**, Ferrari, a 2' 06"
- 4º Mike Hawthorn, Ferrari, a 1 vuelta
- 5º Harry Schell, Maserati, a 7 vueltas
- 6º Jean Behra, Maserati, a 8 vueltas.

El récord de vuelta fue para Musso con 2' 22" 4/10 a 165,387 Km/h. De los 15 autos que largaron terminaron 7.

Corridos los grandes premios de Argentina, Mónaco, Indianápolis y Francia las posiciones del campeonato eran estas:

Corredor	Puntos
Fangio	25
Sam Hanks (USA)	8
Luigi Musso (Ita)	7
Jim Rathmann (USA)	7
Jean Behra (Fra)	7
Tony Brooks (Ing)	6
Harry Schell (USA)	5

Peter Collins (Ing)	4,33
Carlos Alberto Menditeguy (Arg)	4
Masten Gregory (USA)	4
Jimmy Bryan (USA)	4
Stuart Lewis-Evans (Ing)	3
Mike Hawthorn (Ing)	3
Paul Russo (USA)	3
Maurice Trintignant (Fra)	2
Andy Linden (USA)	2
José Froilán González (Arg)	1
Alfonso De Portago (Esp)(*)	1
Stirling Moss (Ing)	1
Jack Brabham (Australia)	1
Johnny Boyd (USA)	1
Cesare Perdisa (Ita)	0,33
Wolfgang Von Trips (Ale)	0,33

(*) Fallecido.

La próxima carrera con puntos sería el 20 de julio en Inglaterra.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_FOR.BMP}

X Gran Premio de Gran Bretaña
XVII Gran Premio de Europa

Fecha: 20 de julio de 1957

Circuito: [Aintree](#)

Automóvil usado: [Maserati 250 F](#)

Número: 2

Actuación: 4º en pruebas de [clasificación](#), abandonó en la carrera

Récord de vuelta: Moss (Vanwall), en 1' 59" 2/10 a un promedio de 145,808 Km/h.

Promedio del Ganador: 90 vueltas sobre un total de 434,514 Km. en 3h 06' 37" 8/10 a un promedio de 139,692 Km/h.

Ganador: Brooks - Moss

El sábado 20 de julio de 1957, aprovechando el tradicional descanso sabatino de los británicos, se corrió en el circuito de Aintree el Gran Premio de Inglaterra que ese año tenía también la asignación de Gran Premio de Europa, con puntos para el torneo mundial de pilotos. Fangio estuvo en la prueba con Maserati 250 F y con la misma marca lo hicieron [Jean Behra](#), Harry Schell, Carlos Menditeguy, Ivor Bueb y Joakim Bonnier. Con Vanwall corrieron Tony Brooks, Stirling Moss y Stuart Lewis-Evans. Con Lancia-Ferrari lo hicieron [Mike Hawthorn](#), Peter Collins, Luigi Musso y Maurice Trintignant. Con Cooper-Climax corrieron Jack Brabham y Roy Salvadori: con Cooper-Bristol lo hizo Bob Gerard, y con B.R.M. estuvieron Les Leston y Jack Fairman.

El circuito, trazado en un viejo campo hípico de Liverpool, medía 4.827,93 metros. En pruebas de clasificación Moss lo cubrió en 2' 00" 2/10 a 144,596 Km/h. Le siguieron Behra y Brooks a 2/10 y Fangio 4/10 de segundo.

La carrera se corrió a 90 vueltas con un total de 434,514 kilómetros y Fangio tuvo una mala largada quedando sexto, detrás de Moss, Behra, Lewis-Evans, Hawthorn y Trintignant. El Maserati del campeón del mundo acusaba una falla y poco después de mitad de carrera, en la vuelta 49, debió abandonar. La carrera fue ganada por Moss que a partir de la vuelta 51 corrió con el auto de Brooks (Vanwall) por inconvenientes mecánicos en el propio. Piloto inglés, con un automóvil inglés, en suelo inglés. La alegría es completa. Por lo menos para los ingleses.

La clasificación final de los puestos con puntos fue esta:

- 1º Tony [Stirling Moss](#), Vanwall, en 3h 06' 37" 8/10 a 139,692 Km/h
- 2º Luigi Musso, Lancia-Ferrari, a 25" 6/10
- 3º Mike Hawthorn, Lancia-Ferrari, a 42" 8/10
- 4º Maurice Trintignant, Lancia-Ferrari, a 2 vueltas
- 5º Roy Salvadori, Cooper-Climax, a 5 vueltas
- 6º Bob Gerard, Cooper-Bristol, a 8 vueltas.

La vuelta más rápida fue para Moss en 1' 59" 2/10 a 145,808 Km/h. Largaron la carrera 18 autos y terminaron 8.

Corridas las carreras de Argentina, Mónaco, Indianápolis, Francia e Inglaterra, el puntaje era el siguiente:

Corredor	Puntos
Fangio	23
Luigi Musso (Ita)	13
Tony Brooks (Ing)	10
Sam Hanks (USA)	8
Jim Rathmann (USA)	7
Jean Behra (Fra)	7
Mike Hawthorn (Ing)	7
Harry Schell (USA)	5
Maurice Trintignant (Fra)	5

<u>Peter Collins</u> (Ing)	4,33
Carlos Alberto Menditeguy (Arg)	4
Masten Gregory (USA)	4
Jimmy Bryan (USA)	4
Stuart Lewis-Evans (Ing)	3
Paul Russo (USA)	3
Andy Linden (USA)	2
Roy Salvadori (Ing)	2
<u>José Froilán González</u> (Arg)	1
Alfonso De Portago (Esp)(*)	1
Jack Brabham (Australia)	1
Johnny Boyd (USA)	1
Bob Gerard (Ing)	1
Cesare Perdisa (Ita)	0,33
Wolfgang Von Trips (Ale)	0,33

(*) Fallecido.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_FOR.BMP}

XIX Gran Premio de Alemania

Fecha: 4 de agosto de 1957

Circuito: **Nürburgring**

Automóvil usado: **Maserati 250 F**

Número: 1

Actuación: 1º en pruebas de **clasificación**, 1º en la carrera

Récord de vuelta: Fangio (Maserati), en 9' 17" 4/10 a un promedio de 147,319 Km/h.

Promedio del Ganador: 22 vueltas sobre un total de 501,820 Km. en 3h 30' 38" 3/10 a un promedio de 142,942 Km/h.

Ganador: Fangio

El domingo 4 de agosto de 1957 se corrió en Nürburgring, Alemania, la sexta carrera del año para el campeonato mundial de pilotos. El escenario fue el difícil trazado que medía 22.810 metros.

Era el 19º Gran Premio de Alemania y estaban en la línea de partida Fangio, con el Maserati 250 F, formando equipo con **Jean Behra**, Harry Schell, Masten Gregory, Hans Hermann, Giorgio Scarlatti, Bruce Halford, Horace Gould y Francisco Godia Sales. Con Lancia-Ferrari corrieron **Mike Hawthorn**, Peter Collins y Luigi Musso. El equipo Vanwall presentó a Tony Brooks, Stirling Moss y Stuart Lewis-Evans. Con Porsche lo hicieron Edgar Barth, Umberto Maglioli y Carel Godin De Beaufort. Con Cooper-Climax corrieron Roy Salvadori, Brian Naylor, Jack Brabham, Tony Marsh, Paul England y Dick Gibson.

En pruebas de clasificación Fangio fue el más rápido con 9' 25" 6/10 a 145,183 Km/h y superando al segundo, Hawthorn, por una diferencia de 2" 8/10.

La carrera se corrió a 22 vueltas que totalizaban 501,820 kilómetros y en la largada tomó la punta Hawthorn seguido por Collins, Fangio, Behra, Musso y Schell. En la tercera vuelta Fangio pasó a la punta y comenzó a sacar ventaja procurando separarse lo suficiente de los rivales, como para detenerse a cambiar neumáticos a mitad de carrera. Había largado con un tipo de cubiertas de caucho blando que, aunque le permitía una buena adherencia al piso, se desgastaban rápidamente. Los Lancia-Ferrari no se detendrían por ese motivo, ya que usaban gomas más duras. Además los autos del "mago de Maranello" tenían tanques de combustibles más grandes y no necesitaban reabastecerse, mientras que los Maserati sí cargarían mezcla a mitad del recorrido. Fangio, con los neumáticos que mejor se adherían y el tanque de combustible más liviano y por tanto menos peso, alcanzó una ventaja de casi 30" a mitad de carrera y en la vuelta 12 se detuvo a reabastecerse y cambiar rodado. Perdió más tiempo de lo previsto. Volvió a la pista a casi un minuto detrás de los Lancia-Ferrari de Collins y Hawthorn que se alternaban la punta. Cuentan publicaciones de la época que Fangio en boxes coordinó con Giambertone (el manager de Fangio) una astuta estrategia que confiaba diera resultado: giraría un par de vueltas moderadas para que Ferrari pensara que el Maserati no iba bien y comenzar a correr fuerte cuando desde boxes él le hiciera una señal. Así fue y en el giro 14 desde el box de don Enzo partió la seña para Hawthorn y **Collins** de "non forzare", ya que llevaban casi un minuto. Debe recordarse que la vuelta tenía casi 23 kilómetros y por lo tanto tras esa distancia volvería Ferrari a controlar la diferencia con Fangio y, tras otros 23 kilómetros podría indicar a sus pilotos que apuraran el ritmo al notar que el argentino se acercaba. Fangio aprovechó su audaz estrategia y en esos dos giros, casi 46 kilómetros, descontó medio minuto. Aquí el campeón del mundo inicia una persecución que resultará histórica y supera repetidamente sus propios récords de vuelta hasta alcanzar y superar a los dos ingleses, en la última curva, ganando la carrera y asegurándose el quinto título mundial.

La clasificación final de la carrera fue la siguiente:

- 1º Fangio, en 3h 30' 38" 3/10 a 142,942 Km/h
- 2º Mike Hawthorn, Lancia-Ferrari, a 3" 6/10
- 3º Peter Collins, Lancia-Ferrari, a 35" 6/10
- 4º Luigi Musso, Lancia-Ferrari, a 3' 37" 6/10
- 5º **Stirling Moss**, Vanwall, a 4' 37" 5/10
- 6º Jean Behra, Maserati, a 4' 38" 5/10

La vuelta más rápida fue para Fangio que en la vigésima, que cubrió en 9' 17" 4/10 a 147,319 Km/h.

Iniciaron la carrera 24 autos y terminaron 11.

Corridos los grandes premios de Argentina, Mónaco, Indianápolis, Francia, Inglaterra y Alemania, y faltando solo los de Pescara y Monza, ambos en Italia, las posiciones del campeonato mundial de pilotos era la siguiente:

Corredor	Puntos
Fangio	34
Luigi Musso (Ita)	16
Mike Hawthorn (Ing)	13
Tony Brooks (Ing)	10
Peter Collins (Ing)	8,33
Sam Hanks (USA)	8
Jean Behra (Fra)	8
Stirling Moss (Ing)	8
Jim Rathmann (USA)	7
Harry Schell (USA)	5
Maurice Trintignant (Fra)	5
Carlos Alberto Menditeguy (Arg)	4
Masten Gregory (USA)	4
Jimmy Bryan (USA)	4
Stuart Lewis-Evans (Ing)	3
Paul Russo (USA)	3
Andy Linden (USA)	2
Roy Salvadori (Ing)	2
José Froilán González (Arg)	1
Alfonso De Portago (Esp)(*)	1
Jack Brabham (Australia)	1
Johnny Boyd (USA)	1
Bob Gerard (Ing)	1
Cesare Perdisa (Ita)	0,33
Wolfgang Von Trips (Ale)	0,33

(*) Fallecido.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_FOR.BMP}

XXV Gran Premio de Pescara

Fecha: 18 de agosto de 1957

Circuito: [Pescara](#)

Automóvil usado: [Maserati 250 F](#)

Número: 2

Actuación: 1º en pruebas de [clasificación](#), 2º en la carrera

Récord de vuelta: Moss (Vanwall), en 9' 44" 6/10 a un promedio de 157,517 Km/h.

Promedio del Ganador: 18 vueltas con un total de 460,422 Km. en 2h 59' 22" 7/10 a un promedio de 154,006 Km/h.

Ganador: Moss

El domingo 18 de agosto de 1957 se corrió el 25º Gran Premio de Pescara en un circuito callejero trazado en esa ciudad italiana, en el que ya Fangio había ganado con la Alfeta en 1950. Esta vez la carrera estaba incluida en el torneo mundial de pilotos que Fangio tenía asegurado por quinta vez. El largo y difícil trazado de Pescara medía 25.579 metros y Fangio llegaba a él con el Maserati 250 F teniendo como compañeros de marca a [Jean Behra](#), Harry Schell, Masten Gregory, Joakim Bonnier, Giorgio Scarlatti, Horace Gould, Francisco Godia Sales, Luigi Piotti y Bruce Halford. Por su parte con Vanwall, considerados favoritos por las largas rectas del circuito, estaban [Stirling Moss](#), Tony Brooks y Stuart Lewis-Evans. El temperamental Enzo Ferrari había dicho que sus autos no concurrirían a esa carrera (debido la tragedia de las Mil Millas de Italia en este año) pero a último momento decidió presentar uno, a cargo de Luigi Musso, el joven italiano de 33 años que aún conservaba la posibilidad de ser subcampeón. Esta decisión de la casa Ferrari provoca el enojo de [Peter Collins](#) y Mike Hawthorn porque de ese modo no pueden defender sus posiciones en el campeonato del mundo. Concurrieron también Jack Brabham y Roy Salvadori, ambos con Cooper-Climax.

En pruebas de clasificación el "giro piú veloce" fue para Fangio con 9' 44" 6/10 a 157,517 Km/h y aventajando al segundo, Moss, por 10" 1/10.

La carrera se corrió a 18 vueltas totalizando 460,422 kilómetros y en la largada se ubicó primero Moss que al cumplir la primera vuelta era seguido muy cerca por Musso, Fangio y Schell. Evidentemente el Vanwall aprovechaba las largas rectas y se alejaba a pesar del esfuerzo de Musso que se exigía más del límite. Tanto fue así que en la vuelta 10 tuvo un despiste que lo dejó fuera de carrera. Fangio, consciente de que sería inútil luchar contra el Vanwall, se dedicó a cuidar su segundo puesto.

La clasificación final fue esta:

- 1º Stirling Moss, Vanwall, en 2h 59' 22" 7/10 a 154,006 Km/h
- 2º Fangio, 3' 13" 9/10
- 3º Harry Schell, Maserati, a 6' 46" 8/10
- 4º Masten Gregory, Maserati, a 8' 17" 6/10
- 5º Stuart Lewis-Evans, Vanwall, a 1 vuelta
- 6º Giorgio Scarlatti, Maserati, a 1 vuelta.

El récord de vuelta fue para Moss con 9' 44" 6/10 a 157,517 Km/h, igual al de Fangio en clasificación. Largaron 16 autos y terminaron 7.

Corridas las pruebas de Argentina, Mónaco, Indianápolis, Francia, Inglaterra, Alemania y Pescara, las posiciones eran estas:

Corredor	Puntos
Fangio	40
Stirling Moss (Ing)	17
Luigi Musso (Ita)	16
Mike Hawthorn (Ing)	13
Tony Brooks (Ing)	10
Harry Schell (USA)	9
Peter Collins (Ing)	8,33

Sam Hanks (USA)	8
Jean Behra (Fra)	8
Jim Rathmann (USA)	7
Masten Gregory (USA)	7
Maurice Trintignant (Fra)	5
Stuart Lewis-Evans (Ing)	5
Carlos Alberto Menditeguy (Arg)	4
Jimmy Bryan (USA)	4
Paul Russo (USA)	3
Andy Linden (USA)	2
Roy Salvadori (Ing)	2
José Froilán González (Arg)	1
Alfonso De Portago (Esp)(*)	1
Jack Brabham (Australia)	1
Johnny Boyd (USA)	1
Bob Gerard (Ing)	1
Giorgio Scarlatti (Ita)	1
Cesare Perdisa (Ita)	0,33
Wolfgang Von Trips (Ale)	0,33

(*) Fallecido.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_FOR.BMP}

XXVIII Gran Premio de Italia

Fecha: 8 de setiembre de 1957

Circuito: **Monza**

Automóvil usado: **Maserati 250 F**

Número: 2

Actuación: 4º en pruebas de **clasificación**, 2º en la carrera

Récord de vuelta: Tony Brooks (Vanwall), en 1' 43" 7/10 a un promedio de 199,614 Km/h.

Promedio del Ganador: 87 vueltas con un total de 500,250 Km. en 2h 35' 03" 9/10 a un promedio de 193,564 Km/h

Ganador: Moss

El domingo 8 de septiembre de 1957 con el Gran Premio de Italia, corrido en el famoso autódromo de Monza, finalizó el octavo Campeonato del Mundo de Conductores. Ese día se usó el circuito tipo parque, sin peralte en las curvas, que medía 5.750 metros. A pesar de la decisión de Maserati de presentar su nuevo modelo de 12 cilindros, Fangio eligió correr con la experimentada seis cilindros que, aunque menos potente y veloz que la nueva, tenía un probado rendimiento. **Jean Behra** decidió correr con el motor grande, completándose la "scuadra" con Harry Schell, Masten Gregory, Giorgio Scarlatti, Joakim Bonnier, Bruce Halford, Francisco Godia Sales, Luigi Piotti, Horace Gould y André Simón que se alternaría con Ottorino Volonterio. Vanwall, equipo del que era propietario mister Guy Anthony Vanderwell, poderoso industrial británico que quería dar a su país la primacía en la Fórmula 1, concurre a Monza con Stirling Moss, Stuart Lewis-Evans y Tony Brooks. Participaban también cuatro Lancia-Ferrari que tripulaban **Peter Collins**, Mike Hawthorn, Luigi Musso y Wolfgang Von Trips.

En pruebas de clasificación los veloces Vanwall insinuaron su agresividad en el circuito quedándose con los tres primeros lugares en la línea de partida. Lewis-Evans marcó 1' 42" 4/10 a una media de 202,148 Km/h. Muy apretados se ubicaron detrás: Moss a 3/10; Brooks a 5/10 y Fangio a 7/10 de segundo.

La carrera se disputó a 87 vueltas que totalizaban 500,250 kilómetros y, como se suponía, los tres autos verdes de Tony Vanderwell se alternaban en los primeros lugares, aunque Fangio se mezclaba con ellos y también Behra que luego abandonó. El argentino no se desanimó y aprovechando algunas fallas de dos de los Vanwall, se colocó detrás de **Moss**, sin hacer peligrar su condición de líder, alcanzando la segunda ubicación.

El resultado final fue el siguiente:

- 1º Stirling Moss, Vanwall, en 2h 35' 03" 9/10 a 193,564 Km/h
- 2º Fangio, a 41" 2/10
- 3º Wolfgang von Trips, Lancia-Ferrari, a 2 vueltas
- 4º Masten Gregory, Maserati, a 3 vueltas
- 5º Giorgio Scarlatti-Harry Schell, Maserati, a 3 vueltas
- 6º **Mike Hawthorn**, Lancia-Ferrari, a 5 vueltas.

La vuelta más rápida fue para Brooks con 1' 43" 7/10 a 199,614 Km/h. Largaron 18 autos y terminaron 11.

Completadas las ocho carrera del campeonato mundial, Argentina, Mónaco, Indianápolis, Francia, Inglaterra, Alemania, Pescara y Monza, estas dos últimas en Italia, las posiciones terminaron así:

Corredor	Puntos
Fangio	40 (46)
Stirling Moss (Ing)	25
Luigi Musso (Ita)	16
Mike Hawthorn (Ing)	14
Tony Brooks (Ing)	11
Harry Schell (USA)	10
Masten Gregory (USA)	10

Peter Collins (Ing)	8,33
Sam Hanks (USA)	8
Jean Behra (Fra)	8
Jim Rathmann (USA)	7
Maurice Trintignant (Fra)	5
Stuart Lewis-Evans (Ing)	5
Wolfgang von Trips (Ale)	4,33
Carlos Alberto Menditeguy (Arg)	4
Jimmy Bryan (USA)	4
Paul Russo (USA)	3
Andy Linden (USA)	2
Roy Salvadori (Ing)	2
Giorgio Scarlatti (Ita)	2
José Froilán González (Arg)	1
Alfonso De Portago (Esp)(*)	1
Jack Brabham (Australia)	1
Johnny Boyd (USA)	1
Bob Gerard (Ing)	1
Cesare Perdisa (Ita)	0,33

(*) Fallecido.

Los números entre paréntesis indican el total de los puntos conquistados, pero debe tenerse en cuenta que los pilotos computaban las cinco mejores clasificaciones para el torneo.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_FOR.BMP}

1958

Fangio se retira

VI Gran Premio de Argentina

Fecha: 19 de enero de 1958

Circuito: **Buenos Aires**

Automóvil usado: **Maserati 250 F**

Número: 2

Actuación: 1º en pruebas de clasificación, 4º en la carrera

Récord de vuelta: Fangio (Maserati), en 1' 41" 8/10 a un promedio de 138,354 Km/h.

Promedio del Ganador: 80 vueltas con un total de 312,989 Km. en 2h 19' 33" 7/10 a un promedio de 134,559 Km/h

Ganador: Moss

El domingo 19 de enero de 1958 en el Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires se corrió el VI Gran Premio de la República Argentina con puntos para el campeonato mundial de Fórmula 1. Se usó el circuito número 2 que medía 3.912,36 metros, en un trazado de los estimados de mediana velocidad ya que carecía de largas rectas y en cambio un doble mixto obligaba a recorrerlo con promedios que no alcanzaban los 140 Km/h.

Fangio, en equipo con Carlos Alberto Menditeguy, corrían con Maserati de dos litros y medio, similares a las que habían usado el año anterior. Con autos de la misma marca lo hacían **Jean Behra**, Harry Schell, Francisco Godia Sales y Horace Gould. Con Ferrari lo hicieron **Peter Collins**, Mike Hawthorn y Luigi Musso, completando el reducido lote de participantes Stirling Moss que lo hizo con un Cooper-Climax.

En pruebas de clasificación Fangio hizo el mejor tiempo con 1' 42" a 138,083 Km/h y aventajando a Hawthorn y Collins que empataron el segundo lugar a 6 décimas de Fangio.

Se había modificado la reglamentación en lo referido a la duración de los Grandes Premios con puntaje, fijándose la misma en dos horas de duración ó 300 kilómetros de recorrido. En la carrera de Buenos Aires se optó por la segunda alternativa, decidiéndose correr a 80 vueltas que totalizaban 312,989 kilómetros. En la largada tomó la punta Behra pero al cerrar la segunda vuelta el primero era Hawthorn y en el décimo giro Fangio lo superó. Al cumplir 20 circuitos Fangio aventajaba a Hawthorn por 15" y a **Moss** por 15" 5/10. En la siguiente vuelta Moss se colocó segundo y esa posibilidad se mantuvo hasta la vuelta 35 que Fangio se detuvo a cambiar los neumáticos traseros. Una desorganizada tarea en boxes le hizo perder demasiado tiempo y, a pesar de llevar 18" de ventaja a Moss, cuando retornó a la pista lo hizo en cuarto lugar a casi 37" del inglés que marchaba primero. Se esperaba un repunte de Fangio pero su auto, al haberse detenido mucho tiempo en boxes, levantó temperatura en exceso y eso ocasionó la pérdida de rendimiento en el motor que se traducía a unas 400 revoluciones por minuto. A las 40 vueltas -mitad de carrera- Moss seguía primero con 21" sobre Behra, 29" a Musso, 53" a Fangio y 1' 03" a Hawthorn. Luego se atrasó Behra y Fangio accedió momentáneamente al tercer puesto, pero fue superado por **Hawthorn** quedando nuevamente cuarto. En las últimas vueltas debido a un excesivo desgaste de neumáticos, Moss tuvo que reducir el ritmo y en emocionante final logró ganar por escasa diferencia a Musso.

El resultado final fue el siguiente:

1º Stirling Moss, Cooper-Climax, en 2h 19' 33" 7/10 a 134,559 Km/h

2º Luigi Musso, Ferrari, a 2" 7/10

3º Mike Hawthorn, Ferrari, a 12" 6/10

4º Fangio, a 53"

5º Jean Behra, Maserati, a 2 vueltas

6º Harry Schell, Maserati, a 3 vueltas.

La vuelta más rápida la hizo Fangio en la trigésima ronda, con 1' 41" 8/10 a 138,354 Km/h. Iniciaron la carrera 10 autos y terminaron 9.

Con esta carrera apertura del campeonato mundial de pilotos, las posiciones quedaron así:

Corredor	Puntos
-----------------	---------------

Stirling Moss (Ing)	8
Luigi Musso (Ita)	6
Mike Hawthorn (Ing)	4
Fangio	4
Jean Behra (Fra)	2
Harry Schell (USA)	1

La próxima carrera con puntaje sería en Mónaco el 18 de mayo. Fangio no correría allí.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_FOR.BMP}

XLIV Gran Premio del Automóvil Club de Francia

Fecha: 6 de julio de 1958

Circuito: **Reims**

Automóvil usado: **Maserati 250 F**

Número: 34

Actuación: 5º en pruebas de clasificación, 4º en la carrera

Récord de vuelta: Hawthorn (Ferrari), en 2' 24" 9/10 a un promedio de 206,236 Km/h.

Promedio del Ganador: 50 vueltas con un total de 415,050 Km. en 2h 03' 21" 3/10 a un promedio de 201,880 Km/h

Ganador: Hawthorn

El domingo 6 de julio de 1958 se corrió el 44º Gran Premio de Francia cuya primera edición se había realizado en 1906, lo que la convertía en las más antiguas de las carreras aún en disputa. El escenario era el veloz circuito de Gueux, ubicado en las afueras de Reims a algo menos de 150 kilómetros al noreste de París. Por entonces Reims era una ciudad de 110.000 habitantes y allí, junto a su famosa catedral, en la mitad del siglo XV Juana de Arco hizo coronar a Carlos VII como Rey de Francia.

En esa misma pista, con alguna leve modificación, Fangio había hecho su debut en las carreras europeas casi exactamente diez años antes, el 18 de julio de 1948, a bordo de un Simca que le ofreció el constructor francés Amadeo Gordini. Ahora, reconocido como el mejor piloto de todos los tiempos y con cinco coronas mundiales, llegaba para correr la que sería -por decisión propia- su última carrera.

El circuito medía 8.301 metros y permitía velocidades promedio de más de 200 kilómetros por hora. Fangio participó con un remozado Maserati 250 F, igual al que le valió el título en la anterior temporada, cuyas innovaciones más destacadas estaban referidas a la quita de peso. Pesaba 100 kilogramos menos que el usado en 1957.

En pruebas de clasificación el más rápido fue **Mike Hawthorn** con Ferrari, en 2' 21" 7/10 a 210,893 Km/h. Segundo se ubicó Luigi Musso, con Ferrari, a 8/10, tercero Harry Schell, con B.R.M., a 1" 3/10, cuarto Stirling Moss, con Vanwall, a 2", quinto Fangio a 3" 2/10.

La carrera se corrió a 50 vueltas que totalizaban 415,050 kilómetros y en las primeras vueltas las posiciones estaban así: Hawthorn, Musso, Tony Brooks seguidos por Fangio y Wolfgang von Trips.

En la vuelta décima Luigi Musso sufrió un violento despiste a consecuencias del cual murió algunas horas más tarde. Era la más firme promesa que tenía el futuro italiano en el automovilismo. Le faltaban 22 días para cumplir 34 años de edad.

Cuando la carrera llevaba 15 vueltas Hawthorn seguía al frente con 27" sobre Fangio que ahora era su escolta. En la vuelta 20 sigue el dominio del británico, seguido por **Jean Behra**, con B.R.M. y tercero Fangio a 34" del puntero. En la vuelta 24 -casi mitad de carrera- Fangio ingresó a boxes porque se le había quebrado el pedal del embrague. Estuvo casi un minuto detenido pero como no había manera de repararlo volvió a la pista haciendo los cambios sin embrague, lo que le provocó un atraso cada vez mayor, arribando al final en el cuarto lugar y muy lejos del ganador.

La clasificación final fue la siguiente:

1º Mike Hawthorn, Ferrari, en 2h 03' 21" 3/10 a 201,880 Km/h

2º **Stirling Moss**, Vanwall, a 24" 6/10

3º Wolfgang von Trips, Ferrari, a 59" 7/10

4º Fangio, a 2' 30" 6/10

5º **Peter Collins**, Ferrari, a 1 vuelta

6º Jack Brabham, Cooper-Climax, a 1 vuelta.

La vuelta más rápida fue para Hawthorn con 2' 24" 9/10 a 206,236 Km/h. Iniciaron la carrera 21 autos y terminaron 11.

Cumplidas las carreras de Argentina, Mónaco, Holanda, Indianápolis, Bélgica y Francia, las posiciones en el campeonato mundial de conductores eran estas:

Corredor	Puntos
Stirling Moss (Ing)	23
Mike Hawthorn (Ing)	23
Luigi Musso (Ita)(*)	12
Harry Schell (USA)	11
Maurice Trintignant (Fra)	8
Jimmy Bryan (USA)	8
Tony Brooks (Ing)	8
Fangio	7
Jean Behra(Fra)	6
George Amick (USA)	6
Peter Collins (Ing)	6
Cliff Allison (Ing)	5
Johnny Boyd (USA)	4
Tony Bettenhausen (USA)	4
Stuart Lewis-Evans (Ing)	4
Jack Brabham (Australia)	4
Wolfgang von Trips (Ale)	4
Roy Salvadori (Ing)	3
Jim Rathmann (USA)	2
Jimmy Reece (USA)	1
Olivier Gendebien (Bel)	1

(*) Fallecido.

Fangio, al llegar al parque cerrado tras su cuarto puesto en la carrera de Reims, anticipó que dejaba definitivamente la participación activa en el automovilismo. Muchos pensaron que esa decisión podría ser cambiada, pero pocos días después el campeón del mundo la confirmó y nunca más volvió a correr.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_FOR.BMP}

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

Este capítulo permite consultar las carreras de Juan Manuel Fangio (a nivel internacional) durante las temporadas de 1940 a 1958, clasificadas por años.

G.P.I. del Norte 1940

Fecha: 27 de septiembre al 12 de octubre de 1940

Lugar de la Carrera: Rutas de la Argentina, Bolivia y Perú

Categoría: Turismo de Carretera

Automóvil usado: **Chevrolet modelo 1940 cupé (color verde oscuro)**

Número: 26

Acompañante: Héctor Carlos Tieri

Actuación: 1º en la primera etapa, 2º en la segunda etapa, 2º en la tercera etapa, 1º en la cuarta etapa, 5º en la quinta etapa, 5º en la sexta etapa, 10º en la séptima etapa, 1º en la octava etapa, 3º en la novena etapa, 1º en la décima etapa, 9º en la undécima etapa, 8º en la decimosegunda etapa, 6º en la decimotercera etapa. 1º en la clasificación general.

Con el apoyo gestado por una comisión de amigos de Fangio se compró un auto nuevo y se financió su participación en esa carrera. Era un Chevrolet 1940, cupé, color verde oscuro y Fangio corrió acompañado por Héctor Carlos Tieri. El reconocimiento previo de la ruta lo hizo Fangio en un Opel Kapitán propiedad de Juan Ezcurdia, acompañado por éste y por Saúl Serres, saliendo de Balcarce el 20 de agosto y regresando el 5 de septiembre, habiendo llegado solo hasta La Paz (Bolivia), ya que no quiso Fangio seguir hasta Lima (Perú) en razón del poco tiempo que le quedaba para ultimar detalles del auto y de la carrera.

El Gran Premio se inició con 92 autos el 27 de septiembre de 1940, a la hora cero, haciéndolo Fangio con el número 26. El vicepresidente Ramón Castillo, entonces en ejercicio del Poder Ejecutivo, dio la señal de partida al primer auto; el presidente de Bolivia, por radio, indicó la salida del número 2, y el presidente del Perú, también por radio, dio la partida al número 3.

La primera etapa Buenos Aires-Tucumán (1363 Km) es ganada por Fangio que habiendo partido con el número 26, llegó 2º en el camino y 1º por tiempo. Empleó 10h 49' 07" a 125,986 k.p.h. y aventajando al 2º, **Oscar Gálvez**, por 5' 23".

La segunda etapa Tucumán-La Quiaca (644 Km) es ganada por Oscar Gálvez en 7h 21' 50" a 87,453 k.p.h. siendo 2º Fangio a 7' 15". A esta altura Oscar Gálvez es 1º en la general y Fangio 2º a solo 1' 52".

La tercera etapa Villazón-Potosí (501 Km), en tierra boliviana, es ganada por Oscar Gálvez en 7h 18' a 68,630 k.p.h. y aventajando a Fangio que vuelve a ser segundo por 18' 41", manteniéndose las mismas posiciones en la general con 20' 33" a favor de Gálvez.

La cuarta etapa Potosí-La Paz (524 Km) la gana Fangio en 7h 30' 05" a 69,853 k.p.h., llegando 2º Daniel Musso a 8' 07". La clasificación general pasa a ser encabezada por Fangio con una amplia ventaja de 1h 40' 33" sobre Musso (Gálvez por rotura de la caja de cambios sufre un atraso de más de dos horas).

La quinta etapa La Paz-Arequipa (592 Km) pasa de tierra boliviana a Perú y es ganada por Gálvez en 7h 31' 51" a 78,610 k.p.h.. Fangio es 5º a 7' 30" del ganador y mantiene la vanguardia en la general con 1h 36' 59" sobre Musso.

La sexta etapa Arequipa-Nazca (642 Km) es nuevamente ganada por Gálvez en 8h 03' 54" a 79,603 k.p.h.. Fangio es otra vez 5º a 21' 11" del ganador y mantiene en la general 1h 33' 59" sobre Musso.

La séptima etapa Nazca-Lima (480 Km) es ganada por Musso en 3h 54' 51" a 122,631 k.p.h.. Fangio es 10.º a 8' 11" y sigue en la general con 1h 25' 48" sobre Musso. Aquí se está en la mitad de la carrera y habiendo corrido todos los días se han cubierto ya 4.746 Km para lo que el puntero, Fangio, empleó 53h 32' 27" a un promedio de 88,642 k.p.h.. En la capital peruana los corredores tuvieron dos días de descanso antes de emprender el regreso a Buenos Aires.

La octava etapa Lima-Arequipa (1122 Km) se larga el domingo 6 de octubre y gana Fangio en 13h 20' 41" a 84,078 k.p.h. y con 6'47" sobre Julio Pérez que resulta su escolta. En la general sigue primero Fangio con 1h 40' 43" sobre Musso. En esta etapa Oscar Gálvez sufrió un serio accidente desbarrancándose a un precipicio.

La novena etapa Arequipa-La Paz (592 Km) es ganada por Rosendo Hernández en 7h 34' 05" a

78,223 k.p.h.. Fangio es 3° a 8'51" y mantiene el liderazgo en la general con 1h 34' 07" sobre Musso.

La décima etapa La paz-Potosí (524 Km) es ganada por Fangio en 7h 49' 10" a 67,012 k.p.h. y aventajando al 2°, Domingo Marimón, por 1' 20". En la general mantiene sobre Musso 1h 41' 16".

La decimoprimer etapa Potosí-Villazón (501 Km) es ganada por Marimón en 7h 28' 34" a 67,013 k.p.h.. Fangio llega 9° a 26'27" y en la general conserva una diferencia de 1h 30' 24" sobre Musso.

La decimosegunda etapa La Quiaca-Tucumán (645 Km) es ganada también por Marimón en 7h 28' 21" a 86,316 k.p.h. y Fangio fue 8° a 21' 21", pero manteniendo una ventaja en la general sobre Musso de 1h 21' 52". En esta etapa, la penúltima, los simpatizantes de Fangio sufrieron momentos de incertidumbre cuando se anunció por radio que pedía, al pasar por Humahuaca, que le tuvieran un diferencial en Jujuy porque venía con problemas y aprovecharía allí la neutralización de 30 minutos para cambiarlo. Así ocurrió y no tuvo dificultades.

La decimotercera y última etapa se corrió el sábado 12 de octubre -día de la Raza- entre Tucumán y Luján sobre 1313 Km y fue ganada por Víctor García en 11h 03' 56" a 118,656 k.p.h.. Fangio fue 6° a 22' 24" y resultó ganador absoluto del Gran Premio en 109h 36' 16" para cubrir los 9445 Km con un promedio de 86,177 k.p.h. y una ventaja de 1h 06' 21" sobre Musso que fue su escolta; 3° Rosendo Hernández; 4° Vicente Garbarino y 5° Héctor Suppici Sedes, uruguayo. Los cuatro que siguieron a Fangio, lo hicieron con coches Ford.

Finalizaron la carrera 32 autos. Fangio recibió como premio por ganar la carrera 22.000 pesos moneda nacional y otros 3.400 por distintas clasificaciones en etapas. Además en conceptos de algunas publicidades y por parte de la General Motors, otros 20.000 pesos. Para comparar vale señalar que en esos días un novillo de 400 kilos se vendía en Liniers a aproximadamente 92 pesos moneda nacional.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

G.P. Getulio Vargas

Fecha: 22 al 29 de junio de 1941

Lugar de la Carrera: Rutas de Brasil

Categoría: Turismo de Carretera

Automóvil usado: **Chevrolet modelo 1940 cupé (color verde oscuro)**

Número: 30

Acompañante: Antonio Elizalde

Actuación: 2º en la primera etapa, 2º en la segunda etapa, 1º en la tercera etapa, 1º en la cuarta etapa, 1º en la quinta etapa, 11º en la sexta etapa, 2º en la séptima etapa, 1º en la clasificación general.

Esta carrera fue organizada por el Automóvil Club de Río de Janeiro con la colaboración de otras entidades similares de Brasil. Fangio participó con el Chevrolet 40 cupé color verde oscuro y en esta oportunidad lo acompañó Antonio Elizalde, nacido el 5 de noviembre de 1912. Le correspondió el número 30 y en esta carrera intervinieron 38 pilotos, de los cuales 35 eran brasileños, uno uruguayo y dos argentinos: Fangio y **Oscar Gálvez** que lo hicieron invitados por las autoridades de la prueba. Se disputaron siete etapas con un total de 3.730 kilómetros.

La primera etapa Río de Janeiro-Belo Horizonte (541 Km) se corrió el domingo 22 de junio de 1941 y fue ganada por Oscar Gálvez llegando 2º Fangio a 3'.

La segunda etapa Belo Horizonte-Uberaba (606 Km) fue también para Gálvez, escoltándolo Fangio a 8' 05". Las mismas posiciones eran en la general con una ventaja a favor de Oscar Gálvez de 11' 05".

La tercera etapa Uberaba-Goiania (615 Km) es ganada por Fangio con 13' 38" sobre Gálvez que es segundo. Aquí Fangio pasa al frente en la general con 2' 33" sobre Gálvez. A esta altura de la carrera el tercero es el uruguayo Montero a quién Fangio lleva una hora y cuarto de ventaja. En Goiania se produce un día de descanso, reiniciándose la carrera en la jornada siguiente.

La cuarta etapa Goiania-Barretos (587 Km) también es ganada por Fangio con 23 minutos de ventaja sobre Gálvez y ahora ampliando la ventaja en la general a 25' 33".

La quinta etapa Barretos-Poco de Caldas (475 Km) es para Fangio que supera a Gálvez por 9' 28". En la clasificación general está primero Fangio; 2º Gálvez a 35' 01" y 3º el brasileño Julio Vieira a 5 horas y media de Fangio.

La sexta etapa Poco de Caldas-San Pablo (402 Km) es ganada por el brasileño Vieira, clasificándose Fangio 11º y Gálvez 12º. En esta etapa los dos argentinos llegaron primeros con comodidad a San Pablo pero habían tomado un camino equivocado. Hubo posibilidad de descalificación pero luego se resolvió que desandarán el tramo mal recorrido, unos 60 kilómetros, y tomarán el camino correcto. Asimismo se los penalizó con 2 horas. A pesar de ello y como consecuencia de la enorme ventaja acumulada, Fangio y Gálvez seguían primero y segundo en la general.

La séptima etapa San Pablo-Río de Janeiro (504 Km) se corrió el domingo 29 de junio y fue ganada por Gálvez llegando 2º Fangio a 10' 19".

La clasificación general fue la siguiente:

1º Fangio 43h 12' 34" a un promedio de 86,323 k.p.h.

2º O. Gálvez a 33' 16"

3º Julio Vieira a 4h 12' 21"

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

G.P. del Sur 1942

Fecha: 21 de enero al 1º de febrero de 1942

Lugar de la Carrera: Rutas de la patagonia argentina-chilena

Categoría: Turismo de Carretera

Automóvil usado: **Chevrolet modelo 1940 cupé (color verde oscuro)**

Número: 16

Acompañante: Antonio Elizalde

Actuación: 3º en la primera etapa, 1º en la segunda etapa, 7º en la tercera etapa, 14º en la cuarta etapa, 12º en la quinta etapa, 9º en la sexta etapa, 12º en la séptima etapa, 4º en la octava etapa, 3º en la novena etapa, 1º en la décima etapa, 10º en la clasificación general.

Esta carrera fue organizada por una comisión especial que tenía sede en la localidad chubutense de Esquel. Participaron 60 autos y a Fangio le correspondió el número 16, corriendo acompañado por Antonio Elizalde, con la cupé Chevrolet 40 que un mes antes había llevado al triunfo en la Mil Millas Argentinas. Esta competencia por el sur, transitó también por territorio chileno, al que llegó entre la sexta y séptimas etapas.

La primera etapa Mercedes-General Pico (532 Km), se disputó el miércoles 21 de enero de 1942 y fue ganada por **Oscar Gálvez** a 118,875 k.p.h., siendo 3º Fangio a 46".

La segunda etapa General Pico-General Roca (843 Km) fue ganada por Fangio a 104,760 k.p.h. y con 2' 42" sobre su escolta Esteban Fernandino, Hasta aquí la general era encabezada por Fangio con 7' 16" sobre Fernandino.

La tercera etapa General Roca-Esquel (966 Km) es ganada por Fernandino a 73,485 k.p.h. y Fangio es 7º a 28' 17". En la general Fernandino es ahora primero y Fangio segundo a 21' 04". En Esquel hay una jornada de descanso para continuar la carrera el domingo 25.

La cuarta etapa Esquel-San Julián (1159 Km) es ganada por Víctor García a 81,699 k.p.h.. Fangio rompió los soportes de elásticos y debió detenerse a reparar. Más adelante rompió el parabrisas y , corriendo sin antiparras, tuvo enormes dificultades para llegar. Clasificó 14º en la etapa a 4h 07' 11" del ganador. En la general seguía primero Fernandino y Fangio ahora ha quedado 10º a 2h 36' 48"

La quinta etapa San Julián-Río Gallegos (633 Km) es ganada por Manuel Blas Novoa a 106,099 k.p.h.. Fangio en este parcial vuelve a tener dificultades al quedarse sin aceite al salirse el tapón del cárter, hecho que atribuye a un sabotaje. Lleva en la etapa 12º a 1h 42' 09" que incluyen 39 minutos de recargo por entregar tarde el auto a parque cerrado. En la general está 9º a 3h 44' 03" del primero que ahora es Vicente Garbarino.

La sexta etapa Río Gallegos-Punta Arena (272 Km) es ganada por Manuel Blas Novoa a 95,020 k.p.h. y Fangio es 9º a 55' 07". En la general es primero Novoa y Fangio 8º a 3h 39' 19".

La séptima etapa Punta Arena-Puerto Deseado (995 Km) es para Ricardo Harriague Castex que corre con el seudónimo "Casualidad", a un promedio de 99,360 k.p.h.. A esta altura de la carrera quedan 14 autos de los 60 que iniciaron el Gran Premio. Fangio en esta etapa rompe una biela y debe reparar en carrera, en Comandante Luis Piedrabuena, donde emparcha el block con un trozo de chapa de aluminio de una cacerola. Clasifica 12º a 5h 21' 27" de "Casualidad". En la general vuelve al primer lugar Esteban Fernandino y Fangio es 11º a 8h 08' 53" del líder.

La octava etapa Puerto Deseado-Comodoro Rivadavia (478 Km) es ganada también por "Casualidad" a 115,168 k.p.h. y Fangio, recuperando un buen andar, llega 4º a 5' 35". En la general sigue primero Fernandino y Fangio es 11º a 8h 11' 48". El día siguiente se otorga jornada de descanso y se sigue con la competencia el sábado 31.

La novena etapa Comodoro Rivadavia-Trelew (400 Km) es, por tercera vez consecutivas, para "Casualidad" a una media de 112,115 k.p.h.. Fangio llega 3º a 16' 49". En la general se afirma Fernandino y Fangio se detuvo para auxiliar a Ernesto H. Blanco que volcó, Pero perdió solo algunos minutos ya que el piloto accidentado pudo seguir la carrera.

La décima y última etapa Trelew-Bahía Blanca (910 Km), corrida el domingo 1º de febrero de 1942,

fue ganada por Fangio a 111,486 k.p.h. y llegó 2º Oscar Gálvez a 4' 29". En esta llegada, que era la final del Gran Premio Del Sur, Fangio le bajó la bandera a Oscar Gálvez, su tradicional rival.

La clasificación general final, tras recorrer 7192 Km, fue esta:

1º Esteban Fernandino 78h 57' 06" a 91, 120 k.p.h.

2º "Casualidad"

3º Daniel Musso

4º Manuel Blas Novoa

5º Oscar Gálvez

6º Tadeo Taddía

7º Ernesto H. Blanco

8º Vicente Garbarino

9º Félix Carlos Heredia

10º Fangio a 7h 37' 08" del ganador

La sola mención de la diferencia entre el ganador y Fangio, puede dar una idea de las dificultades que éste debió afrontar en tan difícil carrera. De acuerdo al promedio realizado por Fernandino, puede compararse que Fangio quedó a casi 700 kilómetros de distancia del ganador. Llegaron solo 12 de los 60 corredores que largaron la prueba.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

Ciudad de Montevideo

Fecha: 16 y 17 de agosto de 1947

Lugar de la Carrera: Montevideo (Uruguay)

Categoría: Preparación sudamericana hasta 5000 cm³ de cilindrada y Coches Especiales

Automóvil usado: **Volpi-Chevrolet**

Actuación: En preparados: 1º en su serie, 1º en la final. En Especiales abandonó.

En Montevideo, capital de la República Oriental del Uruguay, se disputó entre el sábado 16 y el domingo 17 de agosto de 1947 un programa automovilístico que incluyó dos categorías: Coches de Preparación Sudamericana que no sobrepasen los 5 litros de cilindrada, y Coches Especiales. El escenario era un circuito callejero de 1850 metros de extensión, situado en la zona de Rambla Sur, cercana a playa Ramírez.

La competencia de Preparados comenzó el sábado con dos series de 15 giros cada una. La primera la ganó Alfredo Pián, siendo segundo Domingo Pedro Alcuaz que en su coche lucía la leyenda "Balcarce", en razón de que en ésta ciudad se preparaba su auto.

La segunda batería contó con la presencia de Fangio que al mando de su chasis Volpi ahora equipado con motor Chevrolet, logró imponerse sin problemas, con 7" de ventaja sobre Ernesto Tornquist que usaba el seudónimo "Emart" y tripulaba un Graham.

El domingo se corrió la final de Preparados y se repitió el marcador de la segunda serie del día anterior. Sobre 20 vueltas al circuito: 1º Fangio a una media horaria de 97,255 Km y 2-º "Emart" a 22". Alcuaz llegó noveno.

Después se corrió la carrera para Coches Especiales con la participación de varios Alfa Romeo y Maserati y los mejores clasificados en la carrera de Preparados. Fangio marchaba en cuarto lugar en buena actuación de acuerdo a la potencia de su coche, pero al trabársele la dirección embistió los fardos de pasto que entonces se colocaban como protección al borde de la pista, debiendo abandonar. La carrera fue ganada por **Oscar Gálvez** con Alfa Romeo 3800. Esta fue la primera vez que Fangio corrió con monopostos fuera de su país.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

G.P. Internacional 1947

Fecha: 22 al 30 de noviembre de 1947

Lugar de la Carrera: Caminos de la Argentina y Chile

Categoría: Turismo de Carretera

Automóvil usado: **Chevrolet cupé 1939 con motor 1946 (color rojo)**

Número: 2

Acompañante: Daniel Urrutia

Actuación: 3° en la primera etapa, 1° en la segunda etapa, 3° en la tercera etapa, 10° en la cuarta etapa, 2° en la quinta etapa, 17° en la sexta etapa, 6° en la clasificación final.

Entre el sábado 22 y el domingo 30 de noviembre de 1947 se disputó el Gran Premio Internacional Argentina-Chile con un recorrido total de 5.335 kilómetros. Largaron 97 de los 100 pilotos que habían registrado su inscripción. Fangio tuvo el número 2 y corrió con una cupé Chevrolet, roja, modelo 39 con motor 1946. Su acompañante fue Daniel Urrutia.

La primera etapa, Buenos Aires-Santiago de Chile, 1.146 Km, con el cruce de los Andes por Mendoza, fue ganada por Domingo Marimón, con Chevrolet, a 113,189 k.p.h.; segundo **Oscar Gálvez** a 6' 23" y tercero Fangio a 21' 20".

La segunda etapa, Santiago de Chile-La Serena, 667 Km, se corrió el lunes 24 ya que el domingo fue jornada de descanso y reparaciones en la capital chilena. Ese segundo parcial vio ganador a Fangio con 79,327 k.p.h., superando a Marimón por 3' 14". En la clasificación general seguía primero Marimón y ahora Fangio era segundo a 18' 06".

El martes 25 se corre la tercera etapa entre La Serena y Copiapó, 359 Km, y gana Esteban Fernandino con Ford, a 88,916 k.p.h., con una ventaja de 3' 23" sobre Oscar Gálvez y 4' 14" a Fangio que es tercero. En este tramo, ante un retraso de Marimón, queda Fangio primero por suma de tiempos con una ventaja de 19' 08" sobre Oscar Gálvez.

El miércoles 26 es día de descanso, continuándose con la cuarta etapa entre Copiapó y Tucumán, 1.047 Km, el jueves 27. En este caso el cruce de los Andes hacia territorio argentino se hace por el Paso de San Francisco, a más de 4.700 metros sobre el nivel del mar. Muchos corredores tienen dificultades por las características del piso en ese difícil tramo, entre ellos Fangio que sufre un atascamiento entre el ripio suelto. Esos inconvenientes se aumentaban por el apunamiento que experimentaban los hombres como consecuencia del enrarecimiento del aire por la altura. Oscar Gálvez al bajo promedio de 80,322 k.p.h. es cómodo ganador con 52' sobre Víctor García. Fangio llega décimo a 2h 25' 08" del ganador. Sumados los parciales disputados, Gálvez está primero en la general, segundo Víctor García y tercero Fangio a 2h 05' 51" del puntero, perdiendo aquí su chance de pelear por la carrera en condiciones normales.

El viernes 28 no se corre y el sábado 29 se hace la quinta etapa entre Tucumán y Resistencia (Chaco), sobre 861 Km. Gana Jorge Rodrigo Daly con un Dodge modelo 1946 de cuatro puertas, a 112,312 k.p.h.. Fangio se recupera siendo segundo a 5' 37". En la general seguía primero Gálvez, segundo Víctor García y tercero Fangio a 1h 38' 30" del primero y a poco más de 14' del segundo.

El domingo 30 finaliza el Gran Premio con la sexta etapa Resistencia-Luján (Buenos Aires) sobre 994 Km y es ganada por Juan Gálvez a 123,813 k.p.h.. Fangio llegó 17° a 2h 38' 36" tras haber estado detenido más de dos horas reparando el sistema de distribución, quedando relegado al sexto puesto en la general, cuando pudo haber sido segundo.

La clasificación final fue esta:

- 1° Oscar Gálvez -Ford- 55h 16' 11" a 96,526 k.p.h.
- 2° Eusebio Marcilla -Chevrolet- a 1h 48' 16"
- 3° Víctor García -Ford- a 1h 53' 45"
- 4° Angel Luis Pascuali -Ford- a 2h 26' 27"
- 5° Daniel Musso -Ford- a 3h 12' 50"
- 6° Fangio a 3h 59' 01"

Detrás de Fangio se ubicaron Rosendo Hernández, Tadeo Taddía, Juan Gálvez y Jorge Rodrigo Daly. Arribaron al final solo 26 autos.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

G.P. Mercedes, Ciudad de Turismo 1948

Fecha: 2 de mayo de 1948

Lugar de la Carrera: Mercedes (Uruguay)

Categoría: Fuerza libre rioplatense

Automóvil usado: **Volpi-Chevrolet**

Número: 3

Actuación: 1º

En la ciudad uruguaya de Mercedes se hizo esta carrera para autos de la clase Fuerza Libre Rioplatense, en la que estaban encuadrados los coches de la Mecánica Nacional de nuestro país. El escenario fue un circuito callejero de 1.600 metros en la zona de la Rambla Costanera. Fangio concurre con su Volpi equipado con motor Chevrolet, al que llamaban la "Petisa".

El sábado 1º de mayo se hicieron las pruebas de clasificación y el mejor registro fue para el uruguayo Eitel Cantoni con un auto Alpax. Fangio quedó segundo a 1/5 de segundo.

El domingo -día de la carrera- en un entrenamiento previo Cantoni rompió una biela y, según comenta la revista "Coche a la Vista" en su edición de junio de 1948, "los volantes argentinos con la caballerosidad que los caracteriza, propusieron esperar para permitir que terminara la reparación, pero lamentablemente no le fue posible correr". La carrera se disputó a 50 vueltas y en la largada se ubicó en punta Benedicto Campos que en ésta oportunidad corrió con el Ford V8 de Domingo Pedro Alcuaz. Fangio lo siguió de cerca hasta que antes de cumplir diez giros, tomó la punta y la mantuvo hasta el final. Su tiempo fue de 51' 24" a 93,385 k.p.h., superando por 25" a Angel Luis Pascuali que corrió con un Mercury de dos motores. Luego se ubicaron Benedicto Campos con 49 vueltas, Carlos Fortunati Firpo con 46, y los uruguayos Pedro Dufort y José Villadóniga con 45 y 43 vueltas respectivamente.

El diario "El Liberal" de Balcarce al referirse a esta nueva buena actuación de Fangio, comenta que "bien mereció el calificativo con que los relatores uruguayos lo apodaron en la transmisión radiotelefónica: Bólido Rojo" (Sin duda en alusión al color del auto).

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

II Copa de las pequeñas cilindradas 1948 **G.P. Automóvil Club de Francia 1948**

Fecha: 18 de julio de 1948

Lugar de la Carrera: **Reims** (Francia)

Categoría: Pequeña cilindrada y Gran cilindrada

Automóvil usado: **Simca-Gordini 1430 c.c.**

Número: 6 en pequeña cilindrada y 22 en gran cilindrada

Actuación: En Pequeña cilindrada 2º en pruebas de clasificación y abandono en la carrera. En Gran cilindrada abandonó.

Aceptando un ofrecimiento de Amadeo Gordini, Fangio corre una Simca-Gordini de 1.430 cm³ de cilindrada en el circuito de Reims, en Francia, cuya extensión es de 7.815 metros. La competencia se denomina "Segunda Copa de las Pequeñas Cilindradas" y pueden participar coches hasta 500 cm³ con compresor y hasta 2.000 cm³ sin compresor. En las pruebas de clasificación el mejor tiempo es para el francés Raymond Sommer con una Ferrari 2.000 con un registro de 3' 00" 1/10 a 156,126 k.p.h.. Segundo fue Fangio a 7" 5/10 y tercero el **Príncipe Bira**, de Siam, con otra Simca-Gordini.

La carrera se disputó el domingo 18 de julio de 1948 a 26 vueltas y Fangio en los primeros cuatro giros se mantuvo en el tercer puesto, pero luego fue cediendo posiciones y cuando abandonó en la séptima vuelta por rotura del tanque de combustible, estaba en la sexta ubicación. La carrera fue ganada por Sommer y segundo con otra Ferrari, fue N. Righetti a una vuelta.

En la misma jornada y con el mismo auto, Fangio intervino en el Gran Premio "Automóvil Club de Francia", en el que podían participar máquinas de hasta 1.500 cm³ con compresor y hasta 4.500 cm³ sin compresor. Poco podría hacer Fangio con su pequeña Simca que no llegaba a los 1.500 de cilindrada y tenía alimentación normal, frente a las poderosas Alfeta y Maserati sobrealimentadas y los Talbot de cuatro litros y medio. De todos modos participó con el propósito de capitalizar experiencia. La carrera se hizo a 64 vueltas y Fangio no tuvo fortuna; en la tercera vuelta se detuvo por dificultades en el magneto. En el decimoquinto circuito vuelve a detenerse por espacio de más de 11 minutos. Su determinación de volver a la pista lo pone nuevamente en carrera, pero en la vuelta 35 su pequeña máquina no resiste más y debe abandonar. La carrera, que tuvo un recorrido de 500,160 kilómetros, fue ganada por el francés **Jean Pierre Wimille**, con Alfeta, en 3h 01' 07" a un promedio de 165,692 k.p.h.. Detrás se ubicaron las Alfeta de los italianos Consalvo Sanesi y **Alberto Ascari**, en ese orden.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

G.P.I. de la América del Sur 1948

Fecha: 20 de octubre al 8 de noviembre de 1948

Lugar de la Carrera: Rutas de América del Sur

Categoría: Turismo de Carretera

Automóvil usado: **Chevrolet 1939 cupé (color rojo)**

Número: 1

Acompañante: Daniel Urrutia

Actuación: 79° en la primera etapa, 4° en la segunda etapa, 46 en la tercera etapa, 6° en la cuarta etapa, 1° en la quinta etapa, 24 en la sexta etapa, abandonó en la séptima etapa.

Este Gran Premio se corrió en 14 etapas con un total de 9.576 kilómetros, desde Buenos Aires a Caracas, la capital de Venezuela, y se completaría después con un segundo tramo desde Lima (Perú) a Buenos Aires -Trofeo "José de San Martín"- en cinco etapas con un total de 5.180 kilómetros, siendo ambas carreras totalmente independientes en lo referido a clasificaciones.

Fangio, que a mediados de agosto había regresado de su viaje de casi tres meses por Estados Unidos y Europa, corrió con el número 1 en su cupé roja Chevrolet 39 y acompañado por Daniel Urrutia. Un gravísimo accidente en la carrera de ida, que provocó la muerte de Urrutia, puso fin a la actuación de Fangio en esa extensa competencia.

Con la participación de 141 pilotos de distintos países sudamericanos -la mayoría argentinos- se largó la primera etapa el miércoles 20 de octubre, entre Buenos Aires y Salta, sobre 1.692 kilómetros. Ganó **Oscar Gálvez**. Fangio con serios inconvenientes en el diferencial, clasificó 79° a más de 4 horas y media del ganador.

El jueves 21 fue jornada para descanso y reparaciones y el viernes 22 se corrió la segunda etapa entre Salta y La Quiaca, 380 kilómetros y ganó Oscar Gálvez. Fangio que había largado en el puesto 79 superó 59 autos en el camino y clasificó 4° en la etapa a solo 11' 49" del ganador. En la general era primero Oscar Gálvez y Fangio ocupaba el puesto 55°, lugar este que sería el de su partida en la etapa siguiente, ya que una inadecuada reglamentación indicaba que las etapas se largaban por orden de clasificación general, con lo que Fangio, que en el segundo tramo había pasado 59 autos, volvería a largar muy atrás encontrando delante suyo en la tercera etapa a muchos que ya había superado en la ruta el día anterior. De nada le valía entonces su 4° puesto en la etapa tras haber superado a casi 60 coches.

El sábado 23 de octubre se corre en tierra boliviana la tercera etapa entre Villazón y Potosí, 460 kilómetros y por tercera vez consecutiva gana Oscar Gálvez. Fangio, cuando había alcanzado a los punteros, rompió un palier y clasificó 46° a más de 2h 19'. En la general seguía Gálvez primero y Fangio ocupaba el puesto 44° a más de 7 horas.

El domingo 24 se hace la cuarta etapa entre Potosí y La Paz, 543 kilómetros y gana Juan Gálvez. Fangio ese día superó a más de 30 autos y clasificó 6° a poco más de 13' y en la general ocupaba el puesto 40° a más de 7 horas de Oscar Gálvez.

El lunes 25 es día de descanso y el martes 26 se corre la quinta etapa entre La Paz y la ciudad peruana de Arequipa, 546 kilómetros. Fangio en gran actuación, habiendo largado en el puesto 40, supera 33 autos y gana la etapa por tiempo con 8' de ventaja sobre Oscar Gálvez, quien sigue primero en la general con más de 7 horas sobre Fangio que está 29°.

El miércoles 27 se corre la sexta etapa, Arequipa-Lima sobre 1.092 kilómetros y gana Oscar Gálvez. Fangio sigue perseguido por la mala suerte y rompe otro palier, clasificándose 13°, quedando en la general 24° a más de 8 horas de Oscar Gálvez.

El jueves 28 se descansa en la capital peruana y el viernes 29 se corre la séptima etapa Lima-Tumbes sobre 1.340 kilómetros. Es ganada por Juan Gálvez. Para Fangio termina aquí la carrera ya que en esta etapa sufre un vuelco en el que muere su acompañante Daniel Urrutia. El accidente ocurrió a 350 kilómetros de la largada, cuando ya Fangio había superado a los 23 autos que partieron delante suyo y estaba primero en la etapa y en la ruta.

La carrera fue ganada por Domingo Marimón, con Chevrolet. El tramo de retorno de Lima a Buenos Aires lo ganó Oscar Gálvez, con Ford.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

Gran Premio de San Remo 1949

Fecha: 3 de abril de 1949

Lugar de la Carrera: San Remo, Italia

Categoría: Fórmula internacional

Automóvil usado: **Maserati 4CLT/48**

Número: 18

Actuación: 2º en prueba de clasificación, 1º en la primera serie, 1º en la segunda serie, ganador por suma de tiempos.

Fangio, que había hecho su primer intento en las pistas de Europa el año anterior, cuando corrió sin fortuna en Reims, volvía al Viejo Mundo con un auto capaz de mezclarse y ya con más experiencia en el manejo de este tipo de coches. Esta es la Fórmula Internacional de autos de Grand Prix, o Coches Especiales, categoría en la que permitían motores hasta 1.500 centímetros cúbicos de cilindrada si están equipados con compresor, sean estos simples, dobles o triples, y motores hasta 4.500 centímetros cúbicos pero con alimentación normal. Esta categoría, que estaba impuesta desde antes que Fangio comenzara a competir en ella, con las modificaciones que luego se le irían aplicando, sería la que a partir de 1950 se constituyó en la máxima atracción del automovilismo, ya que ese año comenzó la disputa del Campeonato Mundial de Conductores en lo que hoy es la Fórmula 1 Internacional.

La primera carrera de Fangio en 1949 es en el circuito de Ospedaletti, trazado callejero en la veraniega ciudad italiana de San Remo. Lo hace con el Maserati 1.500 de doble compresor que le había permitido ganar en Mar del Plata cinco semanas antes. Corrió con el número 18. En clasificación fue primero el siamés **Príncipe Bira** con Maserati, en 2' 00" 6/10 a un promedio de 100,775 k.p.h. Fangio se ubicó segundo con solo 2/10 más que Bira y tercero quedó Benedicto Campos a casi 4".

La carrera del domingo se corrió en dos series por suma de tiempos. Cada batería fue a 45 vueltas o sea 151,920 kilómetros, por lo que el total a recorrer en las dos series era de 303,840 kilómetros. El primer parcial lo ganó Fangio de punta a punta con casi 10" de ventaja sobre Bira.

La clasificación de la primera etapa fue esta:

- 1º Fangio - 1h 31' 33" 4/5 a 99,610 k.p.h.
- 2º Príncipe Bira - 1h 31' 43"
- 3º Emanuele de Graffenried - 1h 32' 32"
- 4º Felice Bonetto, a una vuelta
- 5º Benedicto Campos, a una vuelta

En la segunda serie Fangio siguió a Bira sin dejarlo sacar mucha ventaja y luego lo superó para afirmarse gradualmente en la punta, ganando por casi 26". La lucha de las primeras vueltas hizo que esta serie fuera más rápida que la anterior, según se observa en los tiempos:

- 1º Fangio - 1h 29' 55" 2/10 a 102,380 k.p.h.
- 2º Príncipe Bira - 1h 30' 21"
- 3º Campos 1h 31' 41"
- 4º de Graffenried, a una vuelta

La clasificación final, sumadas las dos baterías, es esta:

- 1º Fangio - 3h 01' 28" 6/10 a 100,582 k.p.h.
 - 2º Príncipe Bira , Maserati, 3h 02' 04"
 - 3º Emanuele de Graffenried, Ferrari, una vuelta menos
 - 4º Benedicto Campos, Maserati, una vuelta menos
 - 5º Felice Bonetto, con dos vueltas menos
- El récord de vuelta lo hizo Bira con 1' 56" a un promedio de 104,772 k.p.h.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

Gran Premio de Pau 1949

Fecha: 18 de abril de 1949

Lugar de la Carrera: Pau, Francia

Categoría: Fórmula Internacional

Automóvil usado: **Maserati 4CLT/48**

Número: 4

Actuación: 1º en pruebas de clasificación, 1º en la carrera.

Esta carrera se corrió el lunes 18 de abril de 1949 en un circuito trazado en el Parque Beaumont de la ciudad de Pau, en los Bajos Pirineos de Francia. Una carrera muy larga con 110 vueltas al circuito de 2.769 metros, que hicieron un total de 304,590 kilómetros. Fangio, con el número 4, usó un Maserati de litro y medio con doble compresor. En la clasificación marcó el mejor registro con 1' 47" 5/10 a 92,729 k.p.h., siendo segundo su compañero Benedicto Campos a 2"; tercero Phillip Estancelín a 3" 8/10, y cuarto Louis Chirón a 3" 9/10.

En la carrera Fangio dominó con comodidad hasta la vuelta 55 que se detiene para abastecerse y le hacen apagar el motor. Cuando quiere dar marcha nuevamente no arranca y él mismo se baja rápidamente del auto y le da manija con todas sus fuerzas haciéndolo arrancar. Estuvo detenido 1' 08". En ese momento estaba en la punta el suizo Emanuele de Graffenried pero cinco vueltas después Fangio retoma la vanguardia y no la deja hasta el final. La clasificación fue esta:

1º Fangio - 3h 35' 11" 9/10 a 84,923 k.p.h.

2º de Graffenried, a 1' 17"

3º Benedicto Campos, con 109 vueltas

4º Louis Chirón, con 108 vueltas

5º Maurice Trintignant, con 107 vueltas

El récord de vuelta fue para Fangio con 1' 49" a un promedio de 91,453 k.p.h.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

G.P. de Perpignan 1949

Fecha: 8 de mayo de 1949

Lugar de la Carrera: Perpignan, Francia

Categoría: Fórmula internacional

Automóvil usado: **Maserati 4CLT/48**

Número: 4

Actuación: 1º en pruebas de clasificación, 1º en la primera serie, 2º en la segunda serie ganador de la carrera por suma de tiempos.

El domingo 8 de mayo de 1949 se corre en Perpignan, ciudad ubicada en los Pirineos Orientales de Francia, en un circuito de 2.538 metros. Fangio usa su Maserati de litro y medio con alimentación forzada por doble compresor y consigue con esa máquina su cuarto triunfo consecutivo, ya que había ganado sucesivamente en Mar del Plata, San Remo y Pau.

El sábado en clasificación hace el mejor registro en Perpignan con 1' 30" 2/10 a 101,294 k.p.h. y supera a **Luigi Villoresi** por 3/10 de segundo.

El domingo se disputan dos baterías a 50 vueltas cada una y la final se dio por la suma de tiempos. Cada serie tenía 126,900 kilómetros, por lo que el recorrido total era de 253,800 kilómetros.

En el primer parcial Fangio mantuvo una dura lucha con Villoresi pero cerca de la mitad de la serie el italiano tuvo dificultades con la bomba de nafta y perdió mucho tiempo en boxes, resignando su posibilidad de pelear la punta. Fangio ganó con comodidad, según lo demuestra esta clasificación:

- 1º Fangio - 1h 17' 06" 8/10 a 98,253 k.p.h.
- 2º Príncipe Bira, Maserati, a 25" 1/10
- 3º Benedicto Campos, Maserati, a una vuelta
- 4º Emanuele de Graffenried, Maserati, a una vuelta.

En la segunda serie Fangio largó en punta pero inteligentemente dejó paso a Bira y se ubicó detrás controlando su marcha en todo momento, ya que con la ventaja de 25" que tenía sobre el siamés de la primera ronda, podía especular siguiéndolo. El **Príncipe Bira** ganó la serie y Fangio llegó segundo a solo 4/10, lo que da una idea del control que Fangio ejercía en la carrera. La clasificación de la segunda serie fue esta:

- 1º Bira en 1h 16' 09" 4/10 a 99,993 k.p.h.
- 2º Fangio a 4/10
- 3º Luigi Villoresi a 57"
- 4º Benedicto Campos, a una vuelta
- 5º Emanuele de Graffenried, a dos vueltas

En esta serie Bira hizo el récord de vuelta para la carrera con 1' 27" 3/10.

Por suma de tiempos de las dos baterías, la clasificación final quedó así:

- 1º Fangio, 2h 33' 16" 7/10 a 99,192 k.p.h.
- 2º Bira a 24" 7/10
- 3º Benedicto Campos, a dos vueltas
- 4º Emanuele de Graffenried, a tres vueltas
- 5º Pagani, a cuatro vueltas
- 6º Villoresi, a seis vueltas
- 7º Levegh, a siete vueltas

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

G.P. de Marsella 1949

Fecha: 22 de mayo de 1949

Lugar de la Carrera: Marsella, Francia

Categoría: Fórmula internacional

Automóvil usado: **Simca-Gordini 1430 cc**

Número: 32

Actuación: 1º en pruebas de clasificación, 2º en la primera serie, 1º en la carrera final.

El domingo 22 de mayo de 1949 Fangio corre en la importante ciudad portuaria de Marsella ubicada en la costa francesa del Mediterráneo. Lo hace con el auto Simca-Gordini del equipo argentino, equipado con motor de 1.430 centímetros cúbicos de cilindrada, la misma máquina que ese año había usado en Rosario en el mes de febrero. El circuito marsellés estaba trazado sobre 2.640 metros en el Parque Borley y la prueba contaba de dos series a 25 vueltas, un repechaje a 10 y la final a 50 giros. En la clasificación realizada entre viernes y sábado con el piso algo mojado por lluvia, Fangio hizo el mejor registro con muy poca diferencia con el segundo: marcó 1' 35" 1/10 y Phillip Estancelín con un Talbot de 4.500 cm3 hizo 1' 35" 3/10.

En la primera serie el domingo Estancelín ganó con un segundo de ventaja sobre Fangio, siendo tercero Raymond Sommer con un Ferrari de dos litros a 17", y cuarto Eugene Martin con otro Ferrari 2.000. Fangio en el anteúltimo giro, en un esfuerzo por superar a Estancelín, hizo el récord de vuelta con 1' 32" 3/10 a un promedio de 102,960 k.p.h.

La segunda serie la ganó Benedicto Campos con la otra Simca-Gordini, en un emocionante final con Maurice Trintignant que con otra Simca perdió por solo una décima de segundo.

En el repechaje ganó Pierre Levegh con Talbot 4.500 y luego se corrió la final a 50 vueltas que hacían un total de 132 kilómetros. En el comienzo Fangio mantuvo una lucha con Estancelín pero poco a poco comenzó a sacar ventaja y ganó cómodamente con 18" sobre el francés.

La clasificación final fue esta:

1º Fangio, 1h 18' 33" a 100, 827 k.p.h.

2º Phillip Estancelín, Talbot 4.500, a 18"

3º Maurice Trintignant, Simca-Gordini, a 28" 5/10

4º Felice Bonetto, Ferrari 2.000, a 56" 8/10

5º Benedicto Campos, Simca-Gordini, a 1' 27" 8/10

El récord de vuelta fue para Fangio en la décima, que marcó 1' 31" 4/10 a 103,982 k.p.h.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

G.P. de Roma 1949

Fecha: 2 de junio de 1949

Lugar de la Carrera: Roma, Italia

Categoría: Fórmula internacional

Automóvil usado: **Maserati A6 GCS**

Número: 2

Actuación: 7º en pruebas de clasificación, abandonó en la carrera.

El jueves 2 de junio de 1949, día feriado en Italia porque se cumplía el tercer aniversario de la fundación de la República, Fangio corrió en el Gran Premio de Roma que se hizo en un circuito de 3.440 metros, trazado en las ruinas de las Termas de Caracalla. Pensaba hacerlo con la Simca-Gordini pero José "Pepino" Vianini -padre de Andrea Vianini- le ofreció una máquina Maserati de dos litros de cilindrada, sport biplaza, diciéndole que andaría muy bien en ese circuito. Fangio aceptó correrla pero fue un error, ya que con ella nada podía hacer frente a las Ferrari 2.000 que tenían 30 HP más y pesaban 100 kilos menos. En clasificación fue séptimo a 4" 2/10 del mejor registro que fue el de Pietro Taruffi, con Ferrari, en 2' 05" 8/10.

La carrera se corrió a 75 vueltas con un total de 258 kilómetros y fue cómodamente dominada por los autos Ferrari. A las 10 vueltas era primero **Luigi Villoresi**, segundo Taruffi, tercero Felice Bonetto, cuarto M. Cortese y quinto Fangio a 1' 26" del puntero. En la vuelta 18 Fangio abandona por rotura de un pistón, pero ya estaba a 1' 58" del primero. Ganó fácilmente Villoresi ubicándose detrás de él Taruffi, Cortese y Righetti, los cuatro con Ferrari. El récord de vuelta fue para Bonetto en la 23ª con 1' 59" 2/10 a 103, 893 k.p.h.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

G.P. de Bélgica 1949

Fecha: 19 de junio de 1949

Lugar de la Carrera: Spa-Francorchamps, Bélgica

Categoría: Fórmula internacional

Automóvil usado: **Maserati 4CLT/48**

Número: 8

Actuación: 9º en pruebas de clasificación, abandonó en la carrera.

En un largo circuito de 14.500 metros en Spa, se corre el Gran Premio de Bélgica el domingo 19 de junio de 1949 y Fangio concurre con su carrereada Maserati 1.500 doble compresor con la que había ganado en Mar del Plata, San Remo, Pau y Perpignan, y había tenido un cuarto y un segundo lugar en Buenos Aires.

El día anterior a la carrera en la pista belga, al cansado motor le cambian un pistón. Poco puede hacer el sábado en la clasificación y debe resignarse con un noveno tiempo a 38" del mejor registro que es para **Giuseppe Farina** que, con un Maserati similar al de Fangio pero con motor nuevo, marca 5' 26" para la vuelta, a 160,122 k.p.h.

El domingo la carrera se corre a 35 vueltas con un total de 507,500 kilómetros y Fangio abandona por rotura del mismo pistón que había cambiado el día anterior. Solo alcanzó a completar una vuelta. Era evidente que ese motor sentía la media docena de carreras corridas.

La prueba fue ganada por el francés Louis Rosier con Talbot 4.500; segundo **Luigi Villorosi** con Ferrari 2.000, y tercero **Alberto Ascari** también con Ferrari 2.000. El récord de vuelta fue para Giuseppe Farina con Maserati 1.500, que en el sexto giro marcó 5' 19" a 163,636 k.p.h.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

G.P. del autódromo de Monza 1949

Fecha: 26 de junio de 1949

Lugar de la Carrera: Monza, Italia

Categoría: Fórmula internacional

Automóvil usado: **Ferrari 125 F2**

Número: 34

Actuación: 7º en pruebas de clasificación, 1º en la carrera.

El domingo 26 de junio de 1949 se corrió esta importante carrera en el autódromo de la ciudad milanesa de Monza, cuya pista tenía 6.307 metros. Fangio concurre con una Ferrari de 2.000 centímetros cúbicos comprada por el Automóvil Club Argentino, que le fue entregada a Fangio tres días antes de la carrera.

En las pruebas de clasificación, casi sin haberse adaptado al nuevo auto, ocupó el séptimo lugar a 6" 6/10 del mejor tiempo que fue el de **Luigi Villoresi** con un Ferrari igual, quien marcó 2' 19" 2/10 a un promedio de 163,112 k.p.h.

El domingo la carrera se corrió a 80 vueltas con un total de 504,560 kilómetros. Al cumplirse el quinto giro Fangio estaba primero seguido por Felice Bonetto, **Alberto Ascari** y Luigi Villoresi. Las cosas se presentaron igual al cerrar la décima vuelta y la lucha por la punta hacía que se alternaran en ella Fangio, Bonetto y Ascari. Villoresi debe abandonar y después de la vuelta 20 Bonetto trata de escaparse de Fangio y Ascari pero éstos no le permiten irse más de dos segundos. En el giro 38 Bonetto se reabastece perdiendo 44". Queda primero Ascari y Fangio lo sigue a un segundo. En la vuelta 48 para Fangio a cargar combustible y cambia gomas demorando 47", y mantiene el segundo lugar detrás de Ascari y delante de Bonetto. En la vuelta 51 se reabastece Ascari en solo 38" y conserva la punta con poco más de 5" de Fangio, mientras que Bonetto se va retrasando y queda a 43". En la vuelta 67 Ascari se detiene con problemas en el embrague y, a pesar de volver a la pista, ya nada podría hacer y Fangio, con un andar cuidadoso y veloz, vence ante el aplauso de los cien mil espectadores, dando un nuevo triunfo a Ferrari en el día de su debut con la marca del "cavallino rampante". La clasificación final fue esta:

1º Fangio, en 3h 08' 39" 6/10 a 160,466 k.p.h.

2º Felice Bonetto a 32"

3º Alberto Ascari con una vuelta menos

4º Francisco Landi con dos vueltas menos

5º Franco Cortese con dos vueltas menos

El récord de vuelta fue para Fangio en el giro 55, con 2' 17" 2/10 a un promedio de 165,489 k.p.h. y mejorando en 2" el mejor registro de clasificación que era de Villoresi, y más de 8" su propio tiempo el sábado, lo que da una idea de la rápida adaptación a la nueva máquina.

Cabe agregar que después de la llegada Fangio declaró que tuvo dificultades con la caja de cambios y casi no pudo usar la quinta velocidad, y que cuando faltaban cinco vueltas pensó que no podría terminar porque el aceite llegó a la máxima temperatura.

Este triunfo significó para Fangio uno de los pasos más importantes de su carrera deportiva en Europa. Si bien hasta ese día había ganado cuatro carreras en el Viejo Continente, el triunfo de Monza le dio el gran espaldarazo. Con un Ferrari particular había derrotado al poderoso equipo oficial de la "casa de Maranello" que integraban Villoresi, Ascari, Bonetto y Cortese.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

G.P. Albigense 1949

Fecha: 10 de julio de 1949

Lugar de la Carrera: Albi, Francia

Categoría: Fórmula internacional

Automóvil usado: **Maserati 4CLT/48**

Número: 8

Actuación: 1º en pruebas de clasificación, 1º en pruebas de eliminatorias, 1º en la carrera.

El domingo 10 de julio de 1949 se corrió en la ciudad francesa de Albi, en un circuito de 8.901 metros. Fangio usó la Maserati 1.500, doble compresor, cuyo motor había sido enviado a la fábrica de Módena para su reparación total.

El viernes se hicieron las pruebas de clasificación y Fangio hace la mejor marca con 3' 11" 9/10 a 166,980 k.p.h. Segundo es el **Príncipe Bira** a algo más de 4". El sábado se hace una prueba eliminatoria sobre cinco vueltas y Fangio la gana en 16' 20" a 163,487 k.p.h. Segundo **Giuseppe Farina** con Maserati a 24" y tercero Louis Rosier con Talbot 4.500.

La carrera del domingo es a 34 vueltas que suman un total de 302,634 kilómetros. Fue una carrera agotadora por el intenso calor de esa jornada. Fangio tomó la punta desde la largada y solo debió resistir el ataque de Farina hasta las 15 vueltas, pero ahí el italiano abandonó y Fangio siguió con comodidad hasta el final. Poco más allá de la mitad de la carrera, Benedicto Campos abandonó vencido por el calor. La clasificación fue esta:

1º Fangio en 1h 54' 38" 6/10 a 158,387 k.p.h.

2º Príncipe Bira, Maserati, a 2' 39"

3º Louis Rosier, Talbot 4.500, a una vuelta

4º Emanuele de Graffenried, Maserati, a una vuelta.

El récord de vuelta fue para Fangio con 3' 12" 7/10 a 166,287 k.p.h.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

III Copa de las Pequeñas Cilindradas 1949 (auto Ferrari)
G.P. "Jean Pierre Wimille"1949 (auto Maserati)

Fecha: 17 de julio de 1949

Lugar de la Carrera: **Reims**, Francia

Categoría: Fórmula internacional: Pequeña cilindrada y Gran cilindrada

Automóvil usado: **Ferrari 125 F2** y **Maserati 4CLT/48**

Número: 8 en Pequeña Cilindrada

Actuación: En Pequeña Cilindrada, 3º en pruebas de clasificación, abandonó en la carrera. En Gran Cilindrada, 2º en pruebas de clasificación, abandonó en la carrera.

El domingo 17 de julio de 1949 en el circuito de Reims, en Francia, se realiza otra doble jornada automovilística como la cumplida en julio de 1948 cuando Fangio debutó en las pistas europeas.

Primero se corrió la llamada Copa de las Pequeñas Cilindradas en la que podían intervenir autos hasta 500 centímetros cúbicos con compresor y hasta 2.000 sin compresor. Luego se corrió la prueba de Gran Cilindrada en la que se permitían motores hasta 1.500 con compresor y hasta 4.500 con alimentación normal.

En la de baja cilindrada Fangio usó la Ferrari 125 F2 que tenía dos litros de capacidad cúbica, sin compresor. En las pruebas de clasificación el mejor tiempo lo hizo Alberto Ascari con 2' 55"5/10 para cubrir los 7.815 metros del circuito, a un promedio de 160,307 k.p.h. Segundo fue el inglés **Stirling Crawford Moss**, que aún no había cumplido 20 años de edad, y por primera vez competía frente a Fangio que, años más tarde sería su gran rival y amigo. En esta carrera Moss corrió con un Cooper 500 con compresor. Fangio fue tercero en la prueba de clasificación a 3" 7/10 de **Alberto Ascari**.

La carrera se corrió a 26 vueltas con un total de 203, 190 kilómetros. Se largó con lluvia intensa y a medida que transcurrían las vueltas fue dejando de llover. Fangio tomó la punta en la largada y a las 10 vueltas aventajaba a Ascari por 22". A las 15 vueltas la ventaja se estiró a 25", Pero dos vueltas más adelante Fangio abandonaba por rotura de la palanca de cambios. Ganó Ascari con más de dos minutos sobre el segundo que fue M. Tadini. El récord de vuelta fue para Fangio que en el decimosegundo giro marcó -con piso mojado- 2' 57" a 158,949 k.p.h.

Luego se corrió la carrera para autos de mayor potencia y aquí Fangio usó el Maserati 1.500 doble compresor. En clasificación **Luigi Villorosi** hizo el mejor tiempo con un Ferrari 1.500 con compresor, en 2'42" 3/10 a 173,345 k.p.h., quedando segundo Fangio a 2" 8/10. La carrera se hizo a 64 vueltas con un total de 500,160 kilómetros. En la largada tomó la punta Fangio y luego fue superado por Benedicto Campos. Los dos argentinos dieron un lindo espectáculo luchando por la primera posición. En la vuelta 18 Fangio pasó a la punta y en el giro 21 se detuvo a cargar combustible. A poco de volver a la pista retoma el primer lugar pero en la vuelta 26 abandona por rotura de la varilla del acelerador. Unas vueltas más adelante abandona Campos y la carrera es ganada por Louis Chirón, de Mónaco, con Talbot 4.500 y segundo el **Príncipe Bira**, de Siam, con Maserati 1.500.

De este modo finaliza Fangio su temporada 1949 en Europa. Reims sigue siéndole esquivo: dos abandonos en las carreras corridas en ese escenario en 1948, y otras dos deserciones en 1949.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

1950

G.P. de Marsella 1950

Fecha: 19 de marzo de 1950

Lugar de la Carrera: Marsella, Francia

Categoría: Fórmula Internacional

Automóvil usado: Ferrari 125 de 2000 c.c

Número: 2

Actuación: 5º en pruebas de clasificación, 3º en la carrera.

El domingo 19 de marzo de 1950 Fangio corrió en el circuito del Parque Borley de Marsella, cuyo recorrido había sido acortado en 200 metros con respecto al año anterior, cuando Fangio ganara allí. La pista medía ahora 2.440 metros. Esta carrera no integraba el calendario del Campeonato del Mundo de Conductores. Fangio corrió con el Ferrari 125 del equipo argentino, con motor de dos litros con compresor.

En pruebas de clasificación **Luigi Villoresi** hizo 1' 17" a 114,077 k.p.h. Fangio con solo 8/10 más, quedó ubicado quinto.

La carrera, corrida bajo la lluvia, fue a 80 vueltas con un total de 195,200 kilómetros. Su desarrollo quedaría como una de las competencias más disputadas del automovilismo, ya que desde la partida **Alberto Ascari**, Luigi Villoresi y Fangio separados por muy pocos metros, mantuvieron una permanente lucha por la vanguardia. La mejor parte la llevaba el binomio italiano ya que sus Ferrari eran un poco más potentes que la de Fangio y, además, corrían en equipo. De todos modos el argentino no dejó de hostigarlos en ningún momento y llegaron casi juntos los tres.

La clasificación fue esta:

1º Luigi Villoresi en 1h 48' 15" 2/10 a 108,190 k.p.h.

2º Alberto Ascari, a 6/10

3º Fangio, a 1"

4º Raymond Sommer, a dos vueltas

El récord de vuelta fue para Villoresi con 1' 18" 8/10 a 111,472 k.p.h.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

G.P. de Pau 1950

Fecha: 10 de abril de 1950

Lugar de la Carrera: Pau, Francia

Categoría: Fórmula internacional

Automóvil usado: **Maserati 4CLT/48**

Número: 10

Actuación: 1º en pruebas de clasificación, 1º en la carrera.

El lunes 10 de abril de 1950 Fangio corrió por segunda vez en Pau en un circuito trazado en el Parque Beaumont, repitiendo su exitosa actuación del año anterior al quedarse con la "pole position", la carrera y el récord de vuelta. Usó el mismo Maserati 1.500 con doble compresor que había empleado en 1949, pero el motor estaba equipado con un cigüeñal experimental que tenía Maserati. En la clasificación Fangio corrió los 2.769 metros de la pista en 1' 43" 1/10 a 96,686 k.p.h. El segundo registro fue el de **Luigi Villoresi** a 3/10 del argentino.

La carrera fue a 110 vueltas con un total de 504,390 kilómetros y en la largada tomaron la punta Luigi Villoresi y Raymond Sommer, seguido por Fangio. Cuando se corría un tercio de carrera el balcarceño pasó al primer lugar. Dado lo largo de la prueba, debían parar a cargar combustible. En la vuelta 46 lo hizo Villoresi tardando 25" en la operación. Dos vueltas más tarde lo hizo Sommer que demoró 30", y en el giro 50 paró Fangio que se reabasteció en 25". Cumplidas estas tres detenciones y nuevamente en carrera los tres primeros, Fangio conservaba 3" de ventaja sobre Villoresi, mientras que Sommer comenzaba a perder terreno. La diferencia entre los dos punteros siguió ampliándose y Fangio llegó a la meta con comodidad. Esta fue la clasificación final:

- 1º Fangio en 3h 14' 20" a 94,040 k.p.h.
- 2º Luigi Villoresi, Ferrari 1.500, a 30" 5/10
- 3º Louis Rosier, Talbot 4.500, con 109 vueltas
- 4º Raymond Sommer, Ferrari 1.500, con 109 vueltas

Luego con vueltas menos llegaron Robert Manzon y Pierre Levegh. La vuelta más rápida fue para Fangio en la 17ª con un tiempo de 1' 42" 8/10 a 96,968 k.p.h.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

G.P. de San Remo 1950

Fecha: 16 de abril de 1950

Lugar de la Carrera: San Remo, Italia

Categoría: Fórmula internacional

Automóvil usado: **Alfa Romeo 158 (Alfeta)**

Número: 18

Actuación: 2º en pruebas de clasificación, 1º en la carrera.

El domingo 16 de abril de 1950 Fangio corre por primera vez con Alfa Romeo 158 de 1.500 cm³ con compresor, auto conocido como "Alfeta", denominación popular que en Italia, su país de origen, es el diminutivo de Alfa. Esta presentación de Fangio con la marca del "trébol" se produjo en el circuito de Ospedaletti, en San Remo, que medía 3.376 metros y que ya había sido favorable a Fangio puesto que el año anterior había logrado allí su primer éxito en las pistas europeas.

En pruebas de clasificación **Alberto Ascari** hizo el mejor tiempo con un Ferrari 1.500 en 1'52"2/10 a 108,320 k.p.h. siendo Fangio su escolta a solo 2/10 de segundo.

La prueba, que el año anterior se había hecho en dos series de 45 vueltas con suma de tiempos, en 1950 se disputó en una sola carrera a 90 giros que totalizaban 303,840 kilómetros. Fangio no tuvo una buena largada y al llegar a la primera curva estaba en quinto lugar. Inmediatamente se rehizo y fue superando uno por uno a quienes le precedían hasta ubicarse primero en la vuelta 14. De ahí al final no tuvo inconvenientes y ganó cómodamente por más de un minuto sobre **Luigi Villorosi**. Tercero fue el argentino Pián. La clasificación final fue esta:

1º Fangio en 3h 10' 08" 4/10 a 95,878 k.p.h.

2º Luigi Villorosi, con Ferrari 1.500, a 1' 00" 6/10

3º Alfredo Pián, con Maserati 1.500, a dos vueltas

El récord de vuelta fue para Luigi Villorosi en el último giro con 2' 01" 2/10 a 100,277 k.p.h. Los bajos promedios de esa jornada se explican porque gran parte de la prueba se corrió con lluvia.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

Mil Millas Italianas

Fecha: 23 de abril de 1950

Lugar de la Carrera: Rutas de Italia

Categoría: Autos sport de más de 2000 cc de cilindrada

Automóvil usado: **Alfa Romeo 6 C de 2500 cc**

Número: 730

Acompañante: Augusto Zanardi

Actuación: 3°

El domingo 23 de abril de 1950 Fangio corre por primera vez en una carrera de ruta abierta en Europa. Se trata de las Mil Millas Italianas que recorrió gran parte del país con largada en Brescia, ciudad cercana al Lago di Garda en el norte de la península. De ahí tomaban la ruta a Verona y seguían por Vicenza, Padova y llegaban a la costa del Adriático a la altura de Revenna. Por el camino cercano al mar seguían hacia Rimini, Ancona, Pescara, donde dejaban la costa internándose por una zona montañosa hacia Roma, cruzando el país hacia el mar Tirreno por cuya costa seguían hasta Livorno donde nuevamente se internaban en el territorio hacia Pisa, Firenze, Bologna, Módena, Parma, Piacenza, Cremona y finalmente la llegada a Brescia, tras un recorrido de 1.669 kilómetros. Era esta la prueba de automóviles más extensa e importante que se corría en caminos italianos.

Se inscribieron 489 pilotos en ocho categorías, haciéndolo Fangio en la mayor de ellas, con una berlina Alfa Romeo de seis cilindros, 2.500 cm³, que estaba en etapa de experimentación. En la misma clase corrían **Alberto Ascari**, **Luigi Villoresi** y Giannino Marzotto con tres nuevos Ferrari 3.300, y además una veintena de corredores experimentados en este tipo de competencias y con marcas de alto rendimiento. Una curiosidad reglamentaria: El número que se asignaba a cada coche, era el que correspondía a la hora de largada; Fangio largó a la hora 7:30 y en su coche tenía pintado el 730. Lo acompañó el italiano A. Zanardi, mecánico de la casa Alfa Romeo.

Ya iniciada la carrera, inmediatamente se notó que los Ferrari de Ascari, Villoresi y Marzotto serían muy difíciles de alcanzar. A 40 kilómetros de la partida los tres autos de la casa de Maranello aventajaban a Fangio por un minuto y medio. En Roma, cuando se cumplían cinco horas de marcha, Villoresi era primero con un minuto sobre su compañero Marzotto, y Fangio era octavo a más de diez minutos. Poco después de la capital italiana abandona Villoresi y después hace lo propio Ascari. Por Firenze, con más de diez horas de carrera, estaba primero Marzotto con diez minutos sobre Dorino Serafini que lo escoltaba, y trece minutos y medio a Fangio que era tercero. En muchos tramos de la prueba estaba lloviendo y en el auto de Fangio no funcionaban los limpiaparabrisas, produciéndole dificultades para ver claramente el camino que, por otra parte, era desconocido para él. Al final la clasificación fue esta:

1° Giannino Marzotto, italiano, Ferrari 3.300, en 13h 32' 30"

2° Dorino Serafini, italiano, Ferrari 2.400, a 14' 23"

3° Fangio, a 29' 35"

El promedio del ganador fue de 123,209 k.p.h., mientras que el de Fangio alcanzó a 118, 919 k.p.h.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

G.P. de Modena 1950

Fecha: 7 de mayo de 1950

Lugar de la Carrera: Modena, Italia

Categoría: Fórmula internacional

Automóvil usado: Ferrari 125 de 2000 c.c.

Número: 16

Actuación: 2º en pruebas de clasificación, abandonó en la carrera.

El domingo 7 de mayo de 1950 Fangio corrió en Módena, ciudad capital de la provincia italiana del mismo nombre, haciéndolo con el Ferrari 125 de dos litros de cilindrada, equipado con compresor.

El circuito tenía 3.800 metros de extensión y en las pruebas de clasificación para fijar el orden de largada, **Alberto Ascari** hizo el mejor registro con un Ferrari 2.000 nuevo, marcando 1' 55" 4/10 a un promedio de 118,544 k.p.h. Fangio fue segundo a 2" 6/10 y tercero Dorino Serafini, con otro Ferrari 2.000, a más de 7" de Ascari.

La prueba fue a 80 vueltas y antes de largar cayó una copiosa lluvia. Picó en punta Ascari seguido por Serafini. Poco después Fangio se ubicó segundo y comenzó la persecución del puntero, pero la fortuna no estaba de su lado ese día: en la vuelta 17 se detiene con una falla en el motor y, aunque volvió a la pista, dos giros más adelante debió abandonar por rotura de válvula, dejando el Ferrari a un lado de la pista y retornando a boxes caminando. Ascari sería el cómodo ganador de esa carrera, con dos vueltas de ventaja sobre Mario Tadini. El mejor giro también fue para el joven ganador con 1' 58" a 118,956 k.p.h.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

G.P. Autódromo de Monza 1950

Fecha: 28 de mayo de 1950

Lugar de la Carrera: Monza, Italia

Categoría: Fórmula 2

Automóvil usado: Ferrari 125 de 2000 c.c.

Número: 16

Actuación: 4º en pruebas de clasificación, 3º en la segunda serie, abandonó en la carrera final.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

Carrera Automovilística Internacional de Angulema 1950

Fecha: 11 de junio de 1950_

Lugar de la Carrera: Angulema, Francia

Categoría: Fórmula 2

Automóvil usado: **Maserati 4CLT con motor de 6 cilindros**

Número: 10

Actuación: 1º en pruebas de clasificación, primero en la carrera.

El domingo 11 de junio de 1950 Fangio corrió una carrera sin puntos para el campeonato mundial en el circuito de Remparts, en la antigua ciudad francesa de Angulema. Era una pista muy corta, solo 1.289 metros, y de trazado muy intrincado que no permitía desarrollar altas velocidades. Fangio usó el chasis Maserati que disponía, pero equipado con motor de seis cilindros y dos litros de capacidad, sin compresor. En pruebas de clasificación hizo el mejor tiempo con 1' 00" 9/10 a 76,197 k.p.h. Segundo fue Maurice Trintignant, con Simca-Gordini, a un segundo y medio.

La carrera se corrió a 130 vueltas con un total de 167,570 kilómetros y en un día de mucho calor. Al momento de largar, a las 15:30 hs, la temperatura a la sombra era de 40 grados centígrados. Fangio tuvo una dificultad con la caja de cambios en la largada y quedó en los últimos puestos. Enseguida se recuperó y comenzó a superar rivales hasta alcanzar la punta en la vuelta 22. De allí en más no tuvo dificultades en ganar con amplia ventaja, según se demuestra en la clasificación final:

- 1º Fangio, 2h 24' 08" 1/10 a 69,755 k.p.h.
- 2º A. Simon, con Simca-Gordini, a 1 vuelta
- 3º **José Froilán González**, con Ferrari 2.000, a 1 vuelta
- 4º M. Trintignant, con Simca-Gordini, a 2 vueltas
- 5º R. Sommer, con Ferrari 2.000, a 4 vueltas

El récord de vuelta fue en la 15ª para Fangio, con 1' 03" 9/10 a 72,619 k.p.h.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

24 Horas de Le Mans 1950

Fecha: 24 y 25 de junio de 1950

Lugar de la Carrera: Le Mans, Francia

Categoría: Autos sport

Automóvil usado: Simca-Gordini

Número: 33

Acompañante: **José Froilán González**

Actuación: Abandonaron.

Entre el sábado 24 y el domingo 25 de junio de 1950, en el circuito de Le Sarthe que medía 13.492 metros, se corrió una edición de las 24 Horas de Le Mans, la más famosa carrera de autos sport del mundo. Ese año participaron 60 parejas de pilotos, entre ellas la formada por los argentinos Fangio y José Froilán González que lo hicieron con el número 33 en una berlina Simca-Gordini de reciente creación. No tuvieron suerte, ya que después de varias detenciones por fallas mecánicas, abandonaron cuando se llevaban diez horas de carrera.

La prueba fue ganada por Louis y Jean Rosier que, con un Talbot 4.500 cm³, recorrieron 256 vueltas, o sea casi 3.454 kilómetros, en 23h 54' 02" 2/10 a una media horaria de 144,513 Km. Louis Rosier hizo la vuelta más rápida a 165,490 k.p.h.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

G.P. "Arturo Alessandri Palma" 1950

Fecha: 17 de diciembre de 1950

Lugar de la Carrera: Santiago de Chile, Chile

Categoría: Coches Especiales (Fórmula Libre)

Automóvil usado: Ferrari 125 de 2000 c.c

Número: 4

Actuación: 1º en pruebas de clasificación, 1º en la carrera.

El domingo 17 de diciembre de 1950 en un circuito callejero en Pedro Valdivia Norte, cerca de la capital chilena, se corre una carrera para autos Grand Prix. Fangio y **José Froilán González** lo hacen con Ferrari de dos litros sin compresor; el francés Louis Rosier, el uruguayo Eitel Cantoni, el boliviano Suárez, y los argentinos Alfredo Pián, Pascual Puóppolo, **Onofre Marimón** y Carlos Menditeguy con Maserati 1.500; los chilenos Bartolomé Ortiz Sáenz e Ismael López con Simca-Gordini, y los argentinos Alberto Crespo con Plymouth y José Félix López con Chevrolet.

El circuito medía 2.250 metros y en pruebas de clasificación Fangio hizo el mejor registro con 1'1"2/10 a un promedio de 113,764 k.p.h. Segundo fue Pián y tercero González.

La carrera se hizo a 60 vueltas con un total de 135 kilómetros. Fangio tomó la punta con González muy cerca. En la sexta vuelta abandonó Rosier. El duelo entre los dos punteros se mantuvo y la emotividad del mismo provocaba el entusiasmo del público chileno que nunca había visto una carrera de este tipo de autos. Fangio y González se alternaron en la punta durante toda la competencia y finalmente el balcarceño ganó con menos de un segundo de ventaja. La clasificación final fue esta:

1º Fangio en 1h 14' 58" 2/10 a 108,043 k.p.h.

2º José Froilán González a 6/10

Luego se ubicaron con vueltas menos Eitel Cantoni, Bartolomé Ortiz Sáenz, Pascual Puóppolo y Onofre Marimón.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

G.P. Autódromo de Monza 1951

Fecha: 13 de mayo de 1951

Lugar de la Carrera: Monza, Italia

Categoría: Fórmula 2

Automóvil usado: **Ferrari 2000 cc**

Actuación: No participó en pruebas de clasificación, abandonó en la carrera.

El domingo 13 de mayo de 1951 se corrió en el autódromo de Monza, en Italia. Fangio no pensaba participar, por lo que ni siquiera hizo pruebas de clasificación, pero los organizadores le pidieron que lo hiciera, ya que el público peninsular quería verlo nuevamente en pista. Le facilitaron un Ferrari de dos litros, propiedad de los hermanos Marzotto, conocidos automovilistas italianos.

La carrera se dividía en dos series a 25 vueltas al circuito de 6.300 metros, sumándose los tiempos de ambas baterías para la clasificación final.

A Fangio le correspondió largar en última fila, en el 14º lugar, ya que no hizo la clasificación previa. Rápidamente comenzó a superar rivales y cuando se cumplían cinco vueltas se ubicó en primer lugar. Su máquina comenzó a fallar y tras dos detenciones en boxes, abandonó en la vuelta 9. Esa serie fue ganada por **Alberto Ascari** y segundo **Luigi Villorosi**, ambos con Ferrari. En la otra batería este marcador se invirtió: primero Villorosi y segundo Ascari. En la suma de tiempos Ascari ganó a su rival por 3" 6/10.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

24 Horas de Le Mans 1951

Fecha: 23 y 24 de junio de 1951

Lugar de la Carrera: Le Mans, Francia

Categoría: Autos Sport

Automóvil usado: **Talbot-Lago 4500 c.c.**

Número: 6

Acompañante: Louis Rosier

Actuación: Abandonó

Exactamente un año después de su primera presentación en la 24 Horas de Le Mans, Fangio vuelve a participar en esa famosa carrera de autos sport en el circuito de Le Sharte, cuya extensión era de 13.492 metros.

La prueba se puso en marcha el sábado 23 de junio de 1951 con la intervención de 34 binomios de pilotos, entre ellos el que Fangio integró con el francés Louis Rosier, quien el año anterior había ganado Le Mans en equipo con su hijo Jean.

Fangio-Rosier tripulaban un Talbot-Lago de cuatro litros y medio de cilindrada. Con otra máquina similar lo hizo el binomio argentino **José Froilán González** y **Onofre Marimón**. Rosier manejó las primeras tres horas y media y entregó el auto a Fangio en el 4º lugar, a 6' del puntero. Fangio comenzó la persecución y a poco más de una hora de marcha se ubicó 3º. Ya era de noche y comenzó a llover. Fangio descontaba aproximadamente 15" por vuelta a los dos autos Jaguar que estaban primero y segundo. A las tres horas y media de haber tomado el auto en 4º lugar a 6' de la punta, le entregó la posta a Rosier con la segunda posición a 1' 30" de Peter Whitehead que era el primero. Al subir Rosier el auto no arranca y pierde detenido 13'. Pocas vueltas después se detiene otra vez con una pérdida de aceite. Trataron de reparar y salió nuevamente Fangio pero resultó inútil; En la vuelta 92, cuando se llevaban cumplidas algo más de ocho horas, debió abandonar por una fisura en el depósito de aceite que estaba instalado en el torpedo del Talbot, por lo que el lubricante caía en el habitáculo y hacía imposible manejar. Cuando se producía el abandono de Fangio, era la madrugada del 24 de junio y ese día el balcarceño cumplía 40 años.

La carrera fue ganada por los ingleses John Walker y Peter Whitehead, con Jaguar, que recorrieron 3.611,180 kilómetros, a un promedio de 150,460 k.p.h. El récord de vuelta fue para Jack Fairman - coequiper de **Stirling Moss**- también con Jaguar, que estableció una media horaria de 169,355 k.p.h.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

G.P. "Ciudad de San Pablo" 1952

Fecha: 13 de enero de 1952

Lugar de la Carrera: San Pablo, Brasil

Categoría: Fórmula Libre

Automóvil usado: Ferrari 125 con compresor

Número: 6

Actuación: 1º en pruebas de clasificación, 1º en la carrera.

En 1952 el automóvil Club de Brasil organizó tres carreras de la que llamaron "Fórmula Libre", ya que podían intervenir autos de distintas cilindradas con o sin compresor. Fangio y **José Froilán González** corrieron con sendas Ferrari 125, de dos litros, a las que se les había equipado con compresor. Estuvieron también presentes los italianos Felipe Bonetto y Nello Pagani, con Maserati 2000, y varios pilotos brasileños, entre ellos Francisco "Chico" Landi que lo hacía con una Ferrari 2000.

La primera de las carreras de ese año fue el domingo 13 de enero en el circuito paulistano de Interlagos que medía 8.056 metros. En pruebas de clasificación Fangio marcó el mejor tiempo con 3' 43" 6/10 a 129,703 k.p.h. Segundo fue el brasileño Bianco a 8" y tercero Landi a 9".

La carrera se disputó a 25 vueltas, que hacían un total de 201,400 kilómetros. Fangio marchó en punta las primeras seis vueltas, pasando luego González adelante hasta el circuito once. A esa altura de la prueba Fangio retomó el comando del lote y en la vuelta 18 se detiene a reabastecerse perdiendo 55". González tiene dificultades y pierde una posición. Ante la detención de Fangio es el brasileño Marques quien pasa a la punta por casi 20". Fangio sale a perseguirlo y descuenta 4" en la vuelta 21, 3" en la 22, 5" en el giro 23, 3" en la penúltima vuelta y en la última vuelta pasa resueltamente a la punta y allí Marques afloja su ritmo conformándose con ser escolta del campeón del mundo. En ese último giro Fangio se distancia más de 11".

La clasificación final fue la siguiente:

- 1º Fangio en 1h 40' 32" 2/10 a 120,194 k.p.h.
- 2º Francisco Marques, con Maserati 1500, a 11" 8/10
- 3º José Froilán González, con Ferrari 2000, a 2' 27" 1/10
- 4º Anuar de Goies Daquer, Maserati 4000, a 4 vueltas
- 5º Francisco Landi, con Ferrari 2000, a 6 vueltas

El récord de vuelta en carrera fue para "Chico" Landi con 3' 46" 6/10 a 127,985 k.p.h.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

G.P. "Ciudad de Rio de Janeiro" 1952

Fecha: 20 de enero de 1952

Lugar de la Carrera: Rio de Janeiro, Brasil

Categoría: Fórmula Libre

Automóvil usado: Ferrari 125 con compresor

Número: 6

Actuación: 1º en pruebas de clasificación, abandonó en la carrera.

El domingo 20 de enero de 1952 Fangio vuelve a correr en Brasil, en el famoso circuito carioca de La Gavea, difícil escenario al que llamaban "El trampolín del diablo", que tenía 113 curvas en sus 11.000 metros de recorrido, rodeando la Lagoa Rodrigo da Freitas, en la zona sur de Río de Janeiro.

En pruebas de clasificación Fangio marcó el mejor tiempo con 7' 03" a 93,617 k.p.h., y aventajando a **José Froilán González** por 14" y a Francisco Landi por 15" 8/10. Estas diferencias eran claros testimonios de lo bien que Fangio imponía su pulido manejo en ese sinuoso y trabado circuito.

Tal superioridad se confirmaba en la primera vuelta de la carrera, cuando Fangio paso frente al control con 16" de ventaja sobre su más inmediato perseguidor, que era "Chico" Landi. Pero ese día no sería favorable para Fangio ya que en el transcurso del segundo giro abandonó por rotura del diferencial. La carrera fue ganada por González y segundo Landi.

Para demostrar aun más la superioridad de Fangio en el difícil trazado de La Gavea, se puede consignar que el récord de vuelta en carrera fue para Landi con 7' 11" 2/10, mientras que Fangio en la primera vuelta hizo 7' 11" 8/10, es decir 6/10 de segundo más, debiendo considerarse que el tiempo del argentino se registró con partida detenida.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

G.P. de Boa Vista 1952

Fecha: 3 de febrero de 1952

Lugar de la Carrera: Rio de Janeiro, Brasil

Categoría: Fórmula Libre

Automóvil usado: Ferrari 125 con compresor

Número: 6

Actuación: 1º en pruebas de clasificación, 1º en la carrera.

El domingo 3 de febrero de 1952 se corrió la tercera y última carrera de la temporada internacional brasileña. El escenario de la prueba fue el trazado de 2.000 metros dentro del parque del antiguo palacio del Emperador Don Pedro II, en la quinta "Boa Vista", actual barrio de San Cristóbal en la zona norte de Río de Janeiro, ciudad que por aquel entonces era capital del país. Fangio se presentó nuevamente con Ferrari 125 y ya en prueba de clasificación insinuó su dominio haciendo el mejor tiempo con 1' 12" /10 a 99,037 k.p.h. Segundo fue **José Froilán González** a 1" 4/10.

La carrera estaba pactada a 100 vueltas pero se redujo a 75 a causa de la intensa lluvia. A poco de largar, González se ubicó en la punta pero en la vuelta 6 fue superado por Fangio y Francisco Landi, quienes a partir de ahí lucharon toda la carrera. En el giro 42 Fangio paró en boxes con dificultades en la caja de cambios y cuando volvió a pista estaba a 8" de Landi. A pesar de no poder usar la cuarta velocidad comenzó a descontar y en la vuelta 56 superó al ídolo brasileño para llegar triunfador a la meta. La clasificación final fue esta:

1º Fangio, 1h 42' 17" 3/10 a 87,986 k.p.h.

2º Francisco Landi, con Ferrari 2000, a 4" 2/10

Luego se ubicaron con vueltas menos, el italiano Nello Pagani y los brasileños Rubem Abrunhosa, Francisco Marques, Anuar de Goies Daquer y Manuel de Teffé.

El récord de vuelta fue también para Fangio que en el giro 66, marcó 1' 16" 4/10 a 94,240 k.p.h.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

G.P. "Eva Perón" 1952

Fecha: 16 de marzo de 1952

Lugar de la Carrera: Buenos Aires, Argentina

Categoría: Fórmula Libre

Automóvil usado: Ferrari 125 con compresor

Número: 16

Actuación: 3º en pruebas de clasificación, 1º en la carrera.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

Premio "Circuito de Piriápolis" 1952

Fecha: 23 de marzo de 1952

Lugar de la Carrera: Piriápolis, Uruguay

Categoría: Fórmula Libre

Automóvil usado: Ferrari 125 con compresor

Número: 2

Actuación: 1º en pruebas de clasificación, 1º en la carrera.

El domingo 23 de marzo de 1952 se corrió en una pista trazada en Piriápolis, República Oriental del Uruguay, una carrera de autos especiales calificada como Fórmula Libre, es decir que se aplicaba el mismo temperamento adoptado en esta temporada internacional que comprendió pruebas en Brasil, Argentina y Uruguay.

Fangio usó nuevamente su Ferrari 2000 con compresor, y en pruebas de clasificación hizo la "pole position" empleando un tiempo de 1' 17" 4/10 para cubrir una vuelta que medía 2.347,68 metros. Su promedio fue de 109,194 k.p.h. y aventajó al segundo, Francisco Landi con Ferrari 4500, por 2" 8/10.

La carrera se hizo a 65 vueltas con un total de 152,599 kilómetros y Fangio fue el líder durante todo su desarrollo. Hasta la mitad de la prueba debió soportar el acoso del "Chico" Landi que tenía un poderoso y moderno Ferrari de 4 litros y medios. Sin embargo en la segunda mitad de la carrera el argentino comenzó a sacar ventaja cada vez más amplia hasta llegar al final con media vuelta de diferencia a su favor.

La clasificación fue la siguiente:

1º Fangio, en 1h 28' 15" 2/10 a 103,746 k.p.h.

2º Francisco Landi, Ferrari 4500, a 45" 1/10

Con vueltas menos se ubicaron luego: Robert Manzon, Carlos Menditeguy, André Simón, Maurice Trintignant, Francisco Marques, Jorge Daponte, Nello Pagani, Louis Rosier, y Asdrúbal Fontes.

El récord de vuelta fue para Fangio con 1' 17" 7/10 a 108,772 k.p.h.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

II Premio "Circuito de Piriápolis"1952

Fecha: 30 de marzo de 1952

Lugar de la Carrera: Piriápolis, Uruguay

Categoría: Fórmula Libre

Automóvil usado: Ferrari 125 con compresor

Número: 2

Actuación: 1º en pruebas de clasificación, 1º en la carrera.

El domingo 30 de marzo de 1952 se vuelve a correr en la pista de Piriápolis donde Fangio había ganado la semana antes. Esas dos carreras formaban parte del programa denominado "Festival Automovilístico de Piriápolis" que se desarrolló para dejar inaugurada la nueva pista de esa ciudad uruguaya.

Fangio, que usó otra vez el Ferrari 2000 con compresor, ganó la prueba de clasificación con 1' 18" 5/10 a 107,664 k.p.h., siendo segundo **José Froilán González** a 6/10 de segundo, y tercero Francisco Landi a 8/10.

La carrera estaba pactada a 65 vueltas pero a causa de una lluvia, por momentos torrencial, que comenzó poco antes de la hora de largada e hizo dudar la realización de la prueba, se decidió correr solo 20 giros que hacían un total de casi 47 kilómetros en una pista de 2.347,68 metros. De esa forma se trató de cumplir con el público que soportaba estoicamente el temporal para ver a los pilotos en acción. La primera vuelta se cumplió con González al frente pero luego Fangio pasó a la punta y fue haciendo diferencias a su favor para ganar con comodidad.

Las posiciones finales fueron estas:

1º Fangio, en 27' 35" 7/10 a 102,091 k.p.h.

2º José Froilán González, Ferrari 2000, a 18" 9/10

3º Louis Rosier, Ferrari 4500, a 57" 8/10

4º Robert Manzon, Simca-Gordini 1500, a 1' 22" 3/10

5º Francisco Landi, Ferrari 4500, a 1' 27" 1/10.

Con vueltas menos llegaron **Onofre "Pinocho" Marimón**, Francisco Marques y Alberto Crespo.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

Copa "Chichester" 1952

Fecha: 14 de abril de 1952

Lugar de la Carrera: Goodwood, Inglaterra

Categoría: Fórmula 2 (Prueba Breve)

Automóvil usado: **Cooper-Bristol 2000**

Actuación: 6°

Estando Fangio en Inglaterra para probar los autos B.R.M., lo invitaron a participar en un festival automovilístico que se cumplió en el circuito de Goodwood. Se trataba de tres pruebas cortas para diferentes categorías y Fangio corrió en una de ellas con un auto que le facilitó un aficionado inglés. Era un Cooper-Bristol de dos litros, seis cilindros, que había sido construido para la Fórmula 2.

Era el lunes 14 de abril de 1952 y la carrera que corrió Fangio se denominó Copa "Chichester", comprendiendo 6 vueltas al circuito de 3.861 metros, lo que hacía un recorrido total de apenas 23, 166 kilómetros. La máquina que usó Fangio acusaba algunas dificultades y solo pudo arribar en sexto lugar.

Este fue el resultado final:

1° **Mike Hawthorn**, Cooper-Bristol, en 10' 06" 8/10 a 137,438 k.p.h.

2° A. Rolt, Delage, a 10"

3° N. Parker, Talbot, a 31" 2/10

4° R. Poor, Alfa Romeo, a 43" 2/10

5° S. Allard, Allard, a 51" 4/10

6° Fangio, a 54" 2/10

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

Mil Millas Italianas 1952

Fecha: 4 de mayo de 1952

Lugar de la Carrera: Rutas de Italia

Categoría: Gran Turismo

Automóvil usado: **Alfa Romeo 1900**

Número: 449

Acompañante: Augusto Zanardi (italiano)

Actuación: 8° en su categoría, 22° en la clasificación general.

El domingo 4 de mayo de 1952 Fangio corre por segunda vez -lo había hecho en 1952- las Mil Millas Italianas. Lo hace con un Alfa Romeo 1900 en la categoría Gran Turismo. Había otras dos clases: Turismo y Sport. El recorrido de la prueba, que se desarrollaba por caminos de Italia, fue de 1.609 kilómetros. Fangio llevaba el número 449 que era coincidente con la hora de su partida: las 4:49. Lo acompañó por segunda vez el mecánico italiano A. Zanardi, de la casa Alfa Romeo. A poco de iniciada la prueba comenzó a tener dificultades con los frenos, atrasándose considerablemente ya que en muchos casos manejó frenando con el sistema manual. Paró para reparar en varios controles, hasta que en uno se tiró él mismo debajo del auto y observó que la bomba de freno estaba junto al caño de escape y cuando éste se calentaba le daba temperatura a la bomba y perdía su rendimiento. Con un pedazo de amianto y un alambre protegió la bomba y pudo seguir sin problemas, recuperando parte de lo mucho que se había atrasado.

Arribo 8° en su clase y 22° en la clasificación general. el ganador de la prueba fue el italiano Giovanni Bracco, con un promedio de casi 129 kilómetros por hora.

Como dato interesante puede señalarse que en esta carrera reaparecieron, después de la Segunda Guerra Mundial, los autos Mercedes Benz, uno de los cuales estuvo al mando de Rudolf Caracciola, quien clasificó cuarto y ya nunca más volvería a correr. Sirve este dato para consignar que Fangio llegó a participar en una carrera que intervino el legendario piloto alemán, una de las máximas figuras del automovilismo de pre-guerra.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

Ulster Tourist Trophy 1952

Fecha: 7 de junio de 1952

Lugar de la Carrera: Irlanda

Categoría: Fórmula 1

Automóvil usado: **B.R.M V/16**

Número: 7

Actuación: 1º en pruebas de clasificación, abandonó en la carrera.

El sábado 7 de junio de 1952 Fangio corrió nuevamente con el B.R.M., teniendo esta vez como compañero de equipo al inglés **Stirling Moss**. La prueba tuvo como escenario un circuito de 12 kilómetros de extensión.

En pruebas de clasificación el más rápido fue Fangio que marcó el mejor tiempo con un promedio algo superior a los 143 kilómetros por hora.

La carrera se disputó a 34 vueltas que hacían aproximadamente 408 kilómetros, y significó una nueva frustración de los autos de la British Racing Motor. Moss abandonó a pocas vueltas de iniciada la prueba, mientras que Fangio con reiteradas detenciones por dificultades en el encendido, se mantuvo tercero detrás de Piero Taruffi con Ferrari 4500 y **Mike Hawthorn** con Cooper-Bristol 2000, hasta que en la vuelta 25, tras siete paradas en boxes, abandonó definitivamente. La carrera fue ganada cómodamente por Taruffi con casi 4 minutos sobre el segundo que fue Hawthorn.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

Mil Millas Italianas 1953

Fecha: 26 de abril de 1953

Lugar de la Carrera: Rutas de Italia

Categoría: Autos Sport

Automóvil usado: Alfa Romeo 6C 3000

Número: 602

Acompañante: Sala (italiano)

Actuación: 2º

El domingo 26 de abril de 1953 Fangio corrió por tercera vez la clásica carrera de autos sport denominada Mil Millas Italianas, incluida en el Campeonato Mundial de Marcas instituido ese año por la FIA, Federación Internacional del Automóvil.

Esa edición de las mil millas tuvo 1.512 kilómetros de recorrido por las rutas de gran parte de Italia, y Fangio integró la "scuadra" Alfa Romeo junto al piloto italiano Consalvo Sanesi y al alemán **Karl Kling**. Como acompañante llevó a un mecánico de la fábrica milanese, de apellido Sala. Tripuló un Alfa Romeo de tres litros, modelo al que se le llamó "disco volante" o "plato volador".

A poco de iniciada la carrera Fangio, que corrió con el numero 602 por haber sido su hora de partida las 6:02, estaba primero al paso por Verona con un promedio de mas de 172 kilómetros por hora. Por Padua, a 151 kilómetros de la partida, el primero era su coequiper Sanesi y Fangio estaba quinto. Al paso por Ravena se mantiene primero Sanesi y Fangio era sexto. En Roma el puntero era Karl Kling y ahora Fangio sube al segundo lugar. En el paso por Siena el argentino está primero, pero poco después tendría dificultades. Se desprendió del chasis un soporte de la caja de dirección y una de las ruedas, la izquierda, no responde a los mandos del volante. Eso le demanda un gran esfuerzo para gobernar al auto y también le disminuye la capacidad de frenaje, por lo que comienza a perder tiempo y también su privilegiada posición. Sin embargo, luchando contra la adversidad y por momentos arriesgando la seguridad de su línea de marcha, logra un meritorio segundo puesto detrás del italiano Gianni Marzotto.

La clasificación final fue la siguiente:

1º Gianni Marzotto, Ferrari 4100, en 10h 37' 19" a 142,346 k.p.h.

2º Fangio, a 11' 44"

3º Felice Bonetto, Lancia, a 20' 21"

Luego se ubicaron Tom Cole, Reginald Parnell, Miguel Giletti, Rinaldo Maggio, Clemente Biondetti, Gino Cagianca, Luis Mantovani y otros.

Como dato curioso merece señalarse que en esta carrera corrió el entonces director de cine Roberto Rosellini, esposo de la actriz Ingrid Bergman, abandonando poco después de pasar el control de Roma.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

G.P. de Burdeos 1953

Fecha: 3 de mayo de 1953

Lugar de la Carrera: Burdeos, Francia

Categoría: Fórmula 2

Automóvil usado: **Simca-Gordini 2000**

Número: 24

Actuación: 9º en pruebas de clasificación, 3º en la carrera.

El domingo 3 de mayo de 1953 corrió en Burdeos, el más importante centro industrial del sudoeste francés, ciudad famosa por sus vinos, ubicada a orillas del río Garona. La prueba no tuvo puntos para el campeonato mundial y Fangio corrió por especial pedido de su amigo, el constructor Amadeo Gordini quien deseaba que le probara un nuevo motor y reforzara el equipo que integraban el argentino Roberto Mieres y el norteamericano Harry Schell. Por su parte Fangio sentía el compromiso moral de retribuir a Gordini la atención de haber sido el primer constructor que le ofreció un auto especial de carrera cuando en 1948 le brindó el Simca-Gordini para correr primero en Rosario y Buenos Aires, y luego en Reims en su debut en pistas europeas.

En Burdeos poco podía hacer el Gordini frente al poderoso equipo que integraban Ascari, Villoresi y **Farina** con los Ferrari 2000. Ya en la clasificación Ascari hizo el mejor tiempo con 1' 23" 7/10 a 105,900 k.p.h. Fangio fue noveno a 4" 2/10. La carrera fue a 123 vueltas al circuito de 2.460 metros, totalizando 302,580 kilómetros y el dominio de Ferrari fue absoluto. Farina debió abandonar, pero antes hizo la vuelta más veloz. Sus 2 compañeros de equipo ocuparon los dos primeros puestos. Fangio, con menos potencia y con una válvula rota a partir de la vuelta 97, alcanzó el tercer lugar pero a 4 vueltas del ganador.

La clasificación final fue esta:

1º Alberto Ascari, Ferrari 2000, en 2h 58'59" 5/10 a 101,432 k.p.h.

2º **Luigi Villoresi**, Ferrari 2000, a 49" 4/10

3º Fangio, a 4 vueltas.

Luego se ubicaron Harry Schell, Elie Bayol, John Claes, **Príncipe Bira**, y Roberto Mieres.

El récord de vuelta fue para Farina, Ferrari 2000, con 1' 24" 6/10 a 104,680 k.p.h.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

G.P. de Nápoles 1953

Fecha: 10 de mayo de 1953

Lugar de la Carrera: Nápoles, Italia

Categoría: Fórmula 2

Automóvil usado: **Maserati A6 SSG**

Actuación: 2º en pruebas de clasificación, 2º en la carrera.

El domingo 10 de mayo de 1953 Fangio corrió en la hermosa ciudad italiana de Nápoles, integrando el equipo Maserati junto a **José Froilán González** y Felice Bonetto, enfrentándose nuevamente con el poderoso equipo Ferrari que formaban **Alberto Ascari**, **Luigi Villorosi** y **Giuseppe Farina**. El circuito usado ese día estaba trazado en la colina de Posillipo y medía 4.100 metros de extensión. Su sinuoso dibujo lo hacía uno de los escenarios más dificultosos de Europa.

En pruebas de clasificación Farina hizo el mejor tiempo con 2'11" 1/10 a 112,585 k.p.h. Segundo fue Fangio a 9/10.

La carrera se hizo a 60 vueltas con un total de 246 kilómetros. A las 10 vueltas Ascari era primero con 10" sobre Fangio, a quien seguían Farina, González y Villorosi. En el circuito 15 Fangio estaba a solo 5" del puntero. En la vuelta 25 se detiene Ascari en boxes y Fangio queda primero en lucha con Farina. Sin embargo el argentino debe detenerse a cambiar gomas y el italiano queda al frente con amplia ventaja. Fangio sale decidido a descontarle pero debe conformarse con ser segundo.

La clasificación de esta prueba, que no tenía puntaje para el campeonato mundial de pilotos, fue la siguiente:

1º Giuseppe Farina, Ferrari 2000, 2h 12' 17" 1/10 a 111,577 k.p.h.

2º Fangio, a 19" 1/10

3º José Froilán González, Maserati 2000, a 1' 22" 6/10

4º Luigi Villorosi, Ferrari 2000, a 1 vuelta

5º Alberto Ascari, Ferrari 2000, a 5 vueltas

La vuelta mas rápida fue para Ascari con 2' 07" 7/10 a 115,583 k.p.h.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

37ª Targa Florio 1953

Fecha: 14 de mayo de 1953

Lugar de la Carrera: Isla de Sicilia, Italia

Categoría: Autos Sport

Automóvil usado: **Maserati A6 SSG**

Actuación: 3º, compartiendo con Sergio Mantovani.

El jueves 14 de mayo de 1953 Fangio corrió la Targa Florio, competencia para autos sport que se disputaba en las montañas de la isla italiana de Sicilia, con un sinuoso trazado que llamaban "pequeño circuito La Madonie", que tenía 602 curvas en su recorrido de 72 kilómetros comprendiendo las localidades de Cerda, Caltavuturo, Collesano y Campofelice. Fangio había ido allí porque quería ver correr al argentino Roberto Bonomi. El comendatore Vincenzo Florio, creador de esa carrera que se disputaba desde 1916, invitó a Fangio a participar y le destinó una máquina. Los hermanos Sergio y Luis Mantovani le facilitaron un Maserati sport con motor de dos litros.

Esa improvisada participación de Fangio en la carrera por la plaqueta siciliana solo le valió un tercer lugar compartido con Sergio Mantovani, pero pudo demostrar su habilidad para manejar las rutas montañosas, ensayada tantas veces en los extensos grandes premios de Sudamérica con sus legendarias cupés Chevrolet.

La carrera en Sicilia se corrió casi íntegramente bajo la lluvia, y Fangio debió detenerse por inconvenientes mecánicos. Entonces Sergio Mantovani, que estaba ubicado quinto, le facilitó su propia Maserati y el argentino en una notable remontada pudo arribar tercero. El resultado final fue el siguiente:

1º Umberto Maglioli, Lancia 3000, en 7h 08' 35" a 80,637 k.p.h.

2º Miguel Giletti, Maserati 3000, a 1' 40"

3º Fangio y Sergio Mantovani, a 5' 08"

Luego se ubicaron Valenzano, Bordoni, Cabianca, Borazzia y "Cachorro" Bonomi. La carrera fue a 8 vueltas con un total de 576 kilómetros.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

24 Horas de Le Mans 1953

Fecha: 13 y 14 de junio de 1953

Lugar de la Carrera: Le Mans, Francia

Categoría: Autos Sport

Automóvil usado: Alfa Romeo 6C 3500

Número: 22

Acompañante: **Onofre Marimón** (argentino)

Actuación: Abandonaron.

Entre el sábado 13 y el domingo 14 de junio de 1953 se corrió en Le Mans, Francia, una nueva edición de las clásicas 24 Horas. Se usó como era habitual el circuito de Le Sharte, cuya extensión era de 13.492 metros.

Fangio intentaba por tercera vez la exigente competencia. Ya lo había hecho en 1950 con un Simca-Gordini junto a **José Froilán González**, y en 1951 con el francés Louis Rosier en un Talbot Lago. En esas dos oportunidades debió abandonar por desperfectos mecánicos. En 1953 su copiloto era el joven argentino Onofre "Pinocho" Marimón y compartían el manejo de un Alfa Romeo 3500 sport, de los llamados "disco volante".

Tampoco esta vez tuvo suerte ya que cuando se habían cumplido poco más de dos horas de carrera, debió abandonar por rotura de un pistón.

Ganó el binomio inglés que integraban Tony Rolt y Duncan Hamilton, con Jaguar, que recorrieron las 24 horas 4.088 kilómetros a más de 170 k.p.h. La vuelta más rápida fue para **Alberto Ascari**, con Ferrari, que recorrió un circuito a 181,642 k.p.h. En esta carrera perdió la vida en un accidente el piloto norteamericano Tom Cole.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

La Vue des Alpes 1953

Fecha: 12 de julio de 1953

Lugar de la Carrera: Suiza

Categoría: Fuerza Libre

Automóvil usado: **Maserati A6 SSG**

Actuación: 1º en pruebas de clasificación, 1º en la primera batería (con tiempo empatado), 1º en la segunda batería, 1º en la clasificación final.

El domingo 12 de julio de 1953 Fangio, especialmente invitado, corre una de las mas conocidas "pruebas de montañas": La Vue des Alpes, que se disputó en un abrupto trazado de 10 kilómetros que tenía un desnivel con 600 metros de diferencia entre la parte mas baja y la mas alta. Este escenario de la "Vista de los Alpes" estaba ubicado en cercanías de Neuchatel, hermosa región suiza entre Berna y la frontera francesa.

Hubo 50 participantes y Fangio lo hizo con el Maserati 2000 que venía utilizando "**Pinocho**" **Marimón**. En la prueba clasificatoria, que consistía en dos intentos, marcó 4' 52" 6/10 en el primero y 4' 47" 5/10 a 125,217 k.p.h. en el restante, que resultó el mejor.

Ya en la disputa de la carrera propiamente dicha, en la primera manga Fangio igualó su tiempo con el inglés Ken Wharton con 4' 47" 1/10 a 125,391 k.p.h. En la segunda batería Fangio mejoró todos los tiempos con 4' 46" 4/10 a 125,689 k.p.h.

Estos registros de las dos mangas le dieron la clasificación de ganador de la prueba. Segundo quedo W. Dartrewley con Alfa Romeo 4500 y tercero Emmanuel "Toulo" de Graffenried con Maserati 2000.

El triunfo no tenía gran significación deportiva pero, para Fangio, fue el reencuentro con el triunfo después de mas de 16 meses, ya que no ganaba desde el 30 de marzo de 1952 cuando lo hizo en la ciudad uruguaya de Piriápolis. Después vino el accidente de Monza que le impuso una inactividad de 7 meses y, tras eso, la superioridad de los Ferrari que iba postergando los éxitos del argentino.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

24 Horas de Francorchamps 1953

Fecha: 24 y 25 de julio de 1953

Lugar de la Carrera: Francorchamps, Bélgica

Categoría: Autos Sport

Automóvil usado: Alfa Romeo 6C 3000

Número: 61

Acompañante: Consalvo Sanesi (italiano)

Actuación: Abandonó.

Entre el viernes 24 y el sábado 25 de julio de 1953 se corrieron las 24 Horas de Francorchamps, reservada para autos sport e incluida en el Campeonato Mundial de Marcas. Se hizo en el circuito belga de Spa, el mismo escenario que usaban los monostos de Fórmula, cuya extensión era de 14.120 metros.

Fangio intervino con un Alfa Romeo seis cilindros con tres litros de capacidad cúbica, teniendo como copiloto al volante italiano Consalvo Sanesi, probador oficial de la fabrica milanese y también corredor de autos de Fórmula. Por su parte el equipo Ferrari presento nuevos modelos con motores de 4.500 cm³ al mando de los binomios **Ascari- Villoresi**; **Farina-Hawthorn**; y Maglioli- Carini. También participo Jaguar con autos de tres litros y medio, con los binomios Bira-Douglas y Rossdorf-Ulmen.

Cuando se llevaba la primera hora de carrera las tres Ferrari de Farina, Ascari y Maglioli estaban en punta y Fangio era cuarto. Al cumplirse dos horas Fangio pasa al tercer lugar y a las tres horas entrega el auto a Sanesi. En esos momentos llovía y el volante italiano hizo un violento "trompo" que dejo el auto fuera de competencia.

La carrera fue ganada por Farina-Hawthorn que cumplieron 260 vueltas con un total de 3.671,200 kilómetros a una media horaria de casi 153 kilómetros. El Jaguar de Bira y Douglas llego segundo a 18 vueltas del Ferrari ganador.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

Mil Km. de Nürburgring 1953

Fecha: 30 de agosto de 1953

Lugar de la Carrera: Nürburgring, Alemania

Categoría: Autos Sport

Automóvil usado: **Lancia D-24**

Acompañante: Felice Bonetto (italiano)

Actuación: Abandonó.

El domingo 30 de agosto de 1953 se corrió una carrera para autos sport en el circuito Nurburgring, en Alemania, sobre el mismo endiablado trazado que se usaba para las carreras de Fórmula, una de las cuales se había disputado cuatro semanas antes. Fangio, teniendo como copiloto al italiano Felice Bonetto, participo con un Lancia D-24 de 2.900 cm³ de cilindrada.

Se corrieron 44 vueltas al circuito de 22.772 metros totalizando un recorrido de 1.001,968 kilómetros.

A punto de largar se ubico en punta **Alberto Ascari** que compartía una Ferrari de cuatro litros y medio con **Giuseppe Farina**, seguido por Piero Taruffi que corría otro Lancia en equipo con Roberto Manzon, y tercero marchaba Fangio. En la tercera ronda el argentino hizo la vuelta mas rápida y luego, con fallas en la bomba de combustible, comenzó a perder contacto con los punteros hasta que se tuvo que retirar de la carrera, cuando su auto dejo de funcionar. Habían transcurrido apenas 90 kilómetros de marcha.

Ganaron Ascari-Farina con un tiempo de 8h 20' 44" a un promedio de 120,060 k.p.h.

Como récord de vuelta quedo el que Fangio marco en un tercer giro, que fue de 10' 20" a 132,224 k.p.h.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

G.P. Supercortemaggiore 1953

Fecha: 6 de septiembre de 1953

Lugar de la Carrera: Monza, Italia

Categoría: Autos Sport

Automóvil usado: Alfa Romeo 6C 3000

Número: 46

Actuación: 1º en pruebas de clasificación, 1º en la carrera.

El domingo 6 de septiembre de 1953 Fangio corrió una carrera de autos sport en la ciudad de Merano, en la zona mas septentrional de Italia, cerca de los Alpes en proximidades de las fronteras con Suiza y Austria. El sinuoso circuito medía 18.160 metros. Fangio intervino con un Alfa Romeo de tres litros al que llamaban "Disco volante".

En pruebas de clasificación marco el mejor tiempo con 8' 21" a 130,491 k.p.h. y aventajando a Felice Bonetto, que corrió con un Lancia D-24, por 1".

La carrera se hizo a 15 vueltas que totalizaban un recorrido de 272,400 kilómetros y participaban 28 pilotos entre los que figuraban P. Taruffi, R. Manzon, Bonetto, S. Mantovani, **E. Castellotti** y el argentino Roberto "Bitito" Mieres.

A poco de iniciada la prueba el primero era Taruffi, que debió abandonar y la punta quedo para Bonetto. En la quinta vuelta Fangio supero al italiano y comenzó a distanciarse. En la vuelta 10 abandono Bonetto y entonces Fangio quedo cómodo en el primer lugar. La clasificación final fue la siguiente:

1º Fangio, en 2h 07' 23" 4/5 a 128,297 k.p.h.

2º Sergio Mantovani, Maserati 2000, a 7' 43" 2/5

Luego, con vueltas menos, se ubicaron Franco Bordoni, Giulio Cabianca, Roberto Mieres, Giulio Masitelli, Emilio Gileti, Eduardo Lualdi, y la corredora italiana Bianca María Piazza.

Cabe señalar que esta victoria de Fangio con en Alfa Romeo "Disco volante" significo para la marca del "trébol" el único triunfo de ese modelo.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

G.P. de Modena 1953

Fecha: 20 de septiembre de 1953

Lugar de la Carrera: Modena, Italia

Categoría: Fórmula 2

Automóvil usado: **Maserati A6 SSG**

Número: 24

Actuación: 3º en pruebas de clasificación, 1º en la carrera.

El domingo 20 de septiembre de 1953 Fangio corrió el Gran Premio de Módena, para coches de Fórmula 2. El equipo oficial de Maserati, fabrica radicada en esa ciudad italiana, estuvo formado por Fangio, Felice Bonetto y Emmanuel De Graffenried. El circuito medía 2.306 metros.

En los ensayo del viernes se accidento el piloto belga Charles de Tornaco, quien inmediatamente auxiliado fue trasladado a un hospital en el auto particular de Fangio, pero murió a poco de llegar al centro asistencial. El joven belga tripulaba un auto Ferrari.

En las pruebas de clasificación **Onofre Marimón**, con un Maserati no oficial, marco el mejor registro con 1' 06" 4/10 a un promedio de 125,000 k.p.h. Segundo fue "Toulo" De Graffenried y tercero Fangio.

La carrera se hizo a 100 vueltas que totalizaban 230,600 kilómetros (la bandera de largada fue bajada por el famoso tenor italiano Beniamino Gigli) y desde el inicio se planteo una emotiva lucha entre los argentinos Fangio y Marimón, en ese orden y muy cerca uno del otro. En la vuelta 35 Marimón paso a la punta pero cuatro giros mas tarde fue superado otra vez por Fangio. En el giro 53 vuelve a ser puntero otra vez "Pinocho" Marimón que solo pudo mantener la punta por dos vueltas, ya que entonces el flamante subcampeón de la temporada, Fangio, retoma el comando de la carrera y comienza a sacar ventajas que resultarían definitivas.

La clasificación final fue la siguiente:

1º Fangio, en 1h 52' 08" 9/10 a 123,372 k.p.h.

2º Onofre Marimón, Maserati 2000, a 39" 1/10

Luego se ubicaron con vueltas menos, De Graffenried, Maurice Trintignant y Louis Chiron.

La vuelta más rápida fue para Fangio con un registro de 1' 05" 6/10 a 126,548 k.p.h.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

Trofeo Woodcote 1953

Fecha: 26 de septiembre de 1953

Lugar de la Carrera: Goodwood, Inglaterra

Categoría: Fórmula Libre

Automóvil usado: **B.R.M V/16**

Número: 1

Actuación: 1º en pruebas de clasificación, 2º en la carrera.

El sábado 26 de septiembre de 1953, Fangio participo en otro de los clásicos programas de carreras breves que se cumplían en el circuito de Goodwood, en el condado inglés de Sussex. Era un trazado de 3.861 metros de extensión, y Fangio compitió en dos pruebas con un auto B.R.M. y teniendo como compañero de marca al inglés Ken Wharton.

La primera carrera de la jornada fue por la copa Woodcote. Fangio había hecho en pruebas de clasificación el mejor tiempo con 1' 34" a 147,868 k.p.h., siendo segundos con el tiempo igualado **Mike Hawthorn** y Roy Salvadori que quedaron 1" atrás del argentino.

La competencia fue a 5 vueltas con un total de 19, 305 kilómetros y, desde la largada, se noto la superioridad de los Ferrari de Hawthorn y Salvadori que tomaron las dos primeras colocaciones. Tercero marchaba Wharton y cuarto Fangio. Luego el argentino se coloca tercero y con la detención de Salvadori logra ubicarse segundo, pero lejos de poder disputar el liderazgo de la Ferrari de Hawthorn. La clasificación final de esta primera carrera breve de la jornada, fue la siguiente:

- 1 Mike Hawthorn, Ferrari 4500, en 7' 49" 2/10 a 148,120 k.p.h.
- 2 Fangio, a 16" 2/10
- 3 Ken Wharton, B.R.M., a 28" 4/10
- 4 **Stirling Moss**, Cooper-Alta, a 34" 4/10

El récord de vuelta también fue para Hawthorn con un registro de 1' 32" a 151,082 k.p.h.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

Trofeo Goodwood 1953

Fecha: 26 de septiembre de 1953

Lugar de la Carrera: Goodwood, Inglaterra

Categoría: Fuerza Libre

Automóvil usado: **B.R.M V/16**

Número: 1

Actuación: Abandonó.

El sábado 26 de septiembre de 1953, el mismo día que corrió en Goodwood por la copa Woodcote, Fangio participo también en la prueba mas importante de la jornada, que llevaba precisamente el nombre del circuito: Trofeo Goodwood.

Fangio volvió a subirse a su auto B.R.M. formando equipo con el inglés Ken Wharton que tripulaba otro auto de la British Racing Motor. La carrera se corrió a 15 vueltas que hacían un recorrido total de 57,915 kilómetros y, tal como había ocurrido en la prueba anterior, **Mike Hawthorn** con su Ferrari de cuatro litros y medio de cilindrada, impuso la mayor potencia de su auto para convertirse en claro dominador desde el comienzo. Fangio se mantuvo en segundo lugar durante varias vueltas pero, en el noveno giro, por inconvenientes que presentaba la caja de velocidades para hacer los cambios, sufrió una salida al pasto que le hizo perder 44". Retorno a la pista pero en la vuelta 12, cuando se había recuperado hasta el tercer lugar, debió abandonar porque la caja de velocidades dejo de funcionar.

El ganador fue Hawthorn, Ferrari 4500, en un tiempo de 23' 17" 8/10 a 149,158 k.p.h. Su escolta fue Wharton, con un B.R.M. a 23".

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

IV Carrera Panamericana 1953

Fecha: 19 al 23 de noviembre de 1953

Lugar de la Carrera: Rutas de México

Categoría: Sport Internacional

Automóvil usado: **Lancia D-24**

Número: 36

Acompañante: Gino Bronzoni (en las tres últimas etapas)

Actuación: 3º en la primera etapa, 3º en la segunda etapa, 5º en la tercera etapa, 2º en la cuarta etapa, 2º en la quinta etapa, 3º en la sexta etapa, 3º en la séptima etapa, 4º en la octava etapa, 1º en la clasificación general.

Entre el jueves 19 y el lunes 23 de noviembre de 1953 se corrió la IV Carrera Panamericana de México. Fue la penúltima edición de esa prueba que solo volvió a repetirse al año siguiente. Fangio lo hizo integrando el equipo Lancia con un auto modelo D-24 que había sido preparado especialmente para esa carrera, por lo que se le denominó Lancia "Panamericana". Tenía motor de 6 cilindros en V a 60 grados con una cilindrada de 3.096 c.c., que entregaba 226 HP a 6.250 r.p.m. El peso total del auto era 760 kilogramos.

La carrera estaba dividida en cuatro categorías, la mayor de las cuales era la Sport Internacional, en la que compitió Fangio. Sus compañeros de equipo eran los italianos Felice Bonetto, Piero Taruffi, **Eugenio Castellotti** y Giovanni Bracco. Se corrió en ocho etapas y en algunas jornadas se cubrieron dos de esos tramos.

El primer parcial se hizo el jueves 19 de noviembre de 1953 entre Tuxtla Gutiérrez y Oaxaca, con un recorrido de 529,950 kilómetros. El ganador fue Bonetto en 3h 28' 14" a 152,698 kph. Segundo llegó Taruffi y tercero Fangio a 2' 52" del primero.

La segunda etapa entre Oaxaca y Puebla se corrió el viernes 20 de noviembre de 1953, con un recorrido de 407 kilómetros, y fue ganada por Taruffi en 2h 52' 33" a 141,524 k.p.h. Segundo llegó Bonetto y tercero Fangio a 2' 07" de la punta. En la suma de tiempos estaba primero Bonetto, segundo Taruffi a 55" y tercero Fangio a 3' 51".

La tercera etapa se corrió ese mismo día tras una neutralización de media hora que los pilotos aprovechaban para reabastecerse, cambiar gomas y alguna reparación ligera. El tramo fue entre Puebla y México, sobre 127,940 kilómetros. Fangio había reaprovisionado su auto y el mecánico que le cargo lubricantes no cerró bien el depósito que estaba colocado cerca de la rueda derecha trasera. Una vez en carrera la goma de ese lado comenzó a salpicarse de aceite y en una curva hacia la izquierda, cuando esa rueda no afirmó sobre el pavimento, sobrevino un despiste imposible de controlar y el coche tocó una piedra que desalineó el tren trasero. Pudo continuar en carrera pero su ritmo no era el mismo y quedó quinto en el parcial. Por suerte la etapa no era larga y el tiempo que perdió con respecto a los punteros no fue mucho. El ganador fue Taruffi con 46' 25" a 165,380 k.p.h. Segundo fue Bonetto a 14"; tercero fue Umberto Maglioli con Ferrari a 1' 16"; cuarto Castellotti a 2' 28" y quinto Fangio a 3' 26". La clasificación final hasta aquí seguida con Bonetto al frente; Taruffi segundo a 41"; y tercero Fangio a 7' 03".

El cuarto parcial entre México y León sobre 420,030 kilómetros, se corrió el sábado 21 de noviembre de 1953. Esta etapa, al paso de la localidad de Silao, se produce un trágico vuelco del auto de Felice Bonetto, muriendo ese querido piloto italiano que era muy amigo de Fangio ya que habían sido compañeros en las carrocerías Alfa Romeo y Maserati, y dos meses y medio antes habían compartido el volante de un Lancia en los Mil Kilómetros de Nurburgring. Esa cuarta etapa es ganada por Maglioli en 2h 15' 41" a 185,739 k.p.h.; siendo segundo Fangio a 4' 09". Ante la desaparición de Bonetto y el atraso de Taruffi que tuvo un despiste, Fangio quedó en el primer lugar en la suma de tiempos, habiendo cumplido ya casi la mitad del recorrido, en 9h 35' 27" y una ventaja de 1' 05" sobre Maglioli que ahora era segundo.

El mismo día, tras la neutralización correspondiente, se corrió la quinta etapa uniendo las ciudades de León y Durango, con un recorrido de 529,950 kilómetros. El Ferrari de Maglioli tiene dificultades y se ve obligado a abandonar. Ante esta circunstancia Fangio se encuentra más cómodo en la punta y

comienza a regular la carrera. La etapa es ganada por Taruffi que se rehace del atraso del tramo anterior, empleando 2h 49' 36" a 187,482 k.p.h. Segundo llega Fangio a 21". En la suma de tiempos el primero es Fangio que tiene casi 15 minutos de ventaja sobre Taruffi que es su escolta.

La sexta etapa se corrió el domingo 22 de noviembre de 1953 entre Durango y Parral, con un recorrido de 403,490 kilómetros. A Partir de aquí Fangio emplea toda su capacidad estratégica para conservar la ventaja. Decide no intentar triunfos parciales sino correr de cerca a quienes lo siguen por tiempo, especialmente Taruffi y Castellotti que, por otra parte son sus compañeros de equipo. Además en prevención de algún problema mecánico, decide llevar en los últimos tres tramos al mecánico italiano Gino Borzani como acompañante. Esa sexta etapa es ganada por Maglioli que ha reanudado la carrera con el Ferrari de Mario Ricci. Maglioli empleo 2h 15' 00" a 179,528 k.p.h. Segundo Taruffi y tercero Fangio a 8' 35" del ganador. En sumas de tiempos Fangio conserva la vanguardia con casi 9' sobre Taruffi.

La séptima etapa se corre el lunes 23 de noviembre de 1953 con 299,980 kilómetros de recorrido entre las ciudades de Parral y Chihuahua. Vuelve a ganar Maglioli con 1h 27' 45" a una media de 205,114 k.p.h. Segundo es Castellotti y tercero Fangio a 5' 06" del ganador. La general sigue con Fangio adelante, seguido a más de 8' por Taruffi y a 15' por Castellotti.

El octavo y último tramo de la prueba se corre ese mismo día 23 de noviembre, entre Chihuahua y Ciudad Juárez, con un recorrido de 358,130 kilómetros. Maglioli consigue su tercer parcial consecutivo ganado con un tiempo de 1h 36' 30" al elevado promedio de 222,671 k.p.h. Segundo se ubica Castellotti a 11', tercero Taruffi a 12' y cuarto Fangio a 13'. Obsérvese que Fangio, de acuerdo a su plan de carrera, mantuvo una marcha que le permitió seguir de cerca a Taruffi y Castellotti que eran sus inmediatos perseguidores.

La clasificación final, tras recorrer las ocho etapas con un total de 3.076,920 kilómetros, para la clase Sport Internacional, fue la siguiente:

- 1 Fangio, en 18h 11' 00" a 169,216 k.p.h.
- 2 Piero Taruffi (italiano), en Lancia, a 7' 51"
- 3 Eugenio Castellotti (italiano), en Lancia, a 13' 52"
- 4 Guido Mancini (italiano), Ferrari, a 1h 29' 29"
- 5 Louis Rosier (francés), Talbot, a 2h 00' 22"
- 6 Umberto Maglioli-Mario Ricci (italianos), Ferrari, a 2h 05' 28"
- 7 Efraín Ruiz Echeverría (mexicano), Ferrari, a 2h 37' 29"
- 8 Akton Miller (norteamericano), M.H., a 3h 56' 36"
- 9 Guillermo Giron (guatemalteco), Jaguar, a 4h 50' 49"

El tiempo general de Fangio mejoro en 40' 19" al que había marcado el ganador del año anterior, que fue el alemán **Karl Kling** con Mercedes Benz.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

12 Horas de Sebring 1954

Fecha: 6 y 7 de marzo de 1954

Lugar de la Carrera: Sebring, Estados Unidos

Categoría: Sport Internacional

Automóvil usado: **Lancia D-24**

Número: 37

Acompañante: **Eugenio Castellotti** (italiano)

Actuación: Abandonó.

Entre el sábado 6 y el domingo 7 de marzo de 1954 se disputó la prueba de autos sport denominada 12 Horas de Sebring, que tenía puntos para el campeonato mundial de marcas de ese año. El escenario de la competencia, en el estado de Florida, tenía una extensión de 8.320 metros. Fangio integró binomio con el italiano Eugenio Castellotti, un joven nacido en 1930 y que en 1955 hizo su aparición en carreras por puntos para la Fórmula 1, pero que murió en un ensayo privado de Ferrari en Módena en 1957. Era muy amigo de Fangio y se esperaba de él un gran piloto.

En la carrera de Florida tripularon un Lancia D-24 del equipo oficial, similar al que ellos mismos, separadamente, habían corrido en la Carrera Panamericana de México cuatro meses antes, siendo Fangio el ganador y Castellotti tercero. Ahora a esos autos se le había llevado la cilindrada de 3.100 a 3.300 cm³.

Alternándose en el manejo de las 12 Horas de Sebring no tuvieron suerte. Fangio inició la prueba y el motor de su Lancia comenzó a tener algunas fallas. Al completar las tres primeras horas dejó el turno a Castellotti, quien poco después tuvo que abandonar. También desertaron los otros dos Lancia oficiales, uno a cargo de **Alberto Ascari** y **Luigi Villoresi**, y el otro con el binomio Piero Taruffi y Roberto Manzon. Inesperadamente resultó ganador un pequeño auto Osca tripulado por **Stirling Moss** y Billy Lloyd, que cumplieron 168 vueltas con un total de 1.397,760 kilómetros a 116,480 k.p.h.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

G.P. Supercortemaggiore 1954

Fecha: 27 de junio de 1954

Lugar de la Carrera: Monza, Italia

Categoría: Sport Internacional

Automóvil usado: Maserati 250 S

Acompañante: **Onofre Marimón** (argentino)

Actuación: Abandonó.

El domingo 27 de junio de 1954 en el autódromo de Monza, en Italia, se disputó una nueva edición del entonces tradicional Gran Premio Supercortemaggiore. La prueba estaba destinada a autos de la clase sport y Fangio concurre a ella con un Maserati 250 S y formando pareja en la conducción con su compatriota Onofre Marimón.

La carrera era de 160 vueltas al circuito que medía 6.300 metros, haciendo un recorrido total de 1.008 kilómetros. El Maserati de Fangio y Marimón era el único auto oficial de la fábrica modenese, aunque había varios más de la misma marca. Por su parte Ferrari presentó oficialmente dos: una con Alberto Maglioli y **Mike Hawthorn**, y la otra con **José Froilán González** y Maurice Trintignant. Había también otros autos particulares de la fábrica de Maranello y algunos Aston Martin.

La mayor parte de la competencia se disputó con lluvia. Marimón inició la carrera y cuando entregó el auto a Fangio, en la vuelta 40, se encontraba en cuarto lugar detrás de Maglioli, **Jean Behra** y Trintignant. Fangio comenzó a descontar terreno y cuando era segundo de Maglioli, entregó nuevamente el auto a "Pinocho" Marimón, pero la suerte no estaba de su lado y cuando se llevaban cubiertas 143 vueltas, tuvo que abandonar por problemas mecánicos.

La prueba fue ganada por Maglioli-Hawthorn a un promedio de 161,737 k.p.h. y con una vuelta de ventaja sobre sus compañeros de equipo, Gonzalez-Trintignant.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

Tourist Trophy 1954

Fecha: 11 de septiembre de 1954

Lugar de la Carrera: Dunrod, Irlanda

Categoría: Sport Internacional

Automóvil usado: **Lancia D-24**

Número: 3

Acompañante: **Eugenio Castellotti** (italiano)

Actuación: 2º (finalizó la carrera con el auto del binomio integrado por Piero Taruffi y Roberto Manzón)

El sábado 11 de septiembre de 1954 se corrió en Dundrod, Irlanda, una carrera para autos sport en la que participaban varios pilotos de renombre en la Fórmula 1, integrando equipos de distintas marcas. Fangio en pareja con el italiano Eugenio Castellotti lo hicieron con un Lancia D-24 de tres litros, formando parte del equipo oficial de la marca que completaban con autos iguales **Alberto Ascari** con **Luigi Villoresi** y Piero Taruffi con Robert Manzon. Por su parte Ferrari anotó dos autos de tres litros, uno con **José Froilán González** y Umberto Maglioli, y el otro con **Mike Hawthorn** y Maurice Trintignant. Además compitieron varios Aston Martin, Maserati y Jaguar.

La carrera se hizo en un trazado de 11.933 metros que debía ser cubierto en 84 oportunidades haciendo un total de 1.002,372 kilómetros. Al iniciarse la prueba tomó la punta Ascari pero luego es superado por Hawthorn que, alternándose con su copiloto Trintignant, conservan la posición hasta el final. Fangio marchaba segundo cuando debió detenerse por rotura del depósito de combustible. Una hora después de su detención volvió a las pistas con el auto de Taruffi- Manzon que estaba ubicado en sexto lugar. Tenazmente recupera posiciones y consigue un honroso segundo lugar. El resultado final fue el siguiente:

- 1 M.Hawthorn-M.Trintignant, Ferrari, 7h 14' 23" a 138,454 k.p.h.
- 2 P.Taruffi-R.Manzon y Fangio-E.Castellotti, a 1'57"
- 3 Peter Whithead-Ken Wharton, Jaguar, a 1 vuelta.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

Mil Millas Italianas 1955

Fecha: 30 de abril de 1955

Lugar de la Carrera: Rutas de Italia

Categoría: Autos Sport

Automóvil usado: **Mercedes Benz 300 SLR**

Número: 658

Actuación: 2°

El sábado 30 de abril de 1955 Fangio corrió por tercera vez las Mil Millas Italianas, clásica carrera de autos sport que recorría gran parte de la península, cubriendo 1.597 kilómetros entre Brescia y Roma con regreso al punto de partida. Ese año hubo siete categorías de Turismo y cinco de Sport, interviniendo Fangio en la mayor de estas, la que estaba reservada a autos con motores de más de dos litros de cilindrada. Lo hizo con un Mercedes Benz 300 SLR con motor de tres litros. En autos similares corrieron sus compañeros de equipo **Stirling Moss** y Hans Hermann. A Fangio le correspondió el número 658 que era la hora y minutos de su partida: 6,58. La participación con copiloto era optativa y Fangio decidió correr solo.

A poco de andar su auto acusaba una falla en el sistema de inyección que le redujo el rendimiento, ya que el motor funcionaba casi permanentemente en siete cilindros, con la lógica pérdida de potencia. Sin embargo, un tanto ayudado por problemas que tuvieron también otros pilotos, alcanzó el segundo lugar aunque muy lejos del ganador. La clasificación final de la categoría mayor fue la siguiente:

1° Stirling Moss, Mercedes Benz, en 10h 07' 48" a 157,650 k.p.h.

2° Fangio, a 31' 45"

3° Umberto Maglioli, Ferrari, a 44' 59"

Luego se ubicaron Giardini, Fltch, Sighinolfi, Gendebien, y otros.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

G.P. Eiffel 1955

Fecha: 29 de mayo de 1955

Lugar de la Carrera: Nürburgring, Alemania

Categoría: Autos Sport

Automóvil usado: **Mercedes Benz 300 SLR**

Número: 1

Actuación: 1º

El domingo 29 de mayo de 1955 se corrió el Gran Premio de Eiffel en el famoso circuito alemán de Nürburgring, carrera reservada a autos sport en la que Fangio integró el equipo Mercedes Benz junto a **Stirling Moss** y **Karl Kling**. Lo hicieron con autos de 300 SLR, los que impusieron claramente su superioridad frente a los pocos Ferrari y Jaguar que compitieron. Debe señalarse que muchos de los pilotos de prestigio no concurren a esta carrera en razón de que ese mismo día se corría en Monza el Gran Premio Supercortemaggiore, también para autos sport.

La carrera de Alemania se hizo a 10 vueltas al circuito que medía 22.810 metros, totalizando 228,100 kilómetros. Desde el comienzo Fangio y Moss se distanciaron del resto y protagonizaron una carrera aparte. Al cumplirse ocho vueltas Moss superó a Fangio pero el argentino, en una impecable arremetida en el último giro, recuperó la posición y ganó en forma brillante con una ventaja tan leve que, en el lenguaje del turf, se diría "por una cabeza".

La clasificación final fue la siguiente:

1º Fangio, en 1h 44' 52" 9/10

2º Stirling Moss, Mercedes Benz, a 1/10

3º Masten Gregory, Ferrari, a 4' 40" 1/10

Luego se ubicaron Karl Kling, **Giuseppe Farina** y otros.

El récord de vuelta fue para Fangio con 10' 16" 9/10 a 133,110 k.p.h.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

24 Horas de Le Mans 1955

Fecha: 11 y 12 de junio de 1955

Lugar de la Carrera: Le Mans, Francia

Categoría: Autos Sport

Automóvil usado: **Mercedes Benz 300 SLR**

Número: 19

Acompañante: **Stirling Moss** (inglés)

Actuación: Abandonó.

Entre el sábado 11 y el domingo 12 de junio de 1955 se corrió una nueva edición de las tradicionales 24 Horas de Le Mans en el circuito de Le Sharte que medía 13.492 metros. Fangio participó con un Mercedes Benz 300 SRL, formando binomio con Stirling Moss. Al cumplirse la primera hora de marcha Fangio era tercero detrás de **Eugenio Castellotti** (Ferrari) y **Mike Hawthorn** (Jaguar). Poco después el argentino tomó la punta y comenzó a distanciarse.

Al cumplirse 2h 45' de carrera se produce un terrible accidente, uno de los más trágicos del automovilismo mundial. En ese momento Fangio estaba a punto de superar a dos autos rezagados, cuando por la maniobra de un tercero que ingresó a boxes, se tocan y se despistan los que iban delante de Fangio, que apenas pudo evitar el choque. Los autos accidentados son los de Levegh y Macklin. El del primero de los nombrados estalló en llamas y se precipitó sobre las tribunas colmadas de público. Allí murieron el piloto Pierre Levegh, cuyo verdadero nombre era Pierre Bouillon, y aproximadamente 90 espectadores y quedando más de un centenar de heridos. En acertada decisión el director de la prueba, Charles Faroux, la carrera continuó sin detenerse. Su actitud fue criticada en primer momento pero luego se reconoció que si paraba la carrera, los 200 mil espectadores -que en su mayoría estaban ajenos a la catástrofe por una razón de distancia- hubiesen abandonado el circuito en largas caravanas que entorpecerían el desplazamiento de las ambulancias.

Dos vueltas más tarde Fangio paró para su relevo con Moss y el joven inglés aumentó la ventaja. Cuando se llevaban nueve horas de carrera, ya en la madrugada del domingo, se recibió la orden de Stuttgart de retirar los Mercedes Benz que estaban en pista: el de los punteros Fangio-Moss y el de **Karl Kling** y André Simon que marchaban en cuarto lugar. La decisión de la empresa alemana se tomó como adhesión al duelo que provocó la terrible tragedia.

El Jaguar del binomio Hawthorn-Buebb que estaba segundo, resultaría el ganador con un recorrido de 307 vueltas que totalizaban 4.124,040 kilómetros, en el tiempo estipulado de 24 horas, con una media horaria de algo más de 172 k.p.h. Segundo se ubicó el Aston Martin de **Collins** y Frére, a cinco vueltas del primero.

La tragedia de Le Mans, ocurrida a solo dos semanas del accidente que le costara la vida a **Alberto Ascari**, y apenas diez días después de otro ocurrido en Indianápolis en el que murió Bill Vukovich -ganador en 1953 y 54 de dicha carrera- creó un clima de incertidumbre sobre el futuro del automovilismo deportivo. Los organizadores de los grandes premios de España, Alemania, Francia y Suiza, válidos para el campeonato mundial de ese año, anularon las competencias.

Parecía oscura la suerte del torneo 1955, cuando los holandeses anunciaron que una semana después de la tragedia de Le Mans, se correría en Zandvoort la programada carrera con puntos.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

G.P. de Suecia 1955

Fecha: 7 de agosto de 1955

Lugar de la Carrera: Estocolmo, Suecia

Categoría: Autos Sport

Automóvil usado: **Mercedes Benz 300 SLR**

Número: 1

Actuación: 1º en pruebas de clasificación, 1º en la carrera.

El domingo 7 de agosto de 1955, después de una pausa de 23 años, vuelve a disputarse el Gran Premio de Suecia en el circuito de Kristianstadt, en Estocolmo, la activa y culta capital sueca ubicada junto al lago Málar y al mar Báltico. Se trataba de una carrera de autos sport y en la categoría mayor compitió Fangio con un Mercedes Benz 300 SRL, haciéndolo Stirling Moss con un auto igual. Sus principales rivales, aunque sin ser de demasiado cuidado, eran **Eugenio Castellotti** con un Ferrari 4500 y **Jean Behra** con un Maserati 3000. A ellos se sumaban otros autos de esas marcas italianas y algunos Jaguar y Aston Martin.

La superioridad de los "flechas de plata" resultó muy clara a pesar de la partes sinuosas y angostas del trazado que tenía 6.537 metros de extensión. En pruebas de clasificación Fangio y Moss empataron el mejor registro con 2' 24" 5/10 a un promedio de 162,859 k.p.h.

La carrera se corrió a 32 vueltas totalizando 209,184 kilómetros y tras salir Moss en punta, Fangio lo superó y condujo la carrera con el inglés muy cerca. El tercer puesto lo discutían Castellotti y Behra pero fue definiéndose a favor del Ferrari del italiano, aunque cada vez más lejos de los punteros. Para dar una idea basta decir que Fangio a las seis vueltas llevaba 21" al tercero Castellotti. A mitad de carrera la ventaja era de 37". En el giro 25 se amplió a 1'15" y al terminar era más de un minuto y medio.

La clasificación final fue la siguiente:

1º Fangio, en 1h 18' 13 " a 160,441 k.p.h.

2º **Stirling Moss**, Mercedes Benz, a 3/10

3º Eugenio Castellotti, Ferrari, a 1' 38" 3/10

Luego se ubicaron Behra, G.Mussy, M.Head, Roy Salvadori y otros.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

Tourist Trophy 1955

Fecha: 17 de septiembre de 1955

Lugar de la Carrera: Dundrod, Irlanda

Categoría: Sport Internacional

Automóvil usado: [Mercedes Benz 300 SLR](#)

Número: 9

Acompañante: [Karl Kling](#) (alemán)

Actuación: 2º

El sábado 17 de septiembre de 1955 se corrió en Dundrod, a las puertas de la industrial ciudad de Belfast, en el norte de Irlanda, una nueva edición de la carrera para autos sport denominada Tourist Trophy, en la que habitualmente intervenían pilotos de la Fórmula 1. Fangio corrió con Mercedes Benz 300 SRL teniendo como copiloto a Karl Kling. Con autos similares lo hicieron los binomios [Stirling Moss](#)-John Fitch y Wolfgang von Trips-André Simón. El circuito medía 11.933 metros y se corrieron 84 vueltas totalizando 1.002,372 kilómetros. Era un trazado sinuoso, no muy ancho, con noventa curvas pero de tránsito rápido, lo que lo hacía muy peligroso. En esa competencia se produjeron dos accidentes fatales: en un terrible choque entre varios autos perdieron la vida Jim Meyers y Bill Smith, y más tarde en otro accidente se mató Richard Mainwaring.

La carrera fue rápida desde su inicio y el inglés [Mike Hawthorn](#), con Jaguar, se escapó en la punta. Los Mercedes Benz decidieron no seguirlo y mantuvieron un ritmo prudente hasta que, promediando la prueba, comenzaron a apurar y fueron ganando posiciones. Fangio que marchaba séptimo, se ubicaba tercero detrás del binomio Hawthorn-Titterington y Moss Fitch que ya se acercaban al auto puntero. Hawthorn no se resignó ante el empuje de los Mercedes y en su propósito de conservar la vanguardia cometió un error y un derrape violento lo dejó fuera de carrera. Ganaron Moss-Fitch mientras Fangio-Kling llegaron segundos pero muy lejos.

La clasificación final fue la siguiente:

1º Moss-Fitch, Mercedes Benz, 7h 03' 11" a 142,118 k.p.h.

2º Fangio-Kling, a 1 vuelta

3º von Trips-Simón, Mercedes Benz a 2 vueltas

Luego se ubicaron Walker-Brown, con Aston Martin; Musso-[Behra](#), con Maserati; [Castellotti](#)-Taruffi, con Ferrari; Parnell-Salvadori, con Maserati; Maglioli-Trintignant, con Ferrari; Gregory-Shelby, con Porsche, y Buer-McDowell, con Cooper. El récord de vuelta fue para Fangio con 4' 43" a un promedio de 151,797 k.p.h.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

39ª Targa Florio

Fecha: 16 de octubre de 1955

Lugar de la Carrera: Isla de Sicilia, Italia

Categoría: Sport Internacional

Automóvil usado: [Mercedes Benz 300 SLR](#)

Número: 112

Acompañante: [Karl Kling](#) (alemán)

Actuación: 2º

El domingo 16 de octubre de 1955 se corrió la Targa Florio, competencia reservada para autos sport, en el llamado circuito de "La Madonie", en los sinuosos caminos de la ciudad siciliana de Palermo, al sur de Italia. Era un trazado lento y difícil que medía 72 kilómetros. Fangio concurría a esa prueba por segunda vez. Ya había estado en esa tradicional carrera que se corría desde 1906, cuando en 1953 le prestaron un Maserati sport. En 1955 lo hacía con el equipo Mercedes Benz y nuevamente su copiloto era Karl Kling. Otros dos autos de Stuttgart fueron confiados a los binomios [Moss-Collins](#) y Titterington-Fitch. Por su parte Ferrari se presentaba con dos autos oficiales: [Castellotti](#)-Manzón y Maglioli-Sighinolfi, siendo considerados "a priori" como los candidatos de la dura prueba, aprovechando lo que se podía denominar como "mayor nerviosismo" de los autos de Maranello para el sinuoso trazado siciliano.

Intervinieron 94 pilotos con 47 autos y la carrera se disputó a 13 giros con un recorrido total de 936 kilómetros.

Desde el comienzo Moss tomó la delantera seguido por Castellotti y Fangio. Al cumplir tres vueltas el inglés llevaba 4' 01" al italiano y 5' 01" a Fangio. Luego Moss tuvo un despiste que, aunque pudo seguir, le hizo perder la punta. Una breve detención de Castellotti permitió que Fangio pasara al primer lugar. Cuando se cumplieron cinco vueltas el argentino llevaba 1' 57" a Castellotti que era su escolta y más de 4' a Titterington que marchaba tercero. A esa altura de la prueba Fangio cede el auto a Kling, Castellotti a Manzón, Moss a Collins y así todos los relevos. En la séptima vuelta era primero Collins, segundo Kling a 1' 04" y tercero Manzón a 1' 07". Al cumplirse diez vueltas retoman sus autos Fangio, Moss, Castellotti y los otros pilotos. El argentino en notable recuperación toma la punta seguido muy cerca por Moss y algo más lejos por Castellotti. Sin embargo el Mercedes de Fangio derrapó levemente en una curva pero fue suficiente para que Moss lo pasara tomando bastante distancia, ganando holgadamente. La clasificación final fue esta:

1º Stirling Moss-Peter Collins, Mercedes Benz, 9h 43' 48" a 96,197 k.p.h.

2º Fangio-Karl Kling, a 4' 07"

3º Eugenio Castellotti- Robert Manzón, Ferrari, a 9' 32"

Luego se ubicaron Titterington-Fitch, con Mercedes Benz; Giardini-Maturoni, con Maserati; Musso-Rossi, con Maserati; y Cabianca-Carino, con Osca.

El récord de vuelta fue para Fangio con 43'59" a 98,219 k.p.h.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

G.P.I. de Venezuela 1955

Fecha: 6 de noviembre de 1955

Lugar de la Carrera: Caracas, Venezuela

Categoría: Autos Sport

Automóvil usado: Maserati 300 S

Número: 18

Actuación: 1º

El domingo 6 de noviembre de 1955 se corrió en la ciudad de Caracas, capital de la República de Venezuela, una carrera de autos sport. El circuito, denominado "Los Próceres", medía 4.040 metros y los pilotos debían cubrirlo en 85 oportunidades totalizando 343,400 kilómetros de recorrido . Fangio corrió con un Maserati sport de tres litros. Otro auto similar condujo en esa carrera Luigi Musso. También corrían los Ferrari tres litros -más modernos que el Maserati- en manos de los italianos **Eugenio Castellotti** y Piero Carini y el español marqués Alfonso de Portago. El suizo barón Emmanuel De Graffenried lo hacía con otro Ferrari pero equipado con motor de 4.400 centímetros cúbicos.

En pruebas clasificatorias Castelloni fue el más rápido con 1' 50" 1/10 a 132,098 k.p.h. Segundo fue Musso a 1" 1/10 y tercero Fangio a 1" 2/10.

La carrera se corrió en una jornada de intenso calor y Fangio a poco de largar observó que la temperatura de motor ascendía peligrosamente a 100 °C, por lo que decidió mantener un ritmo moderado conservando el rendimiento de su auto. Musso y Maglioni se disputaban la primera colocación y Fangio se mantenía tercero a la expectativa. Tras la primera media hora de carrera Fangio comenzó a tomar confianza en el rendimiento de su Maserati y aumentó el ritmo. Primero superó a Maglioli y luego hizo lo propio con Musso colocándose en la vanguardia. Después abandonó Maglioli y cuando faltaban diez vueltas también desertó Musso que marchaba segundo a 12" de Fangio. Desde aquí en adelante el argentino fue cómodo hasta el final.

La clasificación fue la siguiente:

- 1º Fangio, en 2h 36' 23" 4/10 a 131,747 k.p.h.
- 2º Marqués Alfonso de Portago, Ferrari 3000, a 37" 4/10
- 3º Barón Emmanuel De Graffenried, Ferrari 4400, a 2 vueltas
- 4º Piero Carini, Ferrari 3000, a 3 vueltas
- 5º Harry Schell y Eugenio Castellotti, Ferrari 3000, a 3 vueltas
- 6º **Luigi Villoresi** y Roberto Mieres, Maserati 2000, a 3 vueltas.

El récord de vuelta fue para Fangio en 1' 47" a 135,925 k.p.h.

En esta carrera, la última de Fangio en 1955, se adjudicó una copa de oro, tal vez el trofeo de mayor valor intrínseco que conquistó en el deporte.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

12 Horas de Sebring

Fecha: 24 y 25 de marzo de 1956

Lugar de la Carrera: Sebring, Estados Unidos

Categoría: Sport Internacional

Automóvil usado: **Ferrari Monza 860**

Número: 17

Acompañante: **Eugenio Castellotti** (italiano)

Actuación: 1º en pruebas de clasificación, 1º en la carrera

Entre el sábado 24 y el domingo 25 de marzo de 1956 se corrió la prueba denominada 12 Horas de Sebring, en el estado norteamericano de Florida. La tradicional competencia era para autos sport y se disputó en un circuito que medía 8.368 metros. Fangio formó binomio con el italiano Eugenio Castellotti, participando con un Ferrari tipo "Monza".

En pruebas de clasificación el más rápido fue Fangio con 3' 27" a 145,530 k.p.h.

En el primer cuarto de hora de carrera estaba primero el Jaguar 3500 de **Mike Hawthorn** y Desmond Titterton, pero al cumplirse cinco horas de marcha era puntero el Ferrari de Fangio y Castellotti. Cuando llevaban ocho horas de carrera la ventaja de la Ferrari era de una vuelta y poco después el Jaguar del binomio inglés tuvo problemas mecánicos y se retiró de la prueba. Entonces en el segundo lugar quedó otro Ferrari, comandado por Harry Schell y Luigi Musso, pero muy lejos del auto líder.

El resultado final fue el siguiente:

1º Fangio-Castellotti, con 194 vueltas a 135,292 k.p.h.

2º Schell-Musso, Ferrari, con 2 vueltas menos

3º Sweikert-Eusley, Jaguar, con 6 vueltas menos

4º Salvatory-Shelby, Aston Martin, con 8 vueltas menos

El récord de vuelta quedó para Hawthorn con 3' 29" 7/10 a 143,656 k.p.h.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

Mil Millas Italianas 1956

Fecha: 28 y 29 de abril de 1956

Lugar de la Carrera: Rutas de Italia

Categoría: Sport Internacional

Automóvil usado: **Ferrari 290 "Mille Miglia"**

Número: 600

Actuación: 4º

Entre el sábado 28 y el domingo 29 de abril se corrió la 23a. edición de las Mil Millas Italianas, con largada en la ciudad de Brescia, pasando por Padua, Ravenna, Forli, Savignano, Rimini, Ancona, Pescara, Roma, Viterbo, Toscana, Siena, Florencia, Bolonia, Cremona y finalmente el punto de partida, Brescia. El recorrido era de 1.597 kilómetros.

Fangio corrió con una Ferrari 290 de las conocidas como "Mille Miglia", equipado con motor de 12 cilindros en V y 3.500 cm³. **Eugenio Castellotti**, Luigi Musso y **Peter Collins** usaron autos similares. En la misma categoría había algunos Mercedes Benz -particulares- y Maserati. A ellos se sumaban otras categorías de menor cilindrada haciendo un total de 365 participantes.

El número del auto indicaba la hora de partida de cada piloto, de ahí que Fangio con el número 600 inició la carrera a la hora 6:00 a.m. Para él resultó una carrera dura ya desde antes de largar, cuando observó una pérdida en el depósito de combustible y como no quedaba tiempo para sacarlo y reparar, se hizo un agujero en la carrocería y por allí se taponó la rotura del tanque, pero no volvieron a cubrir el agujero practicado en el carenado. A poco de largar comenzó a llover y por ese orificio le entraba agua que le empapaba las piernas. Al llegar a Ravenna pidió a sus mecánicos que hicieran un desagote en el piso sin saber aún por donde entraba el agua. Eso fue peor porque el viento que entraba ahora por el agujero del piso levantaba el agua mojándolo todo, inclusive la cara. En esas condiciones y con algunas fallas que el agua provocaba por momentos en el motor, corrió los 1.600 kilómetros llegando detrás de sus tres compañeros de equipo.

El resultado final de esta clásica carrera italiana, la más famosa de Europa en ruta abierta, fue el siguiente:

- 1º Eugenio Castellotti, Ferrari, 11h 37' 10" a 137,442 k.p.h.
- 2º Peter Collins, Ferrari, a 12' 18"
- 3º Luigi Musso, Ferrari, a 34'39"
- 4º Fangio, a 49' 40"

Luego se ubicaron Gendebien, Matternich, Seidel y otros. Este había sido el quinto intento de Fangio en la famosa prueba italiana y no había logrado vencer en ella. Ya nunca más volvería a correr la "Mille Miglia".

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

Mil Km. de Nürburgring 1956

Fecha: 27 de mayo de 1956

Lugar de la Carrera: Nürburgring, Alemania

Categoría: Sport Internacional

Automóvil usado: **Ferrari Monza 860**

Número: 1

Acompañante: **Eugenio Castellotti** (italiano)

Actuación: 2°

El domingo 27 de mayo de 1956 se disputó la carrera denominada Mil Kilómetros de Nurbungring en el sinuoso circuito alemán que medía 22.810 metros. Fangio corrió con un Ferrari Monza y su copiloto fue nuevamente Eugenio Castellotti. Con autos de la misma marca lo hicieron los binomios integrados por Gendebien-De Portago; Musso-Trintignant y Will-Wharton. Para Maserati lo hicieron **Moss-Behra**; Schell-Taruffi y Perdisa-Manzón. Otros pilotos con autos de estas mismas marcas y otras participaron también en la prueba que contó con un parque de 57 máquinas, entre ellas 14 Porsche 1500.

En pruebas de clasificación Fangio hizo el mejor tiempo con 10' 03" 6/10 a 136,043 k.p.h. aventajando a Musso por 3" 5/10.

La carrera se corrió a 52 vueltas que hacían un total de 1.003,640 kilómetros, con largada tipo "Le Mans". Moss tomó decididamente la punta con Fangio detrás. Así se mantuvieron durante las primeras 15 vueltas, momento en el que comenzaron los relevos de pilotos: Behra por Moss y Castellotti por Fangio. El Maserati del puntero se detiene en la vuelta siguiente y entonces Moss vuelve a salir con el auto de Taruffi. Esta alternativa favorece a Castellotti que se ubica en el primer lugar. En la vuelta 26 es relevado por Fangio que conserva el liderazgo pero ahora con Behra que se quiere acercar. En la vuelta 35 el francés para a cargar combustible y toma la posta nuevamente Moss, quien faltando 4 vueltas estaba a algo más de medio minuto de Fangio que parecía ganador. Sin embargo el campeón del mundo está obligado a reabastecerse para poder cumplir los últimos 88 kilómetros de carrera y eso es aprovechado por Moss que se adueña de la punta. Sale Fangio a 36" del inglés y trata vanamente de alcanzarlo. El Maserati del puntero anda muy bien y el intento del argentino solo le permite descontar algunos segundos.

La clasificación final de la carrera es la siguiente:

1° Schell-Taruffi-Moss-Behra, Maserati, en 7h 43' 54" 5/10 a 129,806 k.p.h.

2° Fangio-Castellotti, a 26" 2/10

3° Gendebien-De Portago, Ferrari, a 10' 01" 1/10

Luego se ubicaron Maglioli-von Trips, **Collins**-Brooks, Herrmann-Frankenberg y otros.

El récord de vuelta fue para Fangio en el décimo giro cubrió 10' 05" 8/10 a 135,549 k.p.h.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

G.P. "Supercortemaggiore" 1956

Fecha: 24 de junio de 1956

Lugar de la Carrera: Monza, Italia

Categoría: Sport Internacional

Automóvil usado: Ferrari 500

Número: 63

Acompañante: **Eugenio Castellotti** (italiano)

Actuación: 3°

El domingo 24 de junio de 1956 se corrió en el famoso autódromo de Monza, en Italia, el Gran Premio "Supercortemaggiore" para autos sport equipados con motor hasta dos litros de cilindrada. Fangio, que ese día cumplió 45 años de edad, corrió en una Ferrari 500, denominada "testarossa" y teniendo como copiloto al italiano Eugenio Castellotti. Con autos similares lo hicieron los binomios integrados por **Peter Collins- Mike Hawthorn** y Alfonso de Portago-Olivier Gendebien. Maserati se presentó con **Stirling Moss**-Cesare Perdisa y Giorgio Scarlatti-André Simón. Un tercer auto de la fábrica modenese del "tridente" era para **Giuseppe Farina** y **Jean Behra**, pero el piloto italiano tuvo un espectacular accidente en los entrenamientos resultando con heridas de consideración, aunque felizmente se repuso en poco tiempo. Participaron también de la carrera otros autos Gordini y Osca, como asimismo Maserati y Ferrari de pilotos particulares.

La carrera se disputó a 100 vueltas a la pista de 10.000 metros, haciendo un total de 1.000 kilómetros. Fangio tuvo una dificultad al largar y quedó en el último lugar. Sin embargo con tenacidad y en una marcha prolija logró ir superando autos y apoyado por la buena labor que cumplió también su relevo Castellotti, llegaron en un honroso tercer puesto final. La lucha por la punta estuvo a cargo de **Collins**-Hawthorn y Moss-Perdisa, imponiéndose finalmente el binomio de Ferrari.

El resultado final fue el siguiente:

1° Peter Collins-Mike Hawthorn, Ferrari, 5h 07' 18" 9/10 a 195,239 k.p.h.

2° Stirling Moss-Cesare Perdisa, Maserati, a 21" 8/10

3° Fangio-Eugenio Castellotti, Ferrari, a 2' 11" 1/10

4° Alfonso De Portago-Olivier Gendebien, Ferrari, a 2 vueltas.

Luego se ubicaron Umberto Maglioli- **Luigi Villoresi**, Robert Manzón-Hernando Da Silva Ramos y otros.

El récord de vuelta fue para Collins con 2' 58" 4/10 a 201,793 k.p.h.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

G.P. de Suecia 1956

Fecha: 12 de agosto de 1956

Lugar de la Carrera: Estocolmo, Suecia

Categoría: Sport Internacional

Automóvil usado: **Ferrari Monza 860**

Acompañante: **Eugenio Castellotti** (italiano)

Actuación: abandonó

El domingo 12 de agosto de 1956 en Estocolmo se corrió el Gran Premio de Suecia reservado para autos sport. El escenario fue el circuito de Kristianstadt que medía 6.536 metros y los pilotos debían recorrer en 153 oportunidades para totalizar 1.000,008 kilómetros.

Corrieron Varios equipos oficiales como Ferrari, que lo hizo con varias unidades, entre ellas una que tripulaban Fangio y el italiano Eugenio Castellotti. También lo hicieron varios Maserati, Jaguar y Porsche de fábrica, mientras que algunos pilotos particulares se sumaban con otras marcas.

La carrera no tuvo muchas alternativas en la punta y Fangio y Castellotti se mantuvieron en el lote puntero, inclusive primeros durante gran parte de la prueba. Sin embargo al cumplirse poco más de 800 kilómetros se rompió un pistón al motor de su Ferrari y quedaron fuera de competencia.

Ganaron Maurice Trintignant y Phill Will, con Ferrari, a más de 152 kilómetros de promedio y con una ventaja de 40" sobre Otro Ferrari tripulado por **Peter Collins** y Wolfgang von Trips.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

G.P. de Venezuela 1956

Fecha: 4 de noviembre de 1956

Lugar de la Carrera: Venezuela

Categoría: Sport Internacional

Automóvil usado: **Ferrari Monza 860**

Actuación: 1° en pruebas de clasificación, 2° en la carrera

El domingo 4 de noviembre de 1956 se corrió el Gran Premio de Venezuela, reservado para autos de la clase sport. El escenario era el circuito denominado "los Próceres", en la ciudad de Caracas, capital del país. Fangio participó con un Ferrari tipo Monza. Con un auto similar lo hizo el marqués Alfonso De Portago. Por su parte **Stirling Moss**, **Jean Behra**, Harry Schell y otros pilotos lo hacían con Maserati, presentándose también autos Gordini, Porsche, Alfa Romeo y Osca.

En pruebas de clasificación Fangio hizo el mejor tiempo recorriendo el circuito de 4.040 metros en 1' 46" 8/10 a 136,179 k.p.h. Lo escoltó Moss a 2/10 de segundo.

La carrera se corrió a 85 vueltas totalizando 343,400 kilómetros. Desde el comienzo se ubicaron en los primeros lugares Moss, De Portago y Fangio. Poco después de las diez vueltas Fangio superó al español y comienza a acosar al inglés logrando pasar al primer puesto en el giro 26. Se recupera Moss y vuelve a la punta en momentos que comienza a llover. Se nota que el Ferrari de Fangio no tracciona como el Maserati en el piso mojado y Moss se comienza a separar logrando una muy buena ventaja. Cuando cesa la lluvia el campeón del mundo inicia su persecución a fondo pero ya no alcanzaba el tiempo y debe conformarse con ser segundo.

Este fue el resultado final:

1° Stirling Moss, Maserati, 2h 31' 49" 8/10 a 135,704 k.p.h.

2° Fangio, a 19" 2/10

3° Jean Behra, Maserati, a 3 vueltas.

Luego de ubicaron Masten Gregory, Joakim Bonnier y otros.

Récord de vuelta para Fangio en 1' 43" 2/10 a 140,930 k.p.h. realizado en la vuelta 83, tratando de dar caza al puntero.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

G.P. de Cuba 1957

Fecha: 25 de febrero de 1957

Lugar de la Carrera: La Habana, Cuba

Categoría: Sport Internacional

Automóvil usado: Maserati 300 S

Número: 2

Actuación: 1º en pruebas de clasificación, 1º en la carrera

En el circuito de Malecón, en La Habana, se corrió el lunes 25 de febrero de 1957 el Gran Premio de Cuba reservado para autos de la clase sport. Fangio participó con Maserati 300 S, equipado con motor de tres litros. El auto le fue facilitado por el equipo brasileño que cinco semanas antes había participado en los Mil Kilómetros de la Ciudad de Buenos Aires. Un total de 16 pilotos estuvieron en la pista de la capital cubana con diferentes modelos de Maserati, Ferrari y Jaguar.

La cuerda interna del circuito era de 5.591 metros y en pruebas de clasificación Fangio fue el más veloz con 2' 04" 6/10 a un promedio de 161,537 k.p.h.

La carrera se disputó a 90 giros con un total de 503,190 kilómetros. Fangio tuvo una mala largada y quedó relegado al séptimo lugar, pero en un decidido ataque que entusiasmó al público, comenzó la persecución y superó rivales hasta ubicarse muy cerca del primero, que era el marqués Alfonso De Portago. En la vuelta 68 el español tuvo una detención en boxes y eso, y eso sumado a los abandonos de **Eugenio Castellotti**, Harry Schell, Phill Will, **Stirling Moss** y otros, lo dejaban en la punta al campeón del mundo y sin rivales cerca.

La clasificación final fue la siguiente:

1º Fangio, en 3h 11' 02" a 158,042 k.p.h.

2º Carrol Shelby, Ferrari, a 1' 09"

3º Alfonso De Portago, Ferrari, a 1 vuelta.

Luego clasificaron **Peter Collins**, Olivier Gendebien, el cubano Adolfo Gómez Mena, Pedro Drogo y Masten Gregory.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

12 Horas de Sebring 1957

Fecha: 23 y 24 de marzo de 1957

Lugar de la Carrera: Sebring, Estados Unidos

Categoría: Sport Internacional

Automóvil usado: Maserati 450 S

Número: 19

Acompañante: **Jean Behra** (francés)

Actuación: 1º

El sábado 23 y el domingo 24 de marzo de 1957 se corrió por sexta vez la exigente carrera de autos sport denominada " 12 horas de Sebring" en el estado norteamericano de Florida. El serpenteante circuito medía 8.367 metros. Fangio fue a esa carrera con el Maserati de cuatro litros y medio que había estrenado dos meses antes en los Mil Kilómetros de Buenos Aires. En Sebring su copiloto era el francés Jean Behra.

La carrera se largó al estilo "Le Mans" y tomó la punta **Peter Collins** que compartía una Ferrari con Maurice Trintignant. El Maserati de Fangio-Behra, con el francés al volante marchaba en cuarto lugar. Poco a poco Behra comenzó a acercarse a la punta y al cumplirse dos horas de marcha ya estaba primero. Fangio tomó la "posta" y mantuvo un ritmo rápido que le permitió distanciarse hasta llegar a sacar una vuelta de ventaja a todos. Alternándose con Behra llevaron cómodamente su auto a la victoria, superando a su escolta por dos vueltas.

La clasificación final fue la siguiente:

1º Fangio-Jean Behra, Maserati, 12h 00' 05" a 137,342 k.p.h.

2º **Stirling Moss**-Harry Schell, Maserati a 2 vueltas

3º **Mike Hawthorn**-Ivor Bueb, Jaguar, a 3 vueltas.

El binomio ganador recorrió 197 vueltas que totalizaban 1.648,300 kilómetros. Iniciaron la prueba 65 autos y terminaron 28.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

Mil Km. de Nürburgring 1957

Fecha: 26 de mayo de 1957

Lugar de la Carrera: Nürburgring, Alemania

Categoría: Sport Internacional

Automóvil usado: Maserati 450 S

Acompañante: **Stirling Moss** (inglés)

Actuación: 1º en pruebas de clasificación, 5º en la carrera.

El domingo 26 de mayo de 1957 se corrió en Alemania la competencia denominada Mil Kilómetros de Nürburgring, en el difícil circuito que medía 22.810 metros. Fangio compartió con Stirling Moss la butaca del Maserati cuatro litros y medio que había usado dos meses antes en Sebring. Otros equipos presentes en la extensa carrera Alemana eran Ferrari, Jaguar, Aston Martin, Porsche y algunos autos particulares.

En pruebas de clasificación Fangio fue el más rápido con 9' 43" 6/10 a 140,705 k.p.h., aventajando a Tony Brooks por 5".

La carrera se corrió a 44 vueltas totalizando 1.003,640 kilómetros y en el comienzo estaba primero Brooks que corría con un Aston Martin y en pareja con Don Cunningham, mientras que detrás se ubicaba el Maserati de Harry Schell y Hans Hermann y tercero marchaba Moss. En la octava vuelta el inglés compañero de Fangio pasó a la punta pero dos vueltas más tarde se salió una rueda de su Maserati y aunque pudo dominar el auto, quedó fuera de carrera. Entonces la Dirección del equipo modenés hizo detener el Maserati tres litros de Schell-Herrmann que marchaba segundo y cedió el auto a Fangio. Sale el argentino detrás de Brooks-Cunningham y de **Peter Collins**-Olivier Gendebien que estaban segundos con Ferrari. En la vuelta 16 Fangio se coloca segundo pero en seguida se rompe un caño de aceite y su máquina queda fuera de carrera. Insiste el box de Maserati deteniendo el auto de Francisco Godia Sales-Horace Gould que estaba décimo y permiten que el binomio Fangio-Moss siga con esta unidad que también estaba equipada con motor tres litros. En los últimos tramos de la carrera tanto el campeón como el subcampeón del mundo hicieron honor a su prestigio y llevaron ese auto a un honroso quinto puesto final.

La clasificación final de los Mil Kilómetros de Nürburgring fue la siguiente:

- 1º Brooks-Cunningham, Aston Martin, en 7h 33' 38" 2/10 a 132,745 k.p.h.
- 2º Collins-Gendebien, Ferrari, a 4' 13" 7/10
- 3º **Hawthorn**-Trintignant, Ferrari, 5' 49"
- 4º Maglioli-Barth, Porsche, a 1 vuelta
- 5º Fangio-Moss, a 1 vuelta, con el auto de Godia Sales-Gould y habiendo usado también el de Schell-Herrmann.

El récord de vuelta fue para Moss con 9' 49" 9/10 a un promedio de 139,209 k.p.h.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

G.P. de Portugal 1957

Fecha: 9 de junio de 1957

Lugar de la Carrera: Lisboa, Portugal

Categoría: Sport Internacional

Automóvil usado: Maserati 300 S

Número: 11

Actuación: 1º en pruebas de clasificación, 1º en la carrera.

El domingo 9 de junio de 1957 se corrió en Lisboa, capital de Portugal, una competencia para autos de la clase sport. El circuito estaba ubicado en el barrio suburbano de Monsanto y tenía una extensión de 5.450 metros, con un sinuoso trazado. Fangio que corría por primera y única vez en tierra enseguida, concurre con el Maserati 300 S. Estuvieron presentes los Ferrari, Osca, Porsche y los Jaguar-Cooper. En pruebas de clasificación el más veloz fue Fangio con 2' 16" 9/10 a 143,316 k.p.h.

Esta sexta edición del Gran Premio de Portugal se corrió a 55 vueltas que totalizaban 299,750 kilómetros y en la partida tomó la punta Phill Will seguido por Masten Gregory y Fangio. Muy pronto estos lo superaron a Will y comenzaron su lucha. En la vuelta 10 el argentino pasó al primer lugar y se distanció. En la vuelta 25 superaba al norteamericano Gregory por 20", quedando tercero el español Francisco Godia Sales y cuarto el argentino Carlos Menditeguy con un auto similar al de Fangio. Cuando se llevaban corridas 30 vueltas la ventaja del campeón del mundo era de 40" sobre Gregory, mientras que ahora era tercero Menditeguy. A esta altura Fangio regulaba su ritmo para no correr riesgos y aprovechando su ventaja. Sin embargo Gregory exige a fondo su Ferrari y logra acercarse al argentino, pero sin hacer peligrar lo que será su victoria en las pistas portuguesas.

La clasificación final es la siguiente:

1º Fangio, en 2h 08' 23" a 140,088 k.p.h.

2º Masten Gregory, Ferrari, a 16"

3º Carlos Alberto Menditeguy, Maserati, a 2 vueltas.

Luego se ubicaron el conde Changy, Francois Picard, ambos con Ferrari; Francisco "Chico" Landi, con Maserati y otros.

El récord de vuelta fue para Gregory con 2' 16" 1/10 a 144,158 k.p.h.

Cuando a Fangio le pidieron que diera la "vuelta de honor" después de la victoria, invitó a que lo acompañara Masten Gregory como testimonio de su admiración por la notable actuación que había tenido el norteamericano.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

G.P. de Interlagos 1957

Fecha: 1° de diciembre de 1957

Lugar de la Carrera: San Pablo, Brasil

Categoría: Sport Internacional

Automóvil usado: Maserati 300 S

Actuación: 1° en pruebas de clasificación, 1° en la primera serie, 1° en la segunda serie, 1° en la carrera por suma de tiempos.

El domingo 1° de diciembre de 1957 en el sinuoso circuito de Interlagos, ubicado en San Pablo, Brasil, se corrió una carrera para autos de la clase sport, en la que Fangio estuvo presente con un Maserati de tres litros. El trazado medía 8.056 metros y la carrera se dividió en dos series con clasificación final por la suma de tiempos de ambas baterías.

En pruebas de clasificación Fangio fue el más rápido con 3' 53" 1/10 a 124,417 k.p.h.

Disposiciones gubernamentales vigentes en Brasil dificultaban el ingreso de autos al país, lo que no permitió la presencia de más pilotos. Solo 11 se alinearon en la partida y era evidente que la presencia de Fangio evitó que el escaso número de participantes ocasionara un desastre mayor en la economía de los organizadores.

Las series tenían una duración de 12 vueltas con un recorrido de 96,672 kilómetros. En la primera Fangio ganó con comodidad en un tiempo de 48' 17" 1/10 a 120,126 k.p.h. Lo escoltaron los pilotos locales Enrique Casini y Francisco Landi, ambos con Ferrari.

La segunda serie sobre igual distancia, contó con la participación de solo 7 autos. Llovió y el atardecer obligó a los pilotos a correr la última parte de la prueba con los faros encendidos. Ello influyó para que el promedio fuese menor que en la primera batería. Fangio ganó otra vez con facilidad, empleando en esta oportunidad 50' 20" 2/10 a 115,230 k.p.h. Segundo fue "Chico" Landi y tercero Casini.

La clasificación general por la suma de tiempos de las dos baterías, que totalizaron 24 vueltas con un recorrido de 193,344 kilómetros, fue la siguiente:

1° Fangio, en 1h 38' 37" 3/10 a 117,624 k.p.h.

2° Enrique Casini, Ferrari, a 6' 50" 2/10

3° Francisco Landi, Ferrari, a 9' 00" 2/10.

Luego se ubicaron Godofredo Viana, Armando Zamperio y Alvaro Varanda.

El récord de vuelta fue para Fangio con 3' 53" a 124,470 k.p.h.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

G.P. "Ciudad de Rio de Janeiro" 1957

Fecha: 8 de diciembre de 1957

Lugar de la Carrera: Rio de Janeiro, Brasil

Categoría: Sport Internacional

Automóvil usado: Maserati 300 S

Actuación: 1º en pruebas de clasificación, 1º en la carrera.

El domingo 8 de diciembre de 1957 en la pista Quinta da Boa Vista en el parque de la antigua residencia del Emperador Don Pedro II, en el barrio norteño San Cristóbal en la entonces capital brasileña, Río de Janeiro, se corrió una prueba de autos sport por el trofeo "Juscelino Kubitschek". Fangio volvió a correr con el Maserati 3.000 que había usado una semana antes en Interlagos.

El circuito medía 2.000 metros y en pruebas de clasificación Fangio lo cubrió en 1' 19" 5/10 a 90,566 k.p.h. siendo ese el mejor registro de la jornada.

Solo 8 autos había en la grilla de partida y la superioridad demostrada por Fangio y su Maserati restaba interés a la competencia. La distancia a correr era de 55 vueltas que totalizaban 110 kilómetros. En el momento de largar Fangio se adelantó y eso hizo que el comisario de carrera le aplicara un recargo de 60 segundos. Ahí se despertó un mayor interés del público porque había que observar si el campeón del mundo era capaz de descontar ese minuto a sus rivales. Algunos comentarios de esa época, tal vez maliciosos, sugirieron que Fangio se adelantó deliberadamente para aumentar la emoción de la competencia. Especulaciones aparte, el argentino dominó la carrera casi a voluntad y descontó rápidamente el minuto recargado. Entre las vueltas 20 y 30 "Chico" Landi, que esta vez tripulaba un Porsche, intentó acercarse a la punta pero Fangio, advertido de ello, aceleró y se alejó. Poco después el brasileño abandonó.

La clasificación final fue la siguiente:

- 1º Fangio, en 1h 10' 40" 5/10 a 93,385 k.p.h.
- 2º Gino Nunaron, Maserati, a 2 vueltas
- 3º Gilberto Machado, Maserati, a 2 vueltas
- 4º Enrique Casini, Ferrari, a 2 vueltas
- 5º Godofredo Viana, Maserati, a 3 vueltas
- 6º Corrado Manfredini, Maserati, a 4 vueltas.

El récord de vuelta fue para Fangio con 1' 13" 8/10 a 97,560 k.p.h.

Con este triunfo en la pista carioca Fangio cerraba su exitosa campaña 1957, en la que obtuvo en total diez victorias.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

G.P. de Cuba 1958

Fecha: 24 de febrero de 1958

Lugar de la Carrera: La Habana, Cuba

Categoría: Sport Internacional

Automóvil usado: Maserati 450 S

Número: 2

Actuación: 1º en pruebas de clasificación, no corrió la carrera por haber sido secuestrado el día anterior.

El lunes 24 de febrero de 1958 se corrió el Gran Premio de Cuba en el circuito del Malecón, La Habana. Fangio, que había ganado allí el año anterior, era la gran atracción de esa jornada para el público cubano.

En pruebas de clasificación el campeón del mundo marcó el mejor registro con 2'03" 2/10, recorriendo el circuito que medía 5.591 metros a un promedio de 163,373 k.p.h., y aventajando al inglés Stirling Moss, con Ferrari 3500, por 1 segundo.

Esa misma noche, víspera de la carrera, Fangio fue secuestrado por partidarios del Movimiento "26 de Julio" que dirigía Fidel Castro en contra del dictador cubano Fulgencio Batista, no pudiendo participar en la carrera.

La largada de la competencia fue demorada en una hora y media, ya que los organizadores esperaron con la esperanza de que el astro argentino fuera liberado y llegara al circuito. No fue así y se largó, pero cuando se habían cumplido cinco vueltas el volante cubano Armando García Cifuentes patinó en una mancha de aceite y su auto embistió al público ocasionando seis muertos y unos treinta heridos. Ante este hecho el comisario de carrera dio por terminada la prueba y después se declaró ganador a Stirling Moss que era el puntero al momento del accidente. La competencia había durado apenas 13 minutos.

Fangio fue liberado por sus captores después de terminada la carrera, sin sufrir ningún tipo de maltrato.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

500 Millas de Monza 1958

Fecha: 29 de junio de 1958

Lugar de la Carrera: Monza, Italia

Categoría: Fórmula Libre

Automóvil usado: Dean Van Lines Special

El domingo 29 de junio de 1958 se corrió la prueba denominada "500 Millas de Monza" en la pista peraltada del famoso autódromo italiano que medía 4.250 metros en esta carrera se confrontaba a autos y pilotos que habitualmente corrían en Indianápolis, con las marcas europeas y los pilotos que participaban en las competencias de Fórmula 1. Un tipo de enfrentamiento que no tenía mucha razón de ser, ya que se trataba de autos completamente distintos. Una decena de volantes norteamericanos concurren con coches equipados con los poderosos motores Offenhauser de 4200 cm³ de cilindrada, mientras la industria europea presentó un Ferrari 4100 y otro 3000; un Maserati 4200 y tres Jaguar de 3800 cm³. A Fangio se le facilitó un auto norteamericano Dean Van Lines Special que había sido ganador el año anterior en manos del estadounidense Jimmy Bryan.

La prueba de clasificación consistía en tres vueltas al circuito y el más rápido fue Luigi Musso, con Ferrari, que marcó un promedio de 281,077 k.p.h. Superó a Bob Veith, norteamericano, con un Bowes Seal Special, que recorrió la distancia a una media de 278,857 k.p.h., y empataron la tercera posición Fangio y el yanqui Eddie Sachs, con un Schmidt Special, que promediaron 275,841 k.p.h.

La carrera se dividió en tres series de 63 vueltas cada una, lo que representaba una distancia parcial de 267,750 kilómetros. Sumadas las tres baterías se obtenía un total de 189 giros con un recorrido de 803,250 kilómetros, consagrándose al ganador por la suma de tiempos de los tres parciales.

En la primera serie al auto de Fangio se le rompió un pistón en el momento de largar, quedando fuera de la batería. Ganó la serie el norteamericano Jim Rathmann con un auto John Zink Special. La largada de la segunda serie es demorada media hora para dar tiempo a la reparación del auto de Fangio, pero no logran ponerlo en condiciones y no participa en esa batería. El ganador es otra vez Rathmann. La tercera y última serie cuenta a Fangio entre sus participantes pero el auto no funciona y debe abandonar en la primera vuelta. Vuelve a ganar Rathmann y con ello se asegura el triunfo en la clasificación general. Su promedio es el más alto registrado hasta entonces para una carrera de pista: 268,311 k.p.h. Segundo resultó Jimmy Bryan, a 1' 32" 3/10. Tercero fue un Ferrari conducido alternativamente por **Mike Hawthorn**, Luigi Musso y Phill Hill, que llegó a nueve vueltas del ganador.

El récord de vuelta fue para Bryan en 54" 4/10 a una media de 281,250 k.p.h.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_INT.BMP}

COMPETENCIAS NACIONALES

Este capítulo permite consultar las carreras de Juan Manuel Fangio (en el territorio nacional) durante las temporadas de 1936 a 1958, clasificadas por años.

Premio Ciudad de Benito Juárez

Fecha: 25 de octubre de 1936

Lugar de la Carrera: Benito Juárez (Pcia. De Buenos Aires)

Categoría: Autos standard hasta modelo 1930

Automóvil usado: Ford "A" modelo 1929 (Propiedad del Sr. Viangulli)

Número: 19 (Fangio usó el seudónimo "Rivadavia")

Acompañante: Gilberto Eulquídes Viangulli ("Pichón").

Actuación: 7° en la clasificación; abandonó en la carrera.

Es el debut de Fangio como piloto. Se corre en Benito Juárez en un circuito de tierra de 8.450 metros que se cubre 25 veces haciendo un total de 211,250 kilómetros. Debía correrse el 12 de octubre -día lunes pero feriado- y como el sábado 10 llovió 8,5 milímetros, se postergó para el domingo 25 del mismo mes.

Reservada para autos estándar hasta modelo 1930, corrieron 18 Ford "A", 3 Chevrolet, y 1 Dodge (en este último corrió Benedicto Campos, que en 1949 iría a Europa con Fangio). El Ford "A" 1929 que usó Fangio se lo prestó el señor Viangulli que lo usaba como "auto de alquiler". El hijo del propietario del auto, Gilberto Eulquídes Viangulli, apodado "Pichón", nacido el 29/1/1910, fue acompañante en esa carrera.

Fangio se inscribió con el seudónimo "Rivadavia" para que sus padres no se enteraran, aunque don Loreto -su padre- lo supo antes de la carrera.

El seudónimo lo tomó del club de fútbol en el que entonces jugaba Fangio, el Club Atlético Rivadavia, que ese mismo año y solo 20 días antes de la carrera debut de Fangio, resultó campeón de la liga local ganando el partido decisivo frente a Ferroviarios por 2 a 0. Fangio a los 12 minutos, ante un rechazo del arquero Escandón, hizo el primer gol (Francisco Cavalleti, que mas adelante sería socio de Fangio, hizo el otro gol).

A Fangio -por orden de inscripción- le correspondió el número 19. Con el 18 corre Luis Finocchietti acompañado por Héctor Andrés Barragán ("Chambo"). Con Finocchietti, Fangio haría su primera carrera en carreteras, como acompañante, en 1938.

Aunque no llegó al final de la carrera, puede considerarse buena la actuación de Fangio en su debut. En la clasificación del sábado -cada corredor podía dar dos vueltas- el mejor tiempo fue para el Marqués de la Maire con 4' 55", a un promedio de 103,118 k.p.h., mientras Fangio marcaba 5' 05" a una media horaria de 99,737 kilómetros, clasificando 7° entre 18 participantes.

En la carrera, a poco de largar, Fangio se colocó tercero y mantuvo ese puesto con comodidad hasta que en la vuelta 23, a menos de dos vueltas para el final, se fundió una biela y debió abandonar. Ganó el Marqués de la Maire. (Finocchietti llegó 7°).

Por cuestiones reglamentarias ("arreglos especiales en los motores") los organizadores declararon desierto los premios. Hubo larga polémica y bastante tiempo después se declaró ganador a Juan Fare (h) que marchaba detrás de Fangio cuando éste abandonó, lo que permite suponer que si no desertaba, Fangio pudo haber resultado ganador en el día de su debut.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_NAC.BMP}

Premio Ciudad de Gonzales Chaves

Fecha: 13 de diciembre de 1936

Lugar de la Carrera: Adolfo Gonzales Chaves (Pcia. De Buenos Aires)

Categoría: Para autos de 4 y 6 cilindros, hasta modelo 1930

Automóvil usado: Ford "A" modelo 1930, propiedad de Leonardo Lalea

Número: 9

Actuación: 3º en su serie; no pudo participar en la final.

El domingo 13 de diciembre de 1936 Fangio corre en Gonzáles Chaves, circuito de tierra de 13.700 metros a recorrer 20 vueltas con un total de 274 kilómetros.

Lo hace con un Ford "A" 1930 que es propiedad de Leonardo Lalea, un balcarceño que al final de la década del 40 tuvo buena actuación en nuestro país en la categoría Mecánica Nacional, Fuerza Limitada y algunas intervenciones en Turismo de Carreteras.

Fangio corrió con el número 9. En el diario "El Liberal" de Balcarce, del martes 15 -dos días después de la carrera- el propio Fangio cuenta que se corrieron dos series y él resultó 3º en la suya. Luego se retiró del circuito para hacer una reparación en su auto en un taller cercano. Cuando regresó ya se había largado la final y él ingresó al circuito pero los organizadores lo hicieron retirar de la carrera. También dice Fangio que cuando iban siete vueltas debió suspenderse la carrera a causa de un fuerte temporal. Cuenta Fangio: "Un violento huracán empezó a hacerse sentir, acompañado de fuerte lluvia. el viento era tan fuerte que movía a las personas de un lado a otro".

Cuentan como anécdota que cuando a Fangio lo hicieron retirar de la carrera, su hermano Toto a manera de maldición dijo: "Ojalá que se les caiga el palco..!". Así ocurrió cuando se desató el temporal, que hizo volar planillas y elementos de control, obligando a suspender la carrera. Al momento de detenerse la prueba estaba primero el Marqués de la Maire.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_NAC.BMP}

Premio Circuito "La Chata"

Fecha: 21 de marzo de 1937

Lugar de la Carrera: Balcarce (Pcia. De Buenos Aires)

Automóvil usado: Buick 8 cilindros

Número: 3

Acompañante: José Duffard

Actuación: Abandonó

Esta carrera, corrida el 21 de marzo de 1937, tiene una particularidad: es la única vez que Fangio corrió como piloto en su pueblo natal. Nunca más lo volvería a hacer, aunque debe aclararse que, corriendo en carreteras, varias veces pasó por su pueblo.

El circuito de tierra estaba ubicado en cercanías del campo "Las Chatas" a unos 10 kilómetros de la ciudad, en el lugar donde actualmente tiene asiento el aeródromo local. El trazado tenía 12.200 metros y se recorrieron 26 vueltas que hacen un total de 317,200 kilómetros. A la carrera se le llamó "Las 200 millas".

Fangio corrió con el número 3 con el Buick 8 cilindros que le prestara para esa carrera Raúl Oscar Rezusta. La largada se hizo de un auto por vez, con intervalos de 30 segundos.

El día anterior a la carrera el diario "El Liberal" de Balcarce dice: "Ayer hemos asistido a algunas pruebas en el circuito. Juan Fangio logró dar cada vuelta a seis minutos y algunos segundos, lo que significa una velocidad aproximada a 120 kilómetros por hora. Como tiene cuatro virajes el circuito, resulta que en las rectas ha tenido que correr a 150 kilómetros o más. De las máquinas que hemos visto probar, la más veloz es, indudablemente, la de Fangio. Toma los virajes en forma impresionante. Este corredor es candidato para ganar en gran tiempo, perdiéndose de vista".

No tuvo suerte en la carrera y el mismo diario, en su comentario del día siguiente a la prueba, consignaba que a poco de largar "el coche número 3 piloteado por Juan Fangio se vio obligado a detenerse. Según parece al realizar nerviosamente el cambio a segunda en el pique, se le estropeó una pieza conexas a la palanca de cambios, en tal forma que a partir de ese instante solo pudo emplear la tercera velocidad". El comentario señala mas adelante que con esa dificultad, "Fangio perseveró en su propósito de correr, dando varias vueltas con un tiempo de 5'47"; 5'48"; 5'49"; etc. pero al intentar superar a otro coche, se fue debajo de una alcantarilla, debiendo abandonar".

La carrera fue ganada por José Antonio Cordonnier, de Ayacucho, acompañado por el balcarceño Arturo Lamoglia. Luego la comisión técnica lo descalificó por razones reglamentarias, al igual que al 2º y al 3º, dándose por ganador a Juan Braceras que había llegado 4º.

"El Liberal", en un recuadro dice: "También Juancito Fangio, perseguido por la mala suerte, fue capaz de un gesto. Hacía breves momentos que se había bajado de su coche, amargado por su estrella adversa. Llegó Luis Finocchietti clasificándose segundo y el primer abrazo fuerte que recibió, abrazo que sabemos sincero y cordialísimo, fue el de Fangio. ¡Así proceden nuestros deportistas!".

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_NAC.BMP}

Premio Ciudad de Necochea

Fecha: 27 de marzo de 1938

Lugar de la Carrera: Necochea (Pcia. de Buenos Aires)

Categoría: Fuerza libre

Automóvil usado: **Ford V8**

Número: 5

Acompañante: Gilberto Eulquídes Vianculli ("Pichón")

Actuación: 5° en clasificación; 3° en su serie; 7° en la final.

La carrera del domingo 27 de marzo de 1938 en Necochea marca la primera actuación de Fangio en el automovilismo fiscalizado por el Automóvil Club Argentino y con presencia de pilotos de nivel nacional.

El circuito de tierra mide 6.459,15 metros y se corrieron dos series de 8 vueltas cada una y una final a 16.

El auto era el Ford V8 -chasis 1934 y motor 1937- con el que José Antonio Cordonnier llegara primero en la carrera de Balcarce en marzo de 1937. Fangio lo compró a Cordonnier en 2.000 pesos moneda nacional, con dinero que le prestaron los hermanos Esteban y José Ezcurdia.

La actuación de Fangio fue buena, sobre todo si se tiene en cuenta la calidad de los rivales y los medios mecánicos con los que contaban los mismos. Como prueba de ello debe observarse que el sábado en clasificación Fangio se ubicó 5° con su Ford de 80 HP, detrás de Carlos Arzani con Alfa Romeo 3800 cm³ de 330 HP, Fermín Martín con Mercedes Benz de 7020 cm³ de 230 HP, Hugo Abramor con el Insignia de Oro que había corrido Antonio Gaudino en Indianápolis, y Ernesto H. Blanco con su famoso REO-GR. El domingo Fangio es 3° en su serie, detrás de Arzani y Abramor, y su tiempo es 52 segundos más rápido que el de Fermín Martín (Mercedes Benz 7020) que había ganado la otra batería. Eso le permitió a Fangio largar la final en primera línea, junto a Arzani y Abramor. Cuenta la crónica que el auto de Arzani, debido a su gran potencia, patinó en la largada (se había regado la pista para aplacar la tierra) y ello fue hábilmente aprovechado por Fangio que picó en punta, aunque a los 500 metros era superado por los autos de mayor potencia. Sin embargo mantuvo un ritmo parejo marchando hasta el final en el 7° lugar. Para ilustrar sobre la potencia del Alfa Romeo de Arzani, basta decir que solo él cubrió el total del recorrido, aventajando por una vuelta al Mercedes Benz de Fermín Martín que resultó 2°. Fangio llegó a la misma cantidad de giros que Martín, a solo un minuto y medio. El promedio del ganador fue de 129,407 k.p.h., y el de Fangio de 115,685 k.p.h.

El diario "El Liberal" de Balcarce del lunes 28 de marzo de 1938, en un recuadro titulado "Fangio se consagró", decía:

"Surge un astro en el firmamento del automovilismo regional: es Juan Manuel Fangio, el modesto muchacho que se inició en los secretos del automovilismo al lado de Miguel G. Viggiano y que va siguiendo su huella. Ayer en Necochea se consagró por su audacia, su gran corazón y su excelente muñeca".

Más adelante el comentario continúa:

"Al picar en la final tomó la punta. Instantes después Arzani, poseedor de la máquina más cara, más perfecta y más veloz que hay en nuestro país, lo pasó. Fangio hizo un gesto de resignación e impotencia que muchos vimos. Pareció decir: ¡Ah, si yo tuviera máquina..!".

La crónica termina diciendo:

"Cumplió un papel que todo el mundo ponderó. Y su nombre empezó desde ayer a vocearse como un elemento que surge con pasta de campeón, iniciando un vuelo raudo que ha de llevarlo muy arriba en el triunfo y muy lejos en las perspectivas. Lo hemos dicho al comienzo de estas líneas: surge un astro en el firmamento del automovilismo regional".

Sin dudas este fue el primer comentario periodístico que presagió el futuro del quintuple campeón del mundo.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_NAC.BMP}

Premio Ciudad de Lobería

Fecha: 10 de abril de 1938

Lugar de la Carrera: Lobería (Pcia. de Buenos Aires)

Categoría: Fuerza Libre

Automóvil usado: **Ford V8**

Actuación: 4º en la clasificación, la carrera fue suspendida.

Esta actuación de Fangio es solo en pruebas de clasificación, ya que la carrera no llegó a correrse. Estaba programada para el domingo 10 de abril de 1938 pero las lloviznas que se produjeron el sábado y el mismo domingo, sumadas a la escasa concurrencia de participantes, hicieron que se decidiera la suspensión de la carrera.

De los pilotos que llegaron días anteriores a probar en el circuito, que era de tierra y tenía una extensión de 12.100 metros, indudablemente el gran candidato era Fermín Martín con su poderoso Mercedes Benz de 7 litros de cilindrada y 230 HP. El día viernes, con la pista seca, hizo promedios superiores a 150 kilómetros por hora. En las pruebas clasificatorias del sábado, ya con el piso algo barroso, Martín marcó el mejor registro con 5'07" a 141,889 de media horaria. Fangio con su Ford V8 de 80 HP (ex Cordonnier), se ubicó 4º entre ocho participantes, con su tiempo de 5'30" que dan un promedio de 132,000 kilómetros por hora.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_NAC.BMP}

Premio 250 Millas Ciudad de Tres Arroyos 1938

Fecha: 13 de noviembre de 1938

Lugar de la Carrera: Tres Arroyos (Pcia. de Buenos Aires)

Categoría: Fuerza libre

Automóvil usado: **Ford V8**

Acompañante: Gilberto Eulquídes Vianculli ("Pichón")

Actuación: 8°

El domingo 13 de noviembre de 1938 estaba dispuesto correrse esa carrera, denominada "250 millas de Tres Arroyos", en un circuito de tierra de algo más de 8 kilómetros de extensión.

Solo 13 inscriptos y se decidió correr tres series por suma de tiempos, previéndose las dos primeras a 150 Km cada una y la restante a 100, con lo que se totalizarían 400 Km, es decir 250 millas aproximadamente.

Fangio fue con el Ford V8 (motor 1937) ex-Cordonnier, acompañado por "Pichón" Viangulli. Entre los inscriptos figuraban pilotos de gran prestigio con autos muy potentes: Brosati, Fermín Martín y Olivari con Mercedes Benz; Ochoteco con Alfa Romeo 2900; Abramor con el insignia de Oro ex-Indianápolis; Ernesto Blanco con su REO, y otros.

A poco más de un cuarto de hora de iniciada la primera serie se produjo un múltiple y trágico accidente que involucró a Hugo Abramor, Humberto Sogetti, José Canziani, Fermín Martín y Plácido Ruiz. A causa del impresionante choque, motivado principalmente por la espesa polvareda que cubría el circuito, fallecieron Martín, su acompañante Miguel Zatuszek, Ruiz y dos espectadores.

Fangio, quién seguía de cerca al pelotón, alcanzó a observar señas que hacía el público y detuvo casi completamente la marcha, eludiendo con cuidado a los otros coches. Al momento de suspenderse la carrera estaba primero Domingo Ochoteco y Fangio marchaba octavo, siendo esas las clasificaciones que se dieron como definitivas. El diario "El Liberal" de Balcarce comentaba la fecha de la carrera -día 13- y la cantidad de participantes -13- habían resultado fatídico presagio para la prueba.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_NAC.BMP}

Premio G.P. Ciudad de La Plata

Fecha: 7 de mayo de 1939

Lugar de la Carrera: La Plata (Pcia. de Buenos Aires)

Categoría: Fuerza libre

Automóvil usado: **Ford V8**

Número: 23

Acompañante: Héctor Carlos Tieri

Actuación: 5° en su serie, 8° en la final.

El domingo 7 de mayo de 1939 se corre en el circuito "El Bosque", en la ciudad de La Plata, que tiene una extensión aproximadamente de 2.800 metros. Fangio vuelve a correr con el Ford V8 que había sido de Cordonnier, y esta vez lo acompaña Héctor Carlos Tieri, nacido el 12 de Agosto de 1915. Intervienen 34 corredores, entre ellos las figuras más importantes del momento.

Se corren dos series a 20 vueltas cada una y la final a 50 giros que hacen aproximadamente 140 kilómetros. Fangio corre en la segunda batería y es 5° a una vuelta del ganador que fue Félix Arauz. En la prueba final Fangio clasificó 8° a ocho vueltas del ganador que resultó, cómodamente, Carlos Arzani, quién aventajo al 2° por 3 vueltas. Para dar una idea de la buena colocación de Fangio, basta decir que de los siete ubicados delante de él, cuatro eran Alfa Romeo. Fangio y Tieri habían ido a La Plata el sábado andando en el auto de carrera.

En el diario "El Liberal" de Balcarce del 22/5/1939, es decir dos semanas después de la carrera, se informa que la comisión deportiva automovilística del Automóvil Club Argentino aplicó multas a algunos corredores que intervinieron en la carrera de La Plata. Uno de ellos es Fangio, a quién se le aplican 10 pesos moneda nacional de multa "por no haber solicitado su licencia de conductor dentro del plazo reglamentario". A otro piloto, Carlos Fortunato Firpo, se lo multó con 40 pesos por exhibir publicidad en su auto, sin autorización. Para comparar, en ese mismo diario se publicita que el paquete de cigarrillos "43/70" cuesta 20 centavos y un auto Chrysler-Plymouth vale 5.850 pesos.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_NAC.BMP}

Premio G.P. Argentino de Carreteras 1939

Fecha: 19 al 21 de octubre de 1939

Lugar de la Carrera: Rutas de la Argentina

Categoría: Turismo de Carretera

Automóvil usado: **Chevrolet modelo 1939, cupé (color negro)**

Número: 38

Acompañante: Héctor Carlos Tieri

Actuación: 108 en la primera etapa, 9 en la segunda, 22 en la general.

Es la primera carrera en carreteras que Fangio corre como piloto. Lo hace con una cupé Chevrolet 39, color negro, adquirida con el apoyo de muchos amigos y de un torneo relámpago de fútbol jugado con ese fin. Lo acompañó Héctor Carlos Tieri.

La largada estaba programada para el 12 de octubre de 1939 pero como consecuencias de lluvias se postergó una semana. La primera etapa, Buenos Aires- Santa Fe, sobre 1072 kilómetros se inició a la hora cero del jueves 19. Largaron 133 autos y llegaron 119. Ganó José Herrada en 8h 38' 16" a un promedio de 128,105 k.p.h. Fangio clasificó 108º a 2h 52' 29" del ganador. Este retraso se debió a que fundió una biela cerca de Pergamino. Reparado en el camino, el motor quedó con excesivo consumo de aceite.

Finalizada la etapa, en el día de reparación, hicieron un agujero en el tablero y pasaron un trozo de manguera al motor, por el que en la segunda etapa agregaban aceite en plena marcha. Tieri soplaba por la manguera para que el aceite pasara más rápido. Esa segunda etapa se corrió entre Paraná y Concordia, 307 Km, el sábado 21. Ganó **Oscar Gálvez** en 9h 05' 37" a 33, 800 k.p.h. de promedio. Fangio superó 90 autos llegando 18º en el camino y 9º por tiempo en la etapa a 1h 17' 40" del primero, con una medie de 29,550 k.p.h. Estos bajísimos promedios se debieron a las fuertes lluvias que convirtieron en un lodazal a la greda entrerriana. Ello obligó a las autoridades a dar por terminado allí el Gran Premio, dando como ganador a Oscar Gálvez con un tiempo de 17h 59' 04" a un promedio de 76,677 k.p.h. Fangio fue 22º a 3h 54' 58" del primero, y un promedio de 62,966 kph. El Automóvil Club Argentino dispuso que ocho días después se reanudara la actividad con otra carrera, independiente de la primera, con el nombre de Gran Premio Extraordinario, siguiendo la ruta prevista a partir de Córdoba.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_NAC.BMP}

Premio G.P. Extraordinario

Fecha: 29 de octubre al 5 de noviembre de 1939

Lugar de la Carrera: Rutas de la Argentina

Categoría: Turismo de Carretera

Automóvil usado: **Chevrolet modelo 1939, cupé (color negro)**

Número: 38

Acompañante: Héctor Carlos Tieri

Actuación: 8° en la primera etapa, 3° en la segunda, 2° en la tercera, 1° en la cuarta, 44° en la quinta, 7° en la sexta, 4° en la séptima, 5° en la clasificación general.

Tras la suspensión del Gran Premio ocurrida el 21 de octubre de 1939 cuando se había cumplido solo dos etapas, se resuelve hacer una carrera aparte reiniciando el mismo trazado previsto a partir de Córdoba y se le da el nombre de Gran Premio Extraordinario. La clasificación y premios de ambos grandes premios son independientes. Fangio, obviamente, corre con la cupé Chevrolet 39 negra y acompañado por Héctor Carlos Tieri. El coche mantiene el número 38 pero la largada, ocurrida el domingo 29 de octubre, se realiza por un sorteo en el que a Fangio le corresponde partir en el puesto 50.

La 1ª etapa, Córdoba-Santiago del Estero (466 Km), es ganada por Rosendo Hernández en 4h 18' 51" a 108,016 k.p.h. Fangio llegó 8° a 10' 34". La 2ª etapa, Santiago del Estero-Jujuy (556 Km), la ganó Manuel Blas Novoa en 6h 20' 20" a 87,712 k.p.h. Fangio 3° a solo 52" y quedó 5° en la general. La 3ª etapa, Jujuy-Catamarca (574 Km), fue para Daniel Musso en 6h 32' 59" a 87,637 k.p.h., siendo 2° Fangio a 52" y quedando como escolta del puntero Musso en la general a 8' 12". El jueves 2 de noviembre de 1939 marca el primer triunfo automovilístico de quién en la década del 50 se erigiera en la máxima figura mundial de ese deporte: Fangio gana en ese día la cuarta etapa, Catamarca-San Juan (776 Km), en 9h 19' 21" a un promedio de 83,239 k.p.h. y aventajando al 2°, Rosendo Hernández, por 6' 31"; tercero fue Pedro Yarza, cuarto Daniel Musso y quinto **Oscar Gálvez**. Fangio pasó también a encabezar la general con 26h 43' 49" y una ventaja de 2' 26" sobre Daniel Musso. La 5ª etapa, San Juan-San Luis (449 Km), es ganada por Oscar Gálvez en 3h 36' 07" a 124,654 k.p.h. Fangio llega 44° a 1h 47' 38" y queda 12° en la general a 1h 39' 28" del puntero Musso. En esta etapa Fangio estuvo primero hasta Mendoza pero luego, en la localidad de Palmira en una curva en "ese", encandilado por el sol tuvo una salida del camino y torció la cañonera y parte de la suspensión. A pesar de ello pudo terminar la etapa con un gran atraso que le hizo perder la posibilidad de ganar esa carrera. Reparado el auto, se rehace en la 6ª etapa, San Luis-Bahía Blanca (886 Km), que es ganada por Oscar Gálvez e 8h 13' 03" a 107,818 k.p.h. de promedio, llegando 7° a 14' 58" y avanzando al 9° lugar en la general. La 7ª y última etapa, Bahía Blanca-La Plata (721 Km), que pasó por la ciudad de Balcarce, es ganada por Félix Heredia en 5h 51' 06" a 123,212 k.p.h. Fangio es 4° a 3' 52" y queda 5° en la clasificación final. El ganador de esa segunda edición de 1939 vuelve a ser Oscar Gálvez con 44h 44' 46" a un promedio de 98,958 k.p.h.; 2° es Musso, 3° Rosendo Hernández, 4° Pablo Mesples y luego Fangio a 1h 45' 48" del ganador. Terminaron la carrera 41 corredores. En premios el ganador recibió 14.835 pesos moneda nacional, mientras que Fangio obtuvo solamente 900 pesos. Para comparar: en esos días en el Mercado Nacional de Papas se cotizaba la bolsa del sudeste entre 6 y 9 pesos.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_NAC.BMP}

Premio Mill Millas Argentinas 1939

Fecha: 9 y 10 de diciembre de 1939

Lugar de la Carrera: Rutas de la Pcia. de Buenos Aires

Categoría: Turismo de Carretera

Automóvil usado: **Chevrolet modelo 1939, cupé (color negro)**

Número: 46

Acompañante: Héctor Carlos Tieri

Actuación: 23° en la primera etapa, 5° en la segunda 13 en la clasificación general.

Cinco semanas después de finalizado el Gran Premio Extraordinario, Fangio corre por primera vez las Mil Millas Argentinas que se disputan en dos etapas con un total de 1.609,050 kilómetros.

Fangio usa otra vez su Chevrolet 39 color negro y es acompañado por Héctor Carlos Tieri. El sábado 9 de diciembre de 1939 se corre el primer parcial entre Coronel Brandsen y Bahía Blanca, sobre 804,440 kilómetros y el ganador es José Castaño que emplea 7h 22' 28" a un promedio de 109,085 k.p.h. Fangio con algunos problemas en la caja de velocidades, arribó 23° a 48'53" del primero. El día siguiente, 10 de diciembre, se corre el último tramo desde Bahía Blanca a Coronel Brandsen con un recorrido casi similar al de la primera etapa: 804,610 kilómetros. Este parcial es ganado por Américo Orsi en 7h 12' 07" a una media horaria de 111,721 kilómetros. Fangio que marchaba primero en la etapa, se quedó sin nafta a la altura de Las Flores perdiendo unos cuantos minutos. A pesar de ello clasificó 5° en la etapa a 6' 01" del primero. La clasificación final dio como vencedor a Américo Orsi en un tiempo de 14h38'09" a un promedio horario de 103,939 kilómetros. Fangio quedó 13° a 41' 20" del ganador.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_NAC.BMP}

Premio Mill Millas Argentina 1940

Fecha: 14 y 15 de diciembre de 1940

Lugar de la Carrera: Rutas de la Pcia. de Buenos Aires

Categoría: Turismo de Carretera

Automóvil usado: **Chevrolet modelo 1940 cupé (color verde oscuro)**

Número: 73

Acompañante: Héctor Carlos Tieri

Actuación: 10° en la primera etapa, 9° en la segunda etapa, 8° en la clasificación general.

Esta competencia se corrió en dos etapas, una de Bernal a Bahía Blanca y la otra de regreso. Fangio vuelve a correr con el Chevrolet 40 cupé, verde oscuro, con el que dos meses antes había ganado el Gran Premio Internacional del Norte, y nuevamente acompañado por Héctor Carlos Tieri.

Participan 97 coches y a Fangio le corresponde el número 73. La primera etapa se corre el 14 de diciembre y es ganada por Benedicto Campos (que en 1949 iría con Fangio a Europa) que empleó para los 804 kilómetros de Bernal a Bahía Blanca 6h 44' 27" a 119,273 k.p.h. Fangio con problemas de carburación llegó 10° a 23' 16". En el regreso se impuso Esteban Fernandino en 6h 51' 50" a 117,134 k.p.h. Fangio en esta segunda etapa y sin poder solucionar sus problemas mecánicos, es 9° a 26' 34". El ganador de la carrera es Fernandino en 13h 39' 34" para los 1608 Km a un promedio de 117,120 k.p.h. Fangio clasificó 8° a 56' 33" del ganador. Esta colocación le valió los puntos suficientes para coronarse campeón de ese año, favorecido por el abandono de Daniel Musso en esa carrera, ya que era el único que podía disputarle el título.

En la primera etapa de estas Mil Millas se mató el arrecifeño Julio Pérez, con quién Fangio había trabado una buena amistad y de quién solía escuchar consejos. Fangio asistió en Arrecifes a las exequias de su amigo.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_NAC.BMP}

Premio Mil Millas Argentinas 1941

Fecha: 13 y 14 de diciembre de 1941

Lugar de la Carrera: Rutas de la Pcia. de Buenos Aires

Categoría: Turismo de Carretera

Automóvil usado: **Chevrolet modelo 1940 cupé (color verde oscuro)**

Número: 35

Acompañante: Antonio Elizalde

Actuación: 1° en la primera etapa, 3° en la segunda etapa, 1° en la clasificación general.

Fangio logra en 1941 su único triunfo en esta clásica carrera. Había clasificado 13° en la edición de 1939; fue 8° en 1940; gana en el 1941; abandona en 1947, y es 2° en la edición de 1948 que se corrió en enero de 1949.

Volviendo a la carrera que él gana, se observa que en la misma participan 47 corredores y a Fangio le corresponde largar con el número 35. Esta vez es acompañado por Antonio Elizalde y usa el mismo Chevrolet 40 cupé de carreras anteriores.

La primera etapa Bernal-Bahía Blanca (804 Km) se corre el sábado 13 de diciembre y es ganada por Fangio en 6h 50' 12" a un promedio de 117,601 k.p.h., llegando 2° Ernesto Hilario Blanco a 13' 35".

La segunda etapa Bahía Blanca-Bernal (804 Km) es ganada por un debutante en esa carrera: Juan Gálvez, que llegaría a ser años más tarde, nueve veces campeón argentino de carreteras. Gálvez empleó 6h 37' 59" a 121,211 k.p.h. y Fangio llegó 3° a 5' 45".

La clasificación general final de la prueba, tras recorrer 1.608 Km fue la siguiente:

1° Fangio en 13h 33' 56" a 118,535 k.p.h.

2° Juan Gálvez a 9'

3° Esteban Fernandino a 15' 42"

Gálvez y Fernandino corrieron con autos Ford.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_NAC.BMP}

Premio Circuito Mar y Sierras 1942

Fecha: 2 de abril de 1942

Lugar de la Carrera: Rutas del sudeste de la Pcia. de Buenos Aires

Categoría: Turismo de Carretera

Automóvil usado: **Chevrolet modelo 1940 cupé (color verde oscuro)**

Número: 16

Acompañante: Antonio Elizalde

Actuación: 1°

Esta carrera estaba anunciada para el 29 de marzo de 1942 pero a causa de lluvias se postergó para el jueves 2 de abril, que era Jueves Santo. Se corrió en una sola jornada sobre 934 kilómetros con largada y llegada en Mar del Plata, pasando por localidades costeras y serranas, Entre ellas Balcarce, adonde los coches ingresaron por Ayacucho por la avenida González Chaves y salieron hacia Tandil por la avenida Del Valle y el camino que va a la ruta nacional 226, frente a la Estación experimental del INTA. Obviamente el cruce de la ciudad se hizo con una neutralización de 20 minutos. Participaron 34 volantes, haciéndolo Fangio con el número 16 en la cupé Chevrolet 40, que usaría por última vez, y acompañado por Antonio Elizalde.

Desde el comienzo de la prueba se estableció una lucha segundo a segundo entre Fangio y Domingo Pedro Alcuaz, que corría un Ford preparado en Balcarce y acompañado por el balcarceño Enrique "Toto" Finocchietti. Cuando era primero en Necochea, tras más de 800 kilómetros de carrera, Alcuaz tuvo dificultades con la caja de cambios, retrasándose y dejando el camino libre a Fangio que llegó primero con más de 15 minutos sobre el 2° Juan Gálvez. Fue tercero Eusebio Marcilla; 4° Manuel Blas Novoa; 5° Cástulo Hortal; 6° Daniel Musso y 7° Alcuaz.

Esta fue la última carrera de Fangio de esa temporada y no volvería a correr hasta después de terminada la segunda guerra mundial.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_NAC.BMP}

Premio Ciudad de Morón

Fecha: 10 de febrero de 1946

Lugar de la Carrera: Morón (Pcia. de Buenos Aires)

Categoría: para autos Ford "T" preparados

Automóvil usado: Ford "T"

Número: 1

Actuación: 2º en la primera serie (no se corrió la final).

El domingo 10 de febrero de 1946 en la localidad bonaerense de Morón, en un circuito de tierra denominado "La Pomona", Fangio participa en una carrera reservada para autos Ford T con preparación. Lo hace con un coche que le presta Florindo Nardi, corredor de esa ciudad. Le toca correr en la primera serie. En la largada tomó la punta pero después de algunas vueltas debe detenerse por una falla mecánica. Reparado el desperfecto retorna a la pista con una vuelta menos que los punteros, pero en una notable levantada recupera posiciones y logra colocarse segundo con igual número de vueltas que el ganador, Domingo Porta, arribando a la meta a solo 1' 03" de éste, con lo que obtenía el derecho a participar el la final.

Cuando se iba a realizar la segunda serie, una fuerte lluvia puso muy resbaladizo el piso y, aunque se decidió largar, fue imposible continuar y se detuvo la prueba al cumplirse la primera vuelta. Ante esta circunstancia se dio por suspendida la carrera.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_NAC.BMP}

Premio Ciudad de Tandil

Fecha: 7 de abril de 1946

Lugar de la Carrera: Tandil (Pcia. de Buenos Aires)

Categoría: para autos Ford "T" preparados monoplaça

Automóvil usado: Ford "T"

Número: 2

Actuación: 2º en la carrera, 1º en una competencia extra.

El domingo 7 de abril de 1946 en Tandil, en un circuito de tierra que tenía aproximadamente 1.960 metros de extensión, se hizo un festival de automovilismo y motociclismo en cuya carrera principal reservada para autos Ford T con preparación. Participó Fangio con un auto facilitado por una persona de esa ciudad que, según recuerda Rubén "Toto" Fangio, sería de apellido Naranjo.

En primer término se hizo una carrera de motocicletas que fue ganada por Julio Adamoli, de Tandil. Luego se corrió una carrera para autos con mecánica standard que fue ganada por Félix Palacios, también tandilense. Después se hizo una prueba extra a la que se denominó "Velocidad: una vuelta sin impulso" y que consistió en un giro al circuito con partida detenida y un coche cada vez. Fue ganada por Fangio que empleó 1' 15" y superó a Martín Larquin, de Tandil, por 2 segundos. El promedio de Fangio fue de algo más de 98 k.p.h., bueno si se tiene en cuenta el tipo de auto y la partida detenida.

Como prueba central del espectáculo se disputó la carrera de Ford T con nueve autos en pista y sobre 20 giros. Fangio picó en punta y mantuvo esa posición hasta la sexta vuelta, en la que fue superado por un piloto de Ayacucho, Pedro Fernández, que usaba el seudónimo "El Caimán" y tenía un auto con superior preparación. Fangio no cesó en su lucha por la vanguardia y a pesar de la diferencia mecánica, llegó 2º a solo 3" del ganador. El promedio de "El Caimán" fue de 104,111 k.p.h. El tercero llegó a dos vueltas de los punteros.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_NAC.BMP}

Premio Ciudad de Buenos Aires 1947

Fecha: 15 de febrero de 1947

Lugar de la Carrera: Buenos Aires

Categoría: Mecánica Nacional - Fuerza libre - Monoplaza

Automóvil usado: **Ford "T" con motor Chevrolet**

Número: 54

Actuación: 3º en su serie, 3º en la final de Mecánica nacional.

El sábado 15 de febrero de 1947 en un circuito callejero del barrio de Retiro, en la Capital Federal, se corre una competencia de Mecánica Nacional en sus dos categorías: Fuerza Libre y Fuerza Limitada. Estas pruebas eran un anticipo de las carreras para coches especiales que se correrían en el mismo escenario el día siguiente y con ases del automovilismo internacional, entre los que se encontraban los famosos pilotos italianos Achille Varzi y **Luigi Villorosi**.

Fangio corre en Fuerza Libre con un chasis Ford T equipado con un motor Chevrolet que había pertenecido a un camión de los que se usaron en la segunda guerra mundial. Ese auto -al que llamaban "La Negrita"- era de Fangio y José Celestino Rentería, "Pepe", quien lo había corrido antes con un motor más chico y que había ganado dos carreras en Balcarce, en un circuito de tierra que se había trazado en los terrenos del entonces llamado "Matadero Viejo", en la zona que actualmente ocupan el Estadio "General Balcarce" y el Tiro Federal.

El día de la carrera en Retiro se corrió primero la serie de Fuerza Limitada que fue ganada por Edison Hortal. Luego se corrió la de Fuerza Libre en la que Fangio largó en última fila porque no llegó a tiempo a las pruebas de clasificación. En la tercera vuelta se colocó 3º y en esa posición se mantuvo hasta la llegada.

La clasificación fue esta:

1º Clemar Bucci en 13' 47" a 104,837 k.p.h.

2º Luis Repposi a 22"

3º Fangio a 32"

4º Ernesto Nanni

5º Enrique Moyano

Los mejores clasificados de ambas series fueron a una final a 15 vueltas que también fue ganada por Bucci con su poderoso Cadillac de 16 cilindros. Fangio, con problemas de temperatura en el motor de su coche, que ya se habían manifestado en la serie, volvió a ocupar la tercera posición.

La clasificación fue esta:

1º Clemar Bucci en 20' 55" a 103,631 k.p.h.

2º Edison Hortal a 22"

3º Fangio a 32"

4º Enrique Moyano

5º Mario Sesarego

Esta clasificación no le permitió a Fangio pasar a la carrera de coches especiales que se hizo el día siguiente, ya que solo accedían a ella los dos primeros de Mecánica Nacional.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_NAC.BMP}

Premio Ciudad de Rosario 1947

Fecha: 1 y 2 de marzo de 1947

Lugar de la Carrera: Rosario (Pcia. de Santa Fe)

Categoría: Mecánica Nacional Fuerza libre y Coches Especiales

Automóvil usado: **Ford "T" con motor Chevrolet**

Número: 54

Actuación: 1º en Mecánica Nacional, 6º en Coches Especiales.

En la ciudad santafecina de Rosario, en un circuito trazado en el Parque Independencia con una extensión de 2.811 metros, se hizo un festival automovilístico entre el sábado 1º y el domingo 2 de marzo de 1947.

El sábado en primer término se corrió una prueba de Fuerza Limitada que fue ganada por Benedicto Campos. Luego se hizo la carrera de Fuerza Libre en la que Fangio participó con el auto que llamaban la "Negrita", y que era un chasis Ford T al que se le había aplicado un motor de camión Chevrolet "guerrero". Como no había hecho la prueba de clasificación debió largar en última fila. La prueba era a 20 vueltas y Fangio en el noveno giro toma la punta para no dejarla hasta el final.

La clasificación fue esta:

1º Fangio en 40' 08" a 82,590 k.p.h.

2º Ernesto Nanni con Ford V8 a 12"

3º Clemar Bucci con Cadillac 16 cilindros

4º Mario Sesarego

5º Vicente Zinni

El domingo se corre la carrera de Coches Especiales y en la misma tienen derecho a participar los cinco mejores clasificados de Mecánica Nacional. Fangio en una buena actuación logró el sexto puesto, detrás de Achille Varzi con Alfa Romeo 3000, **Luigi Villorosi** con Maserati 1500, **Oscar Gálvez** con Alfa Romeo 3800, el brasileño Francisco Landi con Alfa Romeo 3000 y Juan Gálvez con Alfa Romeo 3200.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_NAC.BMP}

Premio Ciudad de Necochea 1947

Fecha: 6 de abril de 1947

Lugar de la Carrera: Necochea (Pcia. de Buenos Aires)

Categoría: Mecánica Nacional - Fuerza libre

Automóvil usado: **Ford "T" con motor Chevrolet**

Número: 2

Actuación: 3º en su serie, abandonó en la final.

En un circuito callejero, de los entonces llamados "circuito tipo parque", cuya extensión era de 3.192 metros, se corrió la Mecánica Nacional Fuerza Libre en Necochea el domingo 6 de abril de 1947. Fangio lo hizo con el Ford T equipado con motor de camión Chevrolet "guerrero", auto al que denominaban la "Negrita".

El sábado 5 se hicieron las pruebas de clasificación y el mejor tiempo fue para Clemar Bucci que con su poderoso Cadillac de 16 cilindros aprovechaba muy bien el veloz trazado triangular del circuito con una recta de 1.300 metros y dos de algo más de 900. Su tiempo fue de 1' 41" Y Fangio marcó el segundo registro con 1' 45".

El domingo se hicieron dos series a 15 vueltas y la final a 30. La primera batería la ganó cómodamente Bucci. En la segunda corrió Fangio con el número dos en su coche. Desde la largada se planteó una lucha por el primer puesto entre Carlos Fortunati Firpo con Ford, Domingo Pedro Alcuaz, con Ford y Fangio. Ganó Fortunati Firpo a 106,6'19 k.p.h. siendo segundo Alcuaz a 11" y el tercero Fangio a 13" del vencedor. Fangio tuvo dificultades con la caja de cambios, las que se efectuaron en la carrera final obligándolo a abandonar cuando sólo iban tres vueltas. La prueba fue ganada por Bucci con 53" sobre Ernesto Nanni que llegó segundo.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_NAC.BMP}

Premio Vendimia 1947

Fecha: 20 de abril de 1947

Lugar de la Carrera: Mendoza (Argentina)

Categoría: Mecánica Nacional - Fuerza libre - Fuerza limitada

Automóvil usado: **Ford "T" con motor Chevrolet**

Número: 9

Actuación: 1º en pruebas de clasificación, 2º en su serie, 3º en la final.

El domingo 20 de abril de 1947, en un circuito de 7.040 metros, trazado en el Parque General San Martín de la ciudad de Mendoza, se corrieron pruebas de Mecánica Nacional en sus dos categorías: Fuerza Libre y Fuerza Limitada.

Fangio volvió a competir con la "Negrita" y sería la última vez que empleaba este auto que tenía chasis Ford T y un motor Chevrolet de 3.916 cm³ que había pertenecido a un camión de los usados en la segunda guerra mundial. En las pruebas de clasificación hizo el mejor registro con 3' 38" a una media horaria de 116,256 Km. El segundo tiempo fue para el mendocino Pablo Gulle que empleó 3' 44".

Las carreras se iniciaron con una serie de Fuerza Limitada que fue ganada por R. Mazzutti. Luego se hizo a 5 vueltas la serie de Fuerza Libre que fue ganada por Clemar Bucci a un promedio de 113,489 k.p.h. y aventajando a Fangio que fue su escolta por 21". Fangio en la última vuelta le ganó la segunda colocación a Gulle que llegó tercero.

La final sobre 20 vueltas terminó así:

1º Clemar Bucci, Cadillac 16, a 113,987 k.p.h.

2º Pablo Gulle a 19"

3º Fangio a 52"

4º Mario Sesarego, Chevrolet

5º Ernesto Nanni, Hudson.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_NAC.BMP}

Premio Ciudad de Bell Ville 1947

Fecha: 13 de julio de 1947

Lugar de la Carrera: Bell Ville (Pcia. de Córdoba)

Categoría: Mecánica Nacional - Fuerza libre y Coches Especiales

Automóvil usado: Volpi-Rickenbacker

Actuación: 6° en Mecánica Nacional, 5° en Coches Especiales.

En un circuito "tipo parque", ahora llamados "callejeros", se corrieron en Bell Ville (Córdoba) competencias para la Mecánica Nacional Fuerza Libre y para los Coches Especiales. El escenario tenía una cuerda de 3.713 metros y Fangio concurre con su nuevo auto Volpi con motor Rickenbacker, otorgando una ventaja de potencia que se notó ya en las pruebas de clasificación, donde ocupó el noveno lugar a 8" 2/10 del mejor registro que fue para José Fanto.

La carrera de Fuerza Libre se corrió a 20 vueltas y a poco de largar ocurrió un accidente que obstaculizó la pista, pudiendo pasar solo tres autos y quedando el resto de los pilotos -entre ellos Fangio- detenidos por algo más de un minuto. Esta circunstancia fue definitiva ya que esos tres punteros establecieron con los otros competidores una diferencia que resultaría imposible descontar.

La clasificación fue esta:

1° Antonio Pereyra (con el Mercury bimotores de M. Chiozza)

2° Pablo Gulle

3° José Fanto

4° Mario Sesarego

5° Enrique Moyano, Con una vuelta menos

6° Fangio, con una vuelta menos

Los seis mejores clasificados en esta carrera, tenían la posibilidad de participar en la de Coches Especiales, que se corrió a 30 vueltas y arrojó este resultado:

1° **Oscar Gálvez** con Alfa Romeo 3800

2° Pablo Gulle con Hudson, a una vuelta (1° de Mec. Nac.)

3° Mario Sesarego con Chevrolet, a una vuelta

4° Pascual Puópolo con Maserati 3000, a dos vueltas

5° Fangio, a dos vueltas (3° de Mec. Nac.)

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_NAC.BMP}

Premio Primavera 1947

Fecha: 20 y 21 de septiembre de 1947

Lugar de la Carrera: Mar del Plata (Pcia. de Buenos Aires)

Categoría: Mecánica Nacional - Fuerza libre y Coches Especiales

Automóvil usado: Volpi-Rickenbacker

Número: 13

Actuación: 1º en Mecánica nacional, 5º en Coches Especiales.

Entre el sábado 20 y el domingo 21 de septiembre de 1947 en el circuito callejero de la zona de Playa Grande, en Mar del Plata, se efectuó el Gran Premio Primavera que estuvo integrado por las tres categorías de monopostos que por entonces acaparaban la atención y preferencia de los aficionados al automovilismo. Eran los Coches Especiales, que es la actual Fórmula 1 Internacional; Mecánica Nacional Fuerza Libre, en la que se permitían los motores de serie con preparación y que no superaran los 5 litros, y la Mecánica Nacional Fuerza Limitada en la que se podía intervenir con motores hasta modelo 1929.

Fangio corrió con su Volpi-Chevrolet, conocido como la "Petisa".

El sábado se disputó en primer término la Limitada sobre 30 vueltas al circuito que medía 2.133 metros, y ganó el balcarceño Leonardo Lalea con un Ford T, siendo segundo José Froilán Gonzáles con un Ford A. Lalea es el mismo que le prestó un Ford A a Fangio para correr en 1936 una carrera en González Chaves.

El mismo día sábado se corrió Fuerza Libre. En las pruebas de clasificación el mejor tiempo fue para "Emart" (Ernesto Tornquist), con Graham, con 1' 11" 2/5 a 107,564 k.p.h. Segundo Fangio a 1' 4/5. En la carrera que se disputó a 40 vueltas, Fangio se impuso a una media de 103,181 k.p.h. superando al segundo que resultó "Emart" por 19". Tercero llegó Ernesto Nanni a una vuelta; cuarto Leonardo Lalea a dos vueltas y, otro representante de Balcarce, Domingo Pedro Alcuaz, clasificó 6º.

El día siguiente, domingo 21, se corrió la prueba para Coches Especiales con un parque integrado por tres Alfa Romeo y cuatro Maserati, además de los primeros clasificados de la carrera de Fuerza Libre. Se hizo a 50 vueltas con un total de 106,650 Kms, resultando cómodo ganador **Oscar Gálvez** con el Alfa Romeo 3800. Fangio, con su quinto puesto, fue el mejor clasificado de Mecánica Nacional, según el siguiente detalle:

1º Oscar Gálvez - Alfa Romeo- a 108,323 k.p.h.

2º Victorio Rosa -Maserati- a 13"

3º Pablo Luis Pessati -Alfa Romeo- a 1' 13"

4º Italo Domingo Bizio -Alfa Romeo- a 1 vuelta

5º Fangio -Volpi-Chevrolet- a 2 vueltas.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_NAC.BMP}

Premio Doble Vuelta Sierra de la Ventana 1947

Fecha: 26 de octubre de 1947

Lugar de la Carrera: Caminos de la Pcia. de Buenos Aires

Categoría: Turismo de Carretera

Automóvil usado: **Chevrolet cupé 1939 con motor 1946 (color rojo)**

Número: 2

Acompañante: Daniel Urrutia

Actuación: Ganador.

La Doble Vuelta de la Ventana fue la primera carrera de postguerra que se disputó en rutas. Se cumplió el domingo 26 de octubre de 1947 en caminos del sur bonaerense con un itinerario en forma de "ocho" que tenía largada, pasada y llegada en la localidad de Sierra de la Ventana, sobre un recorrido total de 541 kilómetros.

Hubo 28 inscriptos y Fangio corrió con una cupé Chevrolet 39 color rojo, equipada con motor modelo 1946. Tuvo el número 2 y por primera vez lo acompañó Daniel Urrutia, un amigo y mecánico de la ciudad de Mercedes (Provincia de Buenos Aires). Con el número 18 corrió el balcarceño Héctor Andrés Barragán con Ford y acompañado por Pedro de la Torre, y con el número 28 lo hizo Domingo Pedro Alcuaz que usó el seudónimo "Tranquilo", con otro Ford y acompañado por Enrique Finocchietti.

Fangio tomó la punta en los primeros controles y al cumplir la primera pasada por Sierra de la Ventana, aventajaba al segundo, Esteban Fernandino, por 8' 45" y marcaba un promedio de 99,100 k.p.h. Tercero marchaba Esteban Santiago Sokol y cuarto "Tranquilo".

En ningún momento Fangio abandonó su puesto de privilegio, arribando al final de la carrera con este resultado:

1° Fangio en 5h 11' 05"

2° Esteban Fernandino a 8" 19"

3° Juan Gálvez a 22' 38"

4° **Oscar Gálvez** a 28' 40"

5° Angel Luis Pascuali a 29' 42"

Los cuatro pilotos que se ubicaron detrás de Fangio corrían con autos Ford.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_NAC.BMP}

Premio Mil Millas Argentinas 1947

Fecha: 20 y 21 de diciembre de 1947

Lugar de la Carrera: Caminos de la Pcia. de Buenos Aires

Categoría: Turismo de Carretera

Automóvil usado: **Chevrolet cupé 1939 con motor 1946 (color rojo)**

Número: 52

Acompañante: Daniel Urrutia

Actuación: Abandonó.

Entre el sábado 20 y el domingo 21 de diciembre de 1947 se corrió en dos etapas la carrera denominada Mil Millas Argentinas, con la participación de 122 competidores. Fangio lo hace acompañado por Daniel Urrutia con la roja cupé Chevrolet 39 con motor 46 que venía usando en las carreras anteriores. También otros balcarceños corren esa clásica carrera: con el número 2 lo hace Enrique "Toto" Finocchietti con el auto de Domingo Pedro Alcuaz y llevando a éste como copiloto. Con el 78 corre Héctor Andrés "Chambo" Barragán; con el 93 Leonardo Lalea, y con el 119 José "Pepe" Rentería.

La etapa inicial de Bernal a Bahía Blanca, 837 Km, se corre el sábado 20 y a unos 100 kilómetros de la partida, al paso por General Paz, es primero por tiempo José Antonio Cordonnier, segundo Fangio a 43" y tercero Finocchietti a solo 2" de Fangio. Debe recordarse que Fangio había largado en el lugar 52 y tenía que superar autos que largaron delante de él. Siguió a buen ritmo pero cerca de Azul debió abandonar por desperfectos mecánicos. Esa primera etapa fue ganada por Angel Luis Pascuali, llegando cuarto Finocchietti.

El día siguiente se corrió el tramo de regreso desde Bahía Blanca a Bernal, que fue ganado por José Antonio Cordonnier que resultó asimismo ganador en la suma de los dos parciales. "Toto" Finocchietti se ubicó quinto en la clasificación final.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_NAC.BMP}

Premio Ciudad de Buenos Aires 1948

Fecha: 17 de enero de 1948

Lugar de la Carrera: Buenos Aires

Categoría: Coches Especiales

Automóvil usado: Maserati 4CL 1500, con compresor

Número: 11

Actuación: 3º en clasificación, 4º en su serie, abandonó en la final.

El sábado 17 de enero de 1948, con la presencia de ases del automovilismo europeo y sudamericano se inicia el programa internacional de ese año para autos Grand Prix, teniendo como escenario un circuito callejero de 4.865 metros en el porteño barrio de Palermo. Es la primera vez que Fangio corre con uno de los entonces denominados Coches Especiales, haciéndolo con un Maserati 4CL 1500 con compresor, modelo del año anterior, perteneciente al equipo Naphtra Course del que era propietario el piloto francés George Raph. Le corresponde el número 11.

Las pruebas de clasificación se hicieron el viernes 16 y el más rápido fue **Luigi Villoresi** con 2' 37" a 111,554 k.p.h.; segundo **Giuseppe Farina**, 2' 38" 2/10; Fangio tercero con 2' 39" 4/10; cuarto **Oscar Gálvez** 2' 41" 3/10; luego **Jean Pierre Wimille**, Francisco "Chico" Landi, Pascual Puópolo y otros.

El sábado -día de la carrera- se hacen dos series de 15 giros cada una y la final a 25. Fangio corre en la primera batería y largando en la primera fila al lado de Villoresi que pica en punta. Fangio lo escolta en las primeras vueltas hasta que se detiene en boxes perdiendo más de un minuto. Vuelve a la pista y adelanta algunos puestos arribando cuarto.

La clasificación de Fangio en esa serie debut en autos Grand Prix, es la siguiente:

1º Luigi Villoresi en 40' 57" 1/10 a 106,918 k.p.h.

2º Achille Varzi en 41' 28" 7/10

3º Pascual Puópolo en 41' 45" 7/10

4º Fangio en 43' 14" 3/10 a 101,264 k.p.h.

5º Andrés Fernández a una vuelta

La segunda serie fue ganada por Giuseppe Farina escoltado por Oscar Gálvez. En la prueba final largaron en primera fila Farina, Gálvez y Villoresi; en la segunda Varzi y Landi; en la tercera Fangio, Ruggieri y Rosa, y más atrás lo hicieron Fernández, Bizio, Raph y Platé, so siendo de la partida Puópolo, Wimille y Cantoni. Al cerrarse el primer giro pasan en este orden: Gálvez, Villoresi, Landi, Farina, Fangio, Varzi. En la tercera vuelta Fangio supera a Farina y a Landi y se coloca tercero, pero al cumplir la cuarta pasada se detiene en boxes y abandona por problemas mecánicos. El triunfo en esa carrera fue para Villoresi, segundo Landi, tercero Fernández, cuarto Ruggieri, quinto Rosa y sexto Raph.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_NAC.BMP}

Premio Ciudad de Mar del Plata 1948

Fecha: 25 de enero de 1948

Lugar de la Carrera: Mar del Plata (Argentina)

Categoría: Coches Especiales

Automóvil usado: Maserati 4CL 1500 con compresor

Número: 11

Actuación: 4º en clasificación, 5º en carrera.

El domingo 25 de enero de 1948 se corrió la carrera para máquinas especiales en Mar del Plata, usándose un circuito callejero al que se denominaba "El Torreón" y que cubría sectores comprendidos entre cercanías de Playa Grande y playa Bristol, con una extensión de 4.045 metros.

Fangio volvió a correr con la Maserati 4CL 1500 con compresor, del equipo Naphtra Course, que había usado en Palermo una semana antes.

El sábado 24 en las pruebas de clasificación el mejor registro fue para **Villoresi** con 2' 12" 3/10; segundo Farina a 1" 5/10; tercero **Wimille** a 2" 5/10; cuarto Fangio a 3", y luego se ubicaron **Oscar Gálvez**, Italo Domingo Bizio, Francisco "Chico" Landi, Achille Varzi, Pascual Puópolo, Eitel Cantoni, Andrés Fernández, Aldo Ruggieri y Victorio Rosa. El promedio de Villoresi fue de 110,151 k.p.h., mientras que para Fangio fue de 107,800 k.p.h.

La carrera se corrió a 37 vueltas y en primera fila largaron Villoresi, Farina y Wimille. En la segunda Gálvez y Fangio que tenía el número 11. Al cerrar el primer circuito Fangio había perdido una posición al ser superado por Varzi, lugar que recupera en la tercera vuelta. Al cumplirse 6 giros Fangio ha logrado ubicarse tercero detrás de Villoresi y Farina y distanciándose bastante de sus perseguidores: Gálvez, Wimille y Varzi. A las quince vueltas los dos punteros, aprovechando la mayor potencia de sus autos, se han separado de Fangio. Está primero Villoresi, a 8" marcha Farina, a 38" está tercero Fangio, a 56" sigue Varzi y a 1' 04" Gálvez. Esta buena actuación de Fangio se trunca en el giro 18 ya que se detiene a cambiar bujías perdiendo una vuelta. Sin embargo al retomar la carrera tiene una buena recuperación y asciende algunos lugares finalizando en el quinto puesto.

La clasificación final fue esta:

- 1º **Giuseppe Farina**, Maserati 3000
- 2º Achille Varzi, Alfa Romeo 4500
- 3º Jean Pierre Wimille, Alfa Romeo 3000
- 4º Oscar Gálvez, Alfa Romeo 3800, a una vuelta
- 5º Fangio, a una vuelta
- 6º Italo Bizio, Maserati 1500, a dos vueltas

Luego se ubicaron con menos vueltas Fernández, Landi y Villoresi.

Esta fue la primera carrera que Fangio terminó tripulando un coche especial de carrera.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_NAC.BMP}

Premio G.P.I. Ciudad de Rosario 1948

Fecha: 1° de febrero de 1948

Lugar de la Carrera: Rosario (Pcia. de Santa Fe)

Categoría: Coches Especiales

Automóvil usado: **Simca-Gordini 1220 c.c.**

Número: 11

Actuación: 2° en la clasificación, 8° en la final.

La tercera carrera de la temporada internacional del 48 en pistas argentinas se corrió el domingo primero de febrero de ese año en un circuito callejero trazado en el Parque Independencia, en la ciudad santafecina de Rosario. Tenía solo 2.811 metros de extensión y las 15 curvas lo hacían un escenario intrincado que permitía suponer cierta ventaja para las máquinas livianas por su agilidad en el momento de virar. El constructor francés Amédée Gordini presentó dos autos Simca de 1.220 cm³ y unos 400 kilogramos de peso. Una de esas pequeñas máquinas la corrió **Jean Pierre Wimille**, campeón de Europa el año anterior, y la otra la usa Fangio ante un ofrecimiento de Gordini. Fangio tiene el número 11.

El sábado 31 de enero, día anterior a la carrera, **Oscar Gálvez** con su Alfa Romeo 3800 en pruebas de clasificación, demostró que la menor agilidad de su pesado auto a la hora de doblar, estaba compensada por la mayor potencia para salir de los virajes. Hizo el mejor registro con 1' 49" superando apenas a Fangio por 2/10. Tercero fue **Luigi Villoresi** a 1" 1/10; cuarto **Giuseppe Farina** a 1" 4/10; quinto Wimille a 1" 7/10 y luego, a más de 4", se ubicaron Francisco Landi, Italo Bizio, Victorio Rosa, Pedro Llano, Achille Varzi, Eitel Cantoni y Andrés Fernández.

El domingo en la carrera picó en punta Gálvez con las dos Simca de Wimille y Fangio muy cerca. Se mantuvieron así hasta la vuelta 16 que abandona Gálvez. Ya en la vuelta 14 Fangio había hecho 1' 48" 3/10 superando el mejor tiempo de Gálvez en la clasificación por 7/10. Entre los giros 17 y 25 Wimille y Fangio se alternan en la punta. El argentino está haciendo su mejor actuación en la temporada. En la vuelta 37 repite su propio récord de la pista y la distancia del puntero se mantiene en dos o tres segundos, pero en la vuelta 40 Fangio va a boxes con mucha temperatura en el pequeño motor de su Simca. Dará una vuelta más pero deberá abandonar por problemas en la tapa de cilindros.

Al final de la carrera -50 vueltas- la clasificación fue esta:

1° Wimille, con Simca 1220, en 1h 32' 27" 3/10 a 91,218 k.p.h.

2° Landi, con Alfa Romeo 3000, a 1' 50"

3° Villoresi, con Maserati 1500, a 2 vueltas

4° Llano, con Maserati 1500, a 2 vueltas

5° Cantoni, con Maserati 1500, a 4 vueltas

6° Bizio, con Maserati 1500, a 4 vueltas

7° Fernández, con Maserati 1500, a 5 vueltas

8° Fangio, a 9 vueltas

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_NAC.BMP}

Premio G.P.I. "Dalmiro Varela Castex" 1948

Fecha: 14 de febrero de 1948

Lugar de la Carrera: Buenos Aires

Categoría: Coches Especiales

Automóvil usado: **Simca-Gordini 1220 c.c.**

Número: 11

Actuación: Abandonó

La temporada internacional de pista 1948 en nuestro país se cerró el sábado 14 de febrero en el circuito de Palermo, escenario donde se había corrido la primera competencia de ese año, cuatro semanas antes. El recorrido del trazado tenía 4.865 metros y en esta oportunidad se decidió correr una carrera a 50 vueltas, y no dos series y final como la vez anterior.

Fangio, alentado por su buena actuación con el auto Simca que le ofrecía el constructor Amadeo Gordini desde la carrera de Rosario, decidió su participación con esa pequeña máquina francesa. Pero esta vez no sería lo mismo. El circuito palermitano daba la posibilidad de establecer promedios cercanos a los 110 kilómetros por hora y ese no era precisamente el ritmo del auto de Gordini. Se cambió rodado para una más adecuada multiplicación, pero todo resultó inútil, La Simca era fácilmente superada en las rectas, especialmente en la de Obras Sanitarias donde los otros autos andaban a más de 250 Km y al de Fangio le costaba superar los 200. Ya en la clasificación había quedado clara la diferencia, porque el Simca estaba a casi 9 segundos de la mejor marca, y esa ventaja aplicada a una carrera de 50 giros, resulta definitiva.

Fangio, aunque desalentado, se mantuvo en carrera mientras pudo alternándose en los puestos octavo al décimo, hasta que en la vuelta 30 tuvo una detención y poco después abandonó.

La carrera fue ganada por **Luigi Villorosi** que definió a su favor una lucha de muchas vueltas con **Oscar Gálvez**, su escolta. El tercero, George Raph, quedó a dos vueltas.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_NAC.BMP}

Premio Doble Vuelta Ciudad de Coronel Pringles 1948

Fecha: 28 y 29 de febrero de 1948

Lugar de la Carrera: Cnel Pringles y caminos de la Pcia. de Buenos Aires

Categoría: Turismo de Carretera

Automóvil usado: **Chevrolet cupé 1939 (color rojo)**

Número: 2

Acompañante: Daniel Urrutia

Actuación: 2º en la primera etapa, 1º en la segunda etapa, 1º en la clasificación general

Esta competencia en rutas se disputó en dos etapas con un total 2.035 Km, entre los días sábado 28 y domingo 29 de febrero de 1948, contando con la participación de 114 corredores.

Fangio lo hizo con la cupé Chevrolet 39 roja que había usado en las últimas carreras en rutas el año anterior. Su acompañante fue otra vez Daniel Urrutia.

Los organizadores introdujeron una novedad para el ordenamiento de partida: el viernes 27, día anterior a la iniciación de la carrera, se hizo una prueba de clasificación en un circuito de 3.000 metros, y los números se fijaban de acuerdo al tiempo que cada piloto establecía para una vuelta. Juan Gálvez resultó el número 1 y Fangio el 2.

El sábado a la hora 6, aún oscuro, se largó la primera etapa desde Pringles pasando, entre otras, por las localidades de González Chaves, San Cayetano, Necochea, Balcarce, Tandil, Azul, Olavarría y regreso al lugar de partida completando 933 Km. Ya en los primeros controles Fangio ocupaba puestos de vanguardia y al llegar a Balcarce, su pueblo, era primero en el camino y segundo por tiempo a 3' 01" del puntero que entonces era Benedicto Campos. Luego se ubicaban José Antonio Cordonnier, Juan Gruat y **Oscar Gálvez**. A esta altura de la carrera Fangio tenía dificultades con el embrague, pero aprovechando los 30 minutos de neutralización que se debían cumplir en Balcarce, fue a su propio taller donde retiraron el cubrevolante, sopletearon el embrague para quitar la tierra y agregaron resina. Así pudo continuar y terminar bien la etapa conservando el segundo lugar detrás de Campos que le ganó por 3' 49". Tercero llegó Oscar Gálvez a algo más de 12', cuarto Gruat y quinto Félix Alberto Peduzzi. El promedio del ganador fue de 113,472 k.p.h.

El domingo se corrió la segunda etapa con 59 autos sobre un recorrido de 1.042 Km desde Pringles pasando por Coronel Suárez, Caseros, Bolívar, 9 de Julio, Trenque Lauquen y llegada a Pringles. En esta parte final de la prueba Fangio mantuvo el buen ritmo de la etapa inicial y ya por Bolívar, a 200 Km de la partida, estaba primero en el camino y en los relojes, para arribar ganando la etapa cómodamente por más de 16' al segundo que fue Eusebio Marcilla, y media hora a Oscar Gálvez que llegó tercero. El promedio de Fangio en la etapa fue de 103,978 k.p.h.

En la clasificación general final el resultado fue:

1º Fangio en 18h 49' 42" a 108,081 k.p.h.

2º Oscar Gálvez, con Ford, a 37' 43"

3º Eusebio Marcilla, con Chevrolet, a 42' 42"

4º Ernesto Hilario Blanco, con Ford, a 1h 19' 20"

5º Tadeo Taddía, con Chevrolet, a 1h 41' 34"

Terminaron la carrera 23 autos y cabe señalar que en el sexto puesto lo hizo Héctor Andrés Barragán, de Balcarce, con Ford, y el puesto 17 clasificó Salvador Romera, también balcarceño, con Dodge.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_NAC.BMP}

Premio G.P. Otoño 1948

Fecha: 20 y 21 de marzo de 1948

Lugar de la Carrera: Buenos Aires

Categoría: Mecánica Nacional

Automóvil usado: Volpi-Rickenbacker

Número: 2

Actuación: 1º en clasificación, 1º en su serie, 1º en la final.

En el circuito callejero de Palermo en la Capital Federal, que medía 4.865 metros, se corrió esta competencia destinada a coches de Mecánica Nacional en sus clases Libre y Limitada. En la primera de ellas participó Fangio con el Volpi-Chevrolet al que llamaban la "Petisa". Lo hizo con el número 2. Hubo 59 inscriptos entre las dos categorías, y en la pruebas de clasificación realizadas el sábado 20, Fangio marcó el primer tiempo a 102,842 k.p.h. Ese mismo día se corrieron dos series a 15 vueltas, una para Fuerza Libre y otra para Fuerza Limitada. En esta última ganó Alfredo Pián, siendo segundo **José Froilán González**. En Libre ganó Fangio con 1' 24" de ventaja sobre el segundo, que fue Pablo Luis Pessati con un Alfa-Marino.

El día siguiente, domingo 21, los siete primeros de cada serie disputaron la final a 30 vueltas, cumplida bajo la lluvia. La revista "Automovilismo", que editaba el Automóvil Club Argentino, comentaba que "el circuito más parecía un arroyo". Pián tomó la delantera y Fangio lo seguía muy cerca hasta que en la vuelta 11 lo superó y comenzó a alejarse. A pesar de no ser amenazada su posición, Fangio en la vuelta 22 hizo el giro más rápido a 89,488 k.p.h.

La clasificación fue esta:

1º Fangio en 1h 41' 41" a 86,110 k.p.h.

2º Alfredo Pián con Ford A, a 2' 01"

3º José María Solá, con Cadillac 16 cilindros, a 3 vueltas

4º Juan Tamborini, con Willys, a 4 vueltas

En la cuarta vuelta sufrió un gravísimo accidente Pablo Luis Passatti, muriendo instantáneamente. Su auto se disparó y se estrelló contra un árbol.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_NAC.BMP}

Premio Cien Millas Playas de Necochea 1948

Fecha: 28 de marzo de 1948

Lugar de la Carrera: Necochea (Pcia. de Buenos Aires)

Categoría: Mecánica Nacional - Fuerza libre y Coches Especiales

Automóvil usado: Volpi-Rickenbacker

Número: 31

Actuación: 1º en Mecánica Nacional, 3º en Coches Especiales.

En la ciudad bonaerense de Necochea, el domingo 28 de marzo de 1948, se hizo esta competencia para autos de Mecánica Nacional Fuerza Libre y Fuerza Limitada y Coches Especiales. Se utilizó un trazado callejero de 3.192 metros. Fangio, con el número 31, corrió con su Volpi-Chevrolet al que llamaban la "Petisa".

El día anterior, sábado 27, se realizaron las pruebas de clasificación y entre los autos de Mecánica Nacional el mejor registro fue para Fangio a 111.782 k.p.h. y siendo aventajado solo por dos Alfa Romeo especiales de carrera: el 3.800 de **Oscar Gálvez** y el 3.200 de Adriano Malusardi.

El domingo se cumplió primero la carrera de Fuerza Limitada a 15 vueltas y fue ganada por Juan Bautista Abbene. Luego se corre, también a 15 vueltas, la serie de Fuerza Libre y Fangio gana en 26' 29" 9/10 a 108,441 k.p.h., superando por 36" a Ernesto Tornquist.

Los mejores clasificados tienen la oportunidad de correr en la prueba central de la jornada que es sobre 50 vueltas para completar las 100 millas. Esta carrera es fácilmente dominada por los Alfa Romeo de Gálvez y Malusardi, especialmente el primero de los nombrados que gana con una vuelta de ventaja sobre Malusardi. Fangio con la "Petisa" tiene una buena actuación ubicándose tercero a solo 32" del Alfa de Malusardi. Cuarto es Tornquist a 4 vueltas y quinto Angel Luis Pascuali también a 4 vueltas.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_NAC.BMP}

Premio Circuito Mar y Sierras 1948

Fecha: 11 de abril de 1948

Lugar de la Carrera: Rutas del sudeste de la Pcia. de Buenos Aires

Categoría: Turismo de Carretera

Automóvil usado: **Chevrolet 1939 cupé (color rojo)**

Número: 7

Acompañante: Daniel Urrutia

Actuación: 11°

El domingo 11 de abril de 1948 se corrió otra edición de la carrera denominada "Circuito Mar y Sierras" largándose de Mar del Plata y pasando por Miramar, Balcarce, Lobería, Necochea, Energía, Tres Arroyos, González Chaves, Juárez, Chillar, Olavarría, Azul, Tandil, Ayacucho, Las Armas, Madariaga y llegada a Mar del Plata tras recorrer 1.045 kilómetros. Hubo 72 inscriptos, entre ellos Fangio que lo hizo con el número 7 y usó la cupé Chevrolet 39 roja, siendo otra vez acompañado por Daniel Urrutia.

La prueba se largó a las 6,45 hs. y por Miramar Fangio ya era primero por tiempo. Al paso por "Las Piedritas", rumbo a Balcarce por camino de tierra y algo barroso, tomó la punta también en el camino superando a los seis autos que largaron delante de él: Juan Gálvez, **Oscar Gálvez**, Ernesto H. Blanco, Esteban Fernandino, Emilio Karstulovic y Jorge Rodrigo Daly. A Balcarce llegaban por la prolongación de avenida Uriburu doblando en el paraje "El Pacífico" hacia la izquierda, hasta el Cementerio, y tomando por calle 39 hasta avenida Centenario por la que seguían hacia Lobería. Con gran alegría fue saludado su paso por Balcarce donde aventajaba a su escolta, Oscar Gálvez, por 1' 07". Habían recorrido hasta allí 114 Km y a pesar del tramo de barro, el promedio de Fangio era de 117,593 k.p.h. con un tiempo neto de 59' 10". Siguió en la vanguardia y por González Chaves su promedio era de más de 133 k.p.h., pero en proximidades de Juárez debió detenerse con dificultades en el embrague, perdiendo más de una hora y media. Evidenciando su gran espíritu de lucha siguió en carrera, aunque sin posibilidades de una buena ubicación. Llegó undécimo, tal como lo indica la siguiente clasificación:

1° Oscar Gálvez -Ford- en 8h 26' 50" a 123,709 k.p.h.

2° Benedicto Campos -Ford- a 20' 51"

3° Jorge Rodrigo Daly -Dodge-

4° Juan Gálvez -Ford-

5° Daimo Bojanich -Ford-

6° Luis Alberto de Dios -Chevrolet- representando a Balcarce

7° José Antonio Cordonnier -Chevrolet-

8° Tadeo Taddía -Chevrolet-

9° Héctor Andrés Barragán -Ford- de Balcarce

10° Baltazar Alaimo -Chevrolet-

11° Fangio a 1h 54' 27" del ganador

En el 17° lugar llegó otro balcarceño: Salvador Romera, con Dodge.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_NAC.BMP}

Premio Vuelta de Entre Ríos

Fecha: 24 y 25 de abril de 1948

Lugar de la Carrera: Caminos de la Pcia. de Entre Ríos

Categoría: Turismo de Carretera

Automóvil usado: **Chevrolet 1939 cupé (color rojo)**

Número: 5

Acompañante: Daniel Urrutia

Actuación: 1º en la primera etapa, 1º en la segunda etapa, 1º en la clasificación general final.

Fangio participó en la vuelta de Entre Ríos de 1948 con la misma cupé Chevrolet 39 roja que había venido usando desde el año anterior cuando se reiniciaron las carreras en ruta tras la pausa impuesta por la segunda guerra mundial. Sería éste el mismo auto que usaría para correr en carreteras hasta que dejó tal actividad en 1949 con la disputa del gran premio de ese año.

El jueves 22 de abril de 1948, en un circuito de 2.600 metros de extensión se hicieron pruebas clasificatorias para fijar el ordenamiento de largada. Juan Gálvez obtuvo el número 1, **Oscar Gálvez** el 2, Daniel Barragán el 3, Benedicto Campos el 4 y Fangio el 5. El número 14 fue para el representante de Balcarce Luis Alberto de Dios, con un Chevrolet que preparaba Rubén "Toto" Fangio, y que en la carrera no tuvo fortuna debiendo abandonar en la primera etapa.

Esa primera etapa se corrió el sábado 24 entre Paraná y Gualeguaychú, con un recorrido de 641 kilómetros. Largaron 86 pilotos y Fangio se convirtió en dominador desde los primeros tramos, llegando como ganador en la etapa en 5h 46' 15" a un promedio horario de 111,071 kilómetros. Segundo se clasificó Benedicto Campos a una diferencia de 1' 57" y tercero Oscar Gálvez a más de 4' del Ganador.

El día siguiente -domingo 25- solo partieron 44 autos en la segunda etapa que con un recorrido de 862 kilómetros marcaba el regreso de Gualeguaychú a Paraná. Fangio afianzó su posición de privilegio y arribó primero a la capital entrerriana ganando también este segundo parcial con un tiempo de 6h 42' 48" a un promedio de 128,399 kilómetros por hora y con una ventaja sobre el segundo, Eusebio Marcilla, de 9' 53". Tercero llegó Antonio Zarantonello.

La carrera fue completada por 33 pilotos y los diez primeros tras recorrer el total de 1.503 kilómetros de las dos etapas, fueron los siguientes:

- 1º Fangio en 12h 29' 04" a 120,389 k.p.h.
- 2º Eusebio Marcilla, con Chevrolet, a 22' 47"
- 3º Eusebio Martínez, con Ford, a 35' 40"
- 4º Antonio Zarantonello, con Ford, a 36' 39"
- 5º Oscar Gálvez, con Ford, a 39' 20"
- 6º Daimo Bojanich, con Ford
- 7º Daniel Musso, con Ford
- 8º Ricardo Harriague Castex, con Ford
- 9º José Antonio Cordonnier, con Chevrolet
- 10º Víctor Roude, con Ford.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_NAC.BMP}

Premio Mil Millas Argentinas (Edición 1948)

Fecha: 16 de enero de 1949

Lugar de la Carrera: Caminos de la Pcia. de Buenos Aires

Categoría: Turismo de Carretera

Automóvil usado: **Chevrolet 1939 cupé (color rojo)**

Número: 125

Acompañante: Antonio Elizalde

Actuación: 2°

El domingo 16 de enero de 1949 se disputó la clásica carrera que organizaba el Avellaneda Automóvil Club denominada Mil Millas Argentinas. A pesar de correrse en enero de 1949, esta edición correspondía al calendario de 1948. Se inscribieron 190 corredores pero largaron solo 177, lo que constituyó un récord de participantes en ese tipo de competencias. Fangio corrió acompañado por Antonio Elizalde y no resulta favorecido en el sorteo que se hace para fijar los números de largada, ya que le corresponde el 125. Otro balcarceño que participaba es Héctor Andrés Barragán (Chambo) que lo hace con un Ford y con el número 172, abandonando a poco de partir.

La prueba tiene largada y llegada en Bernal, en una sola etapa de ida y vuelta hasta Bahía Blanca con un recorrido total de 1.609 kilómetros, largándose a la hora 1,30 del domingo. Algo más de 500 kilómetros eran de pavimento y el resto de tierra. Fangio, que había partido muy atrás, debió superar una gran cantidad de autos, cosa que le resultó sumamente difícil en medio de una densa polvareda. A su llegada dijo por radio: "Nunca en mi vida había soportado tanta tierra como en esta carrera."

De todos modos su actuación fue muy buena ya que a pesar de tal inconveniente, a lo que se sumaron varias pinchaduras de neumáticos, logró ser segundo. Ya por San Miguel del Monte, a 119 kilómetros de la partida, estaba tercero a solo 25" del puntero que era **Oscar Gálvez**, a quien el sorteo lo favoreció con un número bastante bajo: el 30. En Coronel Pringles cuando se llevaban 645 kilómetros de carrera, seguía Gálvez primero, segundo Luis Alberto De Dios, tercero Marcos Ciani que debutaba, cuarto José Antonio Cordonnier y quinto Fangio.

A pesar de las dificultades apuntadas que le significaban un sensible retraso con relación al puntero, no dejó de superar autos y arribó a la meta en cuarto lugar en el camino, detrás de Oscar Gálvez, Lorenzetti y Ciani. Por tiempo neto se ubicó en segundo lugar.

La clasificación fue la siguiente:

1° Oscar Gálvez, Ford, N° 30 en 13 h 35' 24" a 118,421 k.p.h.

2° Fangio N° 125, a 43' 03"

3° José Benjamín Lorenzetti, Ford, N° 35

4° Marcos CIANI, Chevrolet, N° 75

5° Félix Alberto Peduzzi, Chevrolet, N° 64

6° Rosendo Hernández, Chevrolet, N° 141

7° Juan Gálvez, Ford, N° 143

8° Esteban Santiago Sokel, Chevrolet, N° 142

Finalizaron la exigente prueba solo 44 pilotos, es decir escasamente un 25 por ciento de los que largaron.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_NAC.BMP}

Premio G.P.I. "Juan Domingo Perón" 1949

Fecha: 30 de enero de 1949

Lugar de la Carrera: Buenos Aires

Categoría: Coches Especiales

Automóvil usado: **Maserati 4CLT/48**

Número: 24

Actuación: 3º en pruebas de clasificación, 4º en la carrera.

Para esta carrera inicial de la temporada internacional 1949 se vuelve a usar el circuito de la zona de Palermo, en la capital argentina, que tiene un recorrido de 4.865 metros. La carrera se corre el domingo 30 de enero de 1949 y ya el miércoles 26 comenzaron los ensayos que se hacían muy temprano, entre las 5,30 y las 8,00 de la mañana. En los entrenamientos del viernes 28 se produce el despiste del Simca-Gordini tripulado por **Jean Pierre Wimille** y allí pierde la vida este astro del automovilismo francés.

Fangio, con el número 24, emplea un Maserati 1.500 con doble compresor, igual al que usan el argentino Adriano Malusardi, los italianos **Luigi Villorosi** y **Alberto Ascari**, el inglés Reginald Parnell y el siamés **Príncipe Bira**. Los Maserati de Fangio y Malusardi eran propiedad del Automóvil Club Argentino.

El sábado en pruebas de clasificación se ordenan de la siguiente manera: Ascari 2' 36" 8/10; Villorosi 2' 37" 3/10; Fangio 2' 37" 8/10; Malusardi 2' 44" 4/10 y luego Bira; Benedicto Campos; Eitel Cantoni, de Uruguay; el inglés Parnell, y los argentinos Pascual Puópolo, Ernesto Tornquist y Victorio Rosa. No hicieron la clasificación y quedaron para largar en última fila, **Oscar Gálvez**, **Giuseppe Farina** y Andrés Fernández

La carrera se hizo a 35 vueltas, o sea un total de 170,275 kilómetros. la largada resulta algo confusa y Fangio se retrasa hasta el 10º lugar, pero al cerrar la primera vuelta ya está 4º muy cerca del 3º que es Villorosi. Benedicto Campos cubre primero esa vuelta inicial, pero inmediatamente es superado por Ascari, Villorosi y Fangio que marchan en ese orden y con poca diferencia entre sí. Fangio se mantenía a unos veinte metros de Villorosi, pero en la vuelta 18 entra a boxes a cambiar un neumático trasero. Como no tienen armada una rueda con neumático 650 x 16 para reemplazar la pinchada, le colocan atrás dos 600 x 16. Aunque el cambio se hizo en 24", cuando volvió a la pista estaba a 1' 11" del puntero Ascari. Al colocársele un rodado de menor diámetro se alteró la demultiplicación y el auto perdió rendimiento. A pesar de seguir retrasándose, pudo clasificarse 4º aunque con una vuelta menos.

La clasificación fue la siguiente:

1º Alberto Ascari, Maserati 1.500 - 1h 30' 23" a 113,016 k.p.h.

2º Luigi Villorosi, Maserati 1.500 - a 31"

3º Oscar Gálvez, Alfa Romeo 3.800 - a 2' 32"

4º Fangio con una vuelta menos

5º Príncipe Bira, Maserati 1.500 a 4 vueltas.

Más atrás llegaron Victorio Rosa, Adriano Malusardi y Benedicto Campos.

Es importante destacar la rápida adaptación de Fangio a esa nueva máquina, lo que se demuestra al observar que en la prueba de clasificación su mejor tiempo había sido 2' 37" 8/10 y en carrera logró bajar ese registro en 5", ya que en la vuelta 14, con su auto a pleno rendimiento, marcó 2' 32" 8/10.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_NAC.BMP}

Premio G.P. "Jean Pierre Wimille" 1949 (Mecánica Nacional)
G.P.I "María Eva Duarte de Perón"1949 (Coches Especiales)

Fecha: 6 de febrero de 1949

Lugar de la Carrera: Buenos Aires

Categoría: Mecánica Nacional - Fuerza libre y Coches Especiales

Automóvil usado: Volpi-Rickenbacker y [Maserati 4CLT/48](#)

Número: 24 en Coches Especiales y 49 en Mecánica Nacional

Actuación:

- En Mecánica Nacional 1º en pruebas de clasificación , 1º en carrera.

- En Coches Especiales 2º en pruebas de clasificación - 2º en carrera

El circuito trazado en el porteño barrio de Palermo, con una extensión de 4.865 metros, fue escenario de estas dos pruebas el domingo 6 de febrero de 1949: una reservada a Mecánica Nacional Fuerza Libre en la que Fangio participa con su Volpi equipado con motor Chevrolet (La "Petisa"), y la otra carrera fue para los autos tipo "Gran Prix" en la que vuelve a correr con el Maserati de litro y medio con doble compresor.

En Mecánica Nacional Fangio había hecho el mejor tiempo en la clasificación, seguido por Osvaldo Jouchet y Benedicto Campos. Los tres largaron en la primera fila y Fangio tomó la punta. La carrera era a 10 vueltas y cuando se cumplían 5 giros ya llevaba 29" a su escolta que era Campos. Toda la carrera se corrió bajo la lluvia y esta fue la clasificación final:

1º Fangio - 33' 58" a 85,920 k.p.h.

2º Benedicto Campos, Ford, a 49"

3º Osvaldo Jouchet, Ford, a 1' 15"

4º Carlos Fortunati Firpo, Ford, a una vuelta

5º Juan Bautista Abbene, Willys, a una vuelta

El récord de vuelta fue para Fangio en la décima, con un tiempo de 3' 17" a 88,907 k.p.h., muy bajo como consecuencia de la lluvia.

En la prueba de Coches Especiales hace el sábado el segundo tiempo clasificatorio: [Luigi Villoresi](#) 2' 30" 2/10; Fangio 2' 33" y [Alberto Ascari](#) 2' 33" 3/10.

El domingo la carrera, que se corre bajo la lluvia, se hace a 30 vueltas y en la primera parte la lucha se plantea en la punta entre Ascari, Villoresi y Fangio. En la sexta vuelta cuando arreciaba la lluvia, Villoresi tiene una maniobra desafortunada y Fangio que lo seguía muy cerca, trata de evitar el choque y se va sobre los fardos de pasto que se habían colocado al borde de la pista como protección. El impacto en la parte trasera del Maserati de Fangio le hace perder su correcta alineación y a partir de allí se torna inmanejable, sobre todo con el piso mojado. Más adelante abandonan [Farina](#) y Villoresi y la carrera queda entre Ascari y [Oscar Gálvez](#) que con su pesado Alfa Romeo había logrado mantenerse cerca. Faltando cinco vueltas abandona Ascari y Gálvez queda cómodo puntero hasta el final, alcanzando así el primer triunfo frente a los ases europeos. Fangio, merced a las deserciones, fue recuperando posiciones y llegó segundo, pero a dos vueltas del ganador.

La clasificación final quedó así:

1º Oscar Gálvez, Alfa Romeo 3800, 1h 31' 04" a 96,160 k.p.h.

2º Fangio, a dos vueltas

3º Eitel Cantoni, Maserati 1500, a tres vueltas

4º Adriano Malusardi, Maserati 1500, a tres vueltas

5º [Príncipe Bira](#), Maserati 1500, a tres vueltas

6º Alberto Ascari, Maserati 1500, a cinco vueltas

El récord de vuelta fue para Luigi Villoresi con 2' 50" 7/10

Premio G.P.I. Ciudad de Rosario 1949

Fecha: 13 de febrero de 1949

Lugar de la Carrera: Rosario (Pcia. de Sante Fe - Argentina)

Categoría: Coches Especiales

Automóvil usado: **Simca-Gordini 1430 cm3**

Número: 24

Actuación: Abandonó.

El domingo 13 de febrero de 1949 en el circuito del Parque Independencia, de Rosario, que medía 2.811 metros se corrió una prueba de Coches Especiales. Fangio decide correr con una Simca-Gordini con motor de 1.430 cm3. Dos de estos autos habían sido adquiridos por el Automóvil Club Argentino, junto con dos Maserati.

En la clasificación del sábado Fangio rompe la caja de cambios y queda sin tiempo. Ese día el más rápido fue **Luigi Villoresi** con Maserati que marcó 1' 42" a 94,582 k.p.h.

La carrera se hizo a 50 vueltas y con lluvia. A Fangio no le fueron bien las cosas. En vueltas previas a la prueba se le cruzó un espectador y al esquivarlo con una rápida maniobra hizo un "trompo" y poco faltó para que chocara con un árbol.

Como no había clasificado el sábado, largó en última fila y a 500 metros de la largada, al intentar frenar, una falla en los frenos de su auto hizo que se fuera contra la maquina de Clemar Bucci rompiendo el radiador, lo que lo obligó a abandonar sin cumplir siquiera una vuelta.

La carrera fue ganada por **Giuseppe Farina** con Ferrari, seguido por Reginald Parnell, **Alberto Ascari**, Luigi Villoresi, Benedicto Campos (con la otra Simca-Gordini), Eitel Cantoni y **Oscar Gálvez**.

El récord de vuelta fue para Villoresi que, con piso mojado, marcó 2' 02" a solo 82,953 k.p.h.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_NAC.BMP}

Premio G.P.I. Ciudad de Mar del Plata

Fecha: 27 de febrero de 1949

Lugar de la Carrera: Mar del Plata (Argentina)

Categoría: Coches Especiales

Automóvil usado: **Maserati 4CLT/48**

Número: 24

Actuación: 2º en pruebas de clasificación, 1º en la carrera.

La carrera de Mar del Plata de 1949 fue el primer triunfo de Fangio en lo que después sería la Fórmula 1 Internacional. Se corrió el domingo 27 de febrero de ese año en el circuito llamado "El Torreón" que tenía una extensión de 4.045 metros. Usó el Maserati 1.500 con doble compresor, llevando el número 24. el sábado en clasificación fue segundo detrás de **Luigi Villoresi** que marcó 2' 07" 2/10 a 114,481 k.p.h. Fangio hizo 3" 2/10 más y **Giuseppe Farina** fue tercero con una décima más que Fangio. Ese día se accidentó y murió Adriano Malusardi que estaba ensayando con su viejo Alfa Romeo 3.200.

El domingo en la tarde se corre la carrera a 35 vueltas que totalizan 141,575 kilómetros. En la largada Fangio toma la punta seguido muy cerca por **Alberto Ascari**. En la tercera vuelta observa Fangio una rotura en el caño de escape de su Maserati. En la quinta vuelta Fangio aventaja a Ascari apenas por 3/10 de segundo. Giuseppe Farina es tercero a 10", cuarto Villoresi a 27" y quinto Benedicto Campos a 48". Cuando se cumplen diez vueltas Fangio lleva a Ascari 3" 9/10 y Villoresi es tercero a 22". El escape del auto de Fangio se está desprendiendo de sus soportes. Ascari tiene una detención en boxes y Villoresi se pone segundo y descontando diferencias a Fangio que pierde tiempo tratando de desprender con la mano el caño de escape. Villoresi hace el récord de vuelta mejorando 2" su tiempo de clasificación. Fangio logra sacar el caño roto arrojándolo al pavimento. Entonces puede acelerar plenamente y comienza a distanciarse otra vez de Villoresi, pero poco después el italiano debe detenerse y queda muy retrasado. Pasa a ser segundo el **Príncipe Bira** que viene luchando la posición con Ascari, pero a más de media vuelta de Fangio. En el giro 27 abandona Ascari y entonces Bira queda cómodo en el segundo lugar pero cada vez más lejos de Fangio que lo alcanza y le saca una vuelta.

En Mar del Plata, muy cerca de su Balcarce natal, y ante una enorme cantidad de balcarceños que concurrieron ese día a verlo correr, Fangio logra su primera corona de laureles en la categoría que lo consagraría como el mejor de todos los tiempos.

La clasificación final fue esta:

1º Fangio, 1h 16' 31" 3/10 a 110,536 k.p.h.

2º Príncipe Bira, a una vuelta

3º **Oscar Gálvez**, a dos vueltas

4º Italo Domingo Vizio, a cuatro vueltas

5º Andrés Fernández, a cuatro vueltas

Como preliminar se corrió a diez vueltas una carrera de Autos Sports, que fue ganada por Angel Marocchi en 29' 18" 2/10.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_NAC.BMP}

Premio G.P. "Fraile muerto" 1949

Fecha: 20 de marzo de 1949

Lugar de la Carrera: Bell Ville (Pcia. de Córdoba- Argentina)

Categoría: Mecánica Nacional Fuerza libre

Automóvil usado: Volpi-Rickenbacker

Número: 49

Actuación: 1º en pruebas de clasificación - 1º en la carrera.

En un circuito callejero de la ciudad cordobesa de Bell Ville, cuya extensión era de 3.713 metros, se corrieron el domingo 20 de marzo de 1949 una competencia de Mecánica Nacional Fuerza Libre y una de Coches Especiales. Fangio solo corrió en la de autos con mecánica nacional, usando su chasis Volpi con motor Chevrolet al que llamaban la "Petisa", correspondiéndole el número 49. En pruebas clasificatorias hizo el mejor tiempo con 2' 21" 6/10 a 94,398 k.p.h. y aventajando por 6/10 al mendocino Pablo Gulle, con Ford, y por 1" 6/10 al tercero que fue José María Solá. Este piloto, que corría con el poderoso Cadillac de 16 cilindros que era de Clemar Bucci, sufrió un despiste en la carrera ocasionando una de las más grandes tragedias del automovilismo argentino en pistas, ya que murieron ocho espectadores y otros quince resultaron heridos, entre estos el propio piloto.

La carrera no fue muy interesante ya que tras algunas vueltas con lucha entre Fangio y Gulle, el mendocino debió abandonar y a Fangio le quedó el camino libre hasta la bandera a cuadros. Cubrió las 25 vueltas de carrera en 59' 56" 5/10 a una media horaria de 92,015 kilómetros. Segundo fue Osvaldo Jouchet a 7" 5/10; tercero Emilio Barbalarga; cuarto José Fantó y quinto Ernesto Nanni.

Como ganador en Mecánica Nacional tenía derecho a participar en la carrera de Coches Especiales, que ya no contaba con la presencia de los volantes europeos, pero no quiso hacerlo. Esta prueba fue ganada por **Oscar Gálvez** con Alfa Romeo 3.800.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_NAC.BMP}

Premio G.P. de la República Argentina 1949

Fecha: 5 al 27 de noviembre de 1949

Lugar de la Carrera: Rutas de la Argentina

Categoría: Turismo de Carretera

Automóvil usado: **Chevrolet 1939 cupé (color rojo)**

Número: 2

Acompañante: Antonio Elizalde

Actuación: 3º en la primera etapa, 1º en la segunda etapa, 2º en la tercera etapa, 2º en la cuarta, 3º en la quinta, 4º en la sexta, 1º en la séptima, 2º en la octava, 1º en la novena, noveno en la décima, 3º en la undécima, 6º en la duodécima, 2º en la clasificación general final.

Desde la estación Isidro Casanova, próxima a la Capital Federal, se largó este Gran Premio el sábado 5 de noviembre de 1949 a la hora 0:00 y con intervalos de 10" entre coche y coche. Lo hicieron 119 pilotos y Fangio corrió con el número 2 en su Chevrolet 39 rojo que venía usando desde 1947. Lo acompañó Antonio Elizalde, el mismo que ya lo había secundado en los años 1941 y 1942. Este Gran Premio sería la última carrera de carreteras que Fangio corrió en nuestro país.

La primera etapa fue desde Isidro Casanova Hasta Comodoro Rivadavia, sobre 1.853 kilómetros, la más larga etapa que se haya corrido jamás en nuestras rutas en una sola jornada. Juan Gálvez resultó ganador de ese tramo en 13h 24' 08" a un promedio de 136,562 k.p.h.; segundo Eusebio Marcilla a 28' 20" y tercero Fangio a 29' 27".

La segunda etapa, Comodoro Rivadavia-Río Gallegos, 969 Km, se corrió el martes 8 de noviembre y fue ganada por Fangio en dura lucha con Juan Gálvez. Se alternaron en la punta durante toda la etapa, sin llegar a sacar en ningún momento una ventaja de más de 3' 30" uno al otro. Fue primero Fangio con 7h 57' 40" a 121,714 k.p.h. y con una ventaja sobre Juan Gálvez de solo 36". El tercero fue Daniel Musso a 5' 24" y cuarto Eusebio Marcilla a 6' 58". En la clasificación general, sumadas las dos etapas, era primero Juan Gálvez y segundo Fangio a 28' 51".

La tercera etapa, Río Gallegos-Río Mayo, 963 Km, se corrió el jueves 10 de noviembre y ganó Juan Gálvez en 8h 33' a 112,631 k.p.h. siendo segundo Fangio a 5' 48". Tercero Marcilla y cuarto Musso. En la general Juan Gálvez seguía primero con 34' 39" sobre Fangio, su escolta.

La cuarta etapa, Río Mayo-Bariloche, 729 Km, se corrió el sábado 12 de noviembre y volvió a ganar Juan Gálvez con un tiempo de 7h 26' 30" a 97,961 k.p.h. y aventajando al segundo, que fue otra vez Fangio, por 3' 57". Tercero Marcilla y cuarto **Oscar Gálvez** que venía con importantes dificultades desde la primera etapa. Hasta Bariloche Juan Gálvez en la general llevaba a Fangio una ventaja de 38' 35".

La quinta etapa, Bariloche-Zapala, 429 Km, se hizo el lunes 14 de noviembre y ganó Juan Gálvez en 5h 07' 50" a una media de 83,616 k.p.h., llegando segundo su hermano Oscar a 3' 07" y tercero Fangio a 4' 02". En la general seguía Juan Gálvez primero y Juan Fangio segundo, con una diferencia de 41' 38". De las cinco etapas corridas, Juan Gálvez llevaba ganadas cuatro y Fangio la restante. La revista El Gráfico decía que los dos Juanes acaparaban todo.

La sexta etapa, Zapala-Mendoza, 959 Km, se corrió el martes 15 de noviembre y ganó Oscar Gálvez en 8h 46' 23" a 109,312 k.p.h. Segundo Juan Gálvez a 39"; tercero Marcilla a 3' 06" y cuarto Fangio a 12' 45". En la general terminó primero Juan Gálvez, segundo Fangio a 54' 44", tercero Marcilla a 1h 18', cuarto Musso a 3h 40' y quinto Oscar Gálvez a 3h 53'.

La séptima etapa, Mendoza-La Rioja, 965 Km, se corrió el jueves 17 de noviembre y el ganador resultó Fangio que empleó 10h 08' 05" a 95,217 k.p.h. y con una diferencia de solo 14" sobre Juan Gálvez, quien seguía primero en la general con una ventaja de 54' 30" sobre su escolta: Fangio.

La octava etapa, La Rioja-Jujuy, 861 Km, se disputó el sábado 19 de noviembre y ganó Juan Gálvez en 10h 54' 42" a 78,906 k.p.h. y con 22'45" sobre Fangio que llegó segundo a pesar de tener dificultades con la caja de cambios, la que tuvo que reemplazar aprovechando en Salta una neutralización de 60 minutos que hubo en esa ciudad. En la general Juan Gálvez llevaba a Fangio 1h 17' 13". Al tercero Musso 4h 46' y al cuarto Oscar Gálvez 6h 20'.

La novena etapa, Jujuy-Resistencia, 871 Km, se corrió el lunes 21 de noviembre y ganó Fangio en 8h 20' 24" a un promedio de 104,436 k.p.h. Segundo llegó Juan Gálvez a 8' 34". Gálvez seguía primero en la general con 1h 08' 38" sobre Fangio.

La décima etapa, Corrientes-Cataratas del Iguazú, 671 Km, se corrió el miércoles 23 de noviembre y ganó Oscar Gálvez en 6h 25' 50" a 104,345 k.p.h. En este parcial Fangio tuvo un recargo de 18' por entregar tarde el auto a parque cerrado el día anterior en Resistencia, donde estuvo haciendo algunas reparaciones en el motor. Llegó noveno en la etapa a 43' 24" del ganador. En la general seguía Juan Gálvez primero con 1h 48' 46" sobre Fangio. Tercero estaba Oscar Gálvez a más de 7h de su hermano.

La undécima etapa, Cataratas del Iguazú-Paso de los Libres, 855 Km, se corrió el viernes 25 de noviembre y el ganador fue Manuel Cubillos en 9h 53' 10" a 86,484 k.p.h. Segundo Juan Gálvez a 1' 20" y tercero Fangio a 2' 25". En la general Juan Gálvez llevaba a Fangio 1h 39' 51".

El domingo 27 de noviembre finalizó el Gran Premio con la duodécima etapa, disputada entre Paso de los Libres y la localidad de Ingeniero Maschwitz, cercana a la Capital Federal. Los 910 Km finales fueron recorridos por el ganador del tramo, Oscar Gálvez, en 6h 34' 39" a 138,345 k.p.h. Fangio corrió cuidando su posición en la general y fue sexto en la etapa a 33' 10" del ganador.

De esta manera terminaba la carrera con un recorrido total de 11.035 kilómetros en doce etapas.

La clasificación final fue la siguiente:

- 1° Juan Gálvez, Ford, en 104h 35' 58" a 105,497 k.p.h.
- 2° Fangio, a 1h 44' 06"
- 3° Oscar Gálvez, Ford, a 6h 26' 31"
- 4° Guido Maineri, Ford, a 9h 31' 44"
- 5° Jorge Descotte, Chevrolet
- 6° Lorenzo Veroli, Ford (chileno)
- 7° Víctor García, Ford
- 8° Manuel Cubillos, Ford
- 9° Juan Marchini, Ford
- 10° Manuel Cobas, Ford

Finalizaron la carrera solo 21 pilotos.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_NAC.BMP}

Premio G.P.I. Juan Domingo Perón" 1949

Fecha: 18 de diciembre de 1949

Lugar de la Carrera: Buenos Aires

Categoría: Coches Especiales

Automóvil usado: Ferrari 125 de 2000 c.c

Número: 16

Actuación: 4º en pruebas de clasificación, 2º en la carrera.

El domingo 18 de diciembre de 1949 se corre la carrera inicial de una nueva temporada internacional en la Argentina con la presencia de ases del automovilismo europeo. Fangio utilizó un Ferrari 125 de dos litros con compresor, equipado con el bastidor largo, es decir el Ferrari llamado "Monza". Le correspondió el número 16. El circuito fue el mismo de Palermo utilizado en temporadas anteriores, cuya extensión era de 4.865 metros.

El sábado en pruebas de clasificación los primeros registros fueron estos: **Luigi Villoresi** 2'31"1/10; **Alberto Ascari** 2' 31' 7/10; **Giuseppe Farina** 2' 35" 3/10; Fangio 2' 35" 6/10.

El domingo la carrera se largó a la hora 17:00, y Ascari comenzó a poner diferencias a su favor, mientras detrás suyo Villoresi y Fangio, con autos similares, disputaban el segundo lugar en un "discutido mano a mano" como comentó la revista El Gráfico. Sin embargo a partir de la vuelta 25 Fangio aumentó su ritmo de marcha y aunque no le alcanzaría para disputarle la primera posición a Ascari, si logró separarse de Villoresi. En la Vuelta 26 Fangio marcó el mejor tiempo hasta ese momento con 2' 29" 6/10, y en el giro 30 bajaría su propio récord haciendo 2' 29" 2/10.

El final de la carrera, corrida a 35 vueltas, fue este:

1º Ascari en 1h 29' 00" 1/10 a 114,790 k.p.h.

2º Fangio a 29" 3/10

3º Villoresi a 1' 38" 1/10

Luego se ubicaron con vueltas menos: Benedicto Campos, **José Froilán González**, el **Príncipe Bira** y Emanuele de Graffenried.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_NAC.BMP}

Premio G.P.I. "María Eva Duarte de Perón" 1950

Fecha: 8 de enero de 1950

Lugar de la Carrera: Buenos Aires

Categoría: Coches Especiales

Automóvil usado: Ferrari 125 de 2000 c.c

Número: 16

Actuación: 1º en pruebas de clasificación, 4º en la carrera.

El domingo 8 de enero de 1950 en el circuito de 4.865 metros trazado en el porteño barrio de Palermo, en Buenos Aires, Fangio volvió a competir con la Ferrari 125 de 2.000 centímetros cúbicos, con compresor, montado sobre bastidor largo. A este tipo de Ferrari se la llamó "Monza". En las pruebas de clasificación marcó el mejor tiempo con 2' 29" 9/10 a 116,837 k.p.h., aventajando por medio segundo a **Alberto Ascari** y **Luigi Villoresi** que empataron sus registros.

La carrera se corrió a 30 vueltas que hacían un total de 145,950 kilómetros. Picó en punta Fangio seguido por Villoresi, mientras Ascari tuvo un accidente que, aunque le permitió seguir en carrera, lo hizo muy atrasado y abandonó algunas vueltas más adelante. La lucha Fangio-Villoresi era seguida con atención, pero Fangio pudo tomar un poco de distancia a causa de un semitrompo del italiano. Sin embargo en la vuelta 10 Fangio entraría al box para cambiar una rueda trasera pero debido a que algunos rayos de la misma se habían cortado e incrustado en la masa, se demoró 3' 10" en volver a la pista, haciéndolo a más de una vuelta de Villoresi, quien regulaba su tren de marcha. Fangio comenzó a superar autos y descontar diferencias, hasta alcanzar un honroso cuarto lugar.

El resultado final fue este:

1º Luigi Villoresi -Ferrari- 1h 18' 20" 8/10 a 111,770 k.p.h.

2º Dorino Serafini -Ferrari a 19" 8/10

3º Clemar Bucci -Alfa Romeo- a 27" 6/10

4º Fangio a 40" 2/10

Luego se ubicaron Felice Bonetto, **Giuseppe Farina**, Luis Rosier, y otros. Récord de vuelta: Villoresi a 118,018 k.p.h.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_NAC.BMP}

Premio G.P.I. "General San Martín" 1950

Fecha: 15 de enero de 1950

Lugar de la Carrera: Mar del Plata, Argentina

Categoría: Coches Especiales

Automóvil usado: Ferrari 125 de 2000 c.c

Número: 16

Actuación: 3º en pruebas de clasificación, abandonó en la carrera.

En el circuito denominado "El Torreón", en Mar del Plata, se corrió esta competencia el domingo 15 de enero de 1950, en el mismo escenario que diez meses y medio antes, Fangio había logrado su primer triunfo en autos tipo Grand Prix. El trazado tenía 4.045 metros. Fangio corrió con la Ferrari 125 -tipo Monza- con motor de 2.000 cm3 con compresor y montado sobre bastidor largo.

En pruebas de clasificación fue primero **Alberto Ascari** con 2' 03" 7/10 a 117,720 k.p.h. Segundo **Luigi Villoresi** a 5/10 y tercero Fangio a 8/10.

La carrera se hizo a 37 vueltas con un total de 149,665 kilómetros y en la largada tomó la punta Fangio, seguido en primer momento por **Giuseppe Farina**. Luego éste es superado por Ascari y Villoresi que se disputan el segundo lugar a poca distancia de Fangio. En la vuelta 13 Villoresi superó a Fangio e inmediatamente hizo un trompo quedando algo cruzado delante del argentino. El auto de Villoresi se fue sobre el público hiriendo a cinco espectadores, aunque sin mayores consecuencias. Ascari quedó cómodo en la punta y ganó la carrera con casi 20" sobre Giuseppe Farina. El récord de vuelta fue para Villoresi que en la 4º y 5º marcó 2' 04" 7/10 a 116,776 k.p.h.

Como preliminar se corrió una carrera de autos Sport que fue ganada por Carlos Menditeguy con Ferrari. En la primera vuelta de esta prueba, Nicolás Dellepiane embistió a un espectador que cruzó la pista, el que falleció casi inmediatamente.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_NAC.BMP}

Premio G.P.I. "Acción de San Lorenzo" 1950

Fecha: 22 de enero de 1950

Lugar de la Carrera: Rosario, Argentina

Categoría: Coches Especiales

Automóvil usado: Ferrari 125 de 2000 c.c

Número: 16

Actuación: 1º en pruebas de clasificación, abandonó en la carrera.

Esta carrera en el Parque Independencia de la ciudad santafecina de Rosario se corrió el domingo 22 de enero de 1950 y Fangio volvió a hacerlo con la Ferrari 125 -tipo Monza- con motor de dos litros, sobrealimentado, y bastidor largo.

El circuito tenía 2.811 metros y en pruebas de clasificación Fangio fue el más rápido con 1' 43" 1/10 a 98,153 k.p.h. **Alberto Ascari** fue segundo a 9/10.

La carrera se hizo a 50 vueltas que totalizaban 140,550 kilómetros, habiéndose acortado en 10 vueltas -estaba pactada a 60 vueltas- de común acuerdo entre los organizadores y los pilotos, a causa del intenso calor que hizo ese día.

En la largada tomó la punta Fangio seguido por Ascari y **Luigi Villoresi**. Poco después Ascari abandonó y Fangio se separaba de Villoresi. Cuando se cumplía la vuelta 17 y Fangio llevaba una ventaja de 37", al intentar superar a Felice Bonetto que corría con una vuelta menos, una mala maniobra de éste encerró a Fangio que rozó los fardos de pasto puestos como protección en el borde de la pista, y su máquina hizo dos violentos trompos lléndose contra una columna de alumbrado. Fangio resultó ileso y un joven marinero que estaba en el lugar recibió heridas leves en una pierna. Las averías producidas en la Ferrari obligaron al abandono de Fangio. Villoresi quedó cómodo puntero y ganó con 23" de ventaja sobre Benedicto Campos. El récord de vuelta fue para Fangio en la 10º con 1' 43" 6/10 a 97,679 k.p.h.

De esta forma, sin triunfos, Fangio terminó su temporada 1950 en la Argentina. En marzo reiniciaría su actividad en el Viejo Mundo.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_NAC.BMP}

Premio G.P. de Paraná 1950

Fecha: 12 de noviembre de 1950

Lugar de la Carrera: Paraná , Argentina

Categoría: Coches Especiales (Fórmula Libre)

Automóvil usado: Ferrari 125 de 2000 c.c

Número: 4

Actuación: 1º en pruebas de clasificación, 1º en la carrera.

El domingo 12 de noviembre de 1950 Fangio corrió una carrera de autos tipo Grand Prix que se realizó en la ciudad entrerriana de Paraná. Era un circuito callejero trazado en el Parque Urquiza que tenía una extensión de 2.740 metros. Fangio y **José Froilán González** corren con Ferrari 2.000 y participan también Pedro Llano y Roberto Mieres con Simca-Gordini; Adolfo Schwelm Cruz con Alfa Romeo 2.300, y con Maserati 1.500 lo hacen Alfredo Pián, Victorio Rosa, el paranaense Héctor Niemitz y **Onofre Marimón** que debuta ese día en este tipo de autos. En pruebas de clasificación Fangio marca un nuevo récord para ese circuito: 1' 47" a 92,186 k.p.h.

La carrera se hizo a 30 vueltas con un total de 82,200 kilómetros. Fangio y González dominaron claramente la carrera desde el comienzo. A las cinco vueltas estaba primero González y Fangio lo seguía a 4/10, siendo el promedio algo superior a los 83 k.p.h. Al cumplirse diez vueltas se había adueñado de la punta Fangio y comenzó a llover. La media horaria descendió a 73 kilómetros y el balcarceño comenzaba a poner distancia con su escolta, para llegar al final con comodidad.

La clasificación de la carrera fue esta:

1º Fangio en 1h 06' 50" a 73,795 k.p.h.

2º José Froilán González, a 42"

Luego con vueltas menos, se clasificaron Pián, Marimón, Niemitz, Schwelm Cruz, Llano y Mieres.

El récord de vuelta fue para Fangio con 1' 52" 6/10 a 87,836 k.p.h.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_NAC.BMP}

Premio 500 Millas de Rafaela 1950

Fecha: 24 de diciembre de 1950

Lugar de la Carrera: Rafaela, Argentina

Categoría: Fórmula Libre

Automóvil usado: **Talbot-Lago 4500 c.c**

Número: 2

Actuación: 1º en pruebas de clasificación, 1º en la carrera.

El domingo 24 de diciembre de 1950 Fangio corrió las 500 Millas de Rafaela en la ciudad santafecina del mismo nombre, en un circuito de 8.746 metros con piso de tierra compactada. Lo hizo con un Talbot-Lago de 4.500 cm³, igual a los que usaron para esa carrera **José Froilán González** y el campeón francés Louis Rosier. El resto de los participantes lo hicieron con autos de Mecánica Nacional Fuerza Libre, es decir, preparados en el país.

Ya en pruebas de clasificación los tres Talbot se ubicaron en los primeros lugares: Fangio con 2' 31" 4/10 a un promedio de 207,693 k.p.h. que es el más alto registrado en la historia de los circuitos argentinos. Segundo fue González a 2" y tercero Rosier a 9".

La carrera se disputó a 92 vueltas para completar los 804,632 kilómetros que hacían 500 millas. Los Talbot no tuvieron ningún tipo de resistencia y fueron cómodos dominadores en razón de su muy superior potencia. González debió abandonar en la vuelta 15 pero Fangio y Rosier se alternaron en la punta hasta que, a partir del giro 60, el argentino se adueñó de la vanguardia y ganó con amplia ventaja.

La clasificación fue esta:

1º Fangio en 4h 32' 37" 2/10 a 177,088 k.p.h.

2º Rosier a 1' 22" 6/10

El resto de los pilotos quedó muy rezagado, a tal punto que el tercero, Luis Brossutti, con un Mercedes Benz adaptado con mecánica nacional, clasificó con 9 vueltas menos.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_NAC.BMP}

Premio G.P. "Presidente de la Nación Juan Domingo Perón" 1951

Fecha: 18 de febrero de 1951

Lugar de la Carrera: Buenos Aires, Argentina

Categoría: Coches Especiales

Automóvil usado: **Mercedes Benz W-163**

Número: 2

Actuación: 1º en pruebas de clasificación, 3º en la carrera.

El domingo 18 de febrero de 1951 Fangio corre por primera vez con Mercedes Benz. Lo hace en la capital de su país en un circuito trazado en calles cercanas al Río de la Plata, al que se le llamó "Circuito de la Costanera Norte" y tenía 3.500 metros de extensión.

Los Mercedes que se presentaron eran tres del modelo W-163 de 3.000 centímetros de cilindrada y esta participación constituía la reaparición de los famosos autos alemanes tras el paréntesis impuesto por la segunda guerra mundial. Fangio y los pilotos germanos Herman Lang y **Karl Kling** tenían a su cargo estas máquinas. No vinieron los equipos de Alfa Romeo y Ferrari, de modo que el resto de los participantes eran rioplatenses y corrieron con autos que estaban en nuestro país y el Uruguay, algunos ya con varios años de carreras. Entre los que dispuso el Automóvil Club Argentino, había dos Ferrari con motor de dos litros y chasis corto, uno de los cuales era para **José Froilán González** y el otro para **Oscar Gálvez**. Hubo 17 inscriptos y entre ellos cabe señalar a Luis Alberto de Dios, que era considerado discípulo de Fangio, y participó con un Simca-Gordini siendo 13º en pruebas de clasificación y abandonó en la carrera.

En las pruebas de clasificación Fangio hizo el mejor registro con 2' 01" 7/10 a 103,533 k.p.h. Segundo fue Lang a 2" y tercero González a 3".

En la carrera Fangio picó en punta pero pronto fue superado por Lang y González. En la vuelta cuatro recuperó el segundo lugar pero dos giros más adelante paró a cambiar una rueda delantera perdiendo 30" y quedando 8º. Los tres Mercedes Benz no rendían de acuerdo a lo esperado y ello se atribuyó a fallas que presentaban por el carburante adoptado. Ello provocó el ataque de González que aprovechando muy bien el rendimiento de su Ferrari, pasó a ser puntero al cumplirse 20 vueltas. Por su parte Fangio avanzaba algunos puestos y se colocaba tercero pero a más de un minuto y medio de la punta. González, a pesar de perder momentáneamente su condición de líder al reaprovisionarse de combustible, rápidamente volvió a la vanguardia y ganó con comodidad.

La clasificación final tras recorrer 45 vueltas con un total de 157,510 kilómetros, fue la siguiente:

1º José Froilán González -Ferrari- 1h 35' 18" 9/10 a 99,144 k.p.h.

2º Herman Lang -Mercedes Benz- a 16" 4/10

3º Fangio a 51" 5/10

4º Oscar Gálvez -Ferrari- a 1 vuelta

5º Alfredo Pián -Maserati- a 1 vuelta

6º Karl Kling -Mercedes Benz- a 1 vuelta

El récord de vuelta fue para Fangio en la quinta, con 2' 02" 2/10 a 103,109 k.p.h.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_NAC.BMP}

Premio G.P. "María Eva Duarte de Perón" 1951

Fecha: 24 de febrero de 1951

Lugar de la Carrera: Buenos Aires, Argentina

Categoría: Coches Especiales

Automóvil usado: **Mercedes Benz W-163**

Número: 2

Actuación: 1º en pruebas de clasificación, abandonó en la carrera.

El sábado 24 de febrero de 1951 se corrió por segunda vez en el circuito de la Costanera Norte cuya extensión era de 3.500 metros y estaba trazado en calles cercanas a la ribera de la capital argentina. Los protagonistas fueron los mismos que seis días antes, es decir que Fangio volvió a correr con el Mercedes Benz de tres litros. En las pruebas de clasificación el mejor tiempo es para Fangio con 1' 58" 4/10 a 106,418 k.p.h. y aventajando a **Karl Kling** por 1" 6/10.

La carrera se corrió a 45 vueltas y fracción, ya que la partida se hizo 2.500 metros antes del control de fiscalización, por lo que el recorrido totalizó 160 kilómetros. Fangio estuvo en punta hasta la tercera vuelta, cediendo esa posición como consecuencia de fallas en el rendimiento de su auto. En el quinto circuito **José Froilán González** con Ferrari 2.000 tomó el primer puesto que no dejaría hasta el final. Fangio, que marchaba envuelto en una nube de humo que despedía el motor de su Mercedes, abandonó en la vuelta 16. González ganó fácilmente con más de dos minutos de ventaja sobre Kling, y haciendo también la vuelta más rápida

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_NAC.BMP}

Premio G.P. "Presidente Perón" 1952

Fecha: 9 de marzo de 1952

Lugar de la Carrera: Buenos Aires, Argentina

Categoría: Fórmula Libre

Automóvil usado: Ferrari 125 con compresor

Número: 16

Actuación: 1º en pruebas de clasificación, 1º en la carrera.

El domingo 9 de marzo de 1952 se inauguró el Autódromo Municipal de la Capital Federal, a que entonces se le impuso el nombre de "17 de Octubre" y que actualmente, tras distintas denominaciones, se llama "Oscar Alfredo Gálvez".

Esa carrera inaugural no contó con la participación de importantes equipos europeos que en esa temporada no vinieron a Sudamérica. Solo lo hizo la escudería francesa Simca-Gordini que trajo dos prototipos de 1.500 cm³ de cilindrada, los que estaban a cargo de los pilotos Robert Manzon y André Simón. A ellos se le sumaban Fangio y **José Froilán González** con sus Ferrari 125 de dos litros con compresor aplicado; los compatriotas Carlos Menditeguy, Jorge Daponte y Alfredo Pián con Maserati 1500; Clemar Bucci con Alfa Romeo 4500; Adolfo Schwelm Cruz con Alfa Romeo 2300; Héctor Niemitz con Alfa Romeo 3200; Alberto Crespo con Talbot 4500; los brasileños Francisco "Chico" Landi con Ferrari 2000; Francisco Marques, Rodríguez y Rubem Abrunhosa con Maserati 1500; Pinheiro Pires con Ferrari 1500, y los uruguayos Eitel Cantoni y Asdrúbal Fontes con Maserati 1500.

El circuito que se usó ese día en la inauguración del escenario más importante del automovilismo nacional, medía 4.706,92 metros y en pruebas de clasificación Fangio hizo el mejor tiempo con 2' 25" a 116,861 k.p.h., aventajando a González por 3" 3/10 y por 5" 7/10 a Manzon y Bucci que igualaron el tercer tiempo.

En la carrera el dominio de Fangio y González fue total y la actuación de ambos muy pareja, como se demuestra seguidamente con algunas diferencias de tiempo: al cumplirse 5 vueltas Fangio ganaba por 4/10 de segundo; a las 10 vueltas la diferencia se redujo a 2/10; a la 15 vueltas -mitad de la carrera- González era primero por 2/10 de segundo; a las 20 vueltas amplió su ventaja a 1"; al cumplirse 25 circuitos Fangio se acercó a 3/10 y lo superó al cumplirse las 30 vueltas de carrera ganando por solo 2/10 de segundo, destacando que el tercero arribó casi 2 minutos después. Algunas crónicas de esa carrera insinúan que Fangio y González, con el propósito de que el espectáculo tuviera emotividad y ante la neta superioridad sobre el resto de los rivales, procuraron que el ritmo de ambos fuera, además de muy fuerte, lo más parejo posible.

Al cabo de las 30 vueltas que totalizaron 141,207 kilómetros, la clasificación fue esta:

1º Fangio, en 1h 17' 19" 2/10 a 109,576 k.p.h.

2º José Froilán González, a 2/10

3º Francisco Landi, 1' 57" 3/10

4º Jorge Daponte, a una vuelta

5º Eitel Cantoni, a una vuelta

6º Carlos Menditeguy, a 2 vueltas

7º Asdrúbal Fontes, a 2 vueltas

8º Héctor Niemitz, a 3 vueltas

9º Rubem Abrunhosa, a 3 vueltas.

El récord de vuelta en carrera fue para Fangio que marcó 2' 29" 5/10 a 113,343 k.p.h.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_NAC.BMP}

Premio G.P. "Eva Perón" 1952

Fecha: 16 de marzo de 1952

Lugar de la Carrera: Buenos Aires, Argentina

Categoría: Fórmula Libre

Automóvil usado: Ferrari 125 con compresor

Número: 16

Actuación: 3º en pruebas de clasificación, 1º en la carrera.

El domingo 16 de marzo de 1952 se corrió la segunda carrera de esa temporada internacional en la Argentina, en el autódromo inaugurado una semana antes en Buenos Aires. El circuito medía 4.706,92 metros y Fangio volvió a presentarse con el Ferrari 125 de dos litros, equipado con alimentación forzada.

En pruebas de clasificación el más rápido fue **José Froilán González** con el otro Ferrari similar, que empleó 2' 27" 5/10 a 114,880 k.p.h. segundo fue el francés André Simon, con Simca Gordini 1500, a 2/10 de segundo, y el tercero Fangio a 4/10.

La carrera fue a 30 vueltas con un recorrido total de 141, 207 kilómetros, y Fangio ganó de punta a punta. Cuando se habían corrido 10 vueltas, era segundo González a 9" 9/10. Al cumplirse 20 circuitos la diferencia se mantenía entre Fangio y González en 9" 6/10. En el giro número 24 se detuvo González y Fangio quedó cómodo en la punta.

Al terminar la carrera la clasificación resultó esta:

1º Fangio en 1h 15' 23" 9/10 a 112,369 k.p.h.

2º Carlos Menditeguy, Ferrari 1500, a 2' 15" 2/10

3º Francisco "Chico" Landi, Ferrari 2000, a 1 vuelta

4º Alberto Crespo, Talbot 4500, a 1 vuelta

5º Eitel Cantoni, Maserati 1500, a 2 vueltas.

El récord de vuelta fue para Fangio en 2' 28" 8/10 a 113,877 k.p.h.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_NAC.BMP}

Premio G.P. Ciudad de Buenos Aires 1953

Fecha: 1° de febrero de 1953

Lugar de la Carrera: Buenos Aires, Argentina

Categoría: Fórmula Libre

Automóvil usado: [Maserati A6 SSG](#)

Número: 2

Actuación: 5° en pruebas de clasificación, abandonó en la carrera.

El domingo 1 de febrero de 1953 se corrió una carrera de coches especiales, Fórmula libre, en el Autódromo "17 de Octubre" de la ciudad de Buenos Aires, empleándose esta vez el entonces circuito numero 4 que tenía una cuerda de 4.706,92 metros. Esta carrera no tenía puntaje para el campeonato mundial. Fangio corrió con el Maserati 2000 que había usado dos semanas antes. Por su parte Ferrari presentó una unidad con motor de 4500 cm3 y otras tres plantas impulsoras de dos litros y medio de cilindrada, motor éste que se estaba experimentando con miras a su aplicación en 1954 cuando se volvería a la Fórmula 1 en el campeonato.

En pruebas de clasificación [Ascari](#), que tenía el Ferrari 4500, fue el mas rápido con 2' 20" 2/10 a 120,862 k.p.h. Fangio se ubico quinto a 3" 8/10.

La carrera se corrió a 40 vueltas con un total de 188,277 kilómetros y resultó una muy cómoda victoria de la "scudería del cavallino rampante". Ya había demostrado Ferrari la superioridad de cilindradas iguales dos semanas antes. Ahora con motores más potentes que Maserati, todo resultó más fácil. Ascari abandonó a poco de comenzar, pero las otras tres Ferrari dominaron todo el recorrido de la prueba. A las 10 vueltas el primero era Farina y Fangio estaba quinto a 34". Al cumplirse mitad de carrera (20 giros) las posiciones seguían igual pero la diferencia se amplió entre Farina y Fangio a 1' 05". Unas vueltas mas tarde Fangio se detiene en boxes con dificultades en su auto y, aunque reanuda la marcha, solo alcanza el noveno lugar a 5 vueltas del ganador. Solo su alto espíritu deportivo y el deseo de no claudicar ante su público, lo mantuvo en carrera.

La clasificación final fue esta:

- 1 [Giuseppe Farina](#), Ferrari 2500, en 1h 36' 52" 9/10 a 116,602 k.p.h.
- 2 [Luigi Villoresi](#), Ferrari 2500, a 1"
- 3 [Mike Hawthorn](#), Ferrari 2500, a 1' 24"
- 4 [José Froilán González](#), Maserati 2000, a 1' 53"
- 5 Roberto Manzon, Simca Gordini 1400, a 1 vuelta
- 6 [Oscar Gálvez](#), Maserati 2000, a 1 vuelta
- 7 Felice Bonetto, Maserati 2000, a 1 vuelta
- 8 Maurice Trintignant, Simca Gordini 1400, a 2 vueltas
- 9 Fangio, a 5 vueltas
- 10 [Onofre Marimón](#), Ferrari 2000, a 5 vueltas.

El récord de vuelta fue para Villoresi con 2' 22" 5/10 a un promedio de 118,911 k.p.h.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_NAC.BMP}

Premio G.P. Ciudad de Buenos Aires 1954

Fecha: 31 de enero de 1954

Lugar de la Carrera: Buenos Aires, Argentina

Categoría: Fórmula Libre

Automóvil usado: **Maserati 250 F**

Número: 2

Actuación: 6º en pruebas de clasificación, abandonó en la carrera.

El domingo 31 de enero de 1954 se corrió en Buenos Aires una carrera de Fórmula Libre, en la que participaron casi todos los pilotos y autos que dos semanas antes habían intervenido en la carrera inicial del Campeonato del Mundo de Conductores de Fórmula 1. Aunque el escenario fue el mismo, el trazado que se usó para esta segunda carrera, que no tenía puntaje, fue el circuito número cuatro que medía 4.706,92 metros. Fangio participó con el Maserati 2500 cm³ de cilindrada sin compresor.

En pruebas de clasificación el mejor tiempo fue para el italiano **Giuseppe Farina**, con Ferrari 2500, en 2' 20" 6/10 a una media horaria de 120,518 kilómetros. Fangio resultó sexto a 2" 6/10 de ese registro.

La carrera se corrió a 65 vueltas con un total de 305,950 kilómetros. Fangio tuvo que abandonar por inconvenientes mecánicos en la sexta vuelta, y a partir de allí la prueba se convirtió en un cómodo monólogo de los autos Ferrari que se alternaban en las primeras posiciones. Maurice Trintignant con uno de los coches de Maranello fue el ganador, mientras que su compañero de equipo, Farina, se quedó con la vuelta más rápida.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_NAC.BMP}

Premio G.P. Ciudad de Buenos Aires 1955

Fecha: 30 de enero de 1955

Lugar de la Carrera: Buenos Aires, Argentina

Categoría: Fórmula Libre

Automóvil usado: Mercedes Benz W-196 (motor 3000) sin carenado

Número: 2

Actuación: 1º en pruebas de clasificación, 2º en la primera serie, 2º en la segunda serie. Primero en la general por suma de tiempos.

El domingo 30 de enero de 1955 se disputó el Gran Premio Ciudad de Buenos Aires, sin puntos para el campeonato mundial de pilotos, en el circuito número cuatro del Autódromo "17 de Octubre" de la capital argentina de 4.706,92 metros. Esta competencia fue declarada "Fórmula libre", por lo que los equipos Mercedes Benz y Ferrari aprovecharon para equipar sus autos con motores de tres litros y experimentarlos para usarlos luego en Europa en los autos de carrera sport. También intervinieron algunos Maserati de litro y medio, mientras que Lancia no presentó sus autos, con lo que **Ascari** y **Villoresi** no fueron de la partida.

Fangio con el Mercedes Benz W-196 sin carenado y con el motor de tres litros, ganó la prueba de clasificación con un registro de 2' 31" 5/10 a 111,847 k.p.h., superando a Maurice Trintignant, con Ferrari, por 1" 2/10. Esta prueba se hizo con lluvia.

La carrera se hizo en dos series de 30 vueltas cada una, con un recorrido parcial 141,207 kilómetros, definiéndose la final por la suma de tiempos de ambas baterías.

La primera serie mostró en el comienzo a tres Mercedes en los primeros lugares: Fangio, **Moss** y **Kling** en ese orden, pero poco a poco Farina aprovechando la mayor agilidad de su Ferrari en el trabado circuito, los superó y ganó con comodidad.

Así terminó la primera serie:

1º **Giuseppe Farina**, Ferrari 3000, en 1h 11' 35" 8/10 a 118,335 k.p.h.

2º Fangio, a 10" 5/10

3º Stirling Moss, Mercedes Benz 3000, a 25" 4/10

Luego se ubicaron Karl Kling, con Mercedes Benz; **José Froilán González**, con Ferrari; Roberto Mieres, con Maserati; **Jean Behra**, con Maserati; y Maurice Trintignant, con Ferrari.

En la segunda serie, tras un despiste de Farina que quedó fuera de competencia, Fangio y Moss dominaron la prueba a pesar de la persecución implacable de Trintignant con el auto de González. Sobre el final Fangio, inteligentemente, dejó el primer lugar a Moss y se dedicó a contener la arremetida de Trintignant, llegando los tres en ese orden y ganando Fangio en la suma de tiempos.

El resultado de la segunda serie fue el siguiente:

1º Stirling Moss, Mercedes Benz, en 1h 11' 29" 6/10 a 118,506 k.p.h.

2º Fangio, a 3"

3º Maurice Trintignant, Ferrari, a 3" 9/10

Luego se ubicaron Harry Schell, con Maserati; Jean Behra, con Maserati; Karl Kling, con Mercedes Benz; Carlos Menditeguy, con Maserati, y otros.

Sumando los tiempos de las dos baterías, la clasificación general final de la carrera fue esta:

1º Fangio, en 2h 23' 18" 9/10 a 118,235 k.p.h.

2º Stirling Moss, Mercedes Benz, a 11" 9/10

3º José Froilán González-Maurice Trintignant, Ferrari, a 24" 1/10

Luego se ubicaron Karl Kling, con Mercedes Benz; Jean Behra, con Maserati; Carlos Menditeguy, con Maserati, y otros.

El recorrido total, sumadas las dos corridas, fue de 282,414 kilómetros. La vuelta más rápida fue compartida por Farina en el quinto giro de la primera serie y Moss en la última vuelta de la segunda batería, ambos con 2' 19" 5/10 a 121,469 k.p.h.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_NAC.BMP}

Premio Mil Km. de la Ciudad de Buenos Aires 1956

Fecha: 29 de enero de 1956

Lugar de la Carrera: Buenos Aires, Argentina

Categoría: Autos Sport

Automóvil usado: **Ferrari Monza 860**

Número: 34

Acompañante: **Eugenio Castellotti** (italiano)

Actuación: 1º en pruebas de clasificación, abandonó en la carrera.

El domingo 29 de enero de 1956 se corrió en Buenos Aires una carrera de autos sport denominada Mil Kilómetros de la Ciudad de Buenos Aires y el escenario fue un trazado mixto que comprendía el autódromo y parte de la avenida General Paz, importante arteria de circulación que rodea a la capital argentina, pasando junto al principal escenario automovilístico del país. El recorrido medía 9.476,32 metros y los pilotos debían cubrirlo 106 veces para totalizar 1.004,490 kilómetros. Participaron 64 pilotos en 32 autos, haciéndolo Fangio con un Ferrari tipo "Monza", equipado con motor de 12 cilindros y 4.900 cm³. Su copiloto fue el joven italiano Eugenio Castellotti. Como dato curioso puede señalarse que entre los participantes se contaba la pareja integrada por las señoritas Isabel Haskell, de Estados Unidos, y María Teresa De Filippis, de Italia.

En pruebas de clasificación Fangio fue el mejor con 3' 29" a un promedio de 162,916 k.p.h.

La carrera se largó al estilo "Le Mans", es decir colocándose los pilotos enfrente de los autos y a la señal del largador cruzaron corriendo la pista hacia los mismos para ponerlos en marcha y partir. El belga Olivier Gendebien fue el primero en partir pero en seguida Fangio lo superó. Al cumplirse 10 vueltas seguía primero y cerca suyo estaban Luigi Musso y **Stirling Moss**. Al cumplirse 20 vueltas las posiciones seguían igual ganando Fangio por 4" a Musso y 55" a Moss. Después de la vuelta 30 comenzaron a producirse los relevos. Fangio cedió el volante a Castellotti: Musso a **Peter Collins**, mientras que Moss no hace relevo y pasa a la punta con 12" sobre su escolta Castellotti. Cerca de la mitad de carrera el italiano hace un trompo y su auto debió ser atendido en boxes, retrasándose sensiblemente. Carlos Alberto Menditeguy relevó a Moss conservando la punta con 7" sobre Phill Will copiloto de Gendebien, y a una vuelta sobre Castellotti que había retornado a pista. Cerca de la vuelta 70 Fangio reemplaza a Castellotti y en una notable acción logra ponerse igual de vueltas que Menditeguy, pero a 3' 28" detrás. Moss toma nuevamente el auto puntero que es tenazmente seguido por Fangio, aunque el argentino pierde toda posibilidad cuando en la vuelta 91 su auto tiene problemas mecánicos que le impiden continuar.

Con facilidad ganó el binomio Moss-Menditeguy, con Maserati, con 2 vueltas de ventaja sobre el Ferrari de Gendebien-Will. El promedio del auto ganador fue de 154,683 k.p.h. y el récord de vuelta quedó para Collins, con Ferrari, que marcó 3' 26" 4/10 a un promedio de 165,284 k.p.h.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_NAC.BMP}

Premio G.P. Ciudad de Buenos Aires 1956

Fecha: 5 de febrero de 1956

Lugar de la Carrera: Mendoza, Argentina

Categoría: Fórmula Libre

Automóvil usado: **Lancia-Ferrari D-50**

Número: 30

Actuación: 1º en pruebas de clasificación, 1º en la carrera.

El domingo 5 de febrero de 1956 en el Autódromo "General San Martín" de la ciudad de Mendoza se corrió una carrera para autos de fórmula libre que recibió la denominación de Gran Premio "Ciudad de Buenos Aires". Podían participar los Fórmula 1 que dos semanas antes habían corrido en la capital argentina la prueba de apertura del campeonato mundial de pilotos, concurriendo casi todos ellos al circuito cuyano.

Fangio con su Lancia-Ferrari ganó las pruebas de clasificación cubriendo el circuito de 4.184,31 metros en 1' 48" 6/10 a 138,706 k.p.h.

La carrera a 60 vueltas totalizó 251,058 kilómetros de recorrido. Fangio fue dominador desde la largada hasta el final. En las primeras vueltas lo siguieron sus compañeros de equipo **Eugenio Castellotti** y Luigi Musso, pero debieron abandonar antes de la mitad de carrera. Carlos Alberto Menditeguy con Maserati, siguió al puntero hasta que **Stirling Moss**, con un auto similar, lo superó y comenzó la persecución a Fangio. Empero, dos "trompos" que protagonizó el joven inglés, lo volvieron a atrasar.

La clasificación final fue la siguiente:

1º Fangio, en 1h 52' 38" 9/10 a 133,721 k.p.h.

2º Stirling Moss, Maserati, a 38" 6/10

3º **Jean Behra**, Maserati, a 1' 45" 7/10

Con vueltas menos llegaron Menditeguy, **Peter Collins**, Olivier Gendenbien, Francisco Landi, el mendocino Pablo Gulle, **Mike Hawthorn** y otros.

El récord de vuelta fue para Fangio que en el giro 50 marcó 1' 49" 2/10 a 137,944 k.p.h.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_NAC.BMP}

Premio 1000 Km. de la Ciudad de Buenos Aires 1957

Fecha: 20 de enero de 1957

Lugar de la Carrera: Buenos Aires, Argentina

Categoría: Sport Internacional

Automóvil usado: Maserati 450 S

Número: 2

Acompañante: **Stirling Moss** (inglés)

Actuación: 1º en pruebas de clasificación, abandonó en la carrera

El domingo 20 de enero de 1957 se corrió en Buenos Aires la carrera de autos sport denominada "Mil Kilómetros de la Ciudad de Buenos Aires" teniendo como escenario un circuito callejero que comprendía la zona de Costanera Norte, en la avenida Tristán Achával Rodríguez entre las calles Pampa y Jerónimo Salguero, con un extensión de 10.219 metros y un dibujo demasiado veloz para el poco "escape" que había a los costados de la calzada, situación que provocó varios accidentes. Fangio corrió con Maserati 450 S, un nuevo modelo de cuatro litros y medio que presentaba la fábrica modenese. Su copiloto fue el subcampeón del mundo de F1, Stirling Moss.

Participaban autos también de la marca Ferrari, Jaguar, Porsche, Osca y algunos Mercedes Benz, divididos todos en tres categorías: hasta 1.500, hasta 3.000 y más de 3.000 centímetros cúbicos de cilindrada. Es importante señalar que si bien cada auto tenía asignado un binomio de pilotos, era libre el relevo entre todos los conductores ya que la competencia era de marcas y no de hombres.

En pruebas de clasificación el más rápido fue Fangio con 3' 36" 1/10 a 170,237 k.p.h.

La carrera se corrió a 98 vueltas totalizando un recorrido de 1.001,462 kilómetros. En el comienzo tomó la punta Moss con el auto que compartía con Fangio y rápidamente se distanció de sus perseguidores. Cuando había recorrido aproximadamente 300 kilómetros cedió la conducción a Fangio, con una ventaja de casi dos minutos sobre el segundo. El argentino trató de no forzar la marcha conservando la diferencia. En la vuelta 40, algo más de 400 kilómetros, la ventaja sobre el segundo se mantenía en el orden de los 2' 08". Su escolta era el Ferrari que tripulaban alternativamente **Eugenio Castellotti**, Luigi Musso y Masten Gregory. Sin embargo cuando se llevaban cubiertas 57 vueltas Fangio tiene que detenerse con desperfectos en el embrague que habían producido la rotura de la caja de velocidades. Allí terminaba la ilusión de lo que parecía un triunfo seguro del binomio que integraban el campeón y subcampeón del mundo de la Fórmula 1.

A Moss el director del equipo lo hizo continuar con un Maserati 3000 que corrían **Jean Behra** y Carlos Menditeguy. En el momento que tomó la conducción el inglés, el auto estaba en cuarto lugar y en un notable repunte alcanzó el segundo puesto, ganando la clase hasta tres litros.

La clasificación final tuvo como ganadores a Castellotti-Musso-Gregory; segundos Behra-Menditeguy-Moss; y tercero Alfonso De Portago-**Peter Collins**-Castellotti. El promedio del auto ganador fue de 162,186 k.p.h. y el récord de vuelta para Moss con 3' 36" a 170,316 k.p.h. Terminaron la prueba 12 autos y solo tres de ellos cumplieron el total de vueltas.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_NAC.BMP}

Premio G.P. de la Ciudad de Buenos Aires 1957

Fecha: 27 de enero de 1957

Lugar de la Carrera: Buenos Aires, Argentina

Categoría: Fórmula Libre

Automóvil usado: **Maserati 250 F**

Número: 2

Actuación: 1° en pruebas de clasificación, igualado con **Stirling Moss**, 1° en la primera serie, 3° en la segunda serie, ganador de la carrera por suma de tiempos.

El domingo 27 de enero de 1957 se corrió en el autódromo de la capital argentina el Gran Premio de la Ciudad de Buenos Aires, considerándose competencia de Fórmula Libre, ya que no se limitaba la cilindrada de los motores para permitir la posible participación de algunos autos que existían en el país. Así se agregaron dos Maserati que fueron confiadas a los pilotos argentinos Enrique "Tití" Sticcone y Jesús Ricardo Iglesias, el primero corredor exitoso en la Fuerza Limitada y el segundo campeón de Fuerza libre, ambas categorías de la llamada Mecánica Nacional. Fangio corrió con el Maserati 250 F y también participaron casi todos los pilotos que dos semanas antes habían corrido la prueba apertura del campeonato mundial de conductores.

Se corrió en el circuito número 4 del Autódromo Municipal Ciudad de Buenos Aires que medía 4.706,92 metros y la carrera se dividía en dos series de 30 vueltas cada una, con clasificación general final por suma de tiempos de ambas baterías.

Las 30 vueltas de cada parcial representaban 141,207 kilómetros. La primera serie comenzó a la hora 16 con una temperatura de 40° C a la sombra y 65° C en la pista.

En pruebas de clasificación Fangio y Stirling Moss habían empatado con 2' 18" 2/10 a 122,611 k.p.h. Ambos con Maserati.

Iniciada la primera batería se planteó una lucha entre las poderosas marcas italianas: Ferrari y Maserati. **Eugenio Castellotti** con Ferrari, Fangio, **Peter Collins** con otro Ferrari y Moss ocupaban los cuatro primeros lugares y al cumplirse cinco vueltas estaban "encerrados" en un segundo del primero al cuarto puesto. Al cumplirse diez giros las posiciones eran Castellotti, Moss, Collins y Fangio y la diferencia del italiano al argentino de solo un segundo y medio. Al cumplirse mitad de la serie Fangio estaba adelante y lo seguían Moss, **Behra** y Castellotti, éste a sólo 3" 7/10 del campeón del mundo. A partir de ese momento Fangio intentó una escapada y ante la claudicación de algunos autos que comenzaron a sentir el esfuerzo y el calor, a lo que se sumaban relevos de pilotos que no soportaban la alta temperatura, logró una ventaja final que lo dejaba muy bien para la serie complementaria.

La clasificación de esta primera serie quedó así:

- 1° Fangio en 1h 10' 59" a 119,357 k.p.h.
- 2° Jean Behra, Maserati, a 25" 6/10
- 3° Eugenio Castellotti, Ferrari, a 40" 2/10
- 4° **Mike Hawthorn**, Ferrari, a 1' 19" 8/10
- 5° Luigi Musso, Ferrari, a 1' 37" 6/10

Legaron 14 autos y el récord de vuelta fue para Fangio con 2' 19" 6/10 a 121,381 k.p.h. marcado en el giro 20.

La segunda serie se largó a la hora 18,15 y nuevamente tomó la punta Castellotti pero un "trompo" lo atrasó y quedó como líder Hawthorn, quien al cumplirse cinco vueltas aventajaba al segundo, que era Fangio, por 4". A las diez vueltas esa diferencia se amplió a 7". El argentino seguía tranquilo al inglés, ya que en la primera serie había acumulado una ventaja sobre él de casi 1' 20". Al cumplirse la mitad de la serie Fangio seguía a 6" del puntero y ahora con su compañero de equipo Behra muy cerca. En la segunda parte de la batería Fangio y Behra atacaron y superaron a Hawthorn y Collins lo seguía de cerca. En la vuelta 25 era primero Behra, segundo Collins, tercero Fangio y cuarto Hawthorn, los cuatro en menos de 200 metros. Allí Collins lanzó su ataque y consiguió ganar la serie ante la atenta persecución de Behra y Fangio que especularon con la ventaja de la primera batería.

La clasificación de la segunda serie fue esta:

- 1° Peter Collins, Ferrari, en 1h 11' 20" 6/10 a 118,755 k.p.h.
- 2° Jean Behra, Maserati, a 9" 6/10
- 3° Fangio, a 10" 7/10
- 4° Mike Hawthorn, Ferrari, a 56" 4/10
- 5° Cesare Perdisa, Maserati, a 1' 31" 7/10

Terminaron 10 autos y el récord de vuelta fue para Collins que en el noveno giro marcó 2' 19" 6/10 a 121,381 k.p.h.

La suma de tiempos de las dos baterías dieron este resultado definitivo de la carrera:

- 1° Fangio, en 2h 22' 30" 3/10 a 118,906 k.p.h.
- 2° Jean Behra, Maserati, a 34" 5/10
- 3° Luigi Musso-Peter Collins, Ferrari, a 1' 27" 2/10
- 4° Mike Hawthorn, Ferrari, a 2' 05" 5/10
- 5° Eugenio Castellotti-Luigi Musso, Ferrari, a 2' 13" 3/10.

El récord de vuelta quedó igualado entre Fangio y Collins que, uno en la primera y otro en la segunda series, marcaron un registro de 2' 19" 6/10 a 121,381 k.p.h.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_NAC.BMP}

Premio Mil Km. de la Ciudad de Buenos Aires 1958

Fecha: 26 de enero de 1958

Lugar de la Carrera: Buenos Aires, Argentina

Categoría: Sport Internacional

Automóvil usado: Maserati 300 S

Número: 12

Acompañante: Francisco Godia Sales

Actuación: Abandonó.

El domingo 26 de enero de 1958 se corrió la prueba de autos sport denominada Mil Kilómetros de la Ciudad de Buenos Aires. El escenario fue el mismo que se utilizó dos años antes, que comprendía el circuito perimetral del autódromo y parte de la avenida General Paz desde el puente de la Noria hasta el cruce de la autopista a Ezeiza. Este trazado medía 9.476,32 metros.

Fangio corrió con un Maserati de tres litros que era propiedad del español Francisco Godia Sales, con quién a la vez compartía la conducción .

La carrera se disputó a 106 vueltas totalizando un recorrido de 1.004,490 kilómetros. Se largó tipo Le Mans y tomó la punta **Peter Collins** que compartía un Ferrari con Phill Will. Lo seguían los alemanes Von Trips y Neumann, ambos también con Ferrari, marchando cuarto Fangio. En el segundo giro el campeón del mundo superó a los alemanes y se acercó a poco más de un segundo del puntero. Sin embargo en la vuelta siguiente tuvo un despiste en la llamada "curva de Ascari" y su auto dio contra las alambradas sufriendo algún inconveniente. Trató de resolverlo en boxes pero, aunque retornó a la pista, su andar no era normal y en la vuelta 25 tuvo que abandonar.

De punta a punta ganó el binomio Collins-Will a un promedio de algo más de 158 k.p.h. y con casi 3' 13" de ventaja sobre el Ferrari que manejaron alternativamente Olivier Gendebien, Wolfgang Von Trips y Luigi Musso.

En un violento despiste ocurrido en la novena vuelta se mató el piloto argentino Jorge Magnasco que con un Maserati integraba el binomio con Juan Manuel Bordeu.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_NAC.BMP}

Premio G.P. Ciudad de Buenos Aires 1958

Fecha: 2 de febrero de 1958

Lugar de la Carrera: Buenos Aires, Argentina

Categoría: Fórmula Libre

Automóvil usado: **Maserati 250 F**

Número: 2

Actuación: 1º en pruebas de clasificación, 2º en la primera serie, 1º en la segunda serie,

El domingo 2 de febrero de 1958 se corrió el Gran Premio Ciudad de Buenos Aires en su decimocuarta edición. La primera había sido en 1936 con el triunfo de Carlos Arzani, en un Alfa Romeo de tres litros, en el viejo circuito de la Costanera. En 1958 el escenario era el Autódromo porteño usándose el circuito número 4 que medía 4.706,92 metros y era el más extenso.

La carrera estuvo destinada a monopostos de categoría libre y participaron juntos los autos de Fórmula 1 con los de Fuerza Libre Mecánica Nacional. Fue una decisión criticada porque la notable diferencia en el rendimiento de unos y de otros provocó frecuentes tapones que en algunos casos ocasionaron inconvenientes mayores. Hubo 13 autos especiales: Fangio, Carlos Menditeguy, **Jean Behra**, Joakim Bonnier, Horace Gould, Roberto Mieres, Roberto Bonomi y Kent Kavanagh que lo hicieron con Maserati. Con Ferrari estuvieron **Mike Hawthorn**, **Peter Collins**, Luigi Musso y Wolfgang Von Trips. **Stirling Moss** lo hizo con el Cooper-Climax que lo había llevado al triunfo dos semanas antes en la apertura del campeonato. En Mecánica Nacional estaban: **José Froilán González** con un chasis Ferrari equipado con motor Chevrolet, Jesús Ricardo Iglesias con Chevrolet, Ramón Requejo con Chevrolet, y los uruguayos Marcos Galván con Ford y Dantón Bazet y Asdrúbal Fontes Bayarde, ambos con Chevrolet.

En pruebas de clasificación, Fangio, con récord para ese trazado, logró el mejor tiempo con 2' 14" 8/10 a 125,704 k.p.h.

La carrera se corrió en dos series de 30 vueltas cada una que hacían un recorrido parcial de 141,207 kilómetros, declarándose el ganador por la suma de tiempos. La primera batería se corrió bajo una lluvia permanente. Antes de cerrar el primer circuito quedaron fuera de carrera por un choque entre sí, Stirling Moss y Jesús Ricardo Iglesias, felizmente sin consecuencias físicas. Al cumplirse 5 vueltas el primero era Musso y segundo Fangio a 2" 3/10. A las 15 vueltas -mitad de la serie- el puntero era Hawthorn y segundo Von Trips y tercero Fangio a 17" del puntero. Al cumplirse 25 vueltas Hawthorn seguía primero y ahora su escolta era Fangio a 15" 2/10 ventaja que el inglés amplió a más de medio minuto al final de la serie, cuyo resultado fue el siguiente:

1º Mike Hawthorn, Ferrari, 1h 19' 07" 7/10 a 107,087 k.p.h.

2º Fangio, a 31" 8/10

3º Luigi Musso, Ferrari, a 44" 5/10

4º Giorgio Scarlatti y Jean Behra, Maserati, a 1 vuelta

Luego, con vueltas menos se ubicaron, Menditeguy, González que era el mejor de la Mecánica Nacional, Bonnier, Gould, Requejo y otros. La vuelta más rápida fue para Hawthorn con 2' 35" a un promedio de 109,322 k.p.h.

También con lluvia se largó la segunda serie y cuando todos esperaban el duelo entre Hawthorn y Fangio suponiendo que el campeón del mundo procuraría descontar ese largo medio minuto que llevaba el ganador del primer parcial, el auto del inglés se quedó en la largada y dejó el camino libre a Fangio que, ante esta circunstancia favorable, se dedicó a regular la ventaja que llevaba a Musso. Este tuvo alguna dificultad en los últimos tramos y fue superado por Menditeguy que arribó segundo.

La clasificación de esta batería fue la siguiente:

1º Fangio, en 1h 19' 07" 8/10 a 107,065 k.p.h.

2º Carlos Alberto Menditeguy, Maserati, a 16" 4/10

3º Luigi Musso, Ferrari, a 56" 7/10

4º Jean Behra, Maserati, a 1' 47" 1/10

Con vueltas menos se ubicaron Bonnier, Requejo el primero de Mecánica Nacional, Bazet, González y otros. El récord de vuelta fue para Fangio, que quedó como récord de las dos baterías, con 2' 34" a 110,033 k.p.h. Obsérvese que el tiempo empleado por Fangio en el segundo parcial, fue solamente 1/10 de segundo más lento que el de Hawthorn en la primera serie.

Sumados los tiempos de ambas baterías que comprendieron un total recorrido de 282,414 kilómetros, la clasificación general fue esta:

1° Fangio, en 2h 38' 47" 3/10 a 106,713 k.p.h.

2° Luigi Musso, Ferrari, a 1' 09" 4/10

3° Carlos Menditeguy-Francisco Godia Sales, Maserati a 1 vuelta.

Luego se ubicaron Scarlatti-Behra, Bonnier, González que ganó su categoría, Requejo, Galván y otros.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_NAC.BMP}

RECUERDOS Y ANÉCDOTAS

Este capítulo describe hechos vividos por Juan Manuel Fangio, tanto en el ámbito deportivo como en el personal.

Fangio, el hombre *

Considero que Juan Manuel Fangio es mucho más que el más grande de los pilotos contra los que he corrido. Para mí, todo se puede reflejar en una pirámide con ancha base que termina en una punta. En mi pirámide personal, el hombre que está solo en la cima, en el cénit, es Juan Manuel Fangio.

Justo debajo de él, en términos de habilidad para pilotar, situaría a Jimmy Clark y **Alberto Ascari**, ambos más o menos al mismo nivel. Sin embargo, Juan Manuel lo tenía todo. Tenía un nivel casi irreal de talento natural y destreza para pilotar, unidos a un temperamento notable, y además era mucho más que sólo el más destacado deportista de su época. El fue y sigue siendo un ser humano extraordinario y para demostrarlo basta hacerse una sencilla pregunta: ¿Cuántos hombres de su brillantez han sido recordados más allá de su tiempo y se recuerdan en todo el mundo hoy día, con tanto afecto sincero y perdurable? Pienso que muy pocos. Fangio es extremadamente sociable, pero no lo parece. Incluso si es invitado, se mostrará más a gusto si está en compañía.

¿Es un hombre, hombre? Bueno, sin lugar a dudas resulta atractivo a las mujeres, pero sería hacerle de menos describirle meramente como un hombre de mujeres. De hecho, es una personalidad más amplia, imposible de resumir en palabras. Es un hombre de pueblo y durante los cuarenta y tantos años que le conozco, ha tenido siempre una personalidad extremadamente atractiva.

Es mucho más que un hombre sin llegar a ser un machista. No hay clasificación para él. Siempre ha sido una persona entrañable y afectuosa, un hombre sencillo sin que de ninguna manera fuera meramente simple.

Tiene la virtud de una gran y auténtica calidez y a la vez tiene un carácter tremendamente fuerte. No es duro, ni tampoco blando, es un hombre con tan pocos defectos que podría dar miedo.

Fangio es un mecánico práctico fuera de lo corriente, nunca un teórico en términos técnicos. Durante sus años de trabajo de equipo en el Campeonato del Mundo jamás chapuceó con sus coches en el intento de mejorarlos. Siempre los pilotó como eran: de hecho, la única manera en que podía mejorar su coche era pilotándolo mucho mejor que cualquier otro.

Es un hombre que engendra confianza en los que le rodean, porque es un hombre seguro de sí mismo. Siguiéndole en carrera cuando éramos compañeros de equipo en Mercedes - Benz, de hecho me dio gran seguridad. Pero no hace alarde de ello y nunca lo hizo. Simplemente es así. Jamás dudé en seguirle. No importa lo que hiciera en el circuito, jamás se me hubiera ocurrido dudar lo más mínimo de su criterio.

Si se quiere ser bueno en el deporte del motor, se ha de tener esa seguridad en sí mismo. Durante los años '50, si un equipo tenía a Fangio a su lado, tenía una ventaja sobre cualquier rival: aspecto que se transmitía a los mecánicos, a los ingenieros y a toda la organización. Por entonces, Fangio tenía y sigue teniendo, una destacada y carismática presencia que inspira a todos los que le rodean. Y además, siempre ha seguido siendo una persona muy accesible/abierto a todos.

A causa de que ninguno de nosotros habla el idioma materno del otro, la comunicación entre los dos siempre se ha tenido que quedar en un nivel bastante superficial. Fangio no es un entusiasta empedernido de las carreras. Hay bastantes pilotos de nuestra época muy interesados en discutir de carreras entre ellos, y Juan Manuel y yo no éramos una excepción. Pero siento que en aquellos tiempos en que corrábamos juntos nunca pudimos discutir sobre la psicología de la competición a un nivel psicológico ni profundizar en detalle en ese arte que los dos practicamos con tanto éxito.

En Mercedes posiblemente pasé más tiempo con el Ingeniero Jefe, Rudi Uhlenhaut, y mi pareja Hans Hermann, porque los dos hablaban bastante bien el inglés. Pero cuando tocaba una broma o buena fiesta, Fangio siempre estaba dispuesto a sumarse a la diversión. Nunca fue un cabecilla en ese sentido, pero siempre se apuntaba rápidamente a cualquier travesura, y su amiga por entonces, Andreína, siempre estaba cerca con una sonrisa. Ellos no alternaban con nosotros, los jóvenes, pero apreciamos su grata y amistosa presencia en las escasas ocasiones en que se nos unieron.

En su calidad de múltiple campeón del mundo, Juan Manuel llevaba sus responsabilidades a

conciencia; las responsabilidades que uno tiene para con su propio equipo y para con el deporte. Por ejemplo, las presiones para que corriera en Monza en 1952, al día siguiente de pilotar el B.R.M. V16 en el Ulster fueron absolutamente tremendas. Con todo en contra de él, hizo lo posible en la carrera, y las consecuencias de aquel esfuerzo casi acabaron con él.

Quizás, el respeto que todos nosotros le teníamos durante el tiempo en que corríamos juntos de demuestra de la mejor forma por el modo en que **Peter Collins** entregó su Lancia - Ferrari a Juan Manuel para terminar el Gran Premio de Italia en Monza en el año 1956 renunciando a la vez de su posibilidad de convertirse en Campeón del Mundo en favor de Fangio. Creo que Peter pensaba que si él ayudaba al "viejo" a conseguirlo obraba correctamente. Así lo hizo rápidamente y Collins siempre ha sido recordado por ese noble gesto.

Algo similar ocurrió un día en Nueva Zelanda cuando se rompió un semieje de mi Cooper y Jack Brabham me prestó uno de los suyos. Jack sabía que probablemente yo era la única persona que podría ganarle en esa carrera, pero aún así me prestó aquel semieje. Y en la carrera le gané.

Peter también era así. Cuando corríamos como compañeros de equipo para Aston Martin, renunció a la carrera en Rouen y me dio su coche porque éste llevaba frenos de tambor y sabía que en ese circuito yo lo prefería a mi propio Aston con frenos de disco. El y Jack tuvieron esos detalles conmigo y yo quería pensar que en circunstancias similares todos nosotros lo hubiéramos hecho por Fangio.

Soy incapaz de pensar en facetas del carácter de Juan Manuel que alguien no quisiera para sí mismo. Ya demás de todo eso, él era tan rápido... ¿Entiende el lector ahora por qué hemos compilado este afectuoso tributo para el más grande de los campeones de la competición? Porque él, de muchas maneras, se merece cada una de estas palabras.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_REC.BMP}

Carreras argentinas *

Por aquellos tiempos en Europa había dos tendencias en el deporte del motor: Las carreras en circuitos y los rallyes. Las carreras en circuitos iban desde tan solo tres vueltas en Brooklands hasta las **24 hs. de Le Mans** o Spa y, por supuesto, lo más destacado eran los Grandes Premios con coches monoplace con las ruedas no carenadas.

En la especialidad de rallyes participaban, sobre todo, coches deportivos que competían en carreras largas como el Trial Alpino Internacional que duraba siete días y que incluía etapas de velocidad sobre tramos difíciles de carretera.

En Argentina la elección estaba entre las carreras en circuito y la especialidad Turismo Carretera por vías públicas entre ciudades. En este caso no importaba la velocidad media. Eran carreras a toda velocidad a semejanza de las Mille Miglia en Italia; los pilotos llevaban sus coches a la mayor velocidad que permitían los neumáticos, por carreteras públicas con pavimento en bastante mal estado, en etapas diarias.

A menudo estas carreras se realizaban sobre distancias muy largas, duraban siete días con etapas individuales, algunas paradas para pernoctar y cortos tramos neutralizados al pasar núcleos urbanos. Igual que en los rallyes europeos los coches permanecían en un parque cerrado entre etapa y etapa, donde no podían ser reparados ni revisados. Una o media hora antes de la salida de la siguiente etapa podían ser retirados. El equipo disponía sólo de ese tiempo para reparar el vehículo.

En las carreras argentinas en circuito se permitía la participación de todo tipo de coches de competición, desde los de Gran Premio europeos a los monoplaces americanos tipo Indianápolis, pasando por coches de sport modificados y automóviles de fabricación casera. Los circuitos eran de tierra y las carreras eran veloces y peligrosas.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_REC.BMP}

Quién es ese Fangio

Al llegar al final del **Gran Premio Extraordinario de 1939**, Fangio daba un paso trascendental en su carrera deportiva: conseguía ganar su primer premio importante en dinero, después de haber luchado con todas sus fuerzas contra sus rivales, contra las roturas y contra la desconfianza de los directivos del equipo oficial Chevrolet.

En 1939, los amigos de don Juan Manuel realizan una colecta para que no vuelva a hacer de acompañante y corra él como primer piloto.

Según lo contó el propio Juan Manuel Fangio, él quería comprar un Ford para correr, pero no había ninguno disponible para la venta, así fue entonces que tuvo que conformarse con un Chevrolet, un auto que, todavía, no le merecía toda la confianza.

Con el Chevrolet, precisamente, nada le fue fácil. Aquel modelo tenía un problema de consumo de aceite a alta velocidad y comenzaron a probar los motores de todo amigo que tuviera un automóvil Chevrolet. Al final decidieron quedarse con el del papero Arturo Vuotto.

Es en éste momento, y en éstas circunstancias, es donde conoce a Héctor Tieri, un mecánico de Ford que había sido traído por los hermanos Fangio para ayudarlos en el desarrollo del auto. Tieri, admirador de Ford, no dejaba de despotricar contra el Chevrolet. Las cosas no funcionaban bien y el motor no daba los resultados previstos. Hasta que un día Juan Manuel se cansó y le hizo notar que ahora no tenían un Ford, sino un Chevrolet. Era la primera prueba de fidelidad para el auto que Fangio le pedía.

Ni bien comenzada la carrera, llegando a Pergamino, se les funde una biela. La etapa concluye en Santa Fe, luego de pasar por Córdoba. Un terrible aguacero complica las cosas a quienes marchan en los primeros puestos del camino. Desde atrás, con pavimento mas seco, gana José Herrada. Juan Manuel Fangio y Héctor Carlos Tieri llegan en el puesto 108, a tres horas del vencedor. De 133 autos largados llegan 119 a la capital santafecina. Al llegar a Santa Fe, Fangio le hace un agujero en el tablero y por allí pasan una manguera hasta la boca, en la tapa de aceite, para que Tieri vaya echando aceite mientras marchan.

La tormenta, que había estorbado sobre los caminos pavimentados de la primera etapa, fue decisiva en el segundo tramo, Paraná-Concordia, sobre la greda entrerriana...

Fangio luchaba contra el barro. El coche se empantanaba y empezaba a entrar un olor tremendo a embrague quemado. Empezó a buscar el agua en las zanjas, al costado del camino... Continúa descalzo -había perdido los zapatos al bajarse a desencajar el auto-, "metiéndole pata", como vulgarmente se dice. Esta vez, en el sentido total de la palabra. Largó 108° en Paraná y a Concordia llegó 18° en el camino y 9° por tiempo neto. Se perfilaba el luchador, si bien aun las crónicas no lo tomaban en cuenta. El periodismo estaba deslumbrado con la actuación de los hermanos Gálvez, que ya se habían duchado y cambiado cuando el segundo auto atravesaba la línea de meta. Habían empleado 9 horas para hacer un trecho de 307 kilómetros, a un promedio de ¡33,814! kilómetros por hora. Estaba todo dicho. El Gran Premio Argentino se daba por cancelado en Concordia y se disponía su reanudación bajo el nombre de Gran Premio Extraordinario, una semana más tarde, desde la ciudad de Córdoba. De allí a Santiago del Estero, ciudad desde la que se continuaría con el itinerario previsto para la prueba originalmente diagramada. Los autos fueron puestos en vagones de ferrocarril y hacia allá partió la caravana. Fangio fue uno de los primeros en bajar su máquina y salió con urgencia hacia la concesionaria General Motors para repararla. Trabajó bien hasta que llegaron los coches oficiales, y en ese momento le retiraron las herramientas y la gente que le había estado ayudando. Inclusive un directivo de la GM insistía que el cigüeñal de Fangio, que estaba rayado, no tenía arreglo y debía cambiarlo por uno nuevo... Sólo que ellos no se lo facilitaban, sino que tenía que comprarlo. Luego de discutir con dicho directivo, consiguió la dirección de un taller (Ramaciotti) en donde hizo un trabajo tan bueno que cuando regresó al taller de la General Motors y vieron lo que se había hecho casi todos realizaron el mismo trabajo.

En la reanudación, la etapa a Santiago del Estero marcaría el buen camino. A pesar del motor un poquitito duro, sería octavo en la etapa y el mejor Chevrolet. Los Ford seguían mostrando el camino.. . Y Fangio comenzaba a hacer el suyo.

En la etapa siguiente, de Santiago del Estero a Jujuy, mejoró el desempeño, llegando tercero, detrás de dos Ford.

Aquella persona que lo quería hacer abandonar en Córdoba, a esta altura ni se acordaba de la discusión. Ante la sorpresa de Fangio, le ofreció toda la ayuda del equipo oficial, en forma absolutamente gratuita. Consecuencia: en la etapa siguiente salió con dos gomas nuevas en el tren trasero.,

Tadeo Taddia, Pedro Yarza, Julio Pérez, Eleuterio Donzino, los oficiales Chevrolet, no alcanzan los puestos de punta. Este muchachito de Balcarce es el que esta sacando las castañas del fuego. Aún no se ha dado cuenta de su importancia. Esta en otra carrera. Fangio y su pueblo. Fangio y los balcarceños que estarían muy contentos pensando en él, un hijo de la ciudad, dando espectáculo.

A Fangio ya empiezan a conocerlo, y le pagan los gastos para que siga en carrera. De Jujuy a Catamarca se afianza aún más. Segundo en la etapa, a un minuto de Musso y segundo en la general. Desde esa situación se le ocurrió preguntarse: ¿Y ahora, que vengo con todo pago, por qué no salir a ganar la próxima etapa?"

Musso larga delante de él. Desde Catamarca a La Rioja no se sacan una décima: empatan por tiempo neto. Por Nonogasta, Fangio ya lo ha quebrado, le lleva cuatro minutos. Por Guandacol, luego de atravesar los guadales, ¡diez minutos! Fangio avasalla a los rivales. En San Juan es primero en la general. Luego, tiene un accidente en la "ese" de Palmira y su llegada a San Luis en el puesto 44° (sólo quedaban 47 autos de los 123 partidos desde Córdoba). Su caída es el ascenso de **Oscar Gálvez**, quien finalmente ganará el Gran Premio Extraordinario. Fangio saldrá séptimo en la etapa a Bahía Blanca y cuarto en el tramo final, hasta La Plata. Su quinto puesto en la general le vale ganar dos mil pesos por su actuación a lo largo de toda la competencia.

En Balcarce lo recibieron como si hubiese sido el ganador. Se sentían más que pagados con aquel triunfo de la cuarta etapa y el quinto puesto en la general. Fangio, por su parte, estaba conforme. El equipo oficial lo había apoyado, habida cuenta de sus enormes habilidades como piloto y mecánico.

Una fantástica lucha de hombres y máquinas estaba alboreando. El país se iría dividiendo: Fangio-Gálvez o Gálvez-Fangio; Chevrolet-Ford o Ford-Chevrolet.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_REC.BMP}

El sueño de Monza *

Le habían ido bien las cosas a Fangio en la primavera europea de 1949, pero las carreras que había ganado no habían sido especialmente relevantes, habida cuenta de la no participación de los mejores equipos, entre ellos el oficial Ferrari con la formidable pareja de pilotos **Ascari** y **Villoresi**. Sus coches habían corrido en el Gran Premio de Roma en las termas de Caracalla y Villoresi había ganado allí sin ningún esfuerzo...

La siguiente carrera en la que el equipo argentino se encontraría con el gran equipo de Ferrari iba a ser en el **Gran Premio del 26 de Junio**, en el autódromo de Monza. Se trataba de una carrera de Fórmula 2 para coches de litros sin compresor, que no tenía que ver con el anual Gran Premio de Italia para Fórmula 1 que se celebraba tradicionalmente en septiembre en ese circuito.

Después de abordar con Pancho Borgonovo del ACA el tema de la adquisición de una Ferrari, Fangio aparentemente recibió un telegrama afirmando que habían sido encargados dos coches y que ya estaban listos para su entrega. Borgonovo y el presidente Anesi del ACA se encontraban en Europa para la junta anual de la FIA, y se citaron en Milán para viajar todos juntos hasta la fábrica Ferrari en Maranello. Todos estaban nerviosos porque corría el rumor de que el gobierno les compraba los nuevos V12 para asegurar la continuidad del éxito del equipo nacional.

En la fábrica de Maranello encontraron dos nuevos monoplazas, listos para ser entregados, pero uno sin pintar y el otro pintado de color rojo italiano, no en azul pálido y amarillo del equipo argentino, como esperaban. La razón era contundente: el ACA todavía no los había pagado y el precio era de 11.000 dólares.

Al parecer, Borgonovo y Anesi sabían que el ACA no podría pagar estas sumas, pero mientras tanto, Juan Manuel había telefoneado a un amigo al servicio del Gobierno en Buenos Aires para enterarse exactamente de lo que ocurría. "Me aconsejó ser muy cauto para no cometer un error y comprar para el equipo un coche que no pudiera ganar. Le aseguré que si disponía de un coche así, podría ganar perfectamente."

Tres días antes de la carrera le entregaron a Juan Manuel uno de los coches, dando por sentado que el pago corría a su cargo. "Lo piloté en el **Autódromo de Monza**, pero hubo problemas con la caja de cambios que la fábrica no era capaz de resolver. No entraba la 5ª."

Después de los entrenamientos de Monza los Ferrari de fábrica ocuparon sus puestos en la parrilla de salida, pero el coche prometido a Fangio se quedó parado y silencioso, en los boxes. Según se cuenta, Ferrari dijo a Borgonovo y Anesi que sólo lo entregarían si uno de los dos firmaba una carta de crédito irrevocable a cargo del ACA. Ninguno de los dos estaba autorizado a hacer algo así, pero si no lo hacían Fangio se quedaría sin coche para correr.

Los hermanos Luis Elías y Manuel Sojit, de la radio, habían conseguido una audiencia de millones que sintonizaban Radio Belgrano en Argentina siguiendo con avidez sus informaciones sobre el éxito del equipo en Europa. Todo el mundo, allí en casa, se había enterado de que el equipo iba a tener un nuevo Ferrari en la carrera de Monza y la pérdida de credibilidad del Club iba a ser muy grande si Juan Manuel no tomaba la salida.

Así que los dos representantes argentinos hicieron de tripas corazón y firmaron sobre la mesa del box la carta de crédito, a pesar de no tener ninguna autorización para ello por parte del Club que representaban. El coche fue entregado sin dilación. Mientras los hombres del ACA se sentaron en la mesa del box comiéndose las uñas y preguntándose cómo se habían metido en semejante berenjenal. "La carrera se convirtió en una lucha entre los pilotos de la fábrica de Ferrari, Ascari y Villoresi. Yo, no podía engranar la 5ª y en 4ª el motor aullaba a 7.500 revoluciones por las rectas. Por suerte, Ferrari había montado una relación larga de fábrica. De otra forma, hubiera sido imposible.

Después de la prevista parada en boxes salí con la idea de dar caza a Ascari y estuve muy cerca cuando noté que el cockpit estaba tan caliente que las piernas parecían estar ardiendo. La aguja de la temperatura del aceite se había salido del indicador. Todo lo que podía hacer era levantar el pie para no forzar el motor, porque no podía seleccionar una marcha más alta. Entonces vi a Ascari deteniéndose en boxes y sólo Bonetto estaba aún delante de mí. Me preocupaban unas vibraciones,

señal de que se estaban rompiendo los radios de las ruedas traseras. Sólo disponíamos de dos ruedas de recambio y no llevaban radios tan resistentes como los de las ruedas montadas para la salida. No podía permitirme otra parada en boxes, así que mimé el coche, levantando el pie en las rectas. Pero estaba consumiendo todo el aceite, apenas quedaba agua y terminé la carrera con el motor absolutamente agotado.

Fue una victoria increíble para mí. Parecía un sueño que un argentino pudiera ganar en Monza.

Más tarde, Ferrari cargó al equipo con otras 300.000 liras en concepto de reparaciones. Esta suma sí que hubo que pagarla antes de que el coche fuera entregado nuevamente para que Juan Fangio lo pilotara en [Reims](#). Borgonovo y Anesi salieron del atolladero: Se habían recibido unos fondos para pagar su crédito..., presuntamente donados por Alberto Doderio, un acaudalado partidario del General Perón.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_REC.BMP}

Secretos de Fangio

"Cuando yo fui a Europa había muchos circuitos parque, esos que ahora se llaman circuitos callejeros. Para mí eran todos nuevos y no se usaba ensayar demasiado: había que cuidar los motores para la carrera y no se hablaba aún del coche "muleto", el de reserva. Eso lo conocí recién en 1954, con Mercedes Benz. No había tiempo para adaptarse, para conocerlo bien. Entonces, lo que yo hacía era recorrerlo de noche, cuando quedaba abierto al tránsito normal. Le daba vueltas y vueltas, me iba a cenar, me acostaba, ponía mis manos detrás de la nuca, entrecerraba los ojos y empezaba a girar en el circuito, curva por curva, muchas vueltas. Así me quedaba dormido. Al otro día andaba como si hubiera corrido un montón de veces.

"Por lo general los Grand Prix de aquella época eran de 500 kilómetros o 3 horas de duración. En esas carreras largas era muy importante no fatigar los músculos de las manos. Solo así fuertemente el volante en el momento de doblar. En cuanto salía al tramo recto que venía, lo manejaba con la yema de los dedos.

"Una curva que en mis tiempos desnudaba cualquier imperfección en el manejo era la 'parabólica' de Monza. No podía hacerla dos veces seguidas por la misma trayectoria. Cualquier variación en la velocidad de entrada a esa curva hacía que no pudiera recorrerla en la forma planeada.

"El curvón del **autódromo de Buenos Aires** es una curva que no se termina nunca". Con los coches de mi tiempo, y con un coche de la categoría Turismo de hoy en día, hay que enfilar casi tocando el cordón en la entrada, lo dejas ir un poco al auto, que la fuerza centrífuga te lleve un poco hacia afuera, y cuando uno divisa, adelante, que la curva se va a cerrar se comienza a buscar nuevamente la cuerda interna. Por supuesto, todo esto con las gomas y los coches de mi tiempo.

"Lo que hace perder muchas veces una carrera es el detalle. Yo recuerdo que en Alfa Romeo aprendí algo importante. Después que terminaban de armarse los autos, los mecánicos hacían lo que ellos llamaban la toilette, el pulimento. Iban hacia un gran cartel y comenzaban a escribir los pequeños trabajos que quedaban; como en un avión. Después, cuando corríamos con Bordeu los grandes premios de carretera y había que sacar el coche de parque cerrado para algún arreglo, antes de llevarlo a una fosa preparábamos en una pizarra todo lo que había que hacer y quien tenía que trabajar en cada cosa.

"Si se viene demasiado fuerte en una curva rápida, una pequeña peinada en el freno hace que el coche se afirme. Eso lo aprendí un poco en la ruta. El freno también vale para un lomo de burro. Cuando se salta un lomo y el auto cae hay que peinar el freno. Si no se peina el freno el auto sigue saltando. En cambio, si se peina el freno en el momento en que cae y se lo sigue sosteniendo, el auto se aplasta hasta que uno lo tiene firmemente de nuevo... Pero más peligroso que un lomo de burro es un badén, porque el badén no se ve. En mis tiempos, que no había dinero para salir a recorrer toda la ruta, era frecuente que un badén lo agarrara de improviso; entonces el coche salía despedido de la 'olla', y para que el golpe resultara lo menos fuerte posible peinaba el freno y lo seguía acompañando después de la caída, como en los lomos de burro.

"El piloto se pone muy nervioso cuando alguien viene a hablarle antes de una carrera. Uno quisiera estar solo, muy concentrado, pensando. Actualmente se encierran en las caravanas (casas rodantes). Nosotros estábamos muy a la vista de la gente y el box era la única defensa. Yo, por lo general, trataba de ir un poco tarde, llegar lo más cerca de la carrera para tener que contestar menos. Cuando la radio te viene y te pregunta que va a hacer, que no va a hacer... ¡Y qué sabes lo que vas a hacer... ! Por lo general las pruebas de clasificación son las que le dan a uno las pautas de cuál es el medio con que cuenta. Si el tiempo lo has hecho con cierta facilidad, entonces no estás tan preocupado, aunque sí en la largada. Uno está concentrado en la posibilidad de una buena largada, de acuerdo con el auto que uno tiene y de las propias posibilidades... Siempre me ha gustado largar, si es posible, en la punta, para evitar un descuido de un piloto que entre muy fuerte en una curva que no es su medida, y haga un medio trompo, y uno se lo tiene que llevar por delante.

Cerca de la muerte

En 1952, después de la competencia de Dunrod, Juan Manuel Fangio debía viajar apresurado hacia Monza, escenario de la próxima carrera. Por una serie de casuales e infrecuentes contratiempos, Fangio se vio obligado a viajar desde Lyon, hasta Monza en auto. Sin dormir luego de la prueba de Irlanda, y tras un viaje largo y agotador, bajo una fuerte y pertinaz llovizna, Juan Manuel sube a su auto en la grilla de partida. Lo demás, lo cuenta él: "Llegué a [Reims](#) a las dos, estaba sentado en el Maserati en la parrilla de salida a las dos y media y a las tres estaba en el hospital".

El mecánico Bernardo Pérez, del ACA, lo esperaba con el Maserati -uno de los nuevos modelos A6 GCM de seis cilindros y dos litros-y los demás pilotos y organizadores habían aceptado que él como campeón del mundo, podía tomar la salida desde el final de la parrilla sin haber participado en los entrenamientos. En realidad no le importaba, porque conocía Monza como la palma de su mano. El lo cuenta así: "Adelanté a seis coches en la vuelta inicial y estaba rodando muy bien en la segunda. Entre tanto en la segunda de Lesmo, tracé mal y rocé el guardarrail interior, el coche empezó a derrapar y en lugar de corregirlo desde el principio mi reacción instantánea fue dejar que se fuese, seguro de poder hacerme con el mas tarde, en el lado izquierdo de la pista. Pero a causa de la fatiga esta reacción instantánea fue equivocada.

Choqué con la última de toda una serie de balas de paja en el exterior de esa curva. Las balas habían permanecido allí durante años y con la lluvia y el sol se habían quedado duras como una piedra. Cuando el Maserati chocó me quedé atónito porque saltó por el aire al instante. Recuerdo haberme agarrado al volante y cuando mis manos se soltaron salí volando por los aires hacia los árboles. Recuerdo el olor a hierba y luego quedé inconsciente. Llevaba un casco de protección tal como exigían las nuevas normas aquel año y después lo encontré con un gran raspón cruzando todo un lateral y la visera dañada. Estaba claro que me había salvado la vida".

Pero había sufrido serias lesiones con rotura de varias vértebras cervicales y herida en el pulgar izquierdo presumiblemente cuando soltó el volante. Durante algún tiempo había sufrido terribles dolores de cabeza después de una larga y difícil carrera, aunque ninguno peor que el de después del GP de España solo ocho meses antes. En aquella ocasión lo había achacado a haber tenido que sujetar la cabeza contra la corriente de aire yendo a 300 Km/h por la larga recta de Pedralbes, pero ahora, cuando el médico milanés hizo una radiografía de su nuca, encontró una vieja lesión y un nervio dañado, arrastrada probablemente desde su accidente en 1948 en Perú con el [Chevrolet](#).

Así pues, los médicos le pusieron una tracción durante seis días, luego lo escayolaron desde la cintura hasta la nuca, inmovilizando por completo su torso y su cabeza durante doce semanas hasta el 3 de septiembre, cuando le retiraron la escayola y pudo comenzar la rehabilitación. Se recuperó sin ningún tipo de parálisis, a pesar de perder parte de su movilidad en la nuca (lo que le obligaba siempre a virar los hombros para volver la cabeza) y tener un pulgar izquierdo ligeramente torcido. Pero nunca más se vio aquejado por aquellos terribles dolores de cabeza, cada cosa tiene su lado bueno.

Tal como el afirma, aprendió una lección: "Me había visto envuelto en dos accidentes graves, uno en Perú y luego este en Monza, y el factor común en los dos fue mi fatiga. Nunca más, ni siquiera por carreteras de diario, conduciría si me encontrara cansado. Si no me encontraba perfectamente despejado y dispuesto, me detendría o encontraría un hotel para pasar la noche. Había aprendido mi lección de una manera muy dura".

No estuvo en condiciones de correr hasta que se inició la temporada siguiente, y su título de Campeón del Mundo pasó, sin ser defendido, a [Alberto Ascari](#) con Ferrari.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_REC.BMP}

Correr es un trabajo

A lo largo de su enorme trayectoria , por la cantidad y por la calidad de sus actuaciones, Juan Manuel Fangio no sólo tuvo que soportar el asedio de sus competidores, sino que se opuso con férrea voluntad a los avatares climáticos, a los inconvenientes mecánicos y a cualquier problema que se le presentara.

Fangio cuidaba mucho su físico, al que consideraba fundamental para realizar un buen trabajo sobre las pistas.

En algunas ocasiones solucionó problemas mecánicos (roturas de embragues, palancas de cambio, pedales, barras de dirección, suspensión) con su pericia en el manejo; en otras se sobrepuso a las inclemencias de temperatura con una concentración digna de admiración y un aguante físico fuera de lo común.

Una de las competencias más exigentes fue sin duda la que se disputó el domingo 16 de enero de 1955, cuando empezaba la lucha por el título de campeón mundial de Fórmula 1 de ese año.

Era la tercera temporada que tenía inicio en Buenos Aires y esta vez coincidiendo con una de las jornadas más calurosas de ese verano. A las cuatro de la tarde se largó el Gran Premio de la República Argentina y el termómetro marcaba 36 grados centígrados a la sombra y torturantes 51 grados a medio metro de altura sobre el pavimento.

Ese día la multitud que llenó el autódromo porteño consumió, en menos tiempo del que duraba la carrera, toda la bebida gaseosa y refrescos que disponían los vendedores ambulantes y los quioscos. Según recuerdan algunos, se llegó a consumir agua traída en botellas de vino vacías, que se transportaban en camiones desde los barrios cercanos.

La carrera, respondiendo a un criterio reglamentario de la época, se disputó a tres horas de duración. Para su definición fue decisiva la alta temperatura. Solo dos pilotos: Fangio y Roberto Mieres, cubrieron el recorrido sin relevos, aunque Mieres estuvo varias veces en boxes refrescándose y terminó la prueba a cinco vueltas del ganador Fangio. Los restantes corredores que completaron el total del tiempo previsto, debieron efectuar relevos, tal como lo permitía el reglamento, entre pilotos de la misma marca.

Terminaron solo 7 de los 21 autos que iniciaron la carrera y hubo algunos de ellos que tuvieron hasta tres pilotos distintos y pilotos que manejaron más de un auto; en total se contabilizaron 16 relevos.

Fangio soportó el inmenso calor tratando de acomodarse anímicamente a la situación pensando que "estaba sólo en la nieve y si no continuaba moriría de frío". Pudo llegar y ganar, pero como su pierna apoyaba sobre un caño de la estructura del auto, sufrió quemaduras en su pantorrilla derecha donde le quedó para siempre la marca de esa proeza. Desde entonces comenzó a usar para correr medias de lana que colocaba por encima del pantalón.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_REC.BMP}

Mille Miglia (1)

En las **Mille Miglia de 1953**, Juan Manuel Fangio había vuelto a su primer amor entre los equipos europeos de competición: Alfa Romeo. Le habían preparado una preciosa y potente Disco Volante de 3,6 litros de cilindrada, con la que partió de Brescia acompañado por Giulio Sala, un mecánico del departamento experimental de la casa del trébol.

Esta era la primera competencia de Fangio en Europa desde su accidente en Monza y su actuación fue una perfecta demostración de que la inactividad había disminuido una ápice su excelente capacidad de manejo y que mantenía la destreza y valentía que lo distinguieron de los demás pilotos.

Al pasar por Roma iba en segundo lugar, muy por delante de Giannino Marzotto, especialista en las Mille Miglia con su Ferrari de 4,1 litros, cuando en el tramo montañoso entre Florencia y Bolonia, su coche se fue de repente hacia la cuneta.

"Lo que había ocurrido fue que el chasis se había rajado justo en el punto en que iba la caja de dirección. Cuando giré el volante de tope a tope, el tubo roto se movió y dejó que la caja de la dirección 'pensara por sí misma'. Me encontré con que si giraba a la izquierda iba hacia donde quería, pero si giraba a la derecha sólo conseguía seguir recto. En la asistencia de Bolonia pregunté a los mecánicos si tenían un soldador eléctrico y me dijeron: -No- así que le contesté -Ok, cerrá el capó- antes que pudieran mirar dentro y ver exactamente lo que había ocurrido. Temía que si lo veían con toda seguridad me hubieran obligado a abandonar. Tampoco queríamos que los comisarios lo viesen y se dieran cuenta de que estaba roto y tomaran ellos la misma decisión. Así que seguí adelante, manteniéndome muy a la derecha de la carretera, aprovechando su abombamiento, lo que me daba más posibilidades de tomar las curvas a derecha. Los puentes eran lo más peligroso, porque tenía que apuntar muy bien desde lejos para asegurar que pasaríamos entre los pretilos. Salita (su acompañante) estaba tan ansioso como yo por continuar, era la compañía ideal para una carrera de este tipo. Otro problema era frenar, porque si intentaba hacerlo demasiado fuerte, el peso sobre la parte rota hacía que la rueda delantera derecha se girara hacia afuera. Así que intenté usar los frenos lo menos posible, y en su lugar reducía marchas para que fueran las ruedas las que hicieran el trabajo. Esto disminuía el efecto de transferencia de masas sobre la parte delantera. "Desde luego perdimos tiempo durante todo el trayecto, pero al final llegamos a Brescia y no fue hasta una de las últimas curvas, cuando el coche se fue recto en un giro a la derecha, y choqué con las balas de paja. Tuve que dar marcha atrás, pero conseguí cruzar la meta y quedamos segundos detrás de Marzotto. Estaba satisfecho de haber acabado cuando lo más probable es que hubiéramos tenido que abandonar. ¡Aunque hubiera preferido haber ganado sin tanto sufrimiento!"

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_REC.BMP}

Mille Miglia (2)*

Las Mille Miglia, la gran clásica italiana de mil millas por ruta con salida y llegada en Brescia, era una temible carrera de ciudad a ciudad por carreteras públicas cerradas para la competición.

"Después de San Remo, el Dr. Alessio quería que participara en las Mille Miglia e inscribió para mí **un 2.500 de seis cilindros**. Para acompañarme me cedió un mecánico llamado Zanardi como copiloto para el caso de una avería en plenas montañas. Pero el día antes de la carrera, nos fuimos a la fábrica para recoger el coche y no estaba listo. Resultó que había sido vendido a un tal señor Bornigia que iba a vender modelos Alfa Romeo en Roma. Al día siguiente volvimos a Brescia sin la certeza de si participaríamos o no. Alessio mantuvo una larga conversación con Bornigia y regresó sonriente. Todo estaba listo para la carrera.

Apenas había tenido ocasión de entrenar con el coche y no lo conocía en absoluto. Tuve que fiarme de todo lo que me decía Zanardi. Creo que él no tenía mucha confianza en mí. Sabía que yo carecía de experiencia en las Mille Miglia, pero el sí conocía perfectamente la ruta. En el cockpit había tal nivel de ruido que era imposible mantener una conversación, así que me dijo que daría una palmada en el salpicadero en las curvas de menor peligro, dos si la curva era peligrosa y tres si era mortal".

Por mi experiencia, por haber sido copilotado por Denis Jenkinson en el Mercedes - Benz 300 SLR cuando ganamos esta carrera en 1955, creo que por una vez Juan Manuel se equivocó. Las curvas más peligrosas exigían la señal más corta, no la más larga.

Pero continuemos con lo que recuerda Juan Manuel:

"Antes de partir pregunté a Zanardi a qué límite de revoluciones debía atenerme. Me respondió: "Cinco mil". Así que mantuve 5000 revoluciones en la primera parte de la carrera hasta llegar a Pescara para repostar. Más tarde, cerca de Popoli, nos adelantó Bonetto con un Alfa Romeo de 4,5 litros y Zanardi -creo que a esas alturas ya tenía más confianza en mí - me gritó: "Cinco mil quinientas revoluciones".

En esa parte de la carrera estábamos corriendo de verdad y acosé a Bonetto hasta que se rompió su motor. Poco después, en las montañas, cerca de L'Aquila, comenzó a llover y derrapé en una curva. Cuando recuperé el dominio después de una larga patinada me sentí tan aliviado que se me escapó un grito y vi que Zanardi sonreía. Más tarde me contó que mi grito le convenció de que estaba copilotando a un indio salvaje de la Pampa.

El coche había sido preparado a toda prisa y no funcionaban los limpiaparabrisas. Ya era de noche cuando llegamos de vuelta a Módena y apenas podía ver nada entre la lluvia y la falta de limpiaparabrisas. Entonces nos pasó Cortese con su coche británico Frazer Nash, un coche descapotado: él podía ver por encima de su parabrisas y tenía buena visibilidad, así que me pegué a él y le seguí pisándole los talones. El nos dirigió el resto del camino hasta la meta en Brescia.

*Fue una satisfacción para mí terminar tercero en semejantes circunstancias, y me proporcionó más confianza de Alfa Romeo. Para mí **aquellas primeras Mille Miglia** fueron una carrera muy importante, pero muy dura. Las Mille Miglia fueron siempre duras".*

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_REC.BMP}

Fangio en Bélgica

Cuando Fangio ganó en **Bélgica en 1955**, se convirtió en el único piloto que había alcanzado tres victorias en el veloz circuito de **Spa**; un trazado por caminos públicos que tenía algo más de 14 kilómetros uniendo las poblaciones de Francorchamps, Malmedy y Stavelot.

En 1949 abandonó en la primera vuelta cuando un pistón de su "cansada" **Maserati 4CLT/48** no soportó el esfuerzo de seis carreras sin renovar mecánica.

En 1950 se tomó revancha con el escenario belga y ganó con Alfeta, pero 1951 le deparó una nueva frustración cuando marchando primero paró a cambiar rodado y las estrías de una rueda trasera se trabaron perdiendo quince minutos en boxes y, aunque llegó y con récord de vuelta, debió conformarse con un noveno lugar, es decir último a cuatro vueltas del ganador.

1952 es el año de su accidente en Monza y no puede estar en Bélgica. En el 53 se despista en la curva de Stavelot y por poco no sufre un vuelco que pudo ser fatal.

Se reencuentra con los laureles en 1954 cuando gana con Maserati 250-F, siendo ésta la última carrera que en esa temporada corre para la marca modenese antes de ingresar al equipo Mercedes Benz. Precisamente con un "flecha de plata" vuelve a imponerse aquel 5 de junio de 1955 alcanzando su tercer triunfo en el Gran Prix belga.

Ese día es una fecha importante entre los **múltiples recuerdos gratos** que conserva el campeón: su alteza, el rey Leopoldo III de Bélgica, le entregó a perpetuidad la Copa del Real Automóvil Club de su país por haber sido el primero que lograra tres victorias en Spa. Al mismo tiempo el Barón de Tornaco, en memoria de un hijo suyo muerto en una competencia automovilística, le entregó la Copa de Tornaco que tenía como destinatario al volante que ganara esa carrera dos veces consecutivas.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_REC.BMP}

Carreras de Sport *

Siempre he creído que durante la culminación de su brillante carrera, a mediados de los años '50, Fangio tenía tomada la medida en coches similares de Gran Premio. Cualesquiera que fueran los tiempos que yo marcara, hiciera lo que hiciera con aquellos coches, Juan Manuel lo hacía mejor. En cambio, con coches Sport llegué a pensar que las cosas estaban probablemente invertidas, y estaba convencido de que podía batirlo. En tanto que en pruebas o en entrenamientos, sus tiempos en un coche de Gran Premio, frecuentemente mejoraban los míos, en los biplazas mis tiempos solían ser mejores que los suyos.

Nunca consiguió ganar las Mille Miglia, la Targa Florio o el Tourist Trophy, y por eso, en aquellos tiempos, se tenía la sensación de que el corazón y el alma de Fangio se inclinaban hacia las carreras de Gran Premio y que no estaba tan interesado ni tan motivado por los coches biplaza.

Considerando esta cuestión ahora, Fangio explica: "Mi supuesto desagrado por los Sport fue en su mayor parte un completo cúmulo de coincidencias. Mira, todo el fundamento original de mi carrera se basó en competiciones de Carretera, que era como correr cinco Mille Miglia de principio a fin. Así que no era ajeno a las competiciones de resistencia, en ese sentido. Cuando participaba en Sudamérica, nunca me preocupé por conducir a una velocidad máxima; sólo me preocupaba que se podía romper... Así que fue una buena base para Le Mans o las Mille Miglia. Cuando gané para Lancia la **Carrera Panamericana de 1953**, no gané ninguna etapa, aunque estoy seguro de que gané la carrera.

Pero es cierto que siempre he preferido la Fórmula Uno.

Era un poco porque me gustaba sentarme en el centro del coche. Desde allí se tiene una visión amplia hacia ambos lados, desde donde se puede calcular la colocación del coche en las curvas, tanto hacia la izquierda como hacia la derecha. Yo no diría que era un problema significativo para mí, pero siempre me he sentido más cómodo así que sentado a un lado en un biplaza, en que la perspectiva que tenía en curvas a izquierdas era siempre diferente de la que se tenía en curvas hacia la derecha.

Desde luego, me hubiera gustado haber ganado las Mille Miglia, pero no pudo ser. Mi destino fue, en cambio, haber ganado en coches de Gran Premio y ganar más veces que cualquier otro piloto de esa época. Ha sido un destino que yo fui muy feliz de poder cumplir; no se debe ser codicioso en la vida y querer más cuando ya se ha obtenido tanto.

Pero, mira el cúmulo de coincidencias que pudo haber inducido a la gente a pensar que a mí no me gustaban los sport. Yo iba en cabeza en las Mille Miglia de 1953 cuando se rompió el chasis del Alfa Romeo y me quedé con dirección en una sola rueda; pero aún así terminé la carrera. **En 1955**, mi Mercedes 300 SLR era uno de los mejores coches entre los participantes, pero iba en 7 cilindros y aún así terminé la carrera. Y **en 1956**, en aquel mal preparado Ferrari, yo estaba casi inundado y congelado, pero aún así terminé cuarto. **En la Targa Florio** de aquel año, en Sicilia, nuestro coche perdió cerca de diez minutos en los boxes con el tapón de aceite bloqueado y los mecánicos intentando todo para abrirlo, y aún así terminé segundo. Si mi suerte hubiera estado conmigo en todas aquellas ocasiones, ¿habría dicho la gente que a Fangio no le gustaban las carreras de Sport? Ya ves, en gran parte fue una serie de coincidencias".

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_REC.BMP}

Reyes y Príncipes

Generalmente a un exitoso piloto de la Fórmula 1 se lo asocia con bellas mujeres, pero su oficio los lleva a frecuentar todo tipo de personalidades, y Fangio no fue la excepción.

Conoció al príncipe Rainiero cuando este todavía era soltero. Rainiero lo llevaba a los subsuelos del palacio a mostrarle los autos antiguos que el hacía restaurar: era uno de sus hobbies.

También simpatizó con Pierre Trudeau, el ex primer ministro del Canadá, poseedor de un Mercedes Benz 300 SL como el suyo. Con él hablaban del auto, como cuidarlo y tenerlo perfectamente en marcha y también conversaban algunas cosas sobre Gilles Villeneuve, de quien estaban haciendo una película.

Dentro del espectro religioso, Fangio se relacionó con Pablo VI, a quien también parecía atraerlo el automovilismo, y con quien se fotografió en una carrera de Monza. También conoció a Pío XII. Terminada la temporada de 1950 fue a verlo con **Froilán González** y en esa oportunidad el Papa le dio un rosario, que llevó de regalo a su madre... Ella a su vez lo regaló a una chica que no podía tener familia y luego ésta tuvo dos chicos. Acudió por otra parte, a una audiencia con Juan XXIII, a quien Fangio consideraba una persona muy afable, aún cuando lo hubo citado a las once de la mañana y lo recibió a la una de la tarde.

La lista de notables es larga: un té con la princesa Margarita y el príncipe Felipe de Edimburgo, luego de asistir a un partido de polo en el que jugaba el equipo argentino, el rey Leopoldo de Bélgica, la princesa Grace (ella fue la que inició la costumbre de agasajar a los pilotos en vísperas del **Gran Premio de Mónaco**), Gary Cooper, a quien conoció en Cuba y de quien fue huésped unos días mas tarde, en su residencia de Los Angeles -Fangio lo consideraba, al decir de sus palabras, "Un tipo de lo más gaucho y tratable, sin ningún tipo de rebuscamientos; imposible sentirse incómodo a su lado"-, y muchos otros más.

Una de los recuerdos más simpáticos de los encuentros con grandes personalidades es posible destacar el que se produjo en **la carrera de Silverstone de 1950**, con el extinto rey Jorge de Inglaterra, a quien Fangio colocó en una situación embarazosa:

El rey vino a saludar a todos los pilotos, y cuando llegó hasta donde estaba Fangio, en la fila, le habló en inglés, a lo que el balcarceño contestó: -No, no spik english; spik italian, spanish...

Al no terminar de comprender lo que Fangio decía, quedó como apocado. Entonces, para salir del paso el piloto le pidió al traductor que lo acompañaba: -Por favor, dígame a Su Majestad que para manejar el automóvil no me hace falta hablar.

Cuando se lo tradujo, el monarca no pudo contener la risa. Una situación como esta describe la simpleza de **un grande como Fangio**, que trataba por igual a reyes y a mendigos. La fama y el éxito no pudieron cambiar valores que estaban inculcados en él desde los años lejanos de la niñez: respeto, paciencia, honestidad, honor, responsabilidad, sencillez, austeridad.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_REC.BMP}

Indianápolis

Juan Manuel Fangio intentó una sola vez participar de la tradicional prueba norteamericana de las 500 millas de Indianápolis, y esa incursión resultó en una de las pocas experiencias amargas que tuvo a lo largo de su carrera como automovilista, de la cual, no obstante, supo rescatar valiosos conceptos.

Varias veces fue tentado a participar en carreras de Speedway en los Estados Unidos, y otras tantas se excusó de participar. Una de las últimas veces que se negó a participar, Floyd Clymer, editor norteamericano que solía editar el álbum de Indianápolis, aprovechó la ocasión y desafió a Fangio públicamente a participar en las 500 millas de Indianápolis, en una carta publicada en varios medios.

Clymer hizo todo lo posible para interesar a Fangio (hasta le ofreció una verdadera fortuna para la época), para que participara representando al automovilismo europeo y precisamente a la F1. Fangio decide participar de la edición de mayo de 1958, adelantando al periodismo que el dinero que gane será donado a obras de caridad.

La opción de participar se materializa en un coche de una fábrica de frenos, llamado "Dayton Steel Foundry", a bordo del cual superó con éxito las pruebas destinadas a los novatos. Dichas pruebas consistían en girar con un promedio de velocidad regular durante una cierta cantidad de vueltas; a medida que iba superando las pruebas, la velocidad indicada se iba incrementando.

Pero Fangio se sorprendería por el bajo nivel del automóvil, que no le permitía ni por asomo alcanzar las velocidades de los autos de punta de Indianápolis. Cuando otro propietario de una escudería, la Novi Automotive Air Conditioning lo invita a Fangio a probar su auto, Fangio accede y da una vuelta. Pero en su interior la decisión estaba tomada : no competiría en una carrera donde sus chances para lograr un buen lugar eran prácticamente nulas.

Fangio expresó, mas de una vez, "su reconocimiento por los otros pilotos que le ayudaron a adaptarse a esa forma distinta de correr"; explicó también toda su experiencia en las pruebas que realizó de los dos coches que le ofrecieron, justificando el por qué de su decisión de no participar de la competencia; finalmente destacó el hecho de que había encontrado que le gustaban las carreras de Speedway y que había algo más que lo atraía, además de los autos y las pistas: era la atmósfera de limpia y saludable caballerosidad que allí prevalecía.

Cuando Floyd Clymer depositó el dinero que le había prometido a Fangio, éste lo donó inmediatamente a una Fundación norteamericana contra el Cáncer. Al fin, hasta Clymer tuvo que reconocer que Fangio, aunque no había ganado nada corriendo en Indianápolis, sí se ganó el aprecio y el reconocimiento de todos los aficionados por su hombría de bien.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_REC.BMP}

Nürburgring

La actuación de Juan Manuel Fangio en [la carrera de Nürburgring del 4 de agosto de 1957](#) despertó la admiración, no solo de los presentes, sino también de toda la prensa europea. La magnificencia en su manejo, la claridad conceptual para saber dónde atacar, la maravilla de su arrojo, todo, constituyó la más grande clase de [destreza al volante](#) jamás vista y, hasta hoy, irrepetible.

La revista "Coche a la vista" en septiembre de 1957 tituló como "LA MEJOR DE TODAS..." a la gran victoria que Fangio logró el 4 de agosto de ese año en Nürburgring. Otras publicaciones europeas tuvieron titulares parecidos: "La gran maravilla" decía el Bildzeitung, de Alemania, mientras otra importante publicación de ese país, el Nachtausgabe, decía "el mejor volante de todos los tiempos". "La más grande carrera del argentino" calificaba el London Daily Express. El Daily Mail decía "Lo hecho por Fangio es un arte supremo". El London Daily Telegraph titulaba "La más grande demostración de capacidad y coraje de su carrera", y así otras expresiones que iban desde la admiración hasta el asombro, ocuparon las portadas de los principales medios gráficos del mundo.

Para comentar algunos aspectos de esa carrera, comencemos por conocer algo del escenario a través de un comentario de esa época, escrito por el periodista deportivo don Pedro Fiore y publicado por el diario Crítica, en Buenos Aires, el 28 de agosto de 1953:

"Nürburgring no es una ciudad, ni un pueblo, ni siquiera una aldea. Es simplemente un circuito. Está construido al pie de las ruinas de un vetusto castillo emplazado en la cima de una colina. Era en el siglo XII mansión y fortaleza de los nobles de la provincia de Eifel, guerreros sedientos de conquistas que avasallaban cuanto veían propicio para satisfacer sus apetitos de señores feudales."

"La traducción del nombre Nürburgring sería 'circuito del castillo'. No hay tampoco pueblo ni ciudad cercana. Tan solo en el valle se encuentra la población Adenau y por el lado opuesto Kelper. En su vértice está emplazado el circuito "suicida", con su tribuna, su hotel, seis o siete chalets, todo lo cual se habita únicamente cuando hay carreras."

"Se le llama 'suicida' porque realmente es la pista más brava que existe en Europa, por sus pendientes, su sinuosidad permanente, sus recodos imprevistos y peligrosísimos. En Nürburgring todo está trazado de forma tal que el volante, o se juega entero o llega último por no haber tenido el coraje de arriesgarse".

En 1957 Fangio llegaba al circuito que describía don Pedro Fiore, con el [Maserati dos litros y medio](#), en procura de asegurarse el quinto título de campeón mundial. Lo difícil sería derrotar en tan duro escenario a los Vanwall, que venían de ganar dos semanas antes en Inglaterra, y a los Lancia-Ferrari que en esta oportunidad usarían un tipo de neumático que les permitía hacer todo el recorrido sin cambiarlos, lo que se sumaba a la autonomía de sus grandes tanques de carburantes que tampoco necesitaban reabastecimiento. Fangio con el Maserati debía parar para ambas cosas. En salida observó durante algo más de una vuelta el andar de los Lancia-Ferrari de [Hawthorn](#) y [Collins](#). Luego los superó y comenzó a sacar ventaja que le permitiera hacer la detención prevista a mitad de carrera. Para ello fue tan rápido en su andar que mejoró sucesivamente el récord de vuelta en el segundo giro, en el tercero, en el quinto, en el sexto, en el octavo y en el décimo.

En la vuelta doce se detuvo demasiado en volver a pista: 48 segundos a los que deben sumarse los que perdió a detener su marcha y al salir hasta alcanzar la velocidad plena. Esto se observa en la vuelta 14 que pasa a 49" de los punteros, conservando el tercer lugar. En una publicación italiana de los periodistas Cancellieri y De Agosti se dice que en su detención en boxes el argentino acordó con los mecánicos de Maserati una arriesgada estrategia que, si daba resultado podía ser muy positiva.

Ello era andar moderado un par de vueltas para que la gente de Ferrari pensara que Fangio estaba "out". En efecto, en la vuelta catorce se pone a Hawthorn y Collins el cartel de "non forzare". Viendo el buen resultado de la estrategia, cuando pasa Fangio se le avisa que acelere a fondo. Hay casi 23 kilómetros en los que los ingleses irán tranquilos y el argentino al límite. Cuando Fangio pasa en la decimoquinta vuelta a 41" detrás de los punteros, el box de Ferrari tendrá que esperar otros casi 23 kilómetros para avisarle que el argentino se les acerca mucho. Al cerrar la vuelta 16 está a 32" y aunque los Ferrari aceleran, el campeón del mundo está dispuesto a darles caza y comienza a tirar

un cambio más alto en todos los lugares del circuito.

Hace sucesivamente el récord de la pista en las vueltas 17, 18, 19 y 20. Gana metros en todas partes. En la vuelta 17 estaba a 26"; en la 18 a 21"; en la 19 a 14"; en la 20 pasó a Collins y se ubicó a 3" de Hawthorn. Al superar a Collins su auto levantó una piedrita que astilló un cristal de la antiparra del inglés que perdió concentración y se atrasó. En el transcurso de la penúltima vuelta se adelantó a Hawthorn y ganó por algo más de tres segundos.

Con ese triunfo, además de asegurarse la quinta corona cuando aún faltaban dos carreras, logró varios halagos más, entre ellos la denominación de "Maestro de [Nürburgring](#)" que le otorgó el Automóvil Club de Alemania por su tercer triunfo consecutivo en esa dura carrera.

Al finalizar la prueba tanto Hawthorn como Collins abrazaban y felicitaban al veterano campeón, por quién sentían una especial estima. Collins, de 26 años de edad, había demostrado ese afecto cuando en 1956 le cedió el auto en Monza. Hawthorn, de 28 años, cuando llegó en Nürburgring dijo con admiración: "Si no me hubiese corrido, estoy seguro que "el viejo diablo" hoy me hubiese pasado por encima".

El protagonista de esa hazaña, "la mejor de todas", tenía entonces 46 años...

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_REC.BMP}

Fangio y Moss

La carrera deportiva del inglés **Stirling Moss** comenzó en 1949, cuando hacía sus primeras armas en el continente, coincidiendo con la primera temporada seria de Juan Manuel Fangio.

Fueron compañeros en BRM y en Mercedes Benz. De 1956 a 1958 fueron auténticos rivales, mientras Fangio conseguía consagrarse como quíntuple campeón y Moss intentaba infructuosamente arrebatarle su corona.

Dentro del equipo alemán, y junto con el teutón **Karl Kling** conformaban un trío que todo lo conquistaba. Sin embargo, la rivalidad dentro de las pistas se transformaba, fuera de ellas, en una gran admiración del piloto inglés por el argentino, a quien consideraba su maestro.

Se sabía que a Mercedes Benz le interesaba que el joven y veloz piloto inglés Stirling Moss ganara en su país la carrera de **Aintree**, penúltima prueba por el campeonato mundial de pilotos de 1955. Fangio con la segunda ubicación en esa carrera se aseguraba el título de esa temporada, de modo que comprendió la insinuación que le hicieron los directivos de la casa Stuttgart. En la partida Fangio se ubicó al frente pero luego Moss lo superó. Marcharon muy juntos y cuando entraron en la última vuelta Fangio estaba tres segundos detrás. En una clara demostración de manejo y disciplina con el equipo cruzó la meta a solo dos décimas de segundo del inglés.

No obstante, no resultó fácil llegar tan cerca del ganador porque el coche de Fangio, previendo que no "comprendiera" la insinuación, había sido equipado por sus mecánicos con una multiplicación más larga e inadecuada para el trabado circuito trazado en un viejo campo hípico de Liverpool.

Pero todo terminó como la fábrica alemana se quería y los británicos festejaron el triunfo de su piloto, el primero de los 16 triunfos que Moss logró en su paso durante siete temporadas en la máxima categoría.

Stirling Crawford Moss, que desde que conoció a Fangio sintió por él una gran admiración que se prolonga hasta nuestros días, quiso ese sábado triunfal otorgarle "al César lo que es del César" y cuando había recibido en el podio los atributos de la victoria, se quitó la corona de laureles y se la colocó a su gran rival y maestro.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_REC.BMP}

El "Quíntuple"

Como venía ocurriendo en las cuatro temporadas anteriores, el [Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires](#) fue escenario de la apertura del Campeonato del Mundo de Conductores del año 1957. Igual que el año anterior se correrían en total ocho carreras pero en la lucha por el título cada piloto contabilizaría los puntos de sus cinco mejores clasificaciones.

Un aspecto reglamentario importante que se agregaba a esta temporada: se extendía el puntaje hasta el sexto clasificado al que se le otorgaba un punto. De tal modo el puntaje asignado era ahora éste: al primero 8, al segundo 6, al tercero 4, al cuarto 3, al quinto 2, y al sexto 1 punto. Se mantenía también 1 punto para el piloto que en carrera estableciera el "giro piú veloce".

El certamen 57, octavo en la historia de los mundiales, conservaba la reglamentación de la Fórmula 1 Internacional en la que se permitían motores hasta 750 cm³ de cilindrada con compresor y hasta 2.500 con alimentación normal, no existiendo límites de peso para los autos.

Fangio en esa temporada pasaba al equipo Maserati que sería la última escudería de la que formara parte en su vida deportiva. La marca del "tridente" participaba ese año con el modelo [250 F](#), similar al que Fangio usó en las dos primeras carreras puntuables del campeonato 1954 que después completó con Mercedes Benz. Obviamente en los últimos tres años Maserati había evolucionado y sus autos eran ahora de mayor potencia, más livianos y equilibrados.

1957 sería [el año de la quinta consagración](#) de Fangio como campeón mundial de la Fórmula 1 y a la vez su último título, ya que en julio de la siguiente temporada se retiraría definitivamente de la actividad. El detalle de su quinto campeonato es el siguiente: 1° en Buenos Aires, 1° en Mónaco, 1° en Francia, abandonó en Inglaterra, 1° en Nürburgring, 2° en Italia (Pescara), 2° en Italia (Monza).

Quedaba largamente demostrada la capacidad conductiva del balcarceño, que a lo largo de 51 carreras en la Fórmula 1 había conquistado 24 victorias, avasallando a [sus rivales](#) en la pista, y convirtiéndose fuera de ella en un excelente amigo de todo aquel que supiera ganarse su corazón.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_REC.BMP}

Suplente en Le Mans

En junio de 1957 se corrió la tradicional carrera francesa denominada "24 Horas de Le Mans" y Fangio fue inscripto en el equipo de pilotos que presentaba Maserati. El jueves 21 de ese mes Fangio marcó el mejor tiempo con el auto que había compartido con **Jean Behra** cuando tres meses antes ganaron las "12 Horas de Sebring". La tarde que empezaba el verano del 57 en Francia, Fangio recorrió el circuito de Le Sharte en solo 3' 58" 1/10 a un promedio horario de 204 kilómetros.

Ese tiempo notable, que no sería superado en carrera, solo sirvió para demostrar la calidad del campeón del mundo, ya que un rato más tarde el periodismo se enteraba que Nello Ugolini, el director de la marca del "tridente", había decidido que Fangio fuera sustituto del equipo. Los titulares fueron **Stirling Moss** y Harry Schell con uno de los Maserati, y Jean Behra y André Simón con el otro. El argentino, según la estrategia de Ugolini, quedaba como reemplazo para cualquiera de los dos autos.

A las seis horas de iniciada la competencia los dos autos de la fábrica modenese habían quedado fuera de carrera, sin que Fangio hubiese tenido oportunidad de subirse a alguno de ellos.

Aquellos casi 204 kilómetros por hora que el 21 de junio de 1957 marcó en Le Mans con el Maserati 450 S, sirvieron nada más que como dato estadístico para afirmar la calidad del múltiple campeón que, esa vez, fue sólo un suplente de lujo...

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_REC.BMP}

La despedida

El siguiente párrafo fue escrito por Don Juan Manuel Fangio a pedido de la revista "Mundo deportivo".

"No me gusta escribir. Lo saben muy bien mi familia y mis amigos. Para escribir están los escritores y los periodistas. La vida nos da a cada uno las herramientas para que vayamos por el mundo. A mí no me dio la pluma.

"A esta altura de mi vida quiero decir algo, sin embargo; y me agrada hacerlo en las paginas de Mundo Deportivo, que me acompañó al comienzo y que me parece hace una buena obra con la juventud."

"Tengo 47 años ya, pero es cierto que siento el corazón como si tuviera 20. Practiqué el automovilismo como una pasión. Luché mucho, pero siempre de frente. No creo haber merecido el enojo de nadie. Estoy satisfecho con la cosecha de amigos que conseguí. En todas partes hice de la amistad un culto y de la seriedad una obligación. Pude cometer errores con la cabeza, nunca con el corazón."

"Si mis campañas han servido para algo, si corriendo automóviles fui útil a mi patria, eso lo dirá el tiempo. Yo solo tengo un deseo, y es que mi conducta en el mundo pueda ser aprovechada por la juventud. También del tiempo espero esa respuesta."

Milán, julio de 1958

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_REC.BMP}

Fangio secuestrado

La Habana,
24 de febrero de 1983

Estimado Juan Manuel Fangio:

"En ocasión del 25° aniversario de su histórico encuentro con el Movimiento 26 de Julio, le recordamos amistosamente y le deseamos completa salud y bienestar. Aquel episodio, mas que secuestro y detención patriótica, sirvió, junto con su noble actitud y justa comprensión, a la causa de nuestro pueblo, que siente por usted viva simpatía y en nombre del cual le saludamos al cabo de un cuarto de siglo. En espera de verle de nuevo por Cuba, sus amigos secuestradores."

Este cable fue despachado desde La Habana, Cuba, el 24 de Febrero de 1983, y así publicado, al día siguiente, en el "Diario Popular" de Buenos Aires.

Dos meses antes, a su despacho en el directorio de Mercedes Benz Argentina llegaba una nota de augurios y pronta recuperación, a raíz de la intervención quirúrgica por la que el equipo de cardiocirugía del doctor René Favalaro le había implantado un quintuple by-pass aortocoronario, firmada por Arnold Rodríguez y Faustino Pérez, en nombre del Ministerio de Comercio Exterior de Cuba.

Faustino Pérez fue el cabecilla del operativo de su secuestro en **La Habana, en 1958**. En 1982, después de tantos años, Fangio llegó a Cuba como ejecutivo de Mercedes Benz Argentina. Había viajado con otros miembros del directorio para ver si podíamos vender nuestros camiones allí. Y fue por la intervención directa del ministro Faustino Pérez que puede mantener una corta entrevista con Fidel Castro.

Puede decirse que al secuestrarlo le hicieron un favor. Estaba inscrito en la competencia con una Maserati (450S) que era propiedad de un norteamericano y que anteriormen-te había corrido Masten Gregory en Venezuela. El domingo la competencia debió suspenderse por un accidente. En las primeras vueltas un auto rompió el motor, el que venía atrás pisó sobre el aceite y se fue contra el público, matando mucha gente. Fangio vio todo en las repeticiones mas tarde por la televisión.

Le estaba comentando a Bertocchi ciertos problemas que había detectado en su auto cuando, de pronto, entra un joven con una pistola en la mano, lo reconoce y le indica que era del "Movimiento 26 de Julio" y que tendría que acompañarlo.

En un primer instante Fangio cree que se trata de una broma de una allegado suyo a modo de venganza (esa mañana él, junto con otras personas, le había gastado una broma a Giambertone, haciendo que la policía lo detuviera).

Luego de amenazar el revolucionario a todos los presentes con un arma, Juan Manuel Fangio se dio cuenta de que no había broma alguna, y lo obligaron a salir, caminando, advirtiendo al resto de las personas que no salieran hasta pasados 5 minutos. A la vuelta tenían un auto (un Plymouth negro 1947) en el que se subieron.

En cuanto arrancaron le avisaron que si eran descubiertos y les disparaban, tendrían que repeler el fuego. Fangio decide entonces pasar lo más desapercibido posible, y les pide una gorra, para que no lo reconocieran por la calvicie. Pero no tenían gorra ni lentes ni nada. Entonces se acurrucó lo más que pudo y se limitó a esperar.

Lo llevaron a una casa a la que subieron por la escalera de incendios. Entraron a un cuarto donde se quedaron dos personas con él.

Rato después lo desplazan en otro coche a una segunda casa y media hora después van a una tercera, ubicada el barrio "El Vedado", en la parte aristocrática de La Habana.

A la tarde, después de ver la repetición del accidente por la televisión, ya estaban discutiendo adonde iban a soltar a Fangio y como se haría la operación de devolución. Luego de varios cabildeos para decidir el lugar, en los que Fangio también intervenía, se contactaron con el embajador

argentino Guevara Lynch y combinaron lugar y horario: un edificio fuera del centro de La Habana, a las doce y media de la noche.

Sin duda, la gente del movimiento logró mucha publicidad con el secuestro, pero también Fangio obtuvo su beneficio, porque se hizo realmente popular en los Estados Unidos, al punto de ser invitado al programa de Ed Sullivan junto con Jack Dempsey, el boxeador que había derrotado por knock-out al boxeador argentino Luis Angel Firpo.

Esta historia que pudo haber resultado trágica, tuvo un final feliz, y la relación con sus raptos se afianzó con el tiempo, llegando éstos a visitarlo en la Argentina en varias ocasiones.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_REC.BMP}

Avisos publicitarios

Una de las cosas que le han molestado a Fangio es la resistencia de la gente a creer que es él mismo quien conduce los automóviles en las publicidades que realizó en su momento. Molestia justificada, porque si algo lo preocupaba, era asegurarse que los productos que iba a publicitar respondieran a sus expectativas, y no fueran un mero "bluff".

Don Juan Manuel realiza publicidad de un neumático de la firma Goodyear, en el que aparece conduciendo un Mercedes en un perfecto derrape controlado en un piso totalmente mojado.

Cuando la gente encargada de publicidad de la marca americana de neumáticos "Goodyear" le propone hacer un aviso, Don Juan Manuel les dijo, en tono ameno pero firme, que el primero quería probar la calidad del producto que salía a la venta. Así fue que aceptó la invitación de la compañía para ir a Luxemburgo, visitar la fábrica, los laboratorios de pruebas del Centro Experimental de la compañía, su pista de pruebas y ensayar la cubierta. Fangio quería ver cómo se producía una cubierta que pudiera rodar a más de 200 kilómetros por hora sin riesgos de ninguna naturaleza, y quedó asombrado de ver cómo se había empleado la computación en el diseño de esa cubierta... Después de ver todo eso y comprobarla él mismo en el circuito, aceptó.

Algo similar ocurrió cuando Fangio fue contactado para hacer la publicidad de un nuevo aceite lubricante de Y.P.F. Les comentó, a los productores que le parecía poco honesto hacerlo si no conocía el producto, así que solicitó que le mandaran dos latas de aceite a la fábrica. Fangio mandó por su cuenta a realizar análisis al aceite, uno en Argentina y otro en Alemania. Cuando las pruebas llegaron, y hablaban de un muy buen aceite, Fangio aceptó la realización de la publicidad.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_REC.BMP}

Salvado de milagro

El Mercedes Benz 300 SL, que precisamente la empresa alemana le regaló a Fangio, había estado expuesto en Londres, en el Salón del Automóvil. Era la última modificación que le hacían al convertible. Hasta entonces había salido con capota, pero desde allí también se lo pudo utilizar con techo duro. Juan Manuel lo trajo a la Argentina y a partir de 1960 lo utilizó para sus viajes a Mar del Plata y a Balcarce.

En uno de esos viajes partió de Mar del Plata junto a una mujer. El Mercedes andaba muy rápido, y muchas veces tenía que tirarse a la banquina porque coches que venían de frente iniciaban la maniobra para pasar un camión, por ejemplo, y no sabían calcular a la velocidad que venía Fangio.

El 300 SL todavía venía con campanas de freno y no era fácil detenerlo cuando venía arriba de los 200 kilómetros por hora. Ese día había ido al aeroclub a cargar 80 litros de nafta de aviación porque todavía no se vendía nafta especial en los surtidores de las estaciones de servicio (Fangio fue quien vendió por primera vez nafta especial en el territorio argentino).

Cuando tuvo el tanque de gasolina lleno, se puso en camino. Al llegar a Maipú, un pueblo de la zona, donde había un puesto de la policía rutera, tuvo que esperar, pues había un par de autos delante del suyo. Cuando le llega el turno, el policía, antes de dejarle seguir, le pide que se detenga un segundo mas porque atrás viene un auto haciéndole señas. Cuando el auto que lo seguía llega, el conductor del mismo se dirige a Fangio y le avisa que el auto de Fangio, el Mercedes "Roadster" al aplastarse contra el piso, va echando chispas.

Juan Manuel se agacha y ve que se había cortado el zuncho que sujetaba el tanque de nafta. Este apenas estaba agarrado del tapón de la boca de carga de la nafta y del otro zuncho. Despacito, sacó el auto de la ruta y lo condujo a una estación de servicio. Lo colocó en la fosa, se quitó el saco, se arremangó, sacó el zuncho y lo reforzó, al tiempo que veía que la costura del refuerzo del tanque estaba gastada y violeta de arrastrarse contra el piso... Terminó de colocar todo en su lugar, y con la camisa toda sucia de grasa, después de lavarse las manos y antebrazos, volvió al coche. Mientras manejaba, de nuevo en la ruta, se puso a silbar. La mujer que lo acompañaba no comprendía absolutamente nada. Lo miró, y le dijo: Juan, no entiendo el motivo de tu risa... A lo que el gran campeón mundial respondió:

No te preocupes, nos salvamos de pura casualidad y por eso canto...

Claro, si no fuera por el hombre que les avisó que el auto echaba chispas, hubieran seguido corriendo y el tanque de gasolina se hubiera salido y explotado. ¡Cómo para no cantar..!

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_REC.BMP}

Los rivales

1. Ascari Alberto
2. Behra Jean
3. Bira, Príncipe
4. Castellotti Eugenio
5. Collins Peter
6. Fagioli Luigi
7. Farina Giuseppe
8. Gálvez Oscar
9. González Froilán
10. Hawthorn Mike
11. Kling Karl
12. Marimón Onofre
13. Moss Stirling
14. Villoresi Luigi
15. Wimille Jean Pierre

LOS RIVALES

Este capítulo permite consultar información biográfica de aquellos pilotos que alguna vez compitieron con Juan Manuel Fangio, y que a la postre se convirtieron en grandes amigos del quintuple.

Ascari, Alberto

Nació en Milán, Italia, en 1918. Hijo de Antonio Ascari, uno de los primeros grandes pilotos del automovilismo mundial. Siendo un adolescente todavía, decidió seguir los pasos de su padre. Su debut fue en las Mil Millas de Italia, sobre una Ferrari, hasta que la Segunda Guerra Mundial puso fin, momentáneamente, al camino glorioso de Ascari.

La primera victoria de Ascari llega en 1948, en San Remo, manejando una Maserati. Luego de este triunfo, Ascari decide permanecer fiel a la marca Ferrari, y fue él, justamente él, el rival que haría temblar a las Alfa Romeo, prácticamente imbatibles, en el año '51. Luego, sería campeón mundial durante dos años consecutivos, 1952 y 1953.

Después de firmar con la escudería Lancia y tener un accidente en Montecarlo, donde termina con su auto en el agua, Alberto Ascari sufría un grave accidente en Monza que le costaba la vida, durante unas pruebas privadas.

Sin ninguna clase de duda, Ascari forma parte del glorioso parnaso que reúne a los pilotos más distinguidos de todas las épocas. Doble campeón mundial, permanece inmortal en el recuerdo gracias a su talento y a la indudable magnificencia de su manejo.

Principales logros: circuito de Modena (1947), Gran Premio de San Remo (1948), Copa Juan Perón, International Trophy y el Gran Premio de Italia (1949), Gran Premio de Reims, Gran Premio de Alemania, International Trophy (1950), Rally de Sestriere, Gran Premio de Alemania, Gran Premio de Italia (1951), Gran Premio de Francia, Gran Premio de Alemania, Gran Premio de Gran Bretaña (1952), Gran Premio de Argentina, Gran Premio de Holanda, Gran Premio de Gran Bretaña (1953), Mil Millas de Italia (1954), Gran Premio de Nápoles, Gran Premio de Valentino (1955).

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_RIV.BMP}

Behra, Jean

Nacido en Francia en 1921, en Niza, Behra se distingue como un conductor capaz cuando Gordini, el famoso constructor francés, le ofrece un asiento en un auto de su escudería. Era el año 1951. Antes, Behra había pasado por varias categorías, hasta llegar a la Fórmula 2 de la mano de Gordini. Veían los franceses en Behra el sucesor de **Wimille**, y de tantos otros corredores galos. Cuando en 1955 pasa a formar parte de la Maserati, Behra sintió que por fin estaba para ganar. Sin embargo, el mote del "tercero eterno" por la posición que ocupaba en innumerables torneos puntuables, lo persiguió injustamente. Pero Behra, si no ganaba en Fórmula 1 o en la Fórmula 2, sí lo hacía en competencias Sport, como los 1000 Km de Nürburgring o los 1000 Km de París. Luego que la fábrica Maserati se retirara de las competencias, Behra formó parte de B.R.M., la escudería inglesa, y logró con ella la primera victoria en Caen.

La carrera de Behra, signada por infortunios, sirvió para demostrarle al mundo adicto a las competencias, la calidad como piloto de este francés que, luego de innumerables accidentes, encontraría la muerte sobre un Porsche en 1959.

Principales logros Gran Premio de Aixles-Bains (1952), Gran Premio de Reims (1952), Gran Premio de Pau (1954), Cadours (1954), Copa del Salón de Montlhery (1954), Gran Premio de Pau (1955), Gran Premio de Burdeos (1955), y las carreras de Sport: Bari, Monza, Oporto y Nürburgring, todas en 1955.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_RIV.BMP}

Bira, Príncipe

Nació en 1914, en Tailandia. Estudió en Inglaterra, como correspondía en aquellos tiempos a los nobles o hijos de familia acomodada. El Príncipe Bira, cuyo nombre completo era Birabongse Bhanuban, comenzó a correr, por supuesto, en Inglaterra, a los veinte años de edad. Con el tiempo, además del Riley, el auto del debut, condujo un ERA y un Maserati. También, con un BMW se clasificó tercero en el Tourist Trophy de 1937. La inactividad de la guerra le sumó seis años de impaciencia a sus ganas de manejar. En 1946, cuando se produce el retorno a las competencias, el Príncipe gana el Trofeo de Ulster y al año siguiente gana el Gran Premio de Berna.

El 1949 lo ve repetir un par de éxitos, al igual que 1950 y 1951, hasta que se retira de las competencias dos años para aprender aviación.

El retorno del Príncipe Bira es realidad en 1954, con un Maserati, con la cual logra un par de segundos puestos, en Rouen y en Pescara.

En 1955 se impone en el Gran Premio de Ardmore, Nueva Zelanda, y un año después se retira.

Principales logros: 2º puesto en Rouen y en Pescara (1954), Gran Premio para Coches Sport, en la ciudad de Ardmore, Nueva Zelanda (1955). Es destacable en la carrera de Bira los triunfos el Ulster Trophy, en Irlanda, y el de Berna, con coches de fórmula internacional, ambos en 1946.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_RIV.BMP}

Castellotti, Eugenio

Nacido en Milán, Italia, en 1930. Fue uno de los pilotos italianos más populares por su forma de correr. Iniciado en las carreras Sport en 1950, tendría que esperar dos años más para darse a conocer. Fue justamente en 1952 cuando gana el Gran Premio de Portugal. Observado con buenos ojos tras este triunfo, Lancia lo envía a México en 1953, acompañado por Fangio, Taruffi y Bonetto. Castellotti se hace del tercer puesto y Lancia lo confirma para disputar algunas pruebas puntuables del campeonato mundial de marcas del año próximo.

En 1954, debuta en Argentina en la Fórmula 1, con **Ascari** y **Villoresi**. Ese mismo año llega segundo en Pau y en Mónaco, puestos que hablan claramente de la calidad conductiva de este joven.

En 1955 marca uno de los mejores tiempos, en clasificación, respecto de Fangio, **Farina** y **Moss**. En la carrera, iba delante de las Mercedes hasta la rotura del automóvil. Cuando Lancia se retira, sus autos y pilotos pasan a la escudería Ferrari. Con este auto Castellotti demostraría sus cualidades destacables.

En 1956, con Fangio como acompañante, y tras la retirada de las Mercedes de las competencias, los dos ganaron las 12 Hs. de Sebring. Ese mismo año ganaría el más preciado de sus títulos, las Mil Millas de Italia. Castellotti falleció en un accidente en 1957.

Principales logros: Gran Premio de Portugal (1952), Campeonato de Italia de Montaña (1953), Campeonato de Italia de Sport (1954), 12 Hs. de Sebring junto a Fangio, Mil Millas de Italia (1956).

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_RIV.BMP}

Collins, John Peter

Nació en Worcester, Inglaterra, en 1931. Empezó a correr en 1949, pasando luego a la Fórmula 2 sobre un HWM junto a **Stirling Moss**.

En 1955, Moss insiste para que Collins lo acompañara en la carrera de Sport Targa Florio, que se corría en Sicilia, Italia. En 1954, había corrido con grandes resultados el Thinwall Special, el antecesor del Vanwall. También corrió con B.R.M. y sobre un Aston Martin, terminó segundo en la carrera de Le Mans, en 1955.

En 1956 pasa a Ferrari, donde tiene una temporada excelente. Gana el Gran Premio de Bélgica y sale segundo en otros dos grandes premios. En este campeonato, cuando contaba con enormes posibilidades de ser campeón mundial, le cede su auto a Fangio en el Gran Premio de Italia para que éste gane, gesto que le valió el reconocimiento no sólo de Fangio, sino de todo el mundo automovilístico de la época.

En el año 1958, se accidenta en Nürburgring y pierde la vida.

Principales logros: Gran Premio de Bélgica (1957), Gran Premio de Nápoles, Gran Premio de Siracusa, Venezuela (1957), Gran Premio de Gran Bretaña, 1000 Km. de Buenos Aires, 12 Hs. de Sebring (1958).

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_RIV.BMP}

Fagioli, Luigi

Nació en Osimo, Italia, en 1898. Es considerado uno de los más grandes pilotos italianos de todas las épocas. Durante el período de entreguerras, Fagioli gana en la mayoría de las competencias en que compite, frente a competidores de la talla de Von Brauchitsch, Caracciola, Nuvolari o **Wimille**. En esa época, corrió en casi todas las marcas importantes, Maserati, Alfa Romeo, Mercedes, o Lancia. Se retira, obligado por la Segunda Guerra, hasta el 1950, cuando a los 52 años de edad vuelve a competir, esta vez con Alfa Romeo y en la Fórmula 1. Junto con Fangio y **Farina** brillan en las temporadas 1950 y 1951. En 1952, ya en Lancia, encontraría la muerte en un accidente.

Principales logros: Campeón absoluto de Italia (1933), Gran Premio de Mónaco, Gran Premio de Avus, Gran Premio de Montjuich (1935), 2º en el Gran Premio de Bélgica, en el Gran Premio de Gran Bretaña, en el Gran Premio de Francia, en el Gran Premio de Suiza (1950) y en el Gran Premio de Francia (1951).

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_RIV.BMP}

Farina Giuseppe

En el año 1926 debuta compitiendo en una carrera interciudades en Italia, pero un vuelco le quitaría las ganas por un tiempo. Giuseppe Farina volvería a intentarlo en el año 1933, y sus buenas actuaciones lo llevarían a integrar el equipo del gran Tazio Nuvolari, poco antes de la Segunda Guerra Mundial. En ésta época fue Campeón de Italia dos años consecutivos.

Pero para Farina no pasaban todas sus pasiones por el automovilismo, también era doctor en economía, aunque el ruido de los motores le provocaba más placer que los análisis financieros.

El estilo particular de conducir que tenía Farina era un calco del de Nuvolari, y él siempre lo reconoció. La cabeza bien erguida, y los brazos extendidos, eran su característica. Con la base de todos los éxitos en competencias nacionales europeas, en Italia, Francia o Montecarlo, Farina se convierte en el primer campeón mundial de Fórmula 1. Integrando junto con Fangio y **Fagioli** el equipo Alfa Romeo, Farina sería, en base a su experiencia y calidad de manejo, un brillante campeón mundial.

En 1966, en un accidente, Farina muere y con él, moría también uno de los pilotos históricos de la época dorada.

Principales logros: Modena (1934), Gran Premio de Nápoles (1936), Campeón de Italia (1938), Gran Premio de Trípoli (1940), Copa de las Naciones (1946), Lausanne (Suiza) y Rosario (Argentina) (1949), Gran Premio de Gran Bretaña, Gran Premio de Suiza, Gran Premio de Italia (1950), Gran Premio de Bélgica (1951), Gran Premio de Alemania (1953).

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_RIV.BMP}

Gálvez, Oscar

Nació en Buenos Aires, Argentina, en 1913. Oscar debuta en 1937 en el Gran Premio de Carreteras y obtiene, meses más tarde, la cuarta posición en las Mil Millas de Argentina. Domingo Marimón, otro gran corredor argentino, es el primero quizás en darse cuenta de la real valía de este joven corredor y lo da a conocer. En 1939 se impone en el Gran Premio Extraordinario.

Después de la guerra, y con un viejo Alfa Romeo, Oscar Gálvez demuestra sus dotes sobre los pilotos locales y también sobre algunos extranjeros brillantes, como **Wimille**, **Farina** o Varzi. Cuando Fangio parte hacia Europa a probar suerte, ya en la Argentina se hablaba de la rivalidad entre ambos y la gente era "fangista" o "galvista". Oscar Gálvez tendría una breve

participación en la Fórmula 1 sin mucho éxito. Se dedicó junto a su hermano Juan a las carreras de T.C., en las que ganaron una innumerable cantidad de títulos. A la muerte de su hermano, acaecida en Olavarría en 1963, Oscar decidió retirarse.

Principales logros: Mil Millas de Argentina (1937), Gran Premio Extraordinario (1939), Campeón Nacional de Argentina (1947), Gran Premio General, Mill Millas Argentinas, Circuito Mar y Sierras y Campeón Nacional de Argentina (1948), Campeón Nacional de Argentina 1953-1954.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_RIV.BMP}

González, José Froilán

Nació en Arrecifes, Argentina, en el año 1922. Su carrera comenzó después de la Segunda Guerra Mundial, y a partir de sus éxitos y su talento conductivo, el gobierno de su país lo envía a Europa en 1950. Su estilo agresivo es observado por Ferrari, que lo termina contratando como piloto oficial de la escudería.

En 1951 es piloto oficial de Ferrari junto al gran Alberto **Ascari**. González sería el artífice de la primera victoria frente a Alfa Romeo, en la inolvidable carrera de Silverstone, Gran Bretaña. Este año también le otorgaría varios segundos puestos en una carrera profesional que se afianzaba.

En 1952 pasa a Maserati, sin embargo, los resultados no son muy alentadores, al igual que en 1953, cuando todavía se lo encuentra corriendo con Maserati. En 1954, retorna a Ferrari, donde demuestra fehacientemente ser el mejor piloto de la marca, tanto, que termina subcampeón del mundo detrás de su amigo Juan Manuel Fangio.

Cada vez fue compitiendo menos y alejándose lentamente de las carreras. La última, en Buenos Aires, fue en 1960.

Principales logros: Gran Premio de Gran Bretaña (1951), 2º en Modena, Bari, Monza y España (1951) y 3º en Nürburgring (1951), Trofeo Richmond (1952), 24 Hs. Le Mans (1954), Gran Premio de Bari, Gran Premio de Burdeos, Gran Premio de Gran Bretaña (1954).

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_RIV.BMP}

Hawthorn, Mike

Nació en Yorkshire, Gran Bretaña, en 1929. Hawthorn se convirtió en el primer piloto británico que logra un campeonato del mundo, cuando lo conquistó en 1958.

Como piloto fue extraño, mezcló actuaciones memorables con otras realmente mediocres. A pesar de su discontinuidad, le alcanzó para batir, más de una vez, a los grandes campeones de la época, **Ascari** y Fangio.

En 1953 ganaba en Reims, Francia, siendo el primer británico que ganaba un Gran Premio. Ese año demostraría que, a pesar de sus altibajos, tenía las condiciones innatas de unos pocos.

Cuando sale campeón del mundo decide retirarse de las competencias, pero el destino, le salió a su encuentro en una carretera cercana a Londres, donde con su Jaguar se estrellaría frente a un árbol. Moría pocas semanas después de su retiro.

Principales logros: Gran Premio de Francia (1953), Gran Premio de España (1954), 12 Hs. de Sebring (1955), Trofeo Internacional de Crystal Palace (1955), Gran Premio de Francia (1958).

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_RIV.BMP}

Kling, Karl

Nació en Giessen, Alemania, en 1910. No sólo fue un corredor fiel a Mercedes, sino también ingeniero. Cuando la Mercedes presenta su coche sport 300 SL, en 1952, Kling es el obvio candidato a manejarlo. Gana en Berna y sale segundo en Nürburgring y en las Mil Millas de Italia. En 1954 junto con Fangio y con Hans Hermann, integra el equipo de Fórmula 1 de la Mercedes. La dupla con Fangio se afianzó cuando la Mercedes logra por dos años consecutivos el campeonato del mundo con el argentino. Al retirarse la Mercedes de las competencias en 1955, el corredor alemán también lo hace.

El recuerdo de Kling permanece inalterable al asociarlo con la época dorada de Mercedes y de Fangio. Ambos conjugaron la dupla que muchísimas veces logró el uno-dos (los dos primeros lugares) en las competencias.

Luego de su retiro, participó en actividades de diseño en la Mercedes Benz.

Principales logros: 2º puesto en su debut en la Fórmula 1, en Buenos Aires (1951), 2º puesto en Sport en Nürburgring y en las Mil Millas de Italia (1952), Carrera Panamericana (1952), Gran Premio de Berlín (1954).

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_RIV.BMP}

Marimón, Onofre

Nació en Zárate, Argentina, en 1923. Fue impulsado notoriamente por Fangio para ir a correr a Europa. La experiencia de Onofre, en autos de competición, estaba reducida a las carreras de Turismo de Carretera. Cuando el Automóvil Club Argentino importa un par de Maserati para correr en Argentina, uno de estos automóviles es destinado a Onofre Marimón. Una buena serie de resultados sobre los monoplazas lo convierten en un serio candidato para probar suerte en Europa. Así lo hace en 1951, cuando junto con **González** y sobre un Talbot-Lago, participan en las 24 Hs. de Le Mans. En 1953, luego de idas y venidas de continente a continente, Onofre firma contrato con Maserati, aunque no fue un año propicio. En 1954, ante la ida de Fangio y **González**, Onofre se convirtió en el primer piloto de Maserati para el campeonato mundial. Era un coche importante, innovador, con el que Onofre puso de manifiesto sus cualidades conductivas. En ese mismo auto, durante las pruebas de clasificación del Gran Premio de Alemania, tuvo un accidente y murió en el acto.

Principales logros: circuito Dall'Oro (1949), 3° Gran Premio de Bélgica (1953), Gran Premio de Roma (1954), 3° Gran Premio de Gran Bretaña (1954).

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_RIV.BMP}

Moss, Stirling

Nació en Londres, Inglaterra, en 1929. Moss tiene toda la fama correspondiente a un campeón mundial, sin haberlo sido. Sin caer en el paradigma, recurrente y obvio, de la adversidad, no debe dejar de hacerse notar lo que significó este joven británico para el deporte mundial. Dotado de las características más notables referentes a la conducción, del impulso noble y caballeresco propios de las gentes con principios inalterables. Moss, el joven león inglés, debe esperar para ser célebre. Sólo cuando el manager de Mercedes, Alfred Neubauer lo llama para acompañar a Fangio en la escudería alemana, en 1954, se puede decir que alcanza la fama. Según el propio Moss ha contado, él tuvo más suerte que Fangio en las carreras de Sport, quizás porque se sentía más cómodo en un biplaza. Fangio, según le contó al mismo Moss, sentía lo mismo con respecto a los monoplazas, ya que sentado en el medio del auto obtenía el control deseado.

Sin embargo, Moss lograría tres veces el subcampeonato del mundo en Fórmula 1.

En 1962 llegaría el accidente de Goodwood, y con él, el retiro definitivo. Moss, a pesar de no haber ganado nunca un campeonato de Fórmula I, es considerado por sus pares y por la crítica en general, uno de los mejores pilotos de toda la historia del automovilismo.

Principales logros: 12 Hs. de Sebring (1954), Gran Premio de Gran Bretaña, Mil Millas de Italia, Tourist Trophy, Targa Florio (1955), Gran Premio de Mónaco, Gran Premio de Italia, 1000 Km. de Nürburgring (1956), Gran Premio de Gran Bretaña, Gran Premio de Italia, Gran Premio de Suecia (1957), Gran Premio de Argentina, Gran Premio de Marruecos Tourist Trophy (1958), Gran Premio de Portugal, Gran Premio de Italia, Tourist Trophy (1959), Gran Premio de Mónaco, Gran Premio de Estados Unidos, 1000 Km. de Nürburgring (1960), Gran Premio de Mónaco, Gran Premio de Alemania (1961).

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_RIV.BMP}

Villoresi, Luigi

Nació en Milán, Italia, en 1909. Es considerado, junto con Varzi, **Ascari**, Nuvolari y **Farina**, uno de los más grandes pilotos italianos de todas las épocas. Cumplió una actuación destacada en el período de entreguerras y después de la segunda Guerra Mundial, en 1947, adquirió un Maserati similar al de Alberto Ascari y compitió en la mayoría de los circuitos sudamericanos y europeos, con muchas victorias en el haber de ambos, historia que se repetiría en el 1948. Confirmando su destino, pero ya defendiendo a la escudería Ferrari, Villoresi gana varios premios en el año 1949. En 1950, sufre un gravísimo accidente, pero la recuperación es rápida y vence ese mismo año en Argentina, Italia y Francia.

Ya en 1951, vence en las Mil Millas, Pau, Siracusa y Marsella. En 1952, las cosas no cambian, y Villoresi sigue su tren ganador acompañando a Ascari, lo mismo el año siguiente, 1953, cuando gana la vuelta de Sicilia y sale segundo varias veces. En 1954, se pasa a Lancia. El auto no rindió lo esperado y el desánimo cundió en el equipo. Cuando llegó el momento de recoger los frutos de las pruebas y el mejoramiento del auto, Ascari fallece en un accidente. Lancia decide no correr más y entonces Villoresi pasa a Maserati, siguiendo su camino de gloria y demostrando su gran clase. Lentamente fue compitiendo cada vez menos, y fue en 1958, cuando abandonó definitivamente las competencias.

Principales logros: Campeonato de Italia 1939-1940, Targa Florio 1939-1940, Buenos Aires, Nimes, Niza (1947), Coninges, Albi y el Gran Premio de Gran Bretaña (1948), Gran Premio de San Pablo, Gran Premio de Río de Janeiro (1949), Gran Premio de Argentina, Marsella, Gran Premio de Monza (1950), Mil Millas de Italia, Siracusa, Gran Premio de Pau, Marsella, Rally de Sestriere (1951), Circuito de Valentino, Circuito de Modena, Circuito de Borehan, Marsella (1952), Giro de Sicilia, 12 Hs. de Casablanca, Gran Premio de Monza (1953).

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_RIV.BMP}

Wimille, Jean Pierre

Nació en París, Francia, en 1908. La carrera de Jean Wimille se divide en dos grandes etapas, determinadas por la Segunda Guerra. Durante la primera, casi exclusivamente condujo la marca Bugatti, ganado en su debut en 1931 y también, en las 24 Hs. de Le Mans con un coche Benoist en 1938 y en 1939 con un coche Veyron.

Después de terminada la guerra, y vueltas las competencias, se impone en París, con un Bugatti. Luego, en 1946, forma parte del equipo Alfa Romeo y se adjudica la Copa de París. Ya en 1947, siempre junto a Alfa Romeo, se impone en el Gran Premio de Suiza y el Gran Premio de Bélgica, y con un Simca gana en la Copa de París. En 1948, la Argentina lo recibe para su temporada internacional, donde se impone en Rosario con un Simca. Esa misma temporada, en Europa, Jean Wimille gana el Gran Premio de Francia, el Gran Premio de Italia y en Monza. En 1949, los corredores europeos llegan a Argentina, y en las pruebas del circuito de Buenos Aires, Wimille perderá la vida al salir de la pista su Simca.

Principales logros : Gran Premio de Lorena (1931), Gran Premio de España (1934), Gran Premio del A.C.F. (1936), 24 Hs. de Le Mans (1938-39), Bois de Boulogne (1945), Copa de París (1946), Gran Premio de Suiza, Gran Premio de Bélgica (1947), Rosario (Argentina), Gran Premio de Francia, Gran Premio de Italia, Monza (1948).

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_RIV.BMP}

LA VIDA

Este capítulo está extractado del libro escrito por Sirling Moss -'Fangio, un libro Pirelli'- y retrata la vida de Juan Manuel Fangio dentro y fuera de las carreras, acentuando su relación con el inglés.

El Chico de Balcarce

Una de las primeras preguntas que se le suele hacer a Juan Manuel Fangio en las entrevistas se refiere a qué período de su carrera considera más importante. La respuesta puede sorprender. No se trata de aquellos brillantes años de los cinco Campeonatos del Mundo. Nada de eso. Juan Manuel afirmará tajantemente: *"Fueron los principios de mi carrera, la época de Sudamérica, donde comenzó toda mi historia, porque son los comienzos lo importante en la vida. Es al principio de la vida de un joven, en los años de mayor esfuerzo de una carrera, cuando se forma su carácter y lo convierte en el hombre que será para siempre."*

Esta filosofía sencilla y lógica es tan típica de Fangio como sus impecables buenos modales, su constante pensar en los demás y su perdurable y parsimoniosa serenidad. Siempre dispone de tiempo para los demás.

Fangio habla sobre su infancia: *"Mi niñez fue muy feliz. Mis padres no eran en absoluto ricos, pero en comparación con la mayoría de los niños de hoy, teníamos menos pretensiones; por eso todo lo que nos deparaba la vida lo considerábamos como un regalo."*

Balcarce, la provincia de Buenos Aires, Argentina, sigue siendo una modesta población agrícola que vive del cultivo de hortalizas, especialmente patatas, para la capital, situada 400 Km. al norte.

El padre de Juan, don Loreto Fangio, era un emigrante italiano y su madre, Herminia Deramo, pertenecía a la primera generación argentina de una estirpe italiana. Los cuatro abuelos eran originarios de Chieti, de los Abruzzos italianos, donde habían crecido en pueblos distantes apenas 50 Km. entre sí, los Fangio en Castiglione Messer Marino y los Deramo, en Tornarece.

El abuelo Giuseppe Fangio había llegado a Argentina en 1887. Trabajó como carbonero hasta ahorrar lo suficiente para comprar 10 hectáreas de tierra justo a las afueras de Balcarce y llamar a su familia (incluido Loreto, el padre de Juan Manuel, que por entonces tenía siete años) para reunirse con él desde Italia. Loreto se casó con Herminia el 24 de octubre de 1903 cuando él tenía 19 años y ella solo contaba 17.

Después de ser trabajador del campo, don Loreto se convirtió en picapedrero. Con su jornal adquirió un terreno en Balcarce en el que él mismo construyó una casa para doña Herminia, donde fundaron una familia. Cuando vinieron los niños don Loreto amplió su casa. Tuvieron seis hijos: José, Herminia, Celia, luego Juan, Carmen y Rubén.

Juan Manuel nació en 1911, el 24 de junio (el día de San Juan) mientras don Loreto, un ardiente monárquico, elegía su segundo nombre *'Manuel'* en honor al rey de Italia. Años más tarde, don Loreto vendió parte de su tierra a su suegro, constructor, que también edificó su casa allí. Tal como Juan Manuel explica a los visitantes hoy: *"Papa también vendió tierra a mis tíos que la legaron a sus hijos, así que en la actualidad casi todos los vecinos aquí somos parientes. Para mí el respaldo de la familia y en especial el de mis amigos en Balcarce ha sido siempre muy importante. Me ayudaron muchísimo desde los comienzos, y sin ellos, probablemente, nunca hubiera tenido la oportunidad de iniciarme en las carreras."*

En la escuela fui bueno en matemáticas. Todos los jóvenes esperaban aprender un buen oficio, pero yo no quería convertirme en picapedrero como mi padre. Papá me consiguió un puesto de aprendiz con Francisco Cerri, el herrero."

Juan Manuel ya sabía de la existencia de los coches a motor. *"El señor Carta, un vecino, tenía un monocilíndrico. Esa máquina me tenía fascinado."*

Mi padre quería que recibiera la mejor educación que pudiera proporcionarme. Esto me supuso levantarme todos los días a las cuatro de la mañana para estudiar, ir a la escuela más tarde por las mañanas y pasar las tardes con el herrero. Mi aprendizaje continuó trabajando siete días a la semana como ayudante en el taller propiedad de Capettini. Fue allí donde por primera vez me dejaron conducir un automóvil."

Mi tarea era lavar y limpiar piezas, siempre lavar y limpiar, pero al mismo tiempo aprendía, observando como Cappettini hacía las cosas. Cuando él se marchó me fui con los hermanos Carlini, representantes locales de los automóviles Rugby. Incluso participaban en carreras con un Rugby con carrocería especial"

de aluminio."

Juan Manuel se cambió a la agencia Ford de Estévez a las órdenes de un tal Guillermo Spain que tomo a Juan Manuel como chofer en sus salidas para reparar maquinaria agrícola.

Con sólo doce años, Juan Manuel encontró trabajo como joven mecánico en el taller de la agencia Studebaker, de Miguel Viggiano, y un par de años más tarde ya era mecánico ajustador. A Fangio le encantaba la mecánica. *"En el taller de Viggiano podía hacer lo que quería y lo que de verdad me fascinaba eran los coches de competición que revisábamos y reparábamos."* Viggiano, por su parte, corría en algunas ocasiones y Manuel Ayerza, el campeón argentino de carretera de antes de la guerra, mandaba preparar allí su Studebaker.

"Era un trabajo muy duro y aprendí a improvisar. El utillaje era virtualmente desconocido. Teníamos martillos y berbiquies, llaves y destornilladores. También teníamos piedras de esmeril y mucho músculo y materia gris y toda una serie de trabajos que tenían que ser realizados con las herramientas disponibles. Así lo hacíamos. Los pilotos Viggiano y Ayerza solían lijar a mano el perfil de sus árboles de levas especiales. Las culatas dañadas se esmerilaban con piedra frotando horas y horas hasta dejarlas lisas."

Viggiano confiaba en Juan Manuel y le encargaba recoger y devolver los coches de los clientes. En aquellos tiempos escaseaban las carreteras asfaltadas. El pavimento normal fuera de las grandes urbes era tierra compactada y siempre que llovía las carreteras entre Balcarce y Buenos Aires desaparecían en el barro. *"Viggiano me enseñó mucho sobre la conducción. Me explicó como pasar tramos de barro, como tener un pie de acelerador sensible, como minimizar el deslizamiento de las ruedas, que solo consigue hundirlas más en el barro. Me inculcó que no debía tocar los frenos sobre suelo resbaladizo, a usar siempre el cambio para frenar, a llevar el coche siempre equilibrado... Aprendí muchas y valiosas **lecciones de conducción** a una edad muy receptiva."*

Fangio había dejado la escuela primaria de Balcarce en 6° grado, a la edad de 12 años para trabajar con Viggiano. *"Casualmente me debía el sueldo ¡de un año! y me dio una motocicleta Indian en su lugar. Al salir a probar la moto tuvo un accidente y la caja de cambios quedó totalmente destrozada. Entonces, a cambio, me dio un coche Overland de cuatro cilindros, que apañé un poco creyendo que podría servir para correr. Desmontamos la carrocería y la sustituimos por una más aerodinámica. Entonces yo tenía 15 años y me hacía la ilusión de que era un coche de competición pero sólo era la ilusión!"*

Juan Manuel era un futbolista entusiasta que pertenecía al club local 'Leandro N. Alem'. Jugaba de interior derecha. *"A causa de mis piernas arqueadas me apodaron 'El Chueco' pero era realmente rápido y pocas veces me podían alcanzar los defensas."*

Sin embargo, enfermó de pleuresía y le enviaron a casa al cuidado de su madre que temía por la vida de su hijo. Ya había tenido similares problemas de salud cuando tenía 11 o 12 años. La pleuresía de Juan dejó secuelas por algún tiempo en forma de fuertes dolores en el pecho en cuanto se esforzaba demasiado en el taller o en el campo de juego. Pero a los veinte años los médicos le declararon apto para el servicio militar y durante un año sirvió en el 6° de Artillería en el Campo de Mayo, Buenos Aires. El chico se había convertido en un hombre.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_SUV.BMP}

Aprendiz de piloto

Cuando Fangio fue llamado a filas ya había tomado contacto con las carreras. A los 18 años había sido copiloto nada menos que de Manuel Ayerza en un Chevrolet de cuatro cilindros de 1928. La carrera fue desde Coronel Vidal hasta Maipú sobre una carretera polvorienta, mas tarde asfaltada y convertida en la 'Ruta 2' de Argentina. Al año siguiente el cuñado de Juan Manuel, Brujas Font, corrió con un Plymouth del 28 en el circuito La Chata en las afueras de Balcarce con Fangio de copiloto y mecánico.

Juan Manuel terminó el servicio militar en 1932 con 21 años, y estuvo a punto de iniciar la carrera de futbolista, pues le había ofrecido a él y a José Duffard, su amigo y compañero de equipo, sendas plazas en un club de Mar del Plata.

"Pero nuestros compañeros del equipo de Balcarce no querían dejarnos ir. José y yo éramos mecánicos y nos convencieron para abrir nuestro propio taller en Balcarce, sobre todo para mantenernos en su equipo. Emprendimos nuestro negocio en un cobertizo construido por nosotros mismos en el terreno de mi padre. Francisco Cavallotti -otro futbolista- trabajaba como contable en el concesionario Rugby de Carlini y se vino con nosotros. El nos dio la idea de mudarnos al centro de la ciudad donde nos hicimos cargo de todo un local en un chafán."

Llamaron a la empresa 'Fangio, Duffard y Cia'. Poco después se unieron a ellos Bernardo Duffard, el hermano mayor de José y Rubén (Toto), el hermano menor de Juan Manuel.

"Éramos conocidos por trabajar bien y cobrar barato. ¡De hecho no teníamos ni idea de lo que podíamos cobrar! Pero durante todo ese tiempo acariciaba la idea de las carreras pensando que sería una buena propaganda para nuestro taller."

Fangio se inició como piloto en una carrera no autorizada el día **domingo 25 de octubre de 1936** en el circuito Benito Juárez... ¡con un taxi modificado!

"Se trataba de un Ford modelo A de 1929 del padre de un amigo mío, 'Pichón' Viangulli. Habíamos retirado la carrocería y acoplado en su lugar otra ligera de un biplaza. Calzaba cuatro neumáticos nuevos que me había regalado uno de mis clientes, el concejal Oscar Raúl Rezusta que nos encargaba el mantenimiento de coches oficiales. La rueda de repuesto se la pedimos a la agencia de taxis Vigiano."

"Yo estaba como en trance al participar por primera vez en una carrera como piloto. No pensaba en el premio, solo soñaba con la propaganda para nuestra compañía y los clientes que nos traería. Mi única preocupación era como afrontar la preparación del coche para una carrera. Sin la ayuda de amigos no podría correr porque no disponía de dinero. Además, no tenía coche a menos que consiguiera uno prestado."

Para ocultar su identidad, Juan Manuel corrió bajo el seudónimo 'Rivadavia', nombre con el que había sido rebautizado el club de fútbol de Balcarce. Pero don Loreto se enteró y Juan Manuel admite que *"más tarde Papa me riñó, no por correr, sino porque él tuviera que enterarse por terceros."*

El premio de la carrera consistía en mil pesos, pero Juan Manuel tuvo que retirarse cuando iba tercero a causa de un problema de rodamientos. Sin haber ganado un centavo tuvo que reconstruir el taxi y devolvérselo a Viangulli tal como se lo había prestado.

"Sin embargo, otro amigo, el padre de Leonardo Yalea, me dejó entonces su Ford modelo A de 1930 que ya había sido preparado para competición, y al cabo de dos meses volvía a estar en los circuitos."

En esta ocasión el circuito fue el **Gonzales Chaves**: *"Nos habíamos retrasado en nuestra salida el domingo por la mañana y llegamos cuando la carrera ya había empezado. Salí con una vuelta de retraso, justo por delante de la cabeza de carrera, por lo que el público creía que iba ganando hasta que me descalificaron. Fue una estupidez y volvimos a Balcarce muy deprimidos."*

Después de esta decepción Juan Manuel se concentró en el trabajo del taller hasta que en 1937 el concejal Rezusta le prestó un Buick ocho cilindros para otra carrera en el circuito local **La Chata**. *"Cuando metí la 1ª me cargué la caja de cambios. Lo reparamos, pero entonces choqué contra un puente. Esto supuso más trabajo en reparaciones. Las carreras nos estaban costando una fortuna en trabajo que no podíamos costear."*

Pero sus amigos le respaldaban. Sabían lo bien que conducía en carretera y tenían la convicción de que podría destacar en competición.

Su hermano Toto le indujo a comprar un Ford especial del 34 con un motor nuevo con el que José Cordonnier acababa de ganar una carrera en La Chata. El problema era el dinero y una vez más le ayudaron sus amigos; *"Esteban y José Ezcurdia nos prestaron 2.000 pesos y lo compramos."*

El **27 de marzo de 1938** tenía lugar una carrera en Necochea con un premio de 20.000 pesos. Fue la primera carrera oficial de Fangio como piloto y terminó 5º entre 24 participantes en la manga clasificatoria, por delante de muchos coches infinitamente más sofisticados. Fue tercero en la manga oficial y después 7º en la final.

Ese año también vivió su primera gran experiencia en una prueba importante de Turismo Carretera, el Gran Premio Argentino de Carreteras, celebrado entre el 18 y el 30 de octubre y organizado por el Comité Argentino de Deportes del Motor, pilotando con Luis Finochietti, de Balcarce, un Ford dos puertas del 37.

En el Gran Premio de Carreteras de 1938 Fangio y Finochietti recorrieron un total de 7.400 kilómetros en diez etapas y acabaron séptimos. Todo Balcarce estuvo atento. El **13 de noviembre de 1938**, Fangio volvió a participar en una carrera en circuito, los 400 kilómetros de Tres Arroyos, pero la carrera se cobró cinco víctimas mortales y fue suspendida.

Su Ford V8 del 34, con motor del 38, le había supuesto el acceso al mundo de las carreras. Rodó con él una última vez **en mayo de 1939 en el circuito El Bosque**, en Buenos Aires, quedando 5º en la manga de clasificación y luego 8º en la final. Su copiloto fue un mecánico de la Ford llamado Héctor Tieri que acababa de incorporarse al taller de Balcarce.

"La población de Balcarce quería que lo hiciera mejor y organizaron una colecta para comprarme un coche para el Gran Premio de Octubre." Juan Manuel intentó conseguir un Ford nuevo del 39. No había ninguno disponible, pero el concesionario Chevrolet de Alonso tenía un coupé negro del 39 en su exposición y lo adquirió de inmediato.

De hecho, cuando comenzó el Gran Premio Argentino de Carreteras **del 19 de octubre de 1939**, el **Chevy** de Fangio/Tieri apenas había salido de Buenos Aires cuando sufrió un grave problema de cojinetes y se quedó sin presión de aceite. Desmontaron el cárter, reemplazaron el cojinete y siguieron hasta Santa Fe entrando en meta en el puesto 108 de la clasificación general.

En la 2ª etapa una lluvia torrencial había embarrado las carreteras de la provincia de Entre Ríos. Juan Manuel había hecho un agujero en el salpicadero por el que pasaba un tubo de goma, de manera que Tieri podía echar aceite de los bidones que llevaban sin tener que detener el coche. Pero el motor dañado quemaba tanto aceite que el humo apesadoso y caliente retornaba por el tubo al habitáculo.

Tieri tenía que soplar para devolverlo al cárter y quedó cubierto de una mugre negra y pegajosa de pies a cabeza. Mientras, la lluvia seguía cayendo, Juan Manuel luchaba a brazo partido con el barro y varias veces el Chevrolet se quedó atascado.

"En una ciudad, saludando a los espectadores, me quede atascado. Los dos salimos disparados para ayudar a varios soldados a sacar el coche de allí, pero el barro era tan profundo que perdí mis dos zapatos. Continúe descalzo."

Fangio y Tieri habían salido de Paraná en el puesto 108 y llegaron a Concordia en 22º lugar de la general, habiendo quedado novenos en la etapa. Pero seguía lloviendo a cántaros y la carrera fue interrumpida. Los organizadores anunciaron un Gran Premio Extraordinario para una semana después con salida desde Córdoba, evitando las peores carreteras llenas de barro de camino a Santiago del Estero y siguiendo a lo largo de la ruta inicialmente prevista. Los coches fueron llevados en tren hasta Córdoba, donde Fangio se dirigió sin dilación al servicio oficial de General Motors para las reparaciones.

Sin embargo, los comisarios técnicos intervinieron para asegurarse de que sólo se trabajaba con piezas del propio coche.

"Entonces los especialistas de GM insistieron en que necesitaba un nuevo cigüeñal porque el mío no tenía remedio. Sería una mala propaganda para Chevrolet si continuaba así. Pero también insistieron

que debía comprar la pieza de repuesto, así que me marché enfadado buscando otro taller. Un taxista me llevó a Ramaciotti, que puso a mi disposición todo su taller; cuando volví al taller de GM ellos me ofrecieron lo mismo.

Un buen mecánico llamado Stabio era el representante de Fiat y el me hizo un medio casquillo de bronce que encajaba con lo que quedaba del cojinete trasero del cigüeñal. A modo de junta, rellenamos la ranura que quedaba entre el casquillo y el cojinete con un trozo de fieltro recortado del ala de un sombrero. Esto funcionó tan bien que algunos pilotos de Chevrolet copiaron más tarde la idea. Volví a montar el motor en el taller de GM y llevé el coche a Ramaciotti para un repaso final."

El **Gran Premio Extraordinario** comenzó y Juan Manuel terminó 8° en la etapa de Santiago del Estero, siendo su coche el primer Chevrolet.

"En la siguiente etapa, Santiago-Jujuy, fui tercero con sólo dos Ford por delante y el representante local de GM me ofreció todo lo que quisiera. Quedé tan sorprendido que solo le pedí dos neumáticos traseros nuevos y no se me ocurrió siquiera pedirle un juego completo!"

Con el coche de Balcarce, Fangio iba en cabeza de la general cuando, cerca de Mendoza, le dejó tirado. *"Estábamos entrando en la ciudad por una alameda bajo un sol de justicia y el fuerte contraste entre la luz y las sombras sobre el parabrisas me deslumbró. En un lugar llamado Palmira había una especie de chicana que simplemente no vi. Nos salimos de la carretera, se rompieron los anclajes de las ballestas traseras, reventó un neumático, se soltaron los andajes de la carrocería y se dobló el eje."*

Pudieron seguir, pero sin frenos, y cerca de Valve se rompió un semieje desprendiéndose la rueda. Recorrieron los últimos 30 kilómetros hasta San Luis con el sueño de ganar. *"Terminamos en el puesto 44, de 47 que quedaban en carrera."*

La coupé de Balcarce quedó 5ª en la clasificación general con un premio de 900 pesos. Aquel diciembre Juan Manuel volvió a tomar la salida con el Chevrolet en las **Mil Millas Argentinas** y acabó 13° tras innumerables problemas. ¿Sería que correr no era tan fácil después de todo?

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_SUV.BMP}

Campeón

En 1940 el Comité de Competición del Automovil Club de Argentina organizó su carrera mas ambiciosa: el Gran Premio Internacional del Norte. La ruta, de 4.765 kilómetros, salía de Buenos Aires hacia el norte atravesando Bolivia para llegar a Lima, en Perú, pasando por puestos de montaña de hasta 3.900 metros de altitud. Después de dos días de descanso, los supervivientes que siguiesen en carrera debían volver a Buenos Aires, de manera que la distancia total era de casi 9.500 kilómetros.

Al fin de limitar el número de días de este Gran Premio del Norte, el ACA alargó en lo posible cada etapa. La primera iba de Buenos Aires hasta Tucumán, nada menos que 1.363 Km. de una tirada (hasta esa fecha la etapa más larga de una carrera en carretera abierta había sido de 1.179 Km., desde Buenos Aires hasta Mendoza, en 1935, en una carrera ganada por el excelente piloto uruguayo, Héctor Suppici Sedes).

Juan Manuel había tenido que vender el coupé del '39 (por 2.850 pesos) para saldar sus deudas y buscaba desesperadamente un coche para la gran carrera. Pero los tiempos eran difíciles y nadie en Balcarce podía ayudarlo. Sus amigos le sugirieron el nombre de Francisco Polio, el mayorista de patatas de Mar del Plata. Iba habitualmente por el taller de Balcarce y era entusiasta de Chevrolet. Los Chevrolet eran importantes en el negocio de la patata.

Juan Manuel le pidió una pequeña ayuda para volver a comprar el coupé del 39, pero Polio, que adquiría sus coches en el concesionario de los hermanos Navarro en Mar del Plata, le aconsejó el modelo de 1940 por ser más potente. Juan Manuel se opuso porque no podía permitirse un coche tan caro.

De vuelta a Balcarce sus amigos le sorprendieron con la decisión de organizar una tómbola para comprar un coche. El coche sería el premio, independientemente de como quedara después de la carrera.

Como la gente no podía ver el coche del premio la venta de boletos iba muy lenta. Polio envió a Juan Manuel al concesionario Navarro para comprar uno, avalándolo personalmente. Pero no tenían ningún Chevrolet disponible. Casi en el último momento, otro amigo mutuo, Juan di Pace, le ofreció su propio coupé que apenas tenía hecho el rodaje. Polio prometió a di Pace un coche nuevo en cuanto estuviera disponible.

La exposición pública del coupé impulso la venta de los mil boletos, a 10 pesos, con una recaudación de 10.000 pesos. Polio solo había pagado 3.500 por el coche y los hermanos Navarro le regalaron una rueda de repuesto.

El viernes 27 de septiembre de 1940 comenzó la gran carrera, partiendo del estadio River Plate de Buenos Aires. Al llegar a Córdoba el **Chevrolet verde oscuro** de Fangio iba en tercera posición. Tenía que repostar en Concepción, pero la plaza central estaba abarrotada, pese a lo cual repostó, ganando la etapa larga con una velocidad media de 125 Km./h. *"Tucumán aún me trae felices recuerdos."*

Oscar Gálvez ganó la 2ª, 3ª, 5ª y 6ª etapa. Cada etapa había durado entre seis y ocho horas. En las paradas los equipos tenían que ocuparse primero de sus coches, repostar y cambiar los neumáticos antes de poder descansar un poco y comer algo. *"Nos manteníamos despiertos comiendo dientes de ajo y mascando hojas de coca."*

La etapa terminaba en La Paz, dejando sólo diez minutos para llegar del control de meta hasta el lugar donde el presidente Enrique Peñaranda hacía la entrega del trofeo. *"Corrí hacia allí, me entregaron la corona de laureles y volví justo a tiempo para ver a Trieri conduciendo nuestro coche. Alguien le había dicho que el tiempo se acababa y que debíamos entrar en el parque cerrado. Pero, en aquella época, los bolivianos conducían por la derecha y en Argentina lo hacían por la izquierda y Trieri chocó con otro coche que venía de frente."*

El impacto desplazó el eje delantero y la parte delantera del chasis. Lo enderezamos lo mejor que pudimos; tomamos la salida con las ruedas delanteras torcidas y rebotando y yo maldiciendo a Trieri. Al final de la siguiente etapa lo pudimos reparar un poco mejor, pero entonces se rompió un aspa del ventilador rajando el radiador."

En un pueblo pedimos agua ¡y nos trajeron vasos de agua para beber! Cuando lo explicamos creyeron que se trataba de una broma. Por fin rellenamos el radiador, pero el agua se salía rápidamente. De nuevo en ruta pasamos por unas obras abandonadas donde había un depósito de agua y de esta manera pudimos llegar hasta Nazca con la última gota. Desmontamos el radiador antes de llevar el coche al parque cerrado y pasamos gran parte de la noche reparándolo con plomo, una vela y fuelles.

A la mañana siguiente montamos el radiador y lo llenamos hasta arriba. Habíamos intentado montar neumáticos nuevos, pero ello habría supuesto salir demasiado tarde. Llegamos a Lima, décimos, con unos neumáticos en los que se veía la lona. Pero seguíamos en cabeza en la general y en esta ocasión no se me escaparía."

Fangio fue el primero en salir de regreso a Buenos Aires, pero en la 9ª etapa derrapó, chocando contra una roca que dobló la rueda trasera derecha y el semieje.

A través de un agujero en el suelo del coche echaban agua y aceite sobre el eje trasero dañado y de esta manera atravesaron Humahuaca a toda velocidad, poco convencidos de llegar siguiera hasta Jujuy. Julio Pérez les adelantó y les preguntó si tenían dificultades. Fangio le pidió que avisara al taller de Chevrolet en Jujuy para que prepararan un diferencial y poder cambiarlo durante la parada de 30 minutos. Tres mecánicos de GM y el propio Juan Manuel tuvieron el tiempo justo.

En Tucumán les recibieron como a héroes y al llegar a Rosario al amanecer *"la multitud gritaba mi nombre. Hubiera deseado tener allí a mi padre para que lo oyera."*

Fangio ganó la gran carrera entre otros 31 supervivientes y obtuvo más de 45.000 pesos en forma de dinero y bonos comerciales.

Primero pagó el coupé a los hermanos Navarro. Fueron los mecánicos de Navarro los que habían adquirido el boleto premiado y Juan les volvió a comprar el coche por su precio original de 3.500 pesos y aceptó pintar 'Mar de Plata' en el coche para una carrera.

En esa época hubo problemas entre Fangio y Héctor Tieri. Volvieron a correr juntos las **Mil Millas Argentinas**, pero se pelearon sobre cómo resolver los problemas del carburador. Terminaron octavos y Tieri nunca más corrió como copiloto de Fangio. Pero esta clasificación supuso a Juan Manuel su primer gran título: Campeón Argentino de Carretera en 1940.

En Balcarce toda la población le preparó una bienvenida triunfal. Fangio había llevado su nombre y el de su ciudad natal más allá de las fronteras de la fama y, después de 1940, Balcarce ya no sería sólo una localidad productora de patatas. Era la patria chica del nuevo campeón de Argentina.

Al año siguiente, y a pesar de la devastadora Guerra Mundial, Juan Manuel defendió su título nacional en la neutral Sudamérica, con victorias en el **Gran Premio Presidente Getulio Vargas**, en Brasil, en junio, y en las Mil Millas Argentinas, en diciembre. En la carrera de Brasil había tomado la salida por primera vez con su nuevo compañero, Antonio Elizalde. Antonio era vasco, ni tan siquiera era mecánico, sólo un modesto lavacoches. *"Un buen muchacho. Yo sabía suficiente mecánica para no necesitar un mecánico. Todo el mundo me decía que era como si llevara conmigo un 'saco de patatas'. Pero Elizalde era especial. Era muy concienzudo -jamás olvidamos una herramienta mientras estuvo conmigo- y tenía una memoria fantástica. Le bastaba recorrer una carretera una sola vez para recordar cualquier detalle. Siempre me avisaba de cualquier curva peligrosa si veía que yo no la recordaba."*

Para la carrera de Brasil, don Francisco Polio prestó a Fangio su cupé Chevrolet del '41, que acababa de cambiar por el Chevrolet de 1940. Puso la condición de que se lo devolviera al finalizar. Juan Manuel instaló un motor de camión perteneciente a José Polio, hermano de Francisco.

"Tuvimos que hacer el reconocimiento de la ruta con los coches de la carrera, casi 4.000 kilómetros!, gastando el poco dinero que llevábamos. Chevrolet no quería ayudarnos, argumentando que Ford iba a ganar con toda seguridad. Tuve que poner como garantía el coche justo antes de la salida para conseguir neumáticos nuevos."

La carrera cubría una distancia de 3.730 kilómetros en siete etapas, de las cuales Fangio y Oscar Gálvez ganaron seis y la otra fue para el brasileño Julio Veira, porque Gálvez se había equivocado en un cruce. *"Llegamos los primeros a Sao Paulo, pero nos enteramos que habíamos dejado de pasar por Itapeperica atajando 60 kilómetros. Estuvieron a punto de descalificarnos, pero finalmente nos obligaron*

a volver atrás y hacer el recorrido correcto. Así fue cómo Veira ganó la etapa, aunque luego Oscar marcó un tiempo récord hasta Río el último día."

El vencedor absoluto fue Juan Manuel y con el premio pudo desempeñar su coche y embarcarlo de vuelta en el 'SS Brazil'.

La siguiente carrera fue la de **las Mil Millas**, en dos etapas el día 13 de diciembre. Fangio ganó asegurándose por segundo año consecutivo el Campeonato de Carretera.

A pesar de la amenaza de racionamiento de combustible el Gran Premio del Sur comenzó el 21 de enero de 1942, saliendo de Mercedes, en la provincia de Buenos Aires. Fangio quedó décimo. "Estaba tan contento como si hubiera ganado. Era la primera vez que estaba en la Patagonia. No conocía el terreno ni el clima. Para mí era tierra de indios, así que recorrí antes todo el trayecto. En territorio chileno había un tramo con tanto barro cuando llovía que lo llamaban 'chocolate'. Cubrimos los bajos de nuestro coche con sacos para prevenir golpes de piedras que pudieran romper conductos o dañar el chasis. Sabíamos que iba a ser realmente duro."

En la 1ª etapa sorprendió Alfredo Pian, un piloto que hacía su debut en pruebas de carretera, que llegó a General Villegas con una media de ¡133,5 Km./h! Pero no pudo finalizar la etapa, que ganó Gálvez por delante de Iraizos (amigo de Juan Manuel) y del propio Fangio.

En la 4ª etapa las carreteras estaban llenas de grandes piedras sueltas. Una rompió un anclaje de la ballesta del Chevrolet y otra destrozó el parabrisas. Elizalde se quitó los calcetines para atar con ellos lo que quedaba del parabrisas. Se desató una tormenta y no llevaban siquiera gafas. *"Fue como correr dentro de un túnel de lavado."* Hicieron lo posible por solucionar cada problema según se presentaba. Al día siguiente, en la 7ª etapa, poco después de la salida cerca de Comandante Luis Piedrabuena, perdieron la tuerca de vaciado del cárter y se salió el aceite. Antes de que Juan se diera cuenta se gripó una biela y se partió haciendo un agujero en el cárter.

"Desmonté el cárter y en una tienda compramos una cacerola de aluminio que utilizamos para poner un parche. Después monte un pistón nuevo con segmentos y una biela que llevábamos de repuesto y alcanzamos la meta de esta etapa, Puerto Deseado, justo a tiempo. A la mañana siguiente volvimos a la carrera en el puesto 12 ¡de solo 14 que seguían en competición!"

Fangio se puso en cabeza de la siguiente etapa, cuando la caja de cambios de Fernandino se rompió en Río Gallegos. *"Como él había llevado el coche a un taller no le vimos cuando le adelantamos. En consecuencia, yo seguía pensando que aún teníamos a Fernandino por delante y forcé hasta que se rompió otra biela e hizo otro agujero en el cárter. Era imposible repararlo en la cuneta, por lo que pedí a uno que pasaba que nos enviara ayuda. Poco después apareció un camión que nos remolcó hasta Comandante Piedra Nueva. Yo conducía el camión y Elizalde iba al volante del Chevrolet. Lo llevamos a un taller propiedad de un chileno llamado Cárdenas, que había conocido poco antes durante mi recorrido de reconocimiento. Era un estupendo mecánico de Chevrolet. A pesar de haber remolcado el coche al menos unos 100 Km., aún no nos habían descalificado. Los organizadores temían que no quedarán coches para acabar la carrera."*

Juan Manuel ganó la última etapa hasta Bahía Blanca y junto con Elizalde ocupó el décimo puesto en la general. Su coche llevaba el motor Chevrolet 42 de un coche recién adquirido por el hermano de Francisco Polio, José. Fangio estaba preocupado durante su vuelta por como se tomaría José Polio la reparación con una olla de aluminio. Sin embargo, José insistió en que le devolvieran el motor a modo de honroso trofeo. Juan Manuel realmente tuvo algunos amigos maravillosos.

A pesar de que el suministro de gasolina iba cada vez peor, el ACA consiguió llevar a cabo su **Gran Premio Circuito Mar y Sierras**, tres meses después del Gran Premio del Sur, en Semana Santa de 1942.

"Partimos antes del amanecer, aún de noche y con niebla. Mientras que los que iban en cabeza tenían la carretera despejada, yo me tragaba casi a ciegas su polvareda. Me acerqué en lo posible a las luces traseras del que tenía delante y le pasé a toda velocidad orientándome también por la iluminación de sus faros, pero casi a ciegas. Cerca de Villa Gesell hice otro adelantamiento similar cuando me encontré de frente con el pretil de un puente. Logré pasar de milagro y además gané la carrera."

Una vez más le había ayudado su habilidad mecánica. Atravesando la tierra pantanosa cerca de Energía se rompió una ballesta en el Chevrolet. Durante la media hora de neutralización en Necochea, Fangio y tres ayudantes fundieron el parachoques trasero e hicieron dos nuevas ballestas para sustituir la rota. Juan Manuel ganó al romperse la caja de cambios de Alcuaz que iba en cabeza.

Esta fue la última carrera de carretera en Argentina al estilo de antes de la guerra. Aún se celebraron dos carreras más en circuito, modalidad en la que Fangio todavía no había tomado parte. Después vinieron cuatro años de oscuridad para el deporte del motor en Argentina.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_SUV.BMP}

Guerra y postguerra

Cuando las carreras fueron suspendidas en Argentina a causa de los racionamientos y restricciones, desde 1942 a 1945, Fangio ya tenía 31 años. Al entusiasmado piloto de competición le preocupaba el futuro, pensando si sería ya demasiado viejo. Pero como astuto comerciante en automóviles buscó otros medios de vida, por si acaso. No estaban racionados los alimentos, pero si escaseaban los bienes de producción, como el aceite y en especial los neumáticos. El combustible estaba racionado pero al menos se podía conseguir, no como los neumáticos nuevos. La gente de Buenos Aires iba a las regiones rurales, como Balcarce, intentando comprar neumáticos usados, pero todavía utilizables, a casi cualquier precio.

Con la economía estancada algunos transportistas vendieron sus vehículos. Otros, simplemente, se quedaron sin cupones de combustible y puesto que era ilegal comprar más vendían sus camiones con los que no podían seguir trabajando. Juan Manuel lo explica así: *"Comprábamos camiones y remolques por el mero valor de sus neumáticos. Mi nombre era conocido de las carreras, de manera que no era un cualquiera. Además, por conocerme y saber donde localizarme estaban dispuestos a aceptar cheques. Esto era muy conveniente para mi y estábamos respaldados por los agricultores locales de patatas a los que les iba muy bien y podíamos devolverles el dinero con mayores intereses que los bancos controlados por el Estado. Teníamos la reputación de ser serios y en esos tiempos era muy importante."*

En cuanto volvió la paz en 1945 la economía empezó a recuperarse. Argentina ganó billones exportando cereales y carne y, a pesar de que los fondos apenas repercutieron sobre el pueblo, las cosas iban mejor. Todos los transportistas querían comprar camiones y Fangio comenzó a suministrarlos. *"Me asocié con el representante de Studebaker en Balcarce, Héctor Barragán y adquirimos a un precio increíblemente barato camiones GMC y Studebaker, a estrenar, procedentes de excedentes del Ejército de EE.UU. Me fui por dos días a Bahía Blanca para la demostración de un GMC con cuatro ruedas motrices ¡y no volví en dos años! El negocio marchaba tan bien que Barragán, Janices y yo montamos la oficina desde el Gran Hotel. Todos querían comprar nuestros camiones."*

El 24 de febrero de 1946 el general Juan Domingo se convirtió en el presidente de Argentina. Quería promocionar la imagen de Argentina en el mundo entero y como entusiasta de las carreras consideró este deporte una buena propaganda.

En Europa el deporte del motor había resurgido en París en septiembre de 1945. En 1946 ya se celebraron varias carreras internacionales de importancia, comenzando con el Gran Premio de Niza ganado por Luigi Villoresi al volante de un Maserati de antes de la guerra.

En Argentina el *'dirt-track'* fue el primero en recuperarse y en 1946 Fangio hizo dos breves incursiones en esta modalidad antes de dedicarse de lleno a su negocio de camiones. Corrió con dos Ford modelo T especiales para carreras de *'dirt-track'*, la primera en el circuito La Pomona, en San Justo, y la otra en **Tandil**. Los coches habían sido preparados y pertenecían a Nardi y Naranjo, respectivamente.

Para 1947 el ACA tenía previsto invitar a conocidos equipos y pilotos europeos para correr en Argentina, durante la pretemporada entre enero y febrero. En esos meses era pleno verano en Argentina y esta serie de carreras se conoció como La Temporada.

Los visitantes formaron, junto con algunos coches de Gran Premio de la preguerra que ya se encontraban en Argentina, la categoría de Coches Especiales y el ACA permitió a los monoplazas nacionales, los Mecánica Nacional, correr con ellos.

Juan Manuel se encontraba en Bahía Blanca cuando corrió la noticia. *"Llame de inmediato a Cavallotti, a Balcarce. Apenas quedaban 15 días hasta la primera carrera. Le pedí que preguntara a Toto si un motor Chevrolet seis cilindros de un camión de guerra que teníamos para vender podría caber en un chasis de Ford modelo T Mecánica Nacional que había en el taller."*

Pepe Rentería había pilotado este coche con un motor Chevrolet *'bitsa'* de cuatro cilindros. Juan Manuel pensaba que un motor Chevrolet de 3,9 litros podría darle alas. Mientras Fangio salía con el motor de Bahía Blanca para recorrer los 450 Km. hasta Balcarce, Toto y Duffard empezaron por reforzar el chasis para aguantar el peso del nuevo motor. Cuando Juan Manuel llegó, el trabajo estaba ya muy avanzado. *"El motor era tan grande que terminaba debajo de mis piernas. Lo terminamos 15 días"*

después de mi llamada, el mismo día de la carrera. Lo probamos de noche en las afueras de Balcarce y salimos."

Aquel producto tan feo lo bautizaron **'La Negrita'**. El coche fue cargado en un camión Ford del 39 para salir a toda velocidad hacia el circuito Retiro en Buenos Aires. Como llegaban tarde descargaron La Negrita y Juan Manuel lo condujo por la carretera hasta el circuito, justo a tiempo para situarse en la última plaza de la parrilla de salida. Terminó tercero y en la final otra vez tercero. Pero el nuevo motor Chevrolet se había sobrecalentado mucho. Trabajando 48 horas sin descanso, Fangio se durmió en el paddock del circuito mientras los pilotos visitantes, Varzi, Villoresi, Plate y **'Raph'** corrían la manga de Coches Especiales alrededor de Juan Manuel.

"Nuestro nuevo coche presentaba algunos problemas. El nuevo motor quedaba tan bajo que el cárter rozaba en el suelo. Tuvimos que modificar las ballestas para conseguir algo de distancia libre al suelo. El radiador del Ford era suficiente para el motor de cuatro cilindros, pero resultaba pequeño para el nuevo seis cilindros. No logramos encontrar un radiador usado de suficiente capacidad y no podíamos afrontar el gasto de uno nuevo. En vez de ello acoplamos un pequeño radiador adicional delante del original y visto que seguía sobrecalentándose montamos otro radiador más en la parte trasera con bombas de refrigeración. Dos semanas después corríamos de esta guisa en Rosario."

Con La Negrita, Fangio ganó la serie libre y corrió contra los pilotos visitantes en la manga de Coches Especiales, acabando sexto detrás de Achille Varzi, con un Alfa Romeo 308C, Gigi Villoresi, con un Maserati 4CL, y Oscar Gálvez, con otro 308C. A pesar de que los dos hermanos Gálvez le arrebataron el honor de ser el primer piloto argentino en su casa, La Negrita fue el mejor coche nacional.

Juan Manuel se ríe al recordarlo: *"Algunos talleres y concesionarios quisieron exponer nuestro coche. Esto me demostró que cualquier coche es bonito ¡si gana!"*

Dos semanas después, en Mendoza, Clemar Bucci ganó la serie de carreras en pista Mecánica Nacional, y la final, con Juan Manuel en la segunda y tercera plaza, respectivamente. La Negrita había tenido bastante suerte, pero no era lo suficientemente veloz.

"Fue en Buenos Aires cuando vi a la venta un modelo nacional verdaderamente bonito llamado Volpi. Llevaba un motor americano Rickenbacker. Por aquel entonces tenía buenas relaciones con la compañía textil Suixtil, que producía y comercializaba camisetas deportivas y moda de caballero, y ellos me ayudaron a comprar aquel coche. Iba muy bien, pero en Bell Ville me di cuenta de que al motor Rickenbacker le faltaba potencia, por lo que lo sustituí por un Chevrolet y entonces el Volpi se convirtió en un coche realmente bueno."

Tuvo mucho éxito con el **Volpi-Chevrolet** y en Mar del Plata ganó la carrera de Mecánica Nacional y se clasificó quinto en la final de Especiales, contra tres Alfa y cuatro Maserati. Para el **Gran Premio Internacional de Carreteras** adquirió un apropiado coupé en Coronel Pringles.

"Compré el coche a un concesionario Chevrolet dos semanas antes de la carrera de Sierra de la Ventana. Lo transformamos en diez días y practiqué mucho el tramo entre Sierra de la Ventana y Coronel Pringles, etapa que gané con holgura batiendo a Oscar Gálvez y Fernandino, otro buen piloto, en su casa. ¡Como disfruté!"

El dos veces campeón de Carretera de antes de la guerra había vuelto y estaba en plena forma. Tenía un nuevo copiloto que le acompañaba en estas carreras, un gran entusiasta que también conducía el Mecánica Nacional de Juan Manuel cuando se terciaba. Su nombre era Daniel Urrutia.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_SUV.BMP}

Prueba de fuego

En 1948 la Temporada Argentina de carreras solo fue para coches de Gran Premio, en lugar de mixta entre Coches Especiales importados y Mecánica Nacional. Se supo que el ACA pensaba crear una escudería con coches europeos de Gran Premio para pilotos argentinos y Fangio no tardó en ponerse en contacto con don Francisco Borgonovo, presidente del Comité del Deporte del Motor del ACA.

Muchos otros pilotos argentinos ya habían salido decepcionados del despacho de Borgonovo antes que Juan Manuel. La diferencia crucial entre su visita y la de ellos radicaba en que lo más importante fue que querían saber cuanto les iba a pagar el ACA por sus servicios, mientras que Juan Manuel, muy típico en él, preguntó "*¿Cuánto tengo que pagar por pilotar uno de estos coches?*"

Estos coches eran Maserati 4CL de antes de la guerra, de la Scuderia Naphtra Corse, habitualmente pilotados por Raphael Bethenod de las Casas, mas conocido como '*Raph*'. El Comité del ACA seleccionó a **Oscar Gálvez** y a Fangio, aunque Gálvez prefirió su propio y mas potente Alfa 8C-35, dejando que Fangio formara equipo con '*Raph*'. Los pilotos argentinos se enfrentaron a la Scuderia Milano formada por Farina, Ruggeri y Plate, que corrían con un Maserati 8CL de tres litros con dos compresores y dos 4CL. **Villoresi** participaba con otro 4CL, Varzi con un enorme Alfa V12 de 4,5 litros, con 430 CV, y Chico Landi con un Alfa 308C. Amedee Gordini llegó a Argentina con dos Simca-Gordini de 1100 c.c.

En los entrenamientos del Gran Premio Ciudad de Buenos Aires, Fangio marcó el tercer tiempo más rápido, saliendo en la primera manga desde la primera línea de salida, en su debut con un auténtico coche de Gran Premio. Sin dejarse impresionar por el coche, acosó a Villoresi, que iba en cabeza, hasta que una parada en boxes le relegó al cuarto puesto. En la final solo resistió cuatro vueltas. "*Me advirtieron que no dejara de observar cuando entraba el compresor, que cuidara los frenos, que no bajara el régimen por debajo de las 3.500 vueltas para que no se engrasaran las bujías. Yo estaba convencido que era igual que mi **Volpi-Chevrolet**, ¡y lo era!, aunque el cambio era mejor que el nuestro... hasta que me quedé con la palanca en la mano.*"

Una semana mas tarde Fangio terminó quinto en Mar del Plata y Gordini le ofreció correr en Rosario como compañero de equipo de **Jean Pierre Wimille**, la indiscutible estrella del equipo de Gran Premio de Alfa Romeo. Oscar Gálvez y Fangio marcaron los dos mejores tiempos en entrenamientos; Fangio segundo y medio más rápido que el gran Wimille en el coche gemelo.

Gálvez fue en cabeza durante las 15 primeras vueltas acosado por Wimille y Fangio, en formación, cada uno probando la capacidad del otro. Fangio recuerda: "*Estudié su estilo de pilotaje y decidí que podría rebasarlo. El circuito era muy estrecho y sinuoso, como hecho a medida para el Gordini, pero mi motor Simca llevaba la culata rajada y se sobrecalentaba.*" A pesar de ello, marcó la vuelta rápida. Wimille comentó después de la carrera: "*Fangio debería tener la oportunidad de conseguir un coche de primera y seguro que haría grandes cosas.*" Gordini se conmovió y ofreció a Juan Manuel participar en **Parque Palermo**, un circuito de cinco Km. de largo en Buenos Aires. Pero al pequeño coche francés no le iban las largas rectas y solo se pudo mantener entre el 8º y 10º lugar, debiendo abandonar por problemas.

A continuación se celebró la **Doble Vuelta en Coronel Pringles**, en la que Fangio, acompañado de su entusiasta amigo Daniel Urrutia, venció, batiendo a Oscar Gálvez. Después volvieron a su Volpi-Chevrolet en la especialidad Mecánica Nacional y ganaron en **Parque Palermo** y **Necochea**.

En abril, Fangio volvió a las Carreras de Carretera pilotando el Chevrolet y terminando 11º en **Mar y Sierras** y ganando la **Vuelta de Entre Ríos**. El 2 de mayo volvió a vencer con su leal Volpi-Chevrolet en Mercedes.

Ante esta serie de éxitos, Anesi, Borgonovo y su Comité del ACA, decidieron que ya era tiempo que los ases argentinos se fueran de gira a EE.UU. y Europa. Los pilotos elegidos fueron Fangio, Oscar Gálvez y Pascal Puopolo, además del ex piloto Nasi del YPF y Juan Carlos Guzzi del ACA. Las primeras paradas fueron Los Angeles, Detroit e Indianápolis con la clásica carrera de 500 Millas.

Clemar Bucci ya había hecho un tour por Europa, alquilando volantes de Maserati y Simca-Gordini. Fueron a verle correr a San Remo el 27 de junio, donde las estrellas de Maserati, **Ascari** y **Villoresi** entraron en meta 1º y 2º con el novísimo modelo 4CLT/48. (Bucci quedó tercero en un coche del año

anterior). A partir de entonces, el 4CLT fue conocido como Maserati 'San Remo'.

En San Remo los argentinos se encontraron con el veterano campeón italiano Achille Varzi, que les invitó a su casa en Galliate. Varzi participaría el próximo fin de semana con el equipo Alfa Corse en el Gran Premio de Suiza, en Berna. Bucci también estaba inscrito y los argentinos le acompañaron como espectadores. Los entrenamientos comenzaron con una lluvia torrencial, Bucci chocó y Achille Varzi sufrió un trágico accidente. Su Alfa Romeo experimental volcó en un terrible accidente a baja velocidad y Varzi murió instantáneamente. La delegación argentina, conmocionada, volvió a Galliate al funeral. En sus incursiones en la Temporada, Varzi siempre había abogado en favor de una participación argentina en las carreras europeas: Ahora le rendían homenaje.

Desde Buenos Aires, Borgonovo urgió a Fangio por teléfono para que enviara un informe recomendando que coches debía encargar el ACA para una gira internacional proyectada para 1949. *"Borgonovo me pidió que incluyera en el informe que yo ya me había comprado uno. Pero un Maserati, que era el que yo prefería, costaba 80.000 pesos. Con mis amigos de Balcarce había hablado ya sobre el asunto, pero era mucho dinero para mí."*

En el ACA también eran conscientes de la necesidad del 'savoir faire' europeo para correr con éxito en Europa. Borgonovo conocía a Amadeo Bigmani, quien durante muchos años fue el mecánico de Varzi, por lo que le ofreció convertirse en el mecánico jefe del equipo del ACA para 1949.

La primera carrera de Juan Manuel en Europa fue en **Reims**. Amedee Gordini se encontró con él en el paddock y le preguntó: *"¿quieres pilotar mi coche?"* Maurice Trintignant había quedado seriamente lesionado en otro accidente en Berna, por lo que su Simca-Gordini estaba libre. En los entrenamientos de Fórmula 2 de la **Coupe des Petites Cylindres**, Juan Manuel marcó de primeras el segundo mejor tiempo con el **Simca-Gordini de cuatro cilindros y 1430 c.c.**, detrás de Raymond Sommer con un Ferrari V12 de dos litros, pero tuvo que retirarse de la carrera cuando iba sexto.

En el Gran Premio su coche sufrió problemas de encendido que le costaron 11 minutos en boxes. Después se rompió el depósito de combustible y se tuvo que retirar cuando estaba 12º.

De vuelta a casa, el 20 de octubre, se iba a celebrar la mayor carrera de Sudamérica. El **Gran Premio de América del Sur** recorría el continente de punta a punta, desde Buenos Aires hasta Caracas, Venezuela. Un total de 9.576 Km. hacia el norte, en 14 etapas, y otras cinco etapas y 5.180 Km. de regreso a Buenos Aires, pasando por Lima, en Perú.

Por primera vez en la historia de las Carreras de Carretera la salida fue escalonada. Fangio y Urrutia partieron con su Chevrolet a las 10 en punto de la mañana seguidos por los restantes 137 coches a intervalos de 10 segundos. Fue una carrera de auténtica locura. Roberto Carozzo cita en su libro a Gálvez hablando sobre Fangio: *"Me encontré con Fangio parado en el paso a nivel de Don Torcuato. Me situé a su lado acelerando en vacío el motor de mi Ford. Cuando el tren pasó y se levantó la barrera salimos disparados como balas con menos de un metro entre los dos. Ibamos puerta con puerta."*

Eso era auténtica competición automovilística en su forma mas pura, solo para hombres.

Domingo Marimón iba en cabeza. Fangio estaba decidido a no perderlo de vista, pero al cabo de sólo 500 Km. se soltó el condensador de su Chevrolet. La reparación le costó mucho tiempo y entonces empezó a romperse la transmisión. Juan Manuel llevaba una corona y un piñón de repuesto con distinta relación de desmultiplicación, especial para las pruebas en montaña, y desmontó el diferencial averiado para repararlo. Cuando quiso volver a montarlo fue en vano, no había forma posible. Urrutia estaba fuera de sí; le habían vendido las piezas equivocadas. Así que recompusieron el diferencial dañado y enviaron un mensaje a Concepción para que preparasen los repuestos adecuados.

Juan Manuel perdió mas de cuatro horas en la 1ª etapa. En Salta salió 79º, pero condujo tan deprisa que llegó 4º a La Quiaca, habiendo adelantado a 60 coches por el camino. Aún así, su posición en la general era muy mala y tenía que tomar la salida en las etapas siguientes en dicha posición. *"Cada día tenía que rebasar a la mayoría de los pilotos que había adelantado el día anterior."* Encauzó su enfado pilotando cada vez más rápido.

Los dos palieres se rompieron en la 3ª y en la 6ª etapas. *"Tenía problemas en todas las etapas y debía compensarlo yendo a una velocidad de locura. El pobre Urrutia estaba deshecho. Olvidó revisar a fondo"*

un palier antes de que yo lo montara y nos encontramos con que faltaba una pieza vital después de que ya lo había recompuesto. Tuve que volver a desmontar todo y empezar de nuevo, perdiendo aún más tiempo, lo que me hizo ir aún más rápido después."

En La Paz, al final de la 4ª etapa, Urrutia estaba montando una junta de escape completamente nueva. Juan Manuel no podía creer lo que estaba viendo: en toda la junta no había un sólo agujero de salida para los escapes. Esto supuso tener que desmontarlo y montarlo de nuevo, consumiendo todo el tiempo destinado a descansar y relajarse.

Yendo en cabeza en la etapa de 1.338 Km. hasta Lima se rompió otro semieje y les adelantó su propia rueda trasera. El siguiente día, llamado de descanso, se convirtió en una furiosa búsqueda de piezas de repuesto. Ayudaron a reparar tres coches y habían calculado que estarían listos para la salida a las 5 de la mañana siguiente, pero a las ocho de esa misma tarde los comisarios les avisaron que debían estar listos sólo dos horas después. Un tal Odría se había sublevado en Arequipa contra el gobierno del presidente Bustamante Rivero.

Solo quedaban en carrera 60 de los 138 participantes, pero a causa del cambio de horario hubo mucha confusión y algunos salieron en orden equivocado. En las primeras horas del viernes 29 de octubre había niebla y detrás de Juan Manuel venía el piloto peruano Alvarado que debía conocer aquellas carreteras locales como la palma de su mano. Por eso Juan Manuel le hizo señas para que le pasara y seguirle. Al cabo de 150 kilómetros ya iba 4º, con Nato Gullé y Oscar Gálvez en cabeza. Entonces Alvarado chocó contra un burro en el pueblo de Paramanga y volcó. Ya solo llevaba delante a Gullé y a Gálvez.

Juan Manuel alcanzó y rebasó a Gullé y para dejarlo atrás empezó a cortar las curvas y a levantar para dificultar la visibilidad a Gullé, además de la niebla, *"A Urrutia no le gustaba que jugara tan sucio y me pidió que no lo hiciera. Eso era típico de su calidad humana."*

Justo antes de Trujillo, Juan Manuel dio caza a Gálvez y le adelantó. Ahora estaba en cabeza. Juan Manuel recuerda: *"Debía haber parado en Trujillo para repostar. Estaba exhausto por el terrible esfuerzo de concentración para pilotar a tal velocidad en esa desagradable niebla. Pero pasé de largo, pensando encontrar combustible en Tumbes donde recordaba que había una parada."*

Algunos kilómetros mas adelante, con Gálvez todavía a sus talones, el Chevrolet llegó a la población llamada Huanchasco. Urrutia acababa de avisarle: *"En cinco a diez minutos se hará de día"*, cuando en medio de la niebla surgieron de la oscuridad las paredes pintadas de blanco del pueblo. La luz de los faros del Chevrolet se reflejó en las blancas paredes y Juan quedó momentáneamente cegado cuando, al girar por la siguiente esquina, las luces largas escudriñaron la oscuridad entre niebla.

Se había encontrado con que tras la curva había un quiebro negro como la tinta, aparentemente un precipicio. En realidad no era mas que una falla del terreno que caía suavemente, pero sorprendido, Juan Manuel intentó desesperadamente tomar la curva a toda costa. El Chevrolet derrapó, las ruedas de la derecha se salieron de la carretera contra la cuneta de arena y empezaron a dar vueltas de campana.

"Es un recuerdo muy desagradable. Recuerdo haberme agarrado al volante para no salir despedido del coche. También recuerdo las herramientas y piezas volando por todas partes y golpeándome. Después, todo fue silencio. El coche se había quedado de lado y yo estaba apoyado en la puerta del conductor con mi pie aprisionado entre los pedales."

En aquellos tiempos nadie pensaba mucho en la seguridad, pero mi hermano Toto había incorporado una especie de jaula antivuelco en el coche. Fue la primera vez que la usamos y nos había ayudado. También teníamos cinturones de seguridad para prevenir que una puerta se abriese, pero Urrutia no los había fijado (no queríamos pensar que podríamos quedar atrapados dentro): Esto fue una fatalidad porque las puertas se arrancaron cuando el coche volcó y Daniel salió disparado. Se rompió la nuca y si no se mató en el acto, murió muy poco después."

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_SUV.BMP}

Famoso

A Fangio le costó algún tiempo recuperarse psíquicamente de aquella traumática experiencia. En 1948 no se celebraron las Mil Millas y cuando por fin dicha carrera se llevó a cabo, el **16 de enero de 1949**, Fangio quiso demostrarse algo a sí mismo. Acompañado de nuevo por Elizalde tomó la salida con el número 125 y terminó segundo detrás de Oscar Gálvez, por entonces el rey de la carretera. *"Esta fue, con gran diferencia, la carrera mas polvorienta que he corrido. Cuando terminó, el coche estaba cubierto de polvo y nosotros estábamos blancos de la cabeza a los pies."*

El 29 de enero comenzó la temporada y los recién entregados **Maserati 4CLT/48** del equipo del ACA tuvieron que enfrentarse a la competencia europea. Los nuevos coches fueron confiados a Fangio y a Andrea Malusardi, mientras que Benedicto Campos pilotó un Maserati ex **Villoresi** con una carrocería mas antigua, pero un motor similar. Entre los pilotos visitantes con otros 4CLT se encontraban Villoresi, **Ascari**, **'Bira'** y Reg Parnell, mientras que **Farina** lleva un Ferrari V12 de dos litros sobrealimentado .

Durante los entrenamientos de la mañana del 28 de enero en el Parque Palermo, **Wimille** chocó con su Simca-Gordini y se mató. A pesar de ello la carrera se celebró. En la primera manga, Malusardi junto a Ascari y Villoresi ocupaban la 1ª línea de la parrilla de salida. Juan Manuel iba 2º hasta que reventó el neumático trasero derecho. *"No teníamos ningún neumático de las medidas correctas en el box y tuve que montar dos mas pequeños. El coche quedó tan corto de desarrollo que en la recta tenía que levantar el pie para que el motor no pasase de vueltas."* Gálvez terminó tercero y Fangio cuarto.

Mar del Plata fue como una carrera en casa, a sólo 90 Km. de Balcarce, donde parecía que la única persona que había en la iglesia ese domingo era el sacerdote. Juan Manuel fue en cabeza desde el principio hasta el final, por delante de todas las estrellas extranjeras medio sordo a causa de un escape roto. Por desgracia, Malusardi había sufrido un accidente mortal en los entrenamientos.

Pilotando de nuevo el Volpi, Juan Manuel ganó otras dos carreras antes de salir hacia Europa para encabezar el nuevo equipo del ACA. El equipo argentino iba bien equipado y bien patrocinado, pero a pesar de que los europeos pensaban en Argentina como una nación rica que se había escapado de los estragos de la guerra, el presupuesto del equipo ACA era muy ajustado. Fue tarea de Fangio, que jugaba un importante papel como coordinador del equipo, conseguir ayudas adicionales.

En Milán también encontró una pequeña compañía de lubricantes, llamada **'Lubra'**, a la que se dirigió para pedir aceite a buen precio. *"Lubra era un aceite vegetal de ricino y la compañía estaba dirigida por Fancesco Corvella. Escuchó nuestra propuesta y aceptó suministrarnos el aceite gratis siempre que pintáramos el nombre Lubra en nuestro camión y lleváramos gorras y monos con logotipos de Lubra. Además nos ofreció 150.000 liras por cada carrera que consiguiéramos ganar. Creo que él pensaba que no había muchas probabilidades de que lo hiciéramos. Nosotros tampoco, pero era mucho dinero."*

El equipo hizo su debut europeo en **San Remo**. Los entrenamientos del primer día fueron poco propicios. El motor de Fangio se gripó. De vuelta en el box él mismo desmontó el cárter y reparó la avería. No fue hasta la una de la mañana del día de la carrera cuando dejó que los mecánicos acabaran de montarlo para irse a dormir.

Aquella tarde ganó la primera manga y entró en la segunda pisando los talones a **'Bira'** para vencer con diferencia en la general. Su intención de emplearse al mínimo para ganar formaba parte de querer cuidar al máximo el material del equipo argentino para que durara todo lo posible en su temporada europea. Y el señor Corvella de Lubra debía ya al equipo su primera prima.

Después de un descanso el equipo se puso otra vez en marcha hacia **Pau, Francia**. Allí, Juan Manuel iba en cabeza con bastante distancia hasta que su motor empezó a quedarse sin aceite poco antes de terminar la carrera. Fue a boxes, donde añadieron dos litros, cuando un comisario le obligó a parar el motor. Fangio había intentado mantenerlo en marcha porque el equipo no disponía de arranque auxiliar eléctrico y estaba prohibido arrancar empujando. Los nerviosos mecánicos manejaban la manivela de arranque cuando Bignami levantó el capo para montar nuevas bujías calientes. Viendo como se escapaba su primer puesto, Juan Manuel se fue a la parte delantera del coche, arrancó la manivela de manos del mecánico y buscó cuidadosamente el punto de compresión. Un suave tirón y el motor se puso en marcha. Fangio saltó al coche y salió disparado para ganar, siendo Campos tercero.

Siguió otra carrera francesa de menor importancia, el **GP de Perpignan**, en Perpignan, y Fangio venció de nuevo batiendo a 'Bira' como en San Remo, con Campos otra vez tercero.

En Marsella se celebró la tercera carrera de la serie francesa y otra victoria para Fangio que por entonces ya era la sensación de la temporada. En ésta ocasión pilotó un **Simca-Gordini**, mejor adaptado a ese circuito, aunque durante los entrenamientos le frenaba fuertemente el viento en la larga recta. Bignami consiguió algo de perspex que montó sobre el marco del parabrisas, reemplazando al pequeño salta-vientos original. Juan Manuel tuvo mucho cuidado en no montarlo hasta la mañana de la carrera, por si les parecía buena idea a sus rivales. Terminó segundo en la primera manga, mientras Campos ganó la segunda y en la final Fangio no tuvo a nadie delante.

Para el **GP de Roma**, en Caracalla, Juan Manuel Fangio fue mal aconsejado. Un amigo argentino le convenció para correr con un Maserati Sport de dos litros en lugar del Simca-Gordini, pero se rompió un pistón después de una carrera poco afortunada.

Todo el equipo estaba maravillado con el Ferrari V12 de dos litros sin compresor visto en Caracalla. Fangio llamó a Borgonovo para preguntarle si se podía hacer algo para comprar dos de estos coches. Sospecho que como el propio presupuesto del ACA era ajustado, tanto Juan Manuel como Borgonovo confiaban astutamente en conseguir más respaldo del Gobierno ahora que el equipo había demostrado ser ganador. En apenas dos meses habían obrado milagros en favor del prestigio de Argentina en Europa.

Los gastados 4CTL precisaban imperiosamente una revisión en fábrica, por lo que era vital conseguir los nuevos Ferrari.

En Módena repasaron los motores Maserati y los 4 CLT fueron enviados a toda prisa a Albi, al sur de Francia. Allí, 'Bira' reventó un bloque en los entrenamientos, y Juan Manuel, típico de él, le cedió el único bloque de repuesto del Equipo, para inmenso disgusto de Bignami. Al día siguiente, Fangio luchó contra el coche reparado de Bira para vencer una vez más. A la semana siguiente el equipo llegó a **Reims**, donde descargaron un Maserati y el Ferrari reparado que había ganado en **Monza** para la carrera de Fórmula 2.

En la carrera, Juan Manuel pilotó el Ferrari del equipo y dominó hasta que saltó la horquilla del selector del cambio.

Continuaban justos de dinero. El equipo dormía en los camiones para que el dinero de los hoteles pudiera ser invertido en los coches. Siempre que podían comían gratis y al final de la temporada la precisa contabilidad de Juan Manuel fue rápidamente aceptada por el ACA a su regreso.

Allí, los entusiastas de las carreras que habían seguido pegados a la radio, los reportajes desde Europa estaban emocionados por su éxito. Cinco grandes victorias con el Maserati, una con el magnífico Ferrari... todo eran noticias fantásticas.

El 25 de agosto de 1949 Fangio aterrizó en el aeropuerto Morón de Buenos Aires, regresando a casa como un héroe nacional para una recepción de Estado. Fue el primero de muchos otros regresos triunfales del campo de batalla europeo.

El 5 de noviembre participó en su última gran carrera de Carretera, el **Gran Premio de la República Argentina**, cubriendo 11.035 Km. en doce etapas por toda Argentina. Fangio salió entre Oscar Gálvez y su hermano Juan Gálvez y venció en las etapas 2ª, 7ª y 9ª, pero: *"Juan Gálvez pilotaba muy bien y yo ya no me encontraba como en casa en aquellas polvorientas carreteras. Había perdido la costumbre en este tipo de carreras."* Terminó segundo entre los hermanos Gálvez que a partir de entonces disputaron entre sí las carreras de Carretera.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_SUV.BMP}

Su primer amor

Durante 1949, la joven marca Ferrari había sido capaz de dominar a su antojo los Grandes Premios mientras que Alfa Romeo, hasta entonces el equipo oficial que todo lo conquistaba, se tomó un año sabático. Las razones de la retirada temporal de la marca del Portello fueron dos. La economía estaba difícil, pero además habían perdido a sus tres grandes pilotos; Varzi y **Wimille** en accidentes y el Conde Trossi estaba en el hospital con cáncer de pulmón. Con la ayuda de sus concesionarios y también de su patrocinador de hace mucho tiempo y suministrador de los neumáticos, Pirelli, Alfa Corse preparaba el retorno a las carreras para 1950. El Dr. Alessio, su director, estaba buscando buenos pilotos para reemplazar a las estrellas que había perdido. En consecuencia, contrató a **'Nino' Farina** y al veterano **Luigi Fagioli**, un hombre que antes de la guerra había pilotado para los dos grandes equipos alemanes, Mercedes-Benz y Auto Unión.

Alessio eligió a Juan Manuel Fangio para completar el grupo y crear el famoso equipo Alfa *'de las tres F'*.

Había visto la primera victoria sensacional de Juan Manuel en **San Remo** en el año 1949 y había seguido con creciente interés la carrera de este piloto. Alessio le ofreció un contrato para correr las carreras de Gran Premio de Fórmula 1, que a partir de esa temporada serían valederos para el Campeonato del Mundo de Pilotos, recién instituido por la FIA. Por lo demás, dejó a Juan Manuel libre para pilotar cualquier coche que quisiera en carreras en las que no participara Alfa Corse.

Antes de regresar a Europa para aceptar esta fabulosa oferta, Juan Manuel participó en cuatro carreras de la temporada, todas con los Ferrari del ACA. El recuerda en especial la carrera de Rosario: *"Iba en cabeza y cuando estaba a punto de doblar a Bonetto en una curva, el no me vio y me cerró. Para evitar una colisión me salí de la pista directamente hacia unas balas de paja que tapaban una columna. Naturalmente entonces no había muchos comisarios con banderas para anunciar que un piloto iba a adelantar. Me sirvió de lección. Es muy importante llevar la mejor máquina. Pero cuando se dispone de la mejor máquina es igualmente importante tener paciencia. No hace falta tener demasiada prisa por adelantar a los rivales. Para terminar primero, primero hay que terminar."*

Ya estaban de regreso **en Europa el 19 de marzo** cuando terminó tercero en Marsella con el Ferrari 166 del equipo ACA. Después, el 10 de abril volvió a ganar el **Gran Premio de Pau** con su leal **Maserati 4CLT**.

Su primera carrera con Alfa Corse fue el 16 de abril en el Gran Premio de San Remo, no valedero para el Campeonato. El equipo había inscrito dos **Alfettas**, uno para Farina y, lo que se consideraba *'el segundo coche'*, para Fangio. Pero **Farina** se había roto el hombro en Marsella y Alfa se vio en el dilema si retirar las dos inscripciones en San Remo o confiar enteramente en su nuevo piloto. Era una decisión difícil puesto que estaban defendiendo un récord mucho tiempo imbatido y ésta era la carrera en la que volvían de nuevo.

Juan Manuel recuerda: *"Yo aún no había firmado ningún contrato y ellos realmente querían retirarse de la carrera, pero obviamente yo quería aprovechar mi oportunidad, así que les dije: Miren, si pierdo, es Fangio, el piloto desconocido el que ha perdido, no Alfa Romeo. Pero si gano, es Alfa Romeo quien gana habiendo entregado un coche invencible a un piloto desconocido."*

Ellos se lo tragarón. Fangio probó su coche en unos entrenamientos con lluvia y perdió tiempo en la salida al derrapar las ruedas, pero se abrió camino hasta la cabeza en 13 vueltas y ya no la abandonó hasta la meta. *"El ingeniero Colombo me preguntó ¿si llevaba cambio automático! Alessio quería que firmara el contrato poco después en el hotel, pero dijo que antes teníamos que llegar a un acuerdo sobre el dinero que quería. Firmé el contrato y le dije que anotara él la cifra. Creo que se sorprendió mucho, pero pienso que acerté. Ellos tenían el más grande de los equipos de Gran Premio en el mundo y me estaban concediendo la oportunidad de pilotar sus fantásticos coches."*

Se exactamente como se sentía. Los dos hemos competido por el amor de correr, el dinero era completamente secundario. La única manera que teníamos para correr era que nos pagaran por ello, pero los números eran irrelevantes para nosotros, sobre todo en mi caso porque lo manejaba un tercero.

El sábado, día 13 de mayo se celebró la **carrera inaugural** del Campeonato del Mundo de

Conductores en el circuito británico de [Silverstone](#). Fue una amarga decepción para Fangio porque le falló el motor de su Alfetta. Pero al domingo siguiente tuvo una segunda ocasión en el [Gran Premio de Mónaco](#).

Para aquella temporada, Alfredo Pián y José Froilán González eran los dos nuevos pilotos del equipo argentino. Pián había terminado tercero en San Remo, pero sufrió una fuerte colisión en los entrenamientos en Mónaco con rotura de una pierna. Juan Manuel fue excepcionalmente rápido y partió de la 'pole position' mientras González se clasificó en el exterior de la primera línea parrilla de salida con el Alfetta de Farina entre ellos.

En la primera vuelta, Fangio iba en cabeza delante del Ferrari de Villoresi, pero en la curva, a izquierdas del Tabac, Farina derrapó rozando las piedras del borde y Fagioli colisionó con él. [González](#) embistió a los dos Alfa, apartándolos del golpe antes de seguir a toda velocidad hacia la horquilla del Gasómetro. Al frenar para la curva, se derramó combustible por todos lados al haberse abierto la tapa del depósito, situada justo detrás de su nuca, que se había soltado en la colisión. El combustible prendió fuego en los escapes y tuvo suerte de escapar sólo con serias quemaduras en su nuca y en los hombros.

Mientras tanto, en el Tabac, siete coches más se habían visto envueltos en la colisión y la curva se había convertido en un caos de coches abollados y combustible emanando a chorros de los depósitos rotos. Milagrosamente no se prendió.

Entre tanto, Fangio y [Villoresi](#) se estaban acercando a toda velocidad a aquel infierno. *"Este fue un claro ejemplo de la buena suerte que me acompañó en todos mis días de carreras. La noche anterior había estado hojeando el álbum de fotos del Club de Mónaco. Allí había instantáneas de una colisión similar en la carrera de 1936 en la 'chicane'. Bajando hacia el Tabac me alerté al ver a la multitud de espaldas en lugar de verlos de cara. Pensé: Oh, a la vuelta de la curva debe haber algo más interesante que el primero de la carrera, y me vinieron a la memoria las imágenes de aquel accidente de 1936. Así que conseguí parar a pocos centímetros del coche accidentado más cercano a mí. Para cruzar por allí me acerqué para apoyarme en su rueda trasera izquierda y empujarla, abriendo un hueco suficiente para pasar con mi coche.*

Villoresi había conseguido parar justo a mi derecha, pero quedó atrapado y yo me fui disparado. Después de esto nadie pudo alcanzarme ni siquiera cuando paré a repostar y de esta manera gané mi primer Gran Premio valedero para el Campeonato del Mundo. "

Después de la carrera, Juan Manuel desmontó el asiento delantero de su Alfa de calle para acomodar a Pián -con su pierna rota escayolada- y llevarle hasta el Instituto Rizzoli, centro especializado de ortopedia de Bolonia. Dos días más tarde estaba de vuelta en Montecarlo, este vez con el Chevrolet del equipo para llevar a González a Novara en Italia, a una clínica especializada en quemados. Se estaba convirtiendo rápidamente en una superestrella, pero su corazón seguía siendo tan grande como una casa.

A lo largo de aquel ajetreado verano de 1950 corrí en otras 13 carreras en fines de semana sucesivos. En el [Gran Premio de Bélgica](#) en Spa, valedero para el Campeonato, la carrera fue para Juan Manuel, puesto que ganó a su compañero de equipo y archirrival de ese primer Campeonato del Mundo, Nino Farina.

A continuación, Juan Manuel aceptó la invitación de Amedee Gordini para pilotar una pequeña [Berlinette de 1.490 c.c.](#) en la clásica carrera de resistencia de las [24 Horas de Le Mans](#). Su compañero fue González, recuperado ya de sus quemaduras, pero el pequeño coche no tuvo posibilidades: *"Gordini era un hombre muy listo. Muchos años antes que cualquier otro, él se dio cuenta que lo importante era la relación peso/potencia, no la potencia máxima a secas, sea cual fuera el peso del coche. Pero para Le Mans, un circuito tan veloz, un coche como el Gordini con su buena relación peso/potencia pero poca velocidad punta, se encontraba como un pez fuera del agua. Forzamos tanto el pequeño coche que no pudo resistir y fue aullando a lo largo de todas las vueltas hasta que no pudo más."*

Fue en Bari donde por primera vez me di cuenta no sólo de la excelente persona que era Juan Manuel, sino también de su extraordinaria destreza. Tal como conté en mi introducción, yo pilotaba allí el HWM y durante los entrenamientos me encontraba detrás de las balas de paja a la salida de una curva observándole a él y a Ascari entrenando. Por supuesto, los dos eran extraordinarios. Ascari salía

derrapando y pasaba a pocos centímetros de las balas de paja, vuelta tras vuelta a la misma distancia. Pero entonces Juan Manuel salió de la misma curva rozando casi las balas de paja de forma que temblaban las cañas que sobresalían y alguna que otra se rompía y salía volando. Pasaría igual vuelta tras vuelta. Era tan constante como Ascari y aprovechaba justo esa mínima fracción más de pista para ir una mínima fracción más rápido. Son esas fracciones las que marcan la diferencia entre un gran campeón y un genio absoluto.

El 30 de julio, Juan Manuel ganó el Gran Premio de las Naciones, no valedero para el Campeonato, en Ginebra. Fagioli era favorito para ganar en Pescara, 'su' terreno, pero poco antes de terminar la carrera se rompió la suspensión del Alfetta y Juan Manuel moderó su velocidad al pasarle, únicamente para evitar que el Talbot-Lago de Rosier amenazara con adelantar a los dos. Juan Manuel señaló que estaba tratando de defender el récord imbatido de Alfa y así lo hizo. Ese día, [los 158](#) fueron cronometrados a 310 Km./h. en la recta de Montesilvano.

El Campeonato del Mundo de Conductores se decidiría entre Fangio y Farina el 3 de septiembre en el Gran Premio de Italia en Monza. Juan Manuel era favorito al haberse clasificado en la 'pole position' y comenzó una carrera prudente con la idea de seguir a Farina y esperar acontecimientos. Pero [Alberto Ascari](#) pilotaba el último Ferrari V12 de 4,5 litros sin compresor y comenzó con Farina un feroz duelo por la cabeza. Juan Manuel observó el desarrollo de la carrera hasta que se retiró Ascari. *"...Entonces estaba dispuesto a realizar el esfuerzo, cuando reventó un neumático. Después de una parada en boxes, el cockpit empezó a llenarse de humo. Creo que el radiador debía haberse perforado. Pasé al coche de Taruffi, pero se rompió una válvula y el Campeonato estaba perdido."*

1950 había sido un buen año, pero 1951 sería aún más espectacular.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_SUV.BMP}

Campeón del Mundo

Por aquella época, Juan Manuel Fangio era el nombre más prestigioso del deporte del motor en Argentina. En enero de 1951 creó su propia empresa, un concesionario Mercedes-Benz y una gasolinera YPF en la capital, Buenos Aires, en la esquina de Bernardo de Irigoyen y Cochabamba.

La nueva temporada de ese año no comenzó en el Parque Palermo, como era tradición, sino en un nuevo circuito cerca del Río de la Plata, el Costanera Norte.

En medio de una gran excitación volvía a participar el equipo de fábrica de Mercedes-Benz, por vez primera desde 1939, con los coches de Gran Premio W 154 de antes de la guerra, pero ligeramente modificados. Estas máquinas tremendamente potentes estaban equipadas con motores V12 con compresores de dos fases y tres litros de cilindrada. '*Para dar mayor espectáculo*', el ACA, instigado por Fangio, como confesó el mismo, decidió acortar las rectas en el Costanera Norte por medio de '*chicanes*' a fin de que sus Ferrari V12 de dos litros con compresor tuvieran una oportunidad. A Juan Manuel le salió el tiro por la culata cuando Alfred Neubauer, el conocido jefe del equipo Mercedes, le ofreció pilotar uno de sus coches como compañero de Hermam Lang y **Karl Kling**. González batió a todos los '*flecha de plata*' con su ligero Ferrari del ACA.

De vuelta en las carreras, en Silverstone para el BRDC International Trophy con el Alfetta, Fangio ganó la primera manga y el Campeón del Mundo, Farina, fue segundo. La final fue anulada al cabo de sólo seis vueltas a causa de una lluvia torrencial.

No tuvo suerte con el Ferrari ACA en Monza, ni con el Simca-Gordini en París, pero el 27 de mayo comenzó el nuevo Campeonato del Mundo con el **GP de Suiza en Berna**. Juan Manuel partió de la '*pole-position*' y encabezó la carrera bajo una fuerte lluvia hasta su detención en boxes para repostar, volviendo a la pista cinco segundos por detrás de Farina. Pero al poco le dio caza y le adelantó para ganar.

*"Aquella victoria en Berna fue muy importante para mí por una curiosa razón. La noche anterior a la carrera di una vuelta por el circuito con un grupo de amigos en mi coche particular para memorizar el trazado hasta el último detalle. Y de repente, un gato negro salió disparado entre los arbustos justo delante de mí y lo atropellé. Mis amigos bromearon sobre la mala suerte que trae atropellar un gato negro, pero yo nunca había sido supersticioso y a pesar de que hubiera preferido que no pasara, no estaba demasiado molesto. Sin embargo, al día siguiente llovía. **El circuito de Berna** siempre había sido muy peligroso, tanto en mojado como en seco, y no podía olvidar que fue donde Varzi había perdido la vida en un Alfa Romeo tres años antes. Y el lugar en que salió el gato fue el mismo en el que un año antes se había roto una válvula cuando iba en cabeza faltando 13 vueltas. En Silverstone, cuando también se rompió una válvula, otra vez faltaban 13 vueltas para terminar. Si fuera supersticioso, con toda seguridad habría tirado la toalla. Pero ninguna persona racional debería verse dominada por la superstición, hay que ignorarla. Gané la carrera, con o sin gato negro. Esa fue una importante lección."*

En el **GP de Bélgica en Spa**, Farina batió el Ferrari de Ascari por tres segundos después de que Fangio hubiera perdido 14 minutos en los boxes cuando su rueda trasera izquierda se quedó bloqueada durante un cambio de neumáticos. Juan Manuel impresionó a todos por su calma al quedarse quieto observando cómo se desvanecía en el aire su puesto en cabeza de la carrera. Los mecánicos tuvieron que montar un buje completamente nuevo y al final terminó noveno.

En **su 2ª participación en Le Mans**, compartió un **Talbot-Lago 4,5 litros** oficial con Louis Rosier. Habían alcanzado la 2ª posición cuando se rajó el depósito de aceite, echando aceite hirviendo sobre las piernas del piloto. Hicieron lo posible por seguir, pero fue en vano.

Siguió el **Gran Premio de Francia** en **Reims**. Los últimos Ferrari V12 de 4,5 litros sin compresor, estaban acosando cada vez más a los Alfetta de 1,5 litros sobrealimentados. Previamente los sedientos Alfetta habían sido tan rápidos en sus paradas para repostar que con toda facilidad volvían a recuperar el tiempo perdido frente a los coches sin compresor, que eran más grandes, más lentos pero de menor consumo. No obstante, los modernos Ferrari V12 podían alcanzar claramente la velocidad punta de los Alfetta y durante gran parte de la carrera corrían más ligeros que los Alfa, que iban repletos de combustible en la salida y después de cada repostaje.

En Reims, Juan Manuel mantuvo un duelo rueda con rueda con el Ferrari de Ascari hasta que falló la bomba de combustible en su Alfetta. Se indicó a Fagioli que entrara en boxes para entregarle su coche a Juan Manuel y mientras este esperaba, se retiró Ascari. González estaba corriendo por primera vez para la Scuderia Ferrari y también fue llamado para entregar su coche a Ascari. Al final, Juan Manuel ganó con el Alfetta de Fagioli por delante de Ascari con el Ferrari de González.

El 14 de julio siguió el **Gran Premio de Inglaterra** en Silverstone y antes de que comenzaran los entrenamientos oficiales, Juan Manuel recorrió con Froilán el circuito del aeródromo en su Alfa de turismo, comparando los dos amigos sus anotaciones. A pesar de pilotar un viejo Ferrari muleto de 4,5 litros, González dominó de inmediato los entrenamientos clasificatorios haciéndose con la 'pole-position' y la carrera se convirtió en una lucha a brazo partido entre él y Fangio. *"Nos íbamos adelantando continuamente y yo iba en cabeza cuando tuve que parar para repostar. No necesitaba un depósito completo, pero el equipo de boxes lo llenó a pesar de ello, por lo que el coche pesaba demasiado para volver a alcanzar a Froilán y de esta manera terminé segundo y por primera vez Alfa Romeo había sido batida por Ferrari. Estaban muy contentos y yo me alegraba por Froilán que había ganado su primer Gran Premio valedero para el Campeonato del Mundo."*

Para el **Gran Premio de Alemania**, en el Nürburgring, **Ascari** eligió el Ferrari muleto con el que González había ganado en Silverstone... ¡y volvió a ganar! Fangio recuerda: *"Fue la primera vez que vi el Nürburgring. Me encantó desde el primer día. Era un circuito fantástico y rodé en él vuelta tras vuelta con mi Alfa particular de 2,5 litros para aprendérmelo. Intenté aprenderlo tramo por tramo, e intenté memorizar en especial los tramos rápidos, porque los lentos era como conducir por las montañas y a eso estaba acostumbrado. A esa velocidad solía quedar un margen para equivocarse, para compensar un error, así que sólo conducía a vista, mientras que en los tramos realmente rápidos no había margen para equivocarse, cualquier error o confusión sería duramente castigado, y por ello resultaba importante un cuidadoso entrenamiento y un conocimiento profundo."*

Durante los entrenamientos se salió de la pista por entrar demasiado rápido en una curva a izquierda, fallando una reducción de emergencia y dando un trompo sobre lo que él describió como 'un montón de tierra' que le detuvo para no chocar contra los siempre presentes árboles. Se clasificó en el tercer puesto de la parrilla y admite que estaba de mal humor, preocupado por el embrague y la caja de cambios de su coche. Aquella noche lo desmontaron y lo revisaron, pero no iba mejor al día siguiente. El embrague falló cuando partía de la línea de salida y dado que a partir de entonces sólo engranaban bien la 3ª y la 4ª, se tuvo que limitar a estas dos marchas para toda la carrera. Consiguió marcar la vuelta más rápida y mandar la carrera, pero la falta de funcionamiento del embrague dificultó la salida después de la parada en boxes y caló el motor. Después de volver a arrancar, terminó finalmente, segundo, ganando el Ferrari de Ascari la segunda carrera valedera para el Campeonato del Mundo. La vieja invencibilidad de Alfa Corse pertenecía al pasado.

Su Alfetta fue el único que sobrevivió en aquella carrera. Había que tomar medidas en el Portello o Ascari y Ferrari les robarían su Campeonato.

La 'pequeña' carrera de Fórmula 1 en Bari supuso un leve alivio. Juan Manuel creía que su Alfetta tenía una ligera ventaja sobre el Ferrari de Ascari en el tramo sinuoso del circuito, pero Ascari tenía todo de su parte en la larguísima recta. Se había convertido en una costumbre para Juan Manuel explorar hasta el límite las posibilidades de su coche durante los entrenamientos. Había fijado el último punto posible donde podía frenar antes de entrar en la curva a derechas del final de la recta de Bari. Durante la carrera frenaba más pronto hasta que decidió que Ascari ya se había acercado suficiente detrás de él. En esa vuelta, de repente retrasó la frenada todo lo que pudo, y Ascari que iba pisando los talones al Alfetta, se encontró de repente dentro de la curva y bloqueó los frenos, dando un trompo, mientras Fangio le esquivaba. A pesar de que la caja de cambios se encasquilló en la 4ª, Juan Manuel ganó holgadamente.

Dos semanas después, en el **Gran Premio de Italia** en Monza, abandonaron tres Alfa y únicamente sobrevivió Farina para terminar tercero detrás de los triunfantes Ferrari de Ascari y González.

Por consiguiente, en medio de una considerable tensión, Alfa Corse se preparó para el punto culminante de la temporada y del segundo Campeonato del Mundo de Conductores, en el **Gran Premio de España**, en Barcelona. Hicieron circular la historia de que un depósito adicional de combustible montado para esa carrera, permitiría al más reciente **Alfa Tipo 159** correr sin paradas. De hecho, si

tendrían que repostar inevitablemente para una distancia tan larga, pero a Fangio no se lo dijeron por si acaso se le escapaba ante su enemigo González, de Ferrari. Sólo cuando estuvo a punto de darse la salida, Colombo le avisó: *"Fangio, tendrás que hacer una parada."*

"En mi coche y en el de Farina la toma de aire en el suelo no era para los pies, sino para alimentar los compresores. Me dijeron que no debía abrirla hasta que todos los coches se hubieran alineado un poco y ya no hubiese polvo sobre la pista. Durante las primeras diez vueltas mantuve esta toma cerrada y cuando la abrí sentí que iba a ganar porque el coche salió como un cohete."

Juan Manuel se mantuvo al rebufo de Ascari acosándole hasta que abrió un hueco y pasó en cabeza de la carrera. El equipo Ferrari había sido engañado completamente creyendo que Alfa intentaría correr sin paradas *"y eso fue lo que les indujo a montar ruedas y neumáticos pequeños de 16 pulgadas frente a los nuestros de 18 pulgadas. Cuidé todo el tiempo mis neumáticos, sin derrapar. Yo no creo que ni siquiera hubiera hecho falta montar neumáticos nuevos en mi coche en la parada en boxes. Si Ferrari hubiera sabido que íbamos a parar hubieran utilizado neumáticos más grandes y nos hubieran ganado, pero nosotros éramos mucho más rápidos en la recta, por primera vez en aquella temporada, y por eso gané en Barcelona consiguiendo mi primer Campeonato del Mundo."*

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_SUV.BMP}

El desastre

Habiendo ganado por muy poco el Campeonato del Mundo de 1951, con Fangio, para sumarlo al título inaugural de 1950 con Farina, Alfa Corse cedió ante las restricciones económicas y la creciente decrepitud de sus Alfetta y se retiró de las carreras de Gran Premio en 1952 mientras estaba en la cumbre.

Omer Orsi -el propietario de Maserati- ofreció a Juan Manuel encabezar su equipo durante la nueva temporada en las carreras de Fórmula 2 que la FIA estaba a punto de elevar al nivel de Campeonato del Mundo. Juan Manuel se apresuró en aceptar, a la vez que, a través del importador británico en Argentina -Eric Forrest Greene- conseguía pilotar los nuevos y esperados **BRM**, con motor de 16 cilindros en 'V' en las carreras europeas de Fórmula libre y de Fórmula 1.

Durante 1952, Juan Manuel sólo compitió en doce carreras de las que ganó seis, todas ellas en Sudamérica, incluyendo una serie de cinco victorias consecutivas. En **sus segundas Mille Miglia** con Zanardi, en esta ocasión al volante de un **Alfa Romeo 1900 de turismo**, terminaron 22º.

Junio prometía ser un mes muy ajetreado para Juan Manuel que hacía debut con el BRM, el día 1 en Albi, corriendo de nuevo el fin de semana siguiente en el Ulster Trophy en Dundrod, y saliendo a toda prisa por la noche hacia Monza para su primera carrera como número uno de Maserati. En Dundrod, yo iba a ser su compañero de equipo en BRM, habiendo pasado gran parte del invierno anterior probando en Monza el coche que habían prometido que sería *'la bomba'*.

Era innegablemente rápido pero, por otra parte, era inconducible. Había hecho una larga lista de recomendaciones para mejorarlo, pero pocas habían sido tomadas en serio.

Por supuesto, BRM había anunciado a bombo y platillo el contrato con el campeón del mundo en título. Él y **González** habían visitado su centro de pruebas en el aeródromo de Folkingham, cerca de Bourne, en Lincolnshire. Probando allí el V16 por primera vez, Juan Manuel quedó enormemente impresionado de su fantástica potencia y ¡su ruido absolutamente atronador! Pero a pesar de sus notables habilidades tenía que poner la carne en el asador para controlar el coche cuando el compresor centrífugo entraba en acción, la potencia se disparaba y las ruedas patinaban. Se salió por la hierba y una de las luces de pista arrancó el colector de escape.

Cuando el personal de BRM, dirigido por Raymond Mays y Peter Berthon le preguntaron como podría ser mejorado su coche, su respuesta fue típica: *"¿Qué pasa? ¿No fui suficientemente rápido? Si su coche va demasiado lento, cambie de piloto."*

No estoy del todo de acuerdo con esta actitud, porque creo firmemente en probar absolutamente todo para hacer el coche técnicamente capaz de ir más rápido. Hay que encontrar alguna ventaja que nos dé más facilidades. Esto lo dice todo sobre la destacada humildad de Juan Manuel y su destreza para hacer destacar incluso las máquinas más difíciles de llevar.

En Albi, marcó la vuelta más rápida antes de que fallara el motor del BRM. Después tuvieron que trasladar a toda prisa los dos coches a Dundrod y sencillamente no estaban preparados para ello. Los motores estaban en un estado desastroso, y el angosto, aunque bastante rápido y difícil circuito rutero de Dundrod sacaba a la luz las deficiencias en la manejabilidad del chasis. Me retiré pronto después de salirme en una curva de la vuelta inicial. Me encontré a Juan Manuel mirando hacia mí porque su V16 había dado un trompo cuando *'Bira'* voló a través de un seto con su pesado OSCA. Esta fue la primera vez en que adelanté a Fangio en un coche de Fórmula 1, ¡sólo que él iba hacia atrás! Esto me alivió el abandono y poco después Juan Manuel también tiró la toalla. Pero se había topado con un problema real porque *'Bira'* había aceptado volar con él hasta Monza en su avión privado, pero después de aquel incidente el príncipe de Siam se había ido solo. Fangio quedó en tierra.

Se encontraba realmente en un aprieto. Acompañado por Louis Rosier, al final llegó a tiempo para un vuelo regular a Londres, pero le falló la conexión de allí a Milán. Salió con Rosier en vuelo hacia París, pero el tiempo había empeorado y anularon los vuelos siguientes. Entonces recurrieron a los horarios de trenes, pero no había nada que hacer. Alrededor de medianoche Rosier le ofreció llevarle en su Renault hasta Lyon. Podría haber algún vuelo desde allí. Salieron de París en medio de una terrible tormenta y llegaron a Lyon justo después de amanecer. Otra vez no había vuelo, así que Rosier prestó a Juan

Manuel su coche y el campeón del mundo condujo a toda velocidad por el puerto de Mont Cenis, desgastando los neumáticos de Rosier hasta las lonas.

Según lo expresa él mismo: *"Llegué a **Monza** a las dos, estaba sentado en el Maserati en la parrilla de salida a las dos y media y a las tres estaba en el hospital."*

El mecánico Bernardo Pérez, del ACA, le esperaba con el Maserati (uno de los nuevos modelos A6GCM de seis cilindros y dos litros) y los demás pilotos y organizadores habían aceptado que él como campeón del mundo en título podía tomar la salida desde el final de la parrilla sin haber participado en los entrenamientos. En realidad no le importaba, porque conocía Monza como la palma de su mano. El lo cuenta así: *"Adelanté a seis coches en la vuelta inicial y estaba rodando muy bien en la segunda. Entre tanto en la segunda de Lesmo, tracé mal y rocé el guardarrail interior, el coche empezó a derrapar y en lugar de corregirlo desde el principio mi reacción instantánea fue dejar que se fuese, seguro de poder hacerme con él más tarde, en el lado izquierdo de la pista. Pero a causa de la fatiga esta reacción instantánea fue equivocada."*

Choqué con la última de toda una serie de balas de paja en el exterior de esa curva. Las balas habían permanecido allí durante años y con la lluvia y el sol se habían quedado duras como una piedra. Cuando el Maserati chocó me quedé atónito porque saltó por el aire al instante. Recuerdo haberme agarrado al volante y cuando mis manos se soltaron salí volando por los aires hacia los árboles. Recuerdo el olor a hierba y luego quedé inconsciente. Llevaba un casco de protección -tal como exigían las nuevas normas aquel año- y después lo encontré con un gran raspón cruzando todo un lateral y la visera dañada. Estaba claro que me había salvado la vida."

Pero había sufrido serias lesiones, con rotura de varias vértebras cervicales y herida en el pulgar izquierdo, presumiblemente cuando soltó el volante. Durante algún tiempo había sufrido terribles dolores de cabeza después de una larga y difícil carrera, aunque ninguno peor que el de después del GP de España sólo ocho meses antes. En aquella ocasión lo había achacado a haber tenido que sujetar la cabeza contra la corriente de aire yendo a 300 Km/h por la larga recta de Pedralbes, pero ahora, cuando el médico milanés hizo una radiografía de su nuca, encontró una vieja lesión y un nervio dañado, arrastrada probablemente desde su accidente en 1948 en Perú con el Chevrolet.

Así pues, los médicos le pusieron una tracción durante seis días, luego le escayolaron desde la cintura hasta la nuca, inmovilizando por completo su torso y su cabeza durante doce semanas hasta el 3 de septiembre, cuando le retiraron la escayola y pudo comenzar la rehabilitación. Se recuperó sin ningún tipo de parálisis, a pesar de perder parte de su movilidad en la nuca (lo que le obligaba siempre a girar los hombros para volver la cabeza) y tener un pulgar izquierdo ligeramente torcido. Pero nunca más se vio aquejado por aquellos terribles dolores de cabeza, cada cosa tiene su lado bueno.

Tal como él afirma, aprendió una lección: *"Me había visto envuelto en dos accidentes graves, uno en Perú y luego éste en Monza, y el factor común en los dos fue mi fatiga. Nunca más, ni siquiera por carreteras de diario, conduciría si me encontrara cansado. Si no me encontraba perfectamente despejado y dispuesto, me detendría o encontraría un hotel para pasar la noche. Había aprendido mi lección de una manera muy dura."*

No estuvo en condiciones de correr hasta que se inició la temporada siguiente, y su Campeonato del Mundo pasó, sin ser defendido, a **Alberto Ascari** con Ferrari.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_SUV.BMP}

El retorno a las carreras

Fangio volvió a la competición en 1953, en lo que sería su temporada más ocupada. Corrió en 24 carreras: ganó cinco de ellas y terminó segundo al menos en otras ocho ocasiones. Como tantos otros después de un grave accidente, le costó algún tiempo recuperar su plena forma. Quizás esto no fuera tanto por su causa, como por las circunstancias. Pilotó sobre todo para Maserati en la Fórmula 2 y aunque su último modelo, el A6GCM, era uno de los coches más bonitos de motor delantero, le faltaba potencia para batir al dominador Ferrari de Ascari.

La primera carrera de Juan Manuel después del accidente de Monza tuvo lugar **el 18 de enero de 1953** en el **Autódromo de Buenos Aires**.

De vuelta a Albi el 31 de mayo renovó su asociación con el salvaje V16 de BRM. En 1953 se había trabajado mucho en el desarrollo del motor y del chasis y, en Albi, Juan Manuel demostró el potencial del coche y también algunos de sus defectos endémicos.

Recordando el V16 en Albi, 1953: *"El **BRM** era realmente difícil de llevar derecho, porque por debajo de las 7.000 r.p.m. parecía que no tenía potencia, pero a partir de las 7.200 vueltas había tanta potencia y tanto par, que era casi increíble. Fui el más rápido en los entrenamientos y durante la primera manga llevaba el coche por el mismo borde de la pista donde el asfalto estaba polvoriento. De esta manera podía hacer derrapar las ruedas y cuando los neumáticos volvían a agarrar ¡salía catapultado!*

Dejé atrás a Ascari y a Farina y batí el récord de vuelta. Era el coche más fantástico que jamás había conducido, y en cualquier caso, un increíble desafío."

Y cuando lo dice, él todavía lo afirma con la cabeza.

"En la final estaba en cabeza y salí del pueblo acelerando, en el extremo del circuito, a lo largo de la estrecha recta, bordeada por docenas de enormes árboles. En el camino de vuelta hacia la curva que está antes de la pequeña área de boxes, no sé por qué lo hice, pero algo debía haberse roto en la curva anterior, porque pisé el pedal del freno en plena recta y éste se hundió hasta el suelo ¡no tenía frenos! Si no hubiera comprobado los frenos como hice, me hubiera encontrado sin ellos entrando en el estrecho ángulo de derechas anterior a boxes, con los árboles en el exterior, ¡ufff!", dice arqueando las cejas y abriendo de par en par los brazos "así de grandes."

"Se había roto el rodamiento de una rueda que desplazó la pinza del disco de freno. Por supuesto, entonces no teníamos doble circuito hidráulico y, con una pinza inutilizada el coche no tenía frenos. Tuve suerte, como ves."

Estoy seguro que él ha sido modesto otra vez. Hay una línea muy fina entre la suerte y la experiencia, sensibilidad y una clase de sexto sentido que tienen los mejores pilotos. Algo similar me ocurrió en Silverstone en 1959, de nuevo con un BRM (en este caso, un P25 con cuatro cilindros y 2,5 litros) y un indefinible 'algo' notado sobre la marcha en el pedal del freno en la curva Woodcoote, me indujo a frenar antes para la siguiente curva.

Juan Manuel pilotó el BRM en otras tres ocasiones durante esa temporada, en Silverstone y Goodwood, obteniendo segundos puestos y un abandono. Mientras, compartió un Alfa Romeo coupé en **Le Mans** con **Onofre Marimón** (el hijo de Domingo Marimón), pero se retiraron por rotura de un pistón. El mismo caso le ocurrió a Juan Manuel y a Consalvo Sanesi en julio en las **24 Horas de Spa**, pero después en Merano, con ocasión de **la carrera Supercortemaggiore**, el 6 de septiembre, pilotó un Alfa Romeo Disco Volante Spyder y ganó con facilidad. Gianni Lancia también le ofreció que pilotara para Lancia Corse en los **1.000 Km de Nürburgring** y justo al final de la temporada en la legendaria **Carrera Panamericana**, disputada por carreteras mejicanas.

El resto del tiempo corrió para Maserati, pero el A6GCM, incluso con su más reciente carrocería y con un motor de seis cilindros potenciado, seguía sin ser suficientemente fiable para vencer a los imbatibles Ferrari 500. A pesar de ello era ciertamente rápido, como Fangio y su compañero de equipo González lo comprobaron en el **GP de Bélgica** hasta que falló primero el coche de Froilán y después el de Juan Manuel. Juan Manuel pasó al coche del belga Johnny Claes y en la última vuelta estaba acercándose al Ferrari de Villorresi para terminar en segunda posición cuando tuvo un accidente de la manera más curiosa.

"Fue un error mío. No se debió a la fatiga. El coche de Froilán estaba aparcado en Stavelot y yo salí a mucha velocidad yéndome hacia él. Me salí de la trayectoria y pisé la gravilla y a pesar de todos mis esfuerzos mi coche se deslizó hasta la cuneta y me lanzó fuera. Pensé que me iba caer encima, pero al final cayó de pie sobre sus ruedas."

Salió con contusiones pero se recuperó a tiempo para el **Gran Premio de Francia** en **Reims**. Aquel fue el gran día de Mike Hawthorn que hizo una brillante carrera para Ferrari y batió a los Maserati de Fangio y González para convertirse en el primer piloto británico que ganaba una gran prueba desde Dick Seaman en 1938, con Mercedes.

Mike luchó con Fangio durante 32 épicas vueltas y lo describió de la siguiente forma: *"Bajábamos a toda velocidad por la recta, codo con codo, absolutamente a fondo, sonriéndonos uno al otro. Yo me encogía dentro del cockpit, intentando reducir cada centímetro de resistencia al viento. Estábamos a pocos centímetros uno del otro y yo podía ver claramente el cuentarrevoluciones en el cockpit de Fangio. Entonces, cuando llegamos a Thillois, él frenó más de lo que yo esperaba y le toqué ligeramente, abollando la parte trasera de su coche. Eso me preocupó. Pensé que podría traerme consecuencias. Pero él no mostró ningún resentimiento, siguió luchando cada centímetro del recorrido según las normas, de la misma forma con la que había ganado la admiración y el respeto de todos en el deporte del motor..."*

Tuve un golpe de suerte completamente inesperado. Cuando entramos en la última vuelta de repente me di cuenta de que Fangio no había reducido a 1ª para tomar Thillois. Quizá tuviera problemas con su caja de cambios. Durante los últimos segundos, frenando, habíamos estado a sólo centímetros el uno del otro, redujimos de marcha una y otra vez. Entonces me metí primero con las ruedas bloqueadas; gané esos preciosos metros que necesitaba y me encontré en cabeza por un sólo segundo cuando bajó la bandera."

Había sido una carrera fantástica y un gran resultado para nuestra nueva generación de pilotos británicos. Pero Ascari no tardó en echarnos un jarro de agua fría al ganar el **GP de Inglaterra** con Fangio en segunda posición; Farina ganó el **GP de Alemania** con Fangio detrás, y Ascari volvió a ganar el GP de Suiza, con Fangio de nuevo segundo. Durante el verano de 1953 una constante fue que Ferrari batiera a Maserati.

Juan Manuel recuerda: *"Sería mi primera carrera en Monza desde el accidente. La temporada había estado dominada por Ferrari, pero en cada carrera les habíamos acosado más y más. En Monza, el problema era que los Ferrari de cuatro cilindros desarrollaban mucho par, lo que les permitía salir de las curvas a más velocidad que nuestros Maserati de seis cilindros, a pesar de que éstos eran más veloces cuando llegábamos al final de la recta. Por desgracia, la línea de meta estaba más cerca de la salida de las curvas Pórfido que del final de la recta, así que si íbamos todos juntos en la última vuelta, los Ferrari tendrían la gran ventaja de su aceleración final hacia la línea de meta. Dedicué gran parte de los entrenamientos a encontrar el trazado más rápido para salir de la última curva, y estaba preparado para subir mi Maserati hasta 9.000 revoluciones, y reventarlo si era necesario, con tal de ser el primero en cruzar la meta."*

Los últimos entrenamientos me preocuparon porque mi coche tenía una terrible vibración. Guerrino Bertocchi, el mecánico jefe de Maserati, me aseguró que estaría arreglado para el día siguiente y trabajaron toda la noche para dejarlo a punto; y a la mañana siguiente lo estaba."

*Salí en el centro de la primera línea, entre Ascari en la 'pole position' y Farina, los dos con Ferrari. **Marimón**, con otro Maserati, estaba en la segunda línea y se unió a nuestro grupo. Fue una gran carrera, con todos nosotros uno a rebufo del otro en un pañuelo hasta las últimas curvas. En aquellos tiempos había dos curvas a derecha con una corta recta entre ellas, y en la última vuelta Ascari iba en cabeza por delante de Farina que le acosaba duramente. En la segunda parte de las curvas Pórfido, Ascari comenzó a hacer un trompo. Farina se fue a la hierba para evitar chocar con él, pero Ascari se deslizó hacia atrás en dirección a Marimón y colisionaron. Una vez más me acompañaba la suerte. Yo había enfilado hacia el interior y cuando Ascari se deslizó hacia atrás se abrió un hueco justo en mi trazado y pasé para ser el primero en cruzar la meta."*

Los organizadores quedaron tan sorprendidos de que no hubiera aparecido el grupo en un pañuelo como iba antes, que no me sacaron la bandera a cuadros así que di una vuelta adicional a velocidad de carrera para asegurarme de quedar lejos de Farina."

*Pero había ganado el **Gran Premio de Italia** para Maserati, y Omer Orsi lloró de alegría. Hasta entonces Ferrari había ganado cada carrera y el público estaba de nuestra parte por ser los más débiles. Cuando ganamos en **Monza** su reacción fue maravillosa.*

Pero lo más gracioso vino después, cuando yo pregunté a Bonetto (que también pertenecía a nuestro equipo) cómo había sido su carrera. Dijo que estaba feliz de tener todos los dientes en la boca porque 'mi coche vibraba tanto!'. Entonces me di cuenta que lo que Bertocchi había hecho para arreglar el problema, fue cambiar el número de mi coche con el de Bonetto."

Juan Manuel apuntó otro tanto más para Maserati durante aquel excelente mes de septiembre al ganar a Ferrari otra vez en su terreno, el GP de Módena, y luego en noviembre vino la **Carrera Panamericana** con Lancia.

Pasó el mes de octubre en Balcarce, después voló a EE.UU. donde General Motors le prestó un Chevrolet para estudiar la ruta de 3.076 Km de longitud de la Carrera. La Carrera comprendía ocho etapas a recorrer en cinco días, y en la primera, Stagnoli y Scotuzzi, con un Ferrari, sufrieron un accidente mortal. También murieron seis espectadores cuando les embistió una berlina americana.

Bonetto ganó esa etapa, seguido por su compañero de equipo en Lancia, Taruffi, Fangio y **Eugenio Castellotti**.

Umberto Maglioli, el piloto de Ferrari mejor situado, ocupó la quinta posición. En la etapa de Puebla, Taruffi batió a Bonetto, con Fangio una vez más tercero. En México City, Taruffi volvió a ganar reduciendo la ventaja de Bonetto en la general a sólo 40 segundos. Juan Manuel había sufrido un momento de despiste; se salió de la carretera y perdió más de cinco minutos cuando el aceite se vertió por una tapa mal cerrada cayendo sobre el neumático trasero, lo que provocó un trompo. Se arrastró los últimos 100 kilómetros hasta México City donde en tres horas los mecánicos de Lancia reemplazaron toda la parte trasera.

Mientras trabajaban, Fangio y Bonetto siguieron adelante para un último reconocimiento de los primeros kilómetros de la siguiente etapa. Juan Manuel había hecho anteriormente algunas marcas azules y blancas, los colores de Argentina, a modo de indicaciones personales de peligro. Algunas marcaban la llegada a una serie de curvas muy rápidas a la entrada de un pueblo llamado Siláo, en las que un conjunto de torrenteras cruzaban la carretera. Aparentemente se las indicó a Bonetto, pero al día siguiente el veterano italiano o las olvidó o las ignoró en su duelo con su compañero de equipo de Lancia, Piero Taruffi, que le iba dando alcance rápidamente.

De hecho, Taruffi ya le había adelantado y se salió de la carretera en aquellas engañosas curvas rápidas. Estaba volviendo al asfalto con su dirección dañada cuando apareció Fangio y fue éste quien entró en el pueblo. Allí quedó impresionado al ver el Lancia destrozado de Bonetto. Cuando llegó a León, un chico le contó que Felice Bonetto (su gran amigo y compañero de equipo) se había matado.

Maglioli ganó la tercera etapa para Ferrari. Taruffi recuperó de nuevo para Lancia, al ganar la siguiente etapa en Durango, mientras Fangio, muy afectado, condujo con cuidado hasta la meta. En la general mantenía una ventaja de diez minutos sobre Taruffi, con Castellotti, tercero del grupo, a otros ocho minutos. Para preocupación de Juan Manuel parecía que el equipo quería intentar arriesgarlo todo para batir al Ferrari de Maglioli también en las últimas etapas. El creía que era una locura intentar una victoria total, abrumadora. Advirtió que debían olvidarse de Maglioli porque de todas maneras no tenía posibilidades de ganar, y en su lugar deberían concentrarse en reducir el régimen a 500 revoluciones para conseguir así una aplastante victoria de todo el equipo.

"Les dije que quería sobre todo que Lancia ganara, pero si mis compañeros de equipo atacaban mi puesto en cabeza pondría toda la carne en el asador para defenderlo."

Pasquarelli, el jefe del equipo, habló con Gianni Lancia y éste aceptó el plan; en contra de los deseos de Fangio de ir solo (teniendo en la mente lo que le había ocurrido a Daniel Urrutia), un mecánico llamado Bronzoni le tuvo que acompañar por si acaso surgiera algún problema mecánico de última hora en el coche que iba en cabeza.

Mientras Maglioli ganaba la última etapa hasta Ciudad Juárez, con una media de 220 Km./h., los tres Lancia cruzaron la línea de meta en formación, Fangio como primero en la general, delante de Taruffi y

Castellotti. Había sido un gran triunfo para Lancia Corse, a pesar de la tristeza general a causa de la muerte de Bonetto.

Para Fangio fue un final victorioso de lo que había sido una importante y cargada temporada de retorno a las carreras. Ahora, una nueva Fórmula 1 de 2,5 litros nacía, con la promesa de un coche de Gran Premio completamente nuevo procedente de la marca más ilustre de la historia de las carreras: Mercedes-Benz.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_SUV.BMP}

De Maserati a Mercedes

En su doble faceta de piloto Campeón del Mundo y concesionario de Mercedes-Benz, Fangio fue una elección obvia para el puesto de primer piloto de la gran marca alemana en su retorno a las carreras en 1954. Sus nuevos coches de Fórmula 1 de 2,5 litros deberían haber estado a punto para la primera prueba europea del Campeonato del Mundo en Spa, pero se retrasaron hasta el Gran Premio de Francia, en **Reims**. Mientras tanto, Juan Manuel siguió pilotando para Maserati.

Los nuevos 250F del equipo italiano hicieron su presentación en el **Gran Premio de Argentina**, en el **Autódromo de Buenos Aires**, el 17 de enero. Las rectas eran demasiado cortas para las características del nuevo seis cilindros de 2,5 litros de los **250F** y Juan Manuel esperaba que lloviera para anular la ventaja de potencia de los Ferrari. Su nuevo coche estaba excepcionalmente bien equilibrado y el día de la carrera la lluvia llegó cuando había sido relegado a la cuarta plaza por los tres Ferrari oficiales. Recobró el puesto de cabeza en la pista resbaladiza (perdido cuando el trazado estaba seco) y entonces cayó una lluvia torrencial.

"El cielo estaba negro como la noche. Mis gafas se empañaron y me las quité y quedé casi ciego al caerme en la cara gotas como piedras. Avisé por señas que entraría en boxes y cuando me detuve me dieron una visera y montaron neumáticos de lluvia y después estuve en condiciones de dar caza a Farina y Froilán y ganar." Parece sencillo, ¿no?

Después, el 20 de Junio, en el **Gran Premio de Bélgica**, en Spa, Farina y Hawthorn tomaron la cabeza desde el inicio. Juan Manuel les adelantó en la tercera vuelta, aprovechando el rebufo. Farina forzó a tope y le rebasó hasta que salió humo del escape de su Ferrari; había gripado. Fangio tuvo problemas al subir la temperatura del agua, pero aflojó un poco y la temperatura bajó. El radiador de su coche se había agujereado y venció con el motor tan sobrecalentado ¡que las bujías se habían fundido con la culata!

Después de **la carrera de Supercortemaggiore**, en Monza, en la que Juan Manuel abandonó con un 250S Sport compartido con el universalmente popular Onofre Marimón, los Mercedes ya estaban a punto. Aquel primer **Mercedes-Benz W 196**, con inyección y frenos interiores, tenía una línea aerodinámica, un aspecto fantástico y resultaba difícil de pilotar.

Ganó el **Gran Premio de Francia** holgadamente por delante de su nuevo compañero de equipo, Karl Kling.

Luego, en el **Gran Premio de Inglaterra**, en Silverstone, los nuevos coches iban mal. Juan lo explica: *"Con la carrocería ancha y aerodinámica, con las ruedas ocultas a la vista, yo no podía calcular bien la distancia en las curvas porque Silverstone, siendo un circuito en un campo de aviación, era muy ancho y las curvas estaban marcadas por viejos bidones de aceite. En la entrada a las curvas yo podía creer que estaba a sólo pocos centímetros del trazado ideal, pero en pleno centro de la curva ya se había convertido posiblemente en medio metro, y a la salida quizás era todo un metro. La diferencia era abismal. Además, la pista estaba mojada y resbaladiza y terminé cuarto con la carrocería de mi coche muy abollada por golpear los bidones."*

Para la siguiente prueba, el **Gran Premio de Alemania**, insistió en una nueva versión con las ruedas sin carenar.

Para Fangio fue una carrera trágica a pesar de que ganó. El lo explica así: *"En los entrenamientos, Moss había marcado unos tiempos excelentes en su Maserati privado y aquello enfadó mucho a **'Pinocho' Marimón** que era el número 1 del equipo oficial. La noche del viernes le pedí que se calmara y le dije que le abriría camino durante una o dos vueltas al día siguiente. Pero el sábado no me esperó, salió por su cuenta, chocó debajo del Puente Adenau y se mató. Fue muy difícil correr después de esto, pero esa era nuestra profesión. Fue un día muy, muy triste."*

González salió a toda velocidad para encabezar la carrera, pero Fangio le adelantó en el rapidísimo tobogán del Puente Antoniusbuche, al final de la recta, uno de los viajes más difíciles y dantescos de todo el circuito. Después se mantuvo a un ritmo cómodo hasta que **Karl Kling** se acercó como un rayo con el otro Mercedes, pilotando al límite a pesar de las indicaciones desde boxes para que aflojara. Fangio siempre ha sabido comprender muy bien el ansia de otro piloto por ganar el Gran Premio de 'su'

casa, pero admite que *"no me gustó demasiado cuando me rebasó Kling. Neubauer se estaba poniendo frenético en el box, temiendo que rompiéramos los dos coches, pero cada vez que pasaba por los boxes yo señalaba hacia Kling, él era el que estaba marcando el ritmo. Entonces algo se rompió en la suspensión de su coche y la carrera fue mía... A pesar de ello, fue un fin de semana muy desgraciado."*

Gané otra vez en el **GP de Suiza**. Durante los entrenamientos en mojado yo marqué el tiempo más rápido con mi Maserati privado, ahora apoyado por la fábrica.

Esto realmente confirmó mis posibilidades a los ojos de Neubauer y al parecer empezó a pensar en mí para el equipo de 1955 como compañero de Fangio, que en Berna volvió a vencer y sentenció su segundo título de Campeón del Mundo.

El 11 de septiembre Juan Manuel compartió un **Lancia Sport** con Piero Taruffi en **el Tourist Trophy en Dundrod** y terminó segundo; después se fue a Monza para el **Gran Premio de Italia**. Allí conseguí situar mi Maserati en la primera fila de la parrilla, al lado del Ferrari de Ascari y del inevitable Mercedes aerodinámico de Fangio en la *'pole position'*.

En la carrera, el coche de Juan Manuel se había quedado sin frenos después de diez vueltas, así que no podía mantenerse a la altura de mi Maserati ni del Ferrari de Ascari. Conseguí pasar a los dos como un rayo en la Curva Grande; el motor de Ascari se rompió poco después y Juan Manuel se salió dos veces de la pista en las Curvas Pórfido. Cerca ya del final de la carrera me indicaron que aflojara y él estaba en tales dificultades que incluso así no podría haberme alcanzado. A doce vueltas del final mi coche comenzó a tirar aceite; paré para añadir lubricante pero lo perdí enseguida sobre la pista y finalmente mi motor gripó en las Curvas Porfido. Empujé el coche hasta la meta; Neubauer me dio palmadas en el hombro cuando llegué jadeante y me senté encima del coche para esperar la victoria de Juan Manuel, antes de pasar la línea de meta empujando para clasificarme décimo. Siendo el gran deportista que es, Juan Manuel me felicitó como el ganador moral y Pirelli incluso me pagó una prima como vencedor. Yo estaba terriblemente decepcionado, pero a la vez eufórico, y Juan Manuel dijo a todos que al final yo lo había conseguido, lo que significaba todo un mundo para mí.

Aquella fue para Juan Manuel la cuarta victoria en un GP en esa temporada con los coches plateados. A esas alturas su segundo título del Campeonato del Mundo ya estaba ganado y una vez más había sido su año.

En el circuito del Avus, para el Gran Premio de Berlín, Mercedes corría de nuevo con los coches aerodinámicos. *"Neubauer no nos había dicho en aquella ocasión que terminaríamos en un orden concreto, pero la dirección sugirió indirectamente que convendría que Kling ganase delante de su público. Era su país, su público y era un coche alemán, así que cruzamos la línea de meta en formación, con Kling delante de mí y Herrmann tercero."*

La última carrera de la temporada era el **Gran Premio de España**, en Barcelona, donde Mercedes probó en los entrenamientos los dos coches, el aerodinámico y el de las ruedas sin carenar, decidiendo correr con éstos la carrera. Su motor de ocho cilindros en línea llevaba inyección y requería una muy cuidadosa puesta a punto para las condiciones atmosféricas reinantes allí. En la última sesión de entrenamientos el tiempo era frío y estaba nublado; la inyección fue ajustada para correr con una mezcla un poco más pobre de lo normal en **Barcelona**. El día de la carrera hizo mucho calor y el ajuste de inyección resultó ser demasiado pobre de forma que se quemaron los pistones. Además, los coches se sobrecalentaron al acumular suciedad las tomas de aire en la parte delantera. Fangio se empapó de aceite caliente y sufrió dolorosas quemaduras. No fue mi fin de semana: había tenido un accidente con el 250F oficial en los entrenamientos y mi propio coche se averió en la carrera.

Pocas semanas más tarde Neubauer me ofreció unirme a Mercedes como número dos de Juan Manuel para el siguiente año.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_SUV.BMP}

Compañeros de equipo

Durante la nueva temporada, Mercedes-Benz amplió su programa de competición a la Fórmula 1 y al Campeonato del Mundo de Sport, utilizando para ello el nuevo y formidable 300 SLR, desarrollado a partir del diseño del F1.

El **Gran Premio de Argentina**, el 16 de enero, no sería sólo mi debut con Mercedes-Benz, sino también mi primera visita a la patria de Juan Manuel. Hacía una temperatura de 36°C a la sombra y 51°C en la pista. Juan Manuel admite: *"Hacía un calor terrible y agotador. El pesado Mercedes nunca había sido un coche fácil de manejar, especialmente en los tramos sinuosos del autódromo y con aquel calor. Froilán y Ascari me adelantaron, pero entonces **Ascari** hizo un trompo con el nuevo **Lancia-Ferrari D 50** y **Froilán** comenzó a sufrir las secuelas del calor.*

Una vez que había ocupado el lugar de cabeza de la carrera estaba dispuesto a no perderlo. Sentí que recaía una gran responsabilidad sobre mí por el bien de Mercedes. Yo era uno de sus concesionarios, acababan de montar una fábrica en Argentina, crearon este gran equipo y era importante dejar muy alto su estandarte.

Al cabo de 35 vueltas se encendió el chivato rojo de la reserva de combustible, así que paré para repostar y volví a la carrera ocupando el tercer lugar. Rebasé a Schell y a Mieres y a partir de ahí ya era sólo cuestión de aguantar. Para mantener la cabeza fría (me estaba quemando la pierna derecha a causa de un tubo del chasis que se calentaba por el calor del escape) me puse a pensar en el fresco aire de la montaña, y me imaginé a mí mismo rodeado por una inmensidad de nieve. Yo tenía que seguir adelante, aquella nieve era profunda y agradablemente fría. Eso funcionó."

El ganó, pero tuvieron que ayudarlo a salir del coche, al terminar la carrera, y los médicos le tumbaron en el suelo del box y le suministraron líquidos. Anteriormente, cuando mi propio motor se había averiado a causa de una burbuja de vapor en algún punto del sobrecalentado sistema de inyección, me encontraba grogui, pero no tanto como creían los servicios médicos; lo único que quería era salir de la ambulancia en la que me tenían retenido y lo logré cuando por fin encontraron un intérprete. Me hice cargo del coche de Hans Herrmann y acabamos cuartos. Pero Juan Manuel aguantó implacable ¡y tenía 18 años más que yo!

Dos semanas después, ganó el **GP Ciudad de Buenos Aires**, pilotando un W 196 con el nuevo motor 300 SLR del Sport. El Ferrari de Farina venció en la primera manga, utilizando neumáticos Pirelli que le permitían un mejor agarre que nuestros Continental, especialmente duros y de larga duración. En la segunda manga Farina dio un trompo y nos dejó vía libre. Adelanté a Fangio para ganar por escasos segundos, pero él me venció en la general por suma de tiempos.

De regreso a Europa, Mercedes se preparó para las **Mille Miglia** (la primera carrera del Campeonato del Mundo de Sport) como nunca lo había hecho un equipo. Juan Manuel dio dos vueltas completas de entrenamiento. Había intentado llevarse con él a su viejo mecánico de Alfa Romeo, Giulio Sala, pero Sala no podía aguantar las sacudidas en el pequeño cockpit convertido en biplaza. Por ello, Juan Manuel decidió correr en solitario. Sala quedó muy decepcionado, pero Juan Manuel lo explicó: *"Después de la muerte de Urrutia, que consideré culpa mía, siempre preferí pilotar en solitario, incluso en una carrera tan larga como las Mille Miglia.*

*Durante la carrera iba en cabeza por la vieja recta del circuito de **Pescara**, hacia el control en la propia Pescara, cuando Hans Herrmann me dio alcance con su 300 SLR biplaza, que compartía con Hermann Eger. Me pasó como un avión. Realmente, intenté con todas mis fuerzas mantener mi posición, pero mi coche no quería andar. Justo detrás del control había una asistencia de Mercedes y les dije que había algo que iba mal en el motor. Ellos me aseguraron "No, no, todo está bien" y me indicaron que siguiera. Lo mismo ocurrió en Roma.*

En el control de Florencia no quería que me dijeran que todo iba bien, sabiendo yo que no era así. En esta ocasión los mecánicos verdaderamente tuvieron buena vista y descubrieron que la pipa del inyector trasero, que iba en la parte superior del motor, se había roto por las vibraciones, justo encima de la bomba. Cambiaron la pipa, pero no se les ocurrió montar una bujía nueva. Volvieron a ondear la bandera para que siguiera y me fui, únicamente para encontrar que seguía en siete cilindros a causa de aquella bujía sucia. A partir de ahí ya no podíamos cambiar la bujía antes de terminar la carrera en Brescia. Dice

mucho en favor de la robustez de aquellos motores el hecho de que el mío fuera rateando en siete cilindros a toda velocidad durante 1.500 kilómetros y no sufriera daños serios."

Gané aquella carrera a una media récord en otro 300 SLR similar, mientras que Juan Manuel acabó cuarto. Pero él había jugado un papel muy importante en mi éxito como se explica aquí.

El [Gran Premio de Mónaco](#) había vuelto al calendario aquel año, y Mercedes desarrolló dos modelos especiales para Fangio y para mí con batalla corta y frenos delanteros exteriores. Durante los entrenamientos el desafortunado Hans Herrmann sufrió un accidente y se rompió la pierna. Yo marqué el mejor tiempo, entonces Juan Manuel salió y lo superó. Volví a rebajar su tiempo y él lo mejoró de nuevo. Resultó divertido medirse contra el indiscutido maestro en un coche similar, pero podía ser un poco desmoralizante. Por más que se intentara, ¡el 'Viejo Maestro' siempre parecía sacarse un tiempo más rápido de la manga!

En aquella carrera ocurrió lo impensable y se rompieron los dos Mercedes. [Ascari](#) envió su Lancia al agua y afortunadamente se salvó nadando, con sólo la nariz rota. Fue una tremenda conmoción cuando se mató en Monza el siguiente miércoles.

Lancia se quedó desolada por su muerte, que coincidió con su colapso financiero. En Spa, en el [GP de Bélgica](#), Castellotti pilotó un [Lancia-Ferrari D 50](#) prestado, participando como piloto privado. Era el único coche que pensábamos que podría batir a los nuestros en velocidad, si no en fiabilidad.

En Spa, en los entrenamientos, Castellotti batió en cuatro segundos el récord establecido en 1954 por Fangio. Juan Manuel y yo nos alineamos a su costado, pero Eugenio Castellotti se puso por delante de mí, con Fangio a mis talones, hasta que nos adelantó a los dos en la recta de Masta. Fue una experiencia fantástica, siguiéndole en un circuito tan rápido como aquél, observando su trazado, su ancho coche balanceando la plateada parte trasera hacia la izquierda y la derecha, de una cuneta a la otra, abriéndose paso entre las colinas, caminó adelante a 250 Km/h. Neubauer nos dio una severa charla sobre pisarnos tanto los talones, porque él ya nos veía chocando.

La [carrera del Eiffel](#), no valedera para el Campeonato de Sport, era la que seguía, en el circuito de Nürburgring. Juan Manuel ganó, siendo yo segundo justo detrás de él. Esta fue la única vez que me ganó con los Mercedes Sport. Yo estaba muy contento de haberle podido seguir tan de cerca como con los coches de Gran Premio, pero siempre había sabido que tenía ventaja en los Sport. Juan Manuel no está de acuerdo, pero creo que los resultados hablan por sí solos.

Naturalmente, en [Le Mans](#), él y yo fuimos inscritos juntos y los SLR se vieron envueltos en un espantoso accidente que enlutó la carrera. Fue un terrible desastre y el aspecto que presentaba era horrible con más de 80 muertos y más de 100 heridos; pero la suerte (como dice él) le salvó, ya que estaba justo detrás de 'Levegh', listo para doblarle cuando comenzó el accidente.

El cuenta: "Lo que vi cuando nos acercábamos a los boxes, después de unas dos horas de carrera, listos para la primera parada, fue el Jaguar de Hawthorn adelantando al Austin-Healey de Macklin por la izquierda. De repente se encendieron las luces de freno del Jaguar y cruzó la pista hacia la derecha, deteniéndose en su box para el primer repostaje. Macklin tuvo que esquivarle echándose hacia la izquierda para evitar el Jaguar. 'Levegh' estaba justo delante de mí y yo estaba a punto de sacarle una vuelta de ventaja, cuando Macklin se metió en su trazado. Vi que levantó la mano mientras se tiraba hacia las protecciones de la izquierda, intentando pasar por en medio. El iría a unos 200 Km/h y yo a 210 y embistió la parte trasera inclinada del coche británico, estrellándose contra la parte superior de las protecciones del lado izquierdo; el motor y la parte delantera de su coche salieron despedidos atravesando la multitud.

Vi el coche de Macklin chocando contra los boxes, a la derecha, y en una fracción de segundo pasó y todo quedó atrás. No podía imaginar cómo había podido pasar porque el hueco se había ido cerrando con tanta rapidez que estaba seguro de que mi coche no cabría. Pero algo le había hecho. Aunque no había sentido ningún impacto, posteriormente en los boxes comprobé que había abolladuras y restos de pintura verde en mi coche, que sólo podían venir del coche de Macklin, o de trozos de su coche.

En la siguiente vuelta, pasando por la recta de Hunaudières, miré hacia el interior del circuito y pude ver una humareda. Me estremecí. Pero entonces tampoco tenía una idea real de la magnitud del desastre, cuando me indicaron que entrara para ceder el coche a Moss."

Ibamos en cabeza aquella noche, cuando llegó desde Stuttgart la orden de retirarnos en señal de duelo. Mercedes era un equipo alemán, compitiendo en Francia sólo diez años después de la ocupación en tiempo de guerra, pero yo no conseguía ver el sentido de la retirada y así lo hice saber. No probaba nada y entregaba la victoria a Jaguar en bandeja de plata. Juan Manuel se sintió mejor que yo con el abandono del equipo, pues él había estado en el lugar del accidente cuando éste ocurrió y yo no.

Después de aquella catástrofe fueron cancelados cuatro GP valederos para el Campeonato del Mundo. El de Dinamarca sí se celebró y Juan Manuel y yo terminamos 1° y 2° en lo que los medios de prensa llamaron '*El tren*'.

El **Gran Premio de Inglaterra** se celebró en Aintree. Hasta la fecha no sé si Juan Manuel me dejó ganar o no. Nunca he considerado correcto preguntárselo, a pesar de que él admite que el director de relaciones públicas de Mercedes podía haber sugerido que yo debía ganar. Quise pensar que gané limpia y justamente, pero sigo sin estar seguro. En cualquier caso aquella fue mi primera victoria en un Gran Premio valedero para el Campeonato.

Trasladamos los SLR al **Gran Premio de Suecia**, en Kristianstad, el único sitio en que Neubauer dio una orden de equipo advirtiéndome que debía quedar segundo, mientras Fangio debía ganar. Así lo hicimos.

En Monza, en el **Gran Premio de Italia**, que sería la última carrera de Fórmula 1 para Mercedes, Piero Taruffi estaba en el equipo y realmente deseaba ganar en 'su' circuito. En la última vuelta sólo quedaban de nuestro equipo él y Fangio y saliendo de la primera curva peraltada Juan Manuel le vio en el espejo retrovisor cómo se estaba acercando rápidamente a él. "Le observé cuidadosamente y terminamos en formación ganando yo por 0,7 segundos..." Juan Manuel era nuevamente Campeón del Mundo de Conductores, (por tercera vez) y yo segundo por puntos.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_SUV.BMP}

El año más duro

Después de conseguir los dos Campeonatos del Mundo en 1955, Mercedes-Benz se retiró de la competición para concentrarse en el desarrollo de modelos de serie. Fue triste para Fangio y para mí, porque el equipo alemán había sido el más grande en todos los sentidos. Sin embargo, los dos estábamos muy solicitados. Al final yo firmé con Maserati, para quien había conducido la última vez con ayuda de la fábrica en 1954, mientras que Fangio finalmente firmó con Ferrari, después de unas negociaciones difíciles.

"Cuando Mercedes-Benz se retiró pensé en retirarme yo también. Había tenido una carrera internacional muy buena desde 1949 y había ganado el Campeonato del Mundo más veces que nadie. Después de la Targa Florio, Enzo Ferrari me telefoneó y me pidió que fuera a verle con el fin de conducir para su equipo en 1956. Dijo: " Yo sé que eres muy caro, pero te necesito.

No me necesitaba lo suficiente como para discutir el contrato en aquel encuentro... Entonces fui a correr para Maserati en Caracas, pero las cosas se estaban poniendo difíciles en casa."

El 16 de septiembre de 1955 Perón había sido derrocado en Argentina y el nuevo régimen creó un cuerpo de investigación para examinar los asuntos de personalidades vinculadas a la época peronista. Dicha lista incluía a Juan Manuel.

Él estaba en **Caracas** preparándose para correr con el Maserati 300S en el GP, cuando amigos suyos le llamaron desde Buenos Aires para avisarle del nuevo decreto y advertirle que no volviera a su patria. Pero él estaba hecho de otra madera. Les dijo: *"No tengo nada que ocultar en una investigación"* e insistió en que volvería a casa en cualquier caso. Esto era típico de él porque no se debe confundir su humildad, caballerosidad y buenos modales con debilidad. Siempre ha sido un hombre muy duro y valiente, tanto física como éticamente.

Volvió a negociar con Ferrari, utilizando de intermediario a un periodista italiano, promotor de equipos de competición, llamado Marcello Giambertone. A Doña Andreína, novia de Fangio y su habitual compañera durante aquella época (todos pensábamos que era su mujer, pero de hecho nunca se casaron) le caía bien Giambertone y por eso pronto comenzó éste a presentarse a sí mismo como manager de Fangio, lo que no era del todo correcto.

Después de Caracas, en el viaje de vuelta a casa, a su paso por Perú, hizo un alto en Huanchasco, rindiendo tributo a Urrutia en el lugar donde había fallecido.

Fangio comenzó aquel difícil año con los Lancia-Ferrari V8 en el **Gran Premio de Argentina**, el 22 de enero. Durante la carrera falló la bomba de gasolina, que fue reparada en una detención en boxes, pero falló de nuevo. Esperó a que detuviesen a Musso en boxes; tomó su coche y volvió a la pista con una vuelta de retraso respecto al primero, que era yo.

En su cuarta vuelta con el coche de Musso derrapó y se quedó atascado en el barro. Un amigo llamado Fortunato Firpo, que actuaba como comisario de pista, junto con el piloto uruguayo Bayardo, le ayudaron a salir. *"Yo esperaba que me sacaran la bandera negra, pero no ocurrió nada, así que seguí adelante. Ferrari había montado una 1ª marcha muy corta, pensada sólo para la arrancada. En una de las pasadas por la "chicane" probé esta primera marcha en lugar de la 2ª, lo que me hizo salir mucho más rápido; a partir de entonces la utilicé en cada vuelta. Alcancé y adelanté a Menditeguy, y batí mi récord de vuelta, que tenía con Mercedes, en casi tres segundos. Luego alcancé a **Moss**."*

Juan Manuel adelantó a mi Maserati en la vuelta 80, cuando mi motor dejaba de rendir al máximo. Por aquellos días utilizábamos unas exóticas mezclas de combustibles a base de metanol. Los de Maserati habían sido demasiado atrevidos con la mezcla, para el calor reinante de Buenos Aires, y dos vueltas después de que Juan Manuel me adelantase se rompió mi motor. Nuestro jefe de equipo en Maserati protestó porque Juan Manuel había recibido ayuda ilegal, pero la protesta y la subsiguiente apelación fueron desestimadas y Fangio compartió su victoria con Musso.

Días más tarde, **Castellotti** y él abandonaron con el **Ferrari 860 Monza Sport** en los **1.000 Kilómetros de Buenos Aires** y volvió a ganar el **GP Ciudad de Mendoza**. Más tarde Castellotti y Fangio ganaron holgadamente las **12 Horas de Sebring**, su primera victoria en EE.UU.

La primera carrera en Europa fue el GP de Syracuse, que Juan Manuel volvió a ganar. Por entonces había participado en cinco carreras para su nuevo equipo y había ganado en cuatro. ¡Verdaderamente necesitaba el dinero! y desde luego que se lo estaba ganando. Era tan hábil y rápido que resultaba imbatible.

En las **Mille Miglia** pilotó un enorme **Ferrari 290MM** y terminó cuarto, después de una carrera verdaderamente épica incluso para lo que era habitual en él. Aquella gesta no es suficientemente reconocida en nuestros días.

Fangio abandonó en el International Trophy de Silverstone. El 13 de mayo se inició el Campeonato del Mundo de Fórmula 1 con el **Gran Premio de Mónaco**. Terminó segundo, con el coche de **Peter Collins**, pero había sido otra carrera durísima.

Me situé primero en la vuelta inicial con mi Maserati, y Juan Manuel pisándome los talones, pero cuando aceleré a la salida de Saint Devote me quedé atónito al ver por mis retrovisores cómo hacía un trompo por haber pisado aceite. Chocó contra el muro de contención, desplazándose su eje de Dion. Pudo seguir, pero el coche chillaba como un cerdo, desviándose hacia un lado al frenar y hacia el otro al acelerar. Intentar adelantamientos debía ser algo así como practicar el tiro de pichón con alguien tirándote del codo. Aún así, consiguió pasar a **Behra**, Collins y Castellotti, para volver a situarse en segundo lugar, detrás de mí. Cuando su embrague comenzó darle problemas, falló un cambio de marcha en Tabac, se abrió y rozó el muro. Entró en boxes y Collins fue detenido en la vuelta 54 para que le entregara su coche. Juan Manuel volvió a la carrera siendo tercero, 49 segundos por detrás de mí. Dio alcance a Behra y, faltando 20 vueltas, se situó a 39 segundos. Yo sabía que podía concederle dos segundos por vuelta y, aún así, seguir en cabeza hasta la meta; por lo tanto piloté sobre seguro y al final le gané por 6,1 segundos.

Era mi segunda victoria en un Gran Premio, la primera de tres en Mónaco y la primera vez que había vencido a Juan Manuel con un coche de Gran Premio de otro equipo. Como siempre, fue un maravilloso perdedor. Parecía alegrarse por mí.

En los **1.000 Kilómetros de Nürburgring** acabó segundo, con Castellotti, sobre un 860 Monza, mientras yo ganaba de nuevo con Maserati, compartiéndolo con Taruffi, Schell y Jean Behra. ¡También copilotó los coches que quedaron 3º y 4º! Más tarde, en Spa, en el **GP de Bélgica**, el Lancia-Ferrari se encontraba en su elemento, como recuerda Juan Manuel: *"Me dieron un coche muy veloz para aquella carrera, pero en entrenamientos no conseguí buenos tiempos, hasta que lo intenté con el muleto y fui más rápido. Me daba la sensación de que el asiento en ese coche me sujetaba mejor, me envolvía por completo, tanto por los hombros como por las piernas. Mandé montarlo en mi coche original e ¡inmediatamente gané dos segundos por vuelta! Me quedé con este asiento para el resto de la temporada."*

En la carrera Juan Manuel fue primero hasta que se rompió su diferencial; no tenía aceite. Peter Collins ganó la carrera y yo fui tercero, después de marcar la vuelta rápida.

Fangio y Castellotti quedaron terceros en la **carrera Supercortemaggiore** de Sport, en Monza, con un Ferrari 500 Testa Rossa. El 1 de julio tocó correr en **Reims** el **Gran Premio de Francia**. *"Aquella fue una mala carrera para mí porque el coche me dejó tirado de una forma tonta cuando pensaba que iba a ganar. Collins, Castellotti y yo corríamos en formación cuando Schell nos dio alcance con el Vanwall, que era muy rápido en las largas rectas. Al principio pensamos que estaba una vuelta más atrás, pero había ido tan rápido, después del retraso inicial, que nos había alcanzado y estaba en la misma vuelta. Cuando nos dimos cuenta de ello empezamos a correr de verdad, pero entonces yo sentí un líquido frío y un fuerte olor a gasolina y me di cuenta que estaba recibiendo una ducha de combustible que provenía de la parte posterior del indicador de presión.*

Fue un momento horrible. Todo lo que necesitaba era una chispa o un retorno en los gases de escape y ¡todo habría acabado! Me hubiera asado vivo. Seguimos compitiendo hasta que se rompió el Vanwall de Schell. Yo estaba empapado de gasolina y paré en boxes para que ajustaran el tubo, pero mis posibilidades de ganar se habían evaporado. Seguía empapado de gasolina y terminé cuarto, mientras Peter Collins volvió a ganar.

Castellotti estaba muy enfadado después de la carrera. Fui a verle pensando que acababa de ganar,

pero me dijo: "Estoy enfadado porque me han obligado a reducir la marcha por órdenes de equipo. No quiero volver a correr si tenemos que jugar así". Siempre me había caído bien Castellotti, era un buen muchacho y para mostrarle mi solidaridad le dije: Castellotti, estoy de tu parte. Si Castellotti no corre más para Ferrari, Fangio tampoco volverá a correr con ellos.

Después vi que Castellotti iba a correr para Ferrari en Rouen, a pesar de lo que había dicho acalorado en **Reims**. Yo estaba muy decepcionado y pedí a Giambertone que explicara todo a Ferrari, diciéndole que era mejor que me dejaran libre. Pero Enzo Ferrari vino y me dijo que me necesitaban. Yo le respondí: De acuerdo, pero quiero un mecánico dedicado exclusivamente a mi coche. Y me lo concedió. No podía arriesgarme a que se repitiera otra preparación mal hecha como la de Spa, o en especial la de Reims, en donde podía haberme quemado hasta quedar tostado. Después de haberme empapado y congelado en las Mille Miglia no creo que fuera mucho pedir.

Había sufrido graves quemaduras químicas por la gasolina que empapó mi ropa y apareció lo que los italianos llaman "el fuego de San Antonio", algo verdaderamente horrible. Se hinchó todo mi cuerpo, se enrojeció y se puso en carne viva. En el control médico anterior a la carrera, en Silverstone, el médico inglés se asustó al verme y dijo: "Usted no está bien, no puede correr". Le contesté: De acuerdo, dígaselo a los organizadores de la carrera y decídale con ellos. Me permitieron correr.

Nuestros neumáticos Englebert eran de goma muy dura y pude recuperarme a lo largo de la carrera, cuando los demás comenzaron a gastar sus neumáticos y empezaron a derrapar. **Moss** iba en cabeza con el Maserati 250F, pero abandonó y me dejó la victoria. Había ganado gracias a mi buena suerte y a las píldoras contra el dolor recetadas por los médicos. Me encontré tan mal, nada más terminar la carrera, que perdí el conocimiento, incluso antes de haberme dado mi usual baño después de competir; todo se oscureció como si se apagara la luz. Esta fue la carrera que gané en Inglaterra."

Aunque el Lancia-Ferrari subíaba en Silverstone, Juan Manuel comprobó que iba muy bien en el Nürburgring, en el **Gran Premio de Alemania**. "Era mucho más ágil y frenaba mejor que el Mercedes de 1954. Mis únicos rivales fuertes eran mis propios compañeros de equipo. Collins estaba luchando por hacer la vuelta rápida y yo tuve que rebajar mi tiempo de entrenamientos en diez segundos para batirle. El forzó demasiado y se tuvo que retirar a boxes, haciéndose cargo del coche de Portago, pero no duró mucho. A mitad de la carrera mi Ferrari se había quedado solo y me concentré en llegar a la meta."

¿Apuestan quién fue segundo? Sí, yo con Maserati. Pero aquel día no pude acercarme al 'old boy' a pesar de que marcamos la vuelta rápida.

El **Gran Premio de Italia**, en Monza, decidiría el Campeonato del Mundo. Peter Collins era el único piloto que podía impedir a Juan Manuel su cuarto título mundial y el tercero consecutivo.

"Nuestro equipo se clasificó 1º, 2º y 3º en los entrenamientos, pero nuestros coches tenían problemas con los neumáticos Englebert y yo sabía que esto nos podía costar la carrera. Sugerí a mis compañeros de equipo, Castellotti y Musso, que yo debía marcar el ritmo y que diez vueltas antes del final les dejaría que dirimieran la victoria entre sí, como italianos, en un coche italiano y en la carrera más importante de Italia. Para mí sería suficiente un tercer o cuarto puesto para ganar el Campeonato del Mundo. Pero ellos dijeron que no, que querían hacer su propia carrera.

Me puse en cabeza y marqué mi ritmo cuando estaba suficientemente seguro que ellos se estaban acercando como cohetes. Estaban yendo demasiado fuerte, abusando terriblemente de sus neumáticos. Era obvio que no podrían terminar. En la cuarta vuelta entraron para cambiar sus neumáticos. Moss iba en cabeza, con Maserati, y Schell iba muy rápido y me acosaba con el Vanwall. Mi coche tenía un tacto extraño y cuando frenaba se abría la rueda delantera derecha. Pensé que debía estar floja. Para comprobarlo tanteé los frenos en el peralte... y el coche hizo un movimiento extraño. Lo llevé por el arcén hasta los boxes, con la rueda bailando: ¡Un brazo de la dirección se había desprendido limpiamente!"

Pasó 19 vueltas en los boxes, resignado a haber perdido el tercer Campeonato del Mundo consecutivo. De Portago debería ceder su coche a Fangio si éste tuviera problemas, pero ya se había retirado. Musso fue llamado a boxes pero ignoró las indicaciones. Cuando entró para cambiar neumáticos seguía negándose a dejarle el coche; Juan Manuel creía que con toda razón, porque era la carrera de Musso en su casa. Fangio era muy comprensivo.

"Entonces entró en boxes **Collins** para cambiar los neumáticos traseros y me vio allí plantado; sin que

nadie se lo pidiera inmediatamente me ofreció su coche. Fue un gesto fantástico. Le abracé, le besé, me metí en su coche y terminé segundo. Así gané otra vez el Campeonato del Mundo, gracias a Collins y a su sentido inglés de la deportividad."

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_SUV.BMP}

Genio absoluto

En 1957, después de una intensa búsqueda, al final decidí que había encontrado en el Vanwall un coche británico ganador de Gran Premio. Cuando dejé a mis viejos amigos y la familiar atmósfera de Maserati, Fangio volvió con ellos, olvidadas las viejas rencillas. En vista de que Vanwall no construía coches de sport permanecí con Maserati para el Campeonato, por lo que Juan Manuel y yo éramos compañeros de equipo y rivales en fines de semana alternos.

Tony Vandervell, que dirigía el equipo Vanwall, no tenía interés en participar en el Gran Premio de Argentina que abría la temporada. Ello interrumpiría el programa de desarrollo del equipo para preparar las pruebas europeas; en cualquier caso, Buenos Aires estaba demasiado lejos. Por consiguiente, Maserati me invitó a unirme al equipo (aunque sólo temporalmente) con Juan Manuel y **Jean Behra** y alineó sus tres nuevos coches "Lighthweight" para nosotros en el Autódromo de Buenos Aires.

Marqué el tiempo más rápido en los entrenamientos, pero cuando iba a empezar la carrera se rompió el acelerador de mi coche en la salida y perdí nueve vueltas mientras fue reparado. Disfruté durante la lucha por recuperar puestos. Conseguí recuperar toda una vuelta con respecto a Juan Manuel y marqué la vuelta rápida, pero aún así sólo logré terminar octavo.

Mientras, en la cabeza de carrera, Juan Manuel se apuntó otra victoria en casa, después de que Jean Behra hubiera ido primero durante algún tiempo. Juan Manuel olvidó cerrar las trampillas de ventilación durante la vuelta inicial, por lo que el motor tardó más tiempo en alcanzar su temperatura de régimen y en consecuencia desarrollar toda la potencia. Más tarde se rompió un amortiguador y a diez vueltas del final los dos tuvieron que entrar para repostar. *"Pero mis mecánicos fueron más rápidos y gané."*

Más adelante compartimos el nuevo Maserati 450S V8 sport (apodado 'bazooka') en los **1.000 Kilómetros de Buenos Aires**. Su velocidad máxima era de 290 Km/h y aceleraba de 0 a 100 Km/h en cerca de 11 segundos. Entregué la primera plaza a Juan Manuel, después de 33 vueltas, y al cabo de otras 15 tenía una vuelta de ventaja sobre todos los participantes, a excepción de Castellotti con el Ferrari de Masten Gregory. Entonces falló el embrague de nuestro coche y, al cambiar sin él, terminó por romperse la caja de cambios, lo que nos dejó fuera de carrera.

En el **GP Ciudad de Buenos Aires**, con mucho calor como siempre en el autódromo, Fangio venció en la primera manga de 20 vueltas y acabó tercero en la segunda, lo que fue suficiente para ganar la combinada (una vez más) por suma de tiempos.

En Cuba, Juan Manuel ganó, en La Habana, con un 300S. Junto con **Behra**, venció en Sebring con el gran 450S. Posteriormente, el **19 de mayo en Mónaco**, dio comienzo otro Campeonato del Mundo y de nuevo corrimos uno contra el otro; mi Vanwall contra su Maserati 'Lightweight'. Rápidamente logró la 'pole position' por delante del Lancia-Ferrari de Collins y de mí mismo.

"Tuve problemas de carburación en esa carrera", recuerda Juan Manuel. "En la aceleración se inundaban los carburadores y por eso, nada más darse la salida, mi coche iba fallando y Moss se escapó. En Saint Dévote dejé pasar a Collins para que cazase a Moss. En la cuarta vuelta parece que le fallaron los frenos a Moss en la "chicane" y chocó de frente, dispersando por la pista los postes de telégrafo que servían de protección. Collins chocó con él por la izquierda y yo encontré un hueco para pasar (como se ve, otra vez mi buena suerte) y el compañero de equipo de Stirling Moss, Tony Brooks (que era otro piloto muy fino, se lo digo yo) frenó a tope. Detrás de él, Hawthorn, sorprendido, chocó con su Ferrari contra la parte trasera del Vanwall, perdiendo una rueda y terminando encima del coche de Collins sobre la barrera del puerto.

En definitiva, todos los jóvenes británicos, excepto Brooks, quedaron fuera de carrera y me quedé solo en cabeza. Brooks me acosó mucho, pero corrí con más fuerza para desmoralizarle. Al final se relajó y se conformó con terminar segundo. Y yo me relajé y me conformé con ser primero."

En el Gran Premio de **Reims** (una carrera que ese año no era puntuable para el Campeonato) se retiró. Yo no tomé parte en ninguna de aquellas carreras. Después de Le Mans, en la que no participó Juan Manuel debido a su experiencia en 1955 en dicha prueba, yo me caí haciendo esquí náutico en La Napoule, cerca de Cannes, y tuve una terrible sinusitis. No volví a competir hasta el **GP de Inglaterra** en Aintree. Allí tenía que pilotar, cuidando de mi dolorida e inflamada nariz, mientras Tony Brooks, mi

compañero de equipo, cuidaba de todo su dolorido cuerpo después de haber volcado su Aston Martin en Le Mans.

Sin embargo, en Aintree fue nuestro día, cuando el Maserati de Juan Manuel le dejó tirado, aunque, en cualquier caso, nuestros Vanwall eran claramente superiores. Mi primer coche se vio afectado por problemas y Tony me entregó el suyo con mucho gusto, dado su mal estado. Fuimos los primeros ingleses en ganar nuestro propio Gran Premio, y los primeros británicos en vencer en una prueba importante, con un coche británico, desde que sir Henry Segrave había ganado el GP de Francia, en Tours, para Sunbeam, allí por 1923.

Una vez más, Juan Manuel fue uno de los primeros en felicitarnos.

Seguimos camino a Nürburgring, sabiendo que nos esperaba un duro combate entre los Vanwall y Fangio con su **250 'Lightweight'**, en un circuito que nos encantaba a ambos.

En **Pescara** vencí a Fangio y mi Vanwall era claramente superior a su Maserati en la larguísima recta y además era más manejable en los tramos sinuosos.

En **Monza**, Tony Brooks, Stuart Lewis-Evans y yo clasificamos nuestros tres Vanwall en la primera línea y cambiaron la distribución de parrilla de salida en 4-3-4 para poner un coche rojo con nosotros (inevitablemente era el Maserati de Juan Manuel, situado en el extremo de la línea). El recuerda así la carrera:

"Tanto en Pescara como en Monza, los Vanwall eran más rápidos en la recta. Su chasis y suspensión más sofisticados y el perfil aerodinámico de su carrocería también tenía ventaja en las curvas. En Monza, la caída negativa de las ruedas traseras les daba mucho más agarre en la Parabólica, donde la parte trasera de nuestros coches se iba. Sus motores de cuatro cilindros permitían, además, una excelente aceleración inicial a la entrada de las rectas, y su perfil los hacía muy rápidos al final de ellas. En esa carrera lo intenté desesperadamente, pero no se produjo un milagro como el de Nürburgring. Moss me volvió a ganar."

De camino hacia Módena, para el GP de F1, no valedero para el Campeonato del Mundo, a celebrar como si dijéramos en el patio trasero de Maserati y Ferrari, Juan Manuel, que viajaba en su berlina Lancia con Doña Andreína, tomó un autoestopista americano, ex-militar. *"Iba conduciendo rápido, bastante rápido pero normal, cuando llegué a la cima de una colina y allí me encontré con un camión dando la vuelta en medio de la carretera. Intenté esquivarlo por la parte trasera y coloqué el Lancia en esa trayectoria. Pasé por el hueco, pero tuve que dar un volantazo para evitar que chocáramos contra los postes de telégrafo al borde de la carretera. La parte trasera del coche derrapó y dio contra uno de los postes, lo que provocó que el coche comenzara a girar como una peonza hacia el centro de la carretera. Las puertas se abrieron con el impacto y salí despedido por un lado y Andreína por el otro. El americano se quedó sentado en la parte trasera, completamente ileso pero un poco sorprendido, según me parece."*

Juan Manuel se golpeó en el codo y Doña Andreína tenía lesiones similares, aunque por suerte no se había roto nada. Lo más gracioso ocurrió cuando el conductor del camión empezó a gritar al inocente autoestopista. Cuando vio que salía del coche, creyó que era el conductor. *"¿Quién se cree que es?"*, vociferó, *"¡conduciendo de esta manera! ¿Se cree que es Fangio?"*

"No", respondió sofocado el americano, *"yo no, pero"*, apuntando a Juan Manuel que se había levantado y cruzado la carretera para ver cómo estaba Andreína, *"¡él sí!"*

Reconociendo al múltiple Campeón del Mundo, el camionero, según se cuenta, rompió a llorar.

Este incidente dejó incapacitado a Juan Manuel para correr en el GP de Módena. Volvió a las carreras con el Maserati en Casablanca, para el GP de Marruecos, no puntuable para el Campeonato del Mundo y sólo pudo terminar cuarto.

Por supuesto, volvió a Sudamérica con su quinto título de Campeón del Mundo, terminando la temporada con su estilo habitual, ganando dos carreras de Sport en Brasil, con un Maserati 300.

Fangio tenía 46 años y algunos de nosotros, jóvenes leones, empezamos a preguntarnos si alguna vez tendríamos la posibilidad de hacernos con el Campeonato del Mundo, sin encontrarnos con su aplastante habilidad en nuestro camino.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_SUV.BMP}

El Campeón se retira

Fue una triste ironía que la temporada triunfante de Maserati, 1957, terminara en bancarrota. Los administradores prohibieron seguir con la competición, a menos que se pudiera encontrar un cliente para pagar las cuentas.

Mientras tanto, Fangio estaba considerando seriamente retirarse de las carreras: *"La primera vez que lo pensé en serio había sido a finales de 1955. Mercedes había anunciado su retirada y ésa hubiera sido una manera bonita de terminar. Entonces tenía 44 años, y debía imponerme una severa disciplina para mantenerme en forma, para estar concentrado, para mantener un nivel decente de prestaciones, para conseguir mantener a raya a los jóvenes como **Moss**. Ganar ya no era fácil como lo había sido antes..., pero otros factores me hicieron centrarme de nuevo y por eso había continuado hasta finales de 1957."*

Para la nueva temporada, a pesar de la incógnita sobre el futuro de Maserati, los coches oficiales existentes fueron inscritos como privados en la Temporada Argentina. Sólo llegaron diez coches de Fórmula 1 siendo uno de ellos el pequeño Cooper-Climax, con motor trasero, de Rob Walker, que piloté yo.

Juan Manuel estaba obviamente ansioso por mantener su magnífico récord en aquellas carreras. El recuerda lo siguiente de la primera: *"Había arrebatado la cabeza de carrera al nuevo Ferrari V6 de **Hawthorn** en la novena vuelta. Vi a Moss acercándose en aquella pequeña cosa y comencé a forzar la marcha, incluso a más velocidad que en entrenamientos, para desmoralizarle. Esperaba que aflojase y me dejara relajarme para no forzar el coche, pero seguía acercándose y mis neumáticos comenzaron a degradarse. Cambié los traseros en boxes, pero no había tomado mi habitual precaución de aflojar en la vuelta anterior para reducir la temperatura en el vano del motor mientras estaba parado. Así que cuando volví a la pista, mi motor había perdido 500 revoluciones al final de la recta. Moss se había ido y Hawthorn estaba justo detrás, convencido de que aquél tendría que cambiar sus neumáticos. Pero, pilotando con cuidado le duraron hasta el final, a pesar de que se habían desgastado hasta las lonas. Gracias a ello ganó y yo sólo pude terminar cuarto."*

Fangio compartió el Maserati 300S privado del piloto español Paco Godia en los **1.000 Kilómetros de Buenos Aires**, pero lo recuerda con cierta turbación. *"Estaba pilotando tranquilamente detrás de los dos líderes (era nada más empezar la carrera) y para no forzar el motor, tomé la curva Ascari en cuarta en lugar de en tercera. Esto no habría supuesto ningún problema, pero en ese mismo momento pisé una mancha de aceite y el coche derrapó, aplastándose el morro. No sabía qué decirle a Godia cuando volví a boxes para devolverle su anteriormente precioso coche. Se lo tomó bastante bien, pero su mirada me hizo sentir que realmente le había disgustado."*

En el **GP Ciudad de Buenos Aires**, en el Autódromo, el 2 de febrero, lloviendo, Juan Manuel ganó por suma de tiempos. Esa fue su última carrera, y su última victoria, en su tierra natal.

El ángel salvador que pagó para que Maserati siguiera en las carreras fue un americano llamado Temple Buell. Inscribió un 450S para Fangio en el **GP de Cuba**, en La Habana. Durante los entrenamientos se dio cuenta de que el coche se desviaba hacia un lado en la recta. Cuando Juan Manuel investigó, los mecánicos recordaron que había tenido una colisión; midieron la distancia entre ejes y encontraron que en un lado era cinco centímetros más corta que en el otro.

Por aquella época, los rebeldes de Fidel Castro estaban a punto de deponer al presidente Batista. A modo de gran golpe propagandístico **secuestraron a Fangio** de su hotel, le retuvieron mientras se celebraba la carrera y después lo entregaron ileso al embajador de Argentina.

El lo cuenta así. *"Nos llevamos bastante bien, considerando las circunstancias. Me dijeron repetidamente que no me querían hacer daño, que sólo tenían que hacer su política contra el régimen de Batista. El líder se llamaba Faustino Pérez y, después de que la revolución de Castro triunfase, pasó al Ministerio de Comercio Exterior. En Navidades de 1982, cuando me operaron de un quíntuple 'bypass' de corazón, me envió sus saludos desde La Habana."*

Le siguió una experiencia muy amarga, la única tentativa de Fangio para participar en una clásica carrera norteamericana: las **500 Millas de Indianápolis**. Desde que la FIA, con su clarividencia, había incluido Indianápolis en el calendario del Campeonato del Mundo de Conductores de Fórmula 1, había

valiosos puntos a ganar allí. Todos habíamos considerado participar en Indianápolis, pero no lo habíamos hecho porque correr en circuitos ovales, con curvas sólo a izquierdas, era un arte muy especial y había pocas posibilidades de conseguir un coche realmente competitivo. Después de la segunda victoria consecutiva de Juan Manuel en Sebring, en marzo de 1957, la revista *Life* publicó un artículo de portada sobre Fangio. Refiriéndose a Indy, él declaró que esta prueba exigía un período de acoplamiento a esa forma tan distinta de correr. En medio del calendario de Grandes Premios Europeos no era aconsejable arriesgar allí su reputación y su vida.

Mientras tanto, en Monza se había organizado una carrera denominada *'The Two Worlds Trophy'*, en la que se intentó que un grupo de coches y pilotos de Indy se enfrentaran a la crema de los pilotos europeos. Pero ninguno de nuestros patrones (es decir, los principales equipos de Fórmula 1) vio sentido en construir coches especiales para una sola carrera, así que se convirtió en un paseo para los coches del Nuevo Mundo.

Más tarde, Floyd Clymer, el editor americano de *Indianápolis 500 year book*, lanzó un reto afirmando que nosotros, los pilotos de circuito teníamos miedo de que nos pusieran en evidencia las estrellas de Indy. Llamó a Fangio falso Campeón del Mundo por no haber intentado nunca Indianápolis y le ofreció 500 dólares si se inscribía; 1000 si se clasificaba en una de las 33 plazas de salida; 2.500, si terminaba entre los cinco primeros con un coche de fabricación americana y 5.000 dólares si lo conseguía con un coche construido en el extranjero.

Todo esto fue una sensación para la prensa, mientras Juan Manuel estaba entrenando para el GP de Reims. Su respuesta fue típica de él, natural y honesta: *"El dinero no me interesa en absoluto, pero si puedo conseguir un coche similar a los que utilizan los americanos, estaré allí. Sólo necesito el coche adecuado para correr."*

Al final, Giambertone hizo un pacto en nombre de Fangio con el presidente de una compañía de aceros y propietario de un coche Indy. Era de Dayton, Ohio y se llamaba George Walther. Fangio participaría con su *'roadster'* con motor Offenhauser, en las 500 Millas de 1958.

Su participación fue un espantoso fracaso, a pesar de todo lo que hizo Fangio por evitarlo. No se dejó impresionar ni por el equipo ni por el vetusto coche que le ofrecieron. Pasó holgadamente las preceptivas pruebas para *'novatos'* (como cabía esperar) pero el coche estaba plagado de problemas mecánicos. *"Cuando me di cuenta que los mecánicos no podían poner a punto un motor de cuatro cilindros (que es lo más sencillo del mundo) supe que iba a ser un terrible fracaso. También supe que el coche tenía tres años y que le quedaba poca vida."*

Impresionó a todos los pilotos habituales de Indianápolis cuando probó el Novi V8, de Lew Welch (una versión para circuitos ovales del BRM V16, bastante difícil de conducir) rodando rapidísimo desde la primera toma de contacto.

Fangio había dado un trompo con el Dayton al adelantar a otros dos coches en la cuarta curva peraltada. Quedó sorprendido por el comportamiento del coche, hasta que descubrió en boxes que sus mecánicos habían llenado el depósito hasta arriba unos momentos antes, sin decírselo.

Hasta entonces sólo había pilotado el coche con poco peso. Todo quedó explicado, pero ésa no era forma de trabajar en equipo de competición. Su vuelta más rápida con el Dayton había sido de 142,8 millas por hora, el 9 de mayo. El piloto habitual, Mike Magill, se había clasificado al final en la 31va de las 33 posiciones de la parrilla de salida, rodando a 142,276 millas por hora y terminó la carrera 17vo.

En Europa, todos habíamos echado de menos a Fangio en las carreras de Gran Premio de principios de Temporada. Maserati no tenía coche disponible para él y tampoco había recibido otras ofertas, incluido Vanwall.

La segunda y última carrera del *'Two Worlds Trophy'* se iba a celebrar en la Pista de Alta Velocidad de Monza, el 29 de junio. Ferrari inscribió un par de coches especiales derivados de la F1 para Luigi Musso y Mike Hawthorn; yo tenía un Maserati con motor V8 especial patrocinado por los helados *'El dorado'* (se rompió la dirección a 250 Km./h. en la curva peraltada y me llevé el susto de mi vida) y Giambertone había conseguido que Juan Manuel pilotara el *'Dean Van Lines Special'* de Al Dean. Fue otra experiencia desafortunada para él.

"Hice el mejor tiempo de clasificación y únicamente en el ultimísimo momento fue mejorado, y entonces un coche americano lo igualó pero rompió un pistón. Al día siguiente, en el box me encontré con mi coche totalmente desmontado y otro que había roto con el pistón reparado listo para volver a correr. Mi coche no estuvo preparado para las dos primeras mangas y al final, en la tercera, dos pistones se rompieron después de unas pocas vueltas. Total que fue otro fiasco.

Todo me estaba persuadiendo que me había llegado la hora. Me encontré a mí mismo pensando en Nuvolari cuando yo lo había visto en mis primeras carreras en Europa. Apenas era la sombra del genio sobre el que había leído, cuando estaba en la cumbre de su carrera. Yo me había prometido que no llegaría nunca a ese punto, cuando ya no fuera capaz de dar lo mejor de mí mismo, me retiraría en la cumbre y no en la caída.

Maserati tenía una nueva versión del [Maserati 250 F](#), lista para Juan Manuel para el [Gran Premio de Francia](#), en [Reims](#) el 6 de julio. Yo tenía casi 47 años y mis rivales más importantes, como Moss, eran casi veinte años más jóvenes. Correr ya no me daba esa satisfacción que solía; había empezado a ser como una obligación.

Había comenzado mi carrera profesional en Europa, allí, en Reims, en 1948, y volví en 1949 intentando quedarme quizá un año. Estuve diez. Tenía la esperanza de ganar una carrera y gané cinco Campeonatos del Mundo. Mi suerte me había protegido hasta entonces: no debía contar con ella mucho más tiempo. Había dicho a mis mecánicos que correría en cuatro carreras mientras el coche fuera bien, pero iba muy mal. Acabé la carrera cuarto, con [Mike Hawthorn](#) justo detrás de mí en la última vuelta, cuando él ganó. Pero al ver que yo estaba justo delante de él en la pista, se abstuvo de pasarme antes de la línea de meta y así me dejó entrar sin haberme sacado una vuelta de ventaja.

Aprecié muchísimo este gesto de respeto del piloto que, al final de la temporada, me relevaría en el Campeonato del Mundo, por un punto de ventaja sobre el hombre del que más había esperado que ocupara mi lugar, [Moss](#), por supuesto.

Esperé al Gran Premio de Italia, en Monza, y volví a pilotar un Maserati 250F en Módena, pero sólo a puerta cerrada para una película de BP. Había comenzado mi nueva vida."

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_SUV.BMP}

Su vida después

Inmediatamente después de anunciar su retirada de la competición, Fangio visitó Monza para el Gran Premio de Italia de 1958. Se le recibió como un viejo amigo, un veterano hombre de Estado, el emperador de las carreras. Como homenaje, le hicieron dar la salida y a menudo me pregunto qué debe haber pasado por su mente cuando estaba al borde de la pista y nos observaba en la parrilla de salida, haciendo tronar nuestros motores, listos para salir.

La primera línea de la parrilla era inglesa, tres de nosotros con verdes Vanwall, y Mike Hawthorn, el favorito, en el extremo, con su Ferrari. Cómo habían cambiado los tiempos. Cuando Juan Manuel acababa de llegar a Europa, la escena estaba totalmente dominada por coches italianos y en su mayor parte por pilotos italianos. Ahora estaban llegando los británicos.

Desde aquellos días ha llovido mucho. El período de un dominio casi absoluto en las carreras de Gran Premio de pilotos, diseñadores, coches y motores británicos ha acabado. Hoy en día los equipos y constructores de chasis británicos siguen constituyendo la espina dorsal del más alto nivel del deporte del motor, pero, en el momento de escribir esto, el último piloto británico que ganó el Campeonato del Mundo ha sido James Hunt, allá por el año 1976, y la última vez que un motor británico ganó un Gran Premio fue en 1983.

A lo largo de éstas tres décadas de evolución y cambio, ha sido realmente bueno ver tanto a Fangio por los circuitos del Campeonato del Mundo. Suele hacer al menos una aparición como invitado, cada año, siempre recibido tal como se merece (pero como él no cree merecer) como el más grande de todos los campeones vivos; de hecho, como un rey.

En su país, en Argentina, no sólo es conocido como el más grande de los deportistas vivos, sino también como un hombre de negocios de gran éxito. Es una importante personalidad en el sector del automóvil en su país y su perspicacia corroborada por amigos y socios, ha quedado claramente demostrada por el éxito de su distribuidora de Mercedes-Benz, establecida en Bernardo de Irigoyen, en Buenos Aires, desde 1951.

En aquel tiempo, el Mercedes-Benz 170 Diesel era un modelo robusto y fiable, ideal para mercados de exportación. Con su experiencia, Juan Manuel apreció plenamente lo que podían ofrecer los Diesel, gracias a su mantenimiento tan sencillo. Nada parecido a su filosofía anterior *"repárelo cuando se rompa"* tradicional en su taller de Balcarce. Hoy recuerda aquellos viejos 170 que al principio eran *"casi invendibles, porque eran ruidosos y olían mal, pero yo sabía que una vez que la gente se diera cuenta de lo fiables y económicos que resultaban, no verían nada más que las ventajas."*

Hizo el lanzamiento del modelo en su mercado local, vendiendo algunos a precio de costo a amigos de confianza. Más tarde, mientras Juan Manuel estaba fuera, corriendo en Europa, el éxito de su compañía se podía juzgar por el número de taxis 170 Diesel que rodaban por Buenos Aires (aquellos *'gasoleros'*) de hecho se apoderaron del mercado. También fue nombrado presidente de Mercedes-Benz Argentina SA y sigue ocupando el puesto de presidente honorario.

Mercedes-Benz siempre ha apreciado el enorme factor promocional que él representa y ha cuidado de él de una forma excepcional, lo que él, Fangio, ha reconocido en numerosas ocasiones, con su asistencia personal, en nombre de la marca, por todo el mundo.

Sin embargo, nunca más volvió a correr. Esa es una gran diferencia entre nosotros dos: Yo me quedé fuera de las carreras a causa de las lesiones provocadas por un accidente, mientras que Juan Manuel tomó conscientemente la decisión de retirarse cuando se había apagado la llama de su ansia por correr.

En lugar de correr, se ha concentrado por completo en los negocios y en ser el cinco veces campeón del mundo totalmente retirado. Juan Manuel recibió mucho de la competición y desde su retirada siempre ha estado decidido a devolver a ese deporte todo lo posible. Siempre le ha entusiasmado apoyar a futuros campeones y ayudar a jóvenes argentinos, en particular, para seguir sus pasos.

El primero a quien ayudó fue a Juan Manuel Bordeu, un joven que conoció por casualidad un día en un restaurante de carretera, en donde un amigo común les presentó. El joven confió a Fangio que su ambición era correr en Europa, y para su sorpresa el gran hombre le invitó de inmediato a visitarle en Buenos Aires, para ver qué se podía hacer.

Bordeu tuvo un inicio brillante y ya estaba a punto para su primera participación en la Fórmula 1, en Silverstone, cuando sufrió un grave accidente con un Lotus Elite GT, en Goodwood, y allí se acabó una prometedora carrera. Tiene todas mis simpatías.

Argentina atravesó una época difícil a principios de los sesenta. El Gran Premio de Fórmula 1 fue suspendido en 1959, después de la retirada de Fangio, y se volvió a celebrar en 1960, pero luego se anuló para el resto de la década, hasta 1971. Aún así, Juan Manuel hizo lo posible para mantener estrechas relaciones con la competición en Europa, y estuvo involucrado con la compañía estatal de aceites (YPF) y con la revista del deporte del motor *Automundo* para hacer revivir la vieja Temporada, durante la estación estival en su país, el invierno en nuestro hemisferio Norte. El era el gancho más efectivo para atraer a Argentina a los mejores equipos europeos de Fórmula 3.

Fangio viajó a Europa en los años 60 para acompañar el equipo de Fórmula 3 patrocinado por la revista *Automundo* y sus viejas habilidades como mecánico ayudaron en repetidas ocasiones para solucionar problemas. Por ejemplo, la culata deformada, con la cual enseñó a los chicos cómo planificarla, aplicando pasta de esmeril sobre un bloque de mármol y frotándola hacia delante y atrás, a un lado y a otro, a base de músculos, una y otra vez, hasta que volviera a ser plana.

En 1975, el ex piloto de competición suizo, Barón Emmanuel de Graffenried, organizó una gran reunión de pilotos retirados y de algunos de los coches con los que se habían hecho famosos, en Dijon, durante la llamada reunión del Gran Premio de Suiza. Juan Manuel fue la estrella con [Maserati 250F](#). En 1976 pilotó un [W 196](#) del Museo de Mercedes-Benz en Long Beach con ocasión del Gran Premio de EE.UU. Oeste y volvió a conducir el coche una vez más en una cita histórica, en Nürburgring, en 1977. Aquel año también organizó *'Toulo'* de Graffenried, un gran Congreso Retrospectivo en Montreux, Suiza, para recordar la carrera de 1934. No había mucho que conmemorar, pero fue un acontecimiento de gran éxito y, con el adecuado patrocinio comercial, estas reuniones se fueron haciendo cada vez más frecuentes y tremendamente populares.

En su vida después de las carreras, Juan Manuel había comenzado a padecer leves problemas del corazón, y en diciembre de 1970 sufrió en Buenos Aires un grave ataque cardíaco. Una vez que se había estabilizado su estado, el consejo médico fue simplemente el de hacer una vida más tranquila y tomarse las cosas con más calma y sin prisas. Resulta difícil imaginarse cómo alguien por naturaleza ya tranquilo y relajado como Juan Manuel iba a seguir el consejo médico. Más tarde, en 1981, mientras estaba en Dubai para la demostración de un Mercedes-Benz 300SLR, en la reunión del Gran Premio histórico, sufrió otro fallo cardíaco. Mercedes le trasladó en un avión-ambulancia, especialmente fletado, a un centro de Madrid especializado en afecciones cardíacas, donde le diagnosticaron algo menos grave que un verdadero ataque al corazón; se trataba más bien de una falta de circulación de la sangre. Mientras tanto, su hermano *'Toto'* había pasado con éxito una operación de doble *'bypass'*, realizada por un especialista argentino, el Dr. Favaloro, y un año después del susto en Dubai, el Dr. Favaloro realizó a Juan Manuel una operación cardíaca de quintuple *'bypass'*. Fue una intervención muy larga y seria sobre la que hoy bromea: *"Me anestesiaron un día y me desperté tres más tarde con un motor nuevo."*

Durante todo este tiempo ha seguido siendo un orgulloso vecino de su Balcarce natal, donde sigue viviendo en la casa en que nació, rodeado por su amplia familia, su hermano *'Toto'* e innumerables sobrinos y sobrinas.

La ciudad está ciertamente orgullosa de su hijo más famoso. A finales de los 60 un circuito de carreras, construido a propósito, fue inaugurado en su honor: el autódromo Juan Manuel Fangio, en la Sierra La Barrosa.

Años después de su retirada de las carreras, Juan Manuel también alimentó el deseo de tener su propia y pequeña colección de coches que fueron importantes en su carrera y mostrarlos al público. Los viejos Chevrolet de Carretera, [la especial Negrita](#) y el gran [Volpi-Chevrolet](#) de Mecánica Nacional habían acumulado polvo durante años en un rincón de su taller.

En octubre de 1979, una Comisión Pro Museo Nacional de Automovilismo fue enviada a Balcarce para fomentar la fundación de un museo en la ciudad. Juan Manuel estaba encantado y emocionado por los esfuerzos que se estaban realizando para perpetuar su vida y su carrera para generaciones futuras. Con modelos importantes como el [Mercedes-Benz W 196](#) y el [Alfa Romeo Tipo 159 Alfetta](#), prestados por los fabricantes, el Centro Tecnológico Cultural y Museo del Automovilismo Juan Manuel Fangio fue

inaugurado en Balcarce el 22 de noviembre de 1986.

Hoy está allí como tributo a Juan Manuel Fangio, tanto de su ciudad como de su país y como gesto de gratitud y afecto recíproco del gran hombre hacia los vecinos de su ciudad y los habitantes de su país.

En su larga vida, **el Chico de Balcarce** ha llegado lejos y declara con énfasis: *"He tenido una vida maravillosa y muy afortunada. No me arrepiento de nada, y no cambiaría nada, pero me gustaría competir con otros la plenitud y felicidad que he disfrutado."*

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_SUV.BMP}

UN LUGAR EN EL MUNDO

Este capítulo describe por completo al Museo del Automovilismo 'Juan Manuel Fangio', sito en la ciudad de Balcarce.

Un lugar en el mundo

La luz de pronto se corrió y la oscuridad ocultó el brillo del atardecer. Se desataron los vientos que rodeaban la ciudad y arrasaron con la alegría de ochenta y tantos años. El silencio cubrió el cielo y el silencio, contundente y grosero, se extendió por los límites de todo el país, y el mundo.

Claro... Juan Manuel Fangio había muerto.

La paz, y el silencio. Actitudes que contrastan al vértigo del automovilismo. Sólo en el silencio se puede apreciar la belleza inmune de las máquinas que en la pista, arrasaban con los tiempos. Sólo en la paz, se puede atender la vida de un hombre sincero, franco y maravilloso, como Fangio. El Museo escapa a su nombre y se transforma en un santuario. La vida épica de un hombre que tuvo como valor principal el no olvidar quien era. Recordaba permanentemente su infancia, su pueblo. Recordaba también el sacrificio para vivir, para correr. Porque correr rápido, muchos pueden hacerlo, y ya vendrá quien gane cinco o más títulos del mundo. Pero Fangio trascendió los simples méritos deportivos. Fangio supo ganarse un lugar permanente en la vida argentina. La honestidad, la sabiduría, la humildad que se enfrentaba, tibiamente, a la soberbia de muchos de sus colegas, hicieron de Fangio una persona cercana, muy cercana, a la perfección. Es obvio hablar de Fangio y hablar de sus campeonatos del mundo, pero si hablamos de logros, que no quede duda alguna que él triunfó en la vida, nada menos.

Es la historia simple de un hombre y su pueblo, la historia de un hombre que terminaría por ser reconocido en todos los lugares del mundo. La historia de Fangio es tan simple que cuesta creerla. Claro, si despojamos de soberbia los actos de un hombre pueden parecer sencillos, pero no lo son. Sólo un hombre como Juan Manuel pudo evitar los males que la fama atrae consigo. Solo un hombre como Fangio, en medio de un éxito tan atractivo como peligroso, pudo guiarse con cordura y humildad.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_UNL.BMP}

El lugar

Balcarce, a 400 km. al sur de Buenos Aires, capital de la República Argentina, la vastedad de la llanura pampeana se ve convertida, abruptamente, en un comarca de relieve ondulante, donde se destacan antiguas formaciones serranas de la era primaria, que rodean a la ciudad de Balcarce. Enclavada en un área eminentemente agrícola-ganadera, de tierras de alta fertilidad y excelente tecnología aplicada al campo, la ciudad no ha perdido su apacible quietud campesina ni el tradicional aspecto que rodea a las plazas principales, clásicas de los pueblos de provincia, con sus frondosos árboles, estatuas y edificios públicos que las enmarcaron.

En una de las principales esquinas de la ciudad, frente a la Plaza Libertad, en el solar de la antigua sede municipal (1906-1956), se levanta hoy el Museo del Automovilismo "Juan Manuel Fangio", a pocas cuadras de la casa donde el múltiple campeón naciera el 24 de junio de 1911. A tan sólo 60 km. de Mar del Plata, y a 100 km. de Miramar, Necochea y Tandil, el Museo del Automovilismo está abierto todos los días del año en los siguientes horarios:

Verano (15/12 al 15/03) de 10 a 20 hs.

Invierno (15/03 al 15/12) de 11 a 18 hs.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_UNL.BMP}

El por qué

Fangio. Un hombre. Un nombre. Cinco títulos mundiales, veinticuatro Grand Prix ganados, un símbolo, una leyenda. Para muchos, el más grande automovilista de todos los tiempos.

Ganó su primera carrera a los 29 años. Debutó en Europa a los 37. Firmó su primer contrato profesional con Alfa Romeo a los 39. Fue campeón mundial a los 40. Se retiró de la actividad a los 47 años tras una hazaña inigualada: conquistar cinco títulos mundiales en F1, con cuatro grandes marcas: Alfa Romeo (1951), Mercedes Benz (1954-1955), [Lancia-Ferrari](#)(1956) y [Maserati](#) (1957).

En 1986, se cumplieron 50 años de su debut como piloto. Festejó los 35 años de su primer campeonato mundial. Celebró la aparición de su sexto libro "Cuando el hombre es más que el mito". Y, el 22 de noviembre de aquel mismo año, inauguró el Museo del Automovilismo, que lleva su nombre, en Balcarce, su ciudad natal.

Este fue el hombre que, en julio de 1958, cuando había tomado la decisión de retirarse de las competencias automovilísticas nos dijo:

"Si mis campañas han servido para algo, si corriendo automóviles fui útil a mi patria, eso lo dirá el tiempo. Yo sólo tengo un deseo, y es que mi conducta en el mundo pueda ser aprovechada por la juventud. También del tiempo espero esa respuesta."

Este Museo es la respuesta.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_UNL.BMP}

El museo por dentro

Después de retirarse de las pistas en 1958, con cinco títulos mundiales en su haber, Juan Manuel Fangio comenzó a acariciar la idea de hacer destinatario a su país, a través de su pueblo Balcarce, de todos los bienes que refleja su carrera deportiva. A partir de aquella idea, este Museo comenzó a gestarse a partir del accionar de un grupo de vecinos y amigos de Juan Manuel Fangio quienes conformaron el 26 de octubre de 1979 la comisión Pro-Museo con el objetivo de salvaguardar todo su patrimonio deportivo generado entre 1936 y 1958, con mas todo lo recibido en incontables homenajes hasta la fecha.

El 22 de noviembre de 1986, luego de cinco años de intensa labor desde el inicio de las obras, se inauguró éste Museo preservándose la fachada histórica del viejo edificio que fue anterior sede comunal (1906-1956) construyéndose esta moderna estructura que ofrece, aproximadamente, 5000 m2 destinados al Museo, lo que posibilita la exposición de más de 60 autos y alrededor de 500 trofeos, condecoraciones y diversos elementos de la colección de Juan Manuel Fangio e importantes piezas de pilotos nacionales e internacionales.

En el hall central puede observarse la pieza principal del Museo junto a otras importantes piezas mecánicas, sala de fotografía, stands de empresas, encontrándose allí también el sector de confitería y sanitarios. En su anexo pueden apreciarse autos, copas y fotografías de pilotos que hicieron historia en el automovilismo deportivo argentino junto a otras valiosas colecciones fotográficas y miniaturas.

Del plato central, una rampa helicoidal ascendente, conecta con las seis bandejas de exposición, la más alta a 7,30 m. de altura.

La disposición temática de las bandejas, consiste en:

- "Historia de los 100 años del automóvil"** (1 y 2),
- "Juan Manuel Fangio -período 1936-1950"** (3),
- "Desarrollo tecnológico"** con stands de empresas (4 y 5) y
- "Juan Manuel Fangio - período 1951-1958"** (6).

Pero el lugar es más que un museo, ya que cuenta además con una biblioteca, un microcine de 110 butacas, un sector de boutique y el "Patio de las Banderas", sector de exposición al aire libre, completando este "Centro Tecnológico-Cultural y Museo del Automovilismo Juan Manuel Fangio".

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_UNL.BMP}

La comisión

El 26 de octubre de 1979, se crea la Comisión Pro-Museo del Automovilismo "Juan Manuel Fangio".

Durante 1980, se elige el lugar y por ser un edificio histórico para Balcarce -el de su anterior municipalidad de 1906-, se piden las autorizaciones oficiales para construir en el predio un Museo de 5000 m2. Se discute y aprueba el proyecto. Se confeccionan planos definitivos y se preparan los pliegos de bases y condiciones para la obra. Se recibe la donación de honorarios profesionales correspondientes a estos trabajos previos.

A comienzos de 1981 se licita la obra. En julio se constata y en agosto de ese año se comienza.

La financiación de los certificados de obra se pagan con recursos oficiales, un 18% aproximadamente. La parte restante con recursos provenientes de varias empresas del país, con recursos por 3 rifas de autos, por la recaudación de una cena en el ACA -en mayo de 1985- y por aporte de adherentes, productores de la región y del propio Sr. Juan Manuel Fangio.

En agosto de 1986 finaliza la parte obra. Para el armado de la parte expositiva del Museo se cuenta con el aporte de la Daimler-Benz AG, desde el Museo de Stuttgart de Alemania.

El 22 de noviembre de 1986 se inaugura el Museo, terminando la actividad de la Comisión de vecinos actuante.

En junio de 1986 se crea la Fundación Museo del Automovilismo "Juan Manuel Fangio". Esta entidad en noviembre de ese año, toma la administración total del Museo. Se recibe en escritura pública, la donación de todo el patrimonio deportivo del Sr. Fangio, logrado a lo largo de su aquilatada actividad que dio comienzo en Benito Juárez en 1936 y finalizó en Reims en 1958.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_UNL.BMP}

La Fundación

La Fundación tiene entre sus objetivos principales, el de mantener y acrecentar el patrimonio deportivo de Juan Manuel Fangio, ocupándose de aspectos de la tecnología ligada a la empresa nacional y su extensión cultural. Toca aspectos vinculados a temas como el del turismo internacional, nacional y regional, debido a la gran vinculación que con el mundo del deporte del automovilismo y sus entusiastas seguidores, tiene el Sr. Fangio. Ha sido este, que el Museo creado nos pertenezca a todos y que se ponga la mira principal en nuestra juventud.

El Consejo de Administración de la Fundación está compuesto por 12 miembros y la duración de su mandato es de tres años. Siendo su actual Presidente el Ing. Luis Carlos Barragán.

Son recursos genuinos de la Fundación, el cobro de las entradas al Museo de Balcarce las donaciones, los legados, los aportes económicos de empresas por promoción y propaganda de sus marcas.

En sus 9 años de vida, el Museo ha recibido cerca de 1.000.000 de visitantes. Una excelente manera de comprobar que la memoria de Fangio descansa en buenas manos.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_UNL.BMP}

Fangio!

Fangio!

Esta pantalla permite seleccionar cualquiera de las tres secciones en que se divide este producto:
El Hombre, El Corredor y El Ambiente.

{ewc MVIMG, MVIMAGE, !AUT_UNL.BMP}

