MUNDO FANGIO

Revista oficial de la Fundación Juan Manuel Fangio



- Autos / *Cars*
  BUGATTI VEYRON
- Motos / *Motorcycles*
  BMW R NINE T
- Homenaje / *Tribute*
  JUAN MANUEL BORDEU
- Aniversario / *Anniversary*
  AUTODROMO J. M. FANGIO
- Destinos / *Destination*
  ISLA DE CAPRI

FACUNDO REGALIA

LA JOVEN PROMESA
A YOUNG PROMISSING MAN

FANGIO

-DEBUT EN 1936
-SECUESTRO EN CUBA
-DEBUT IN 1936
-KIDNAPPING IN CUBA

ISSN: 2346-9625
Argentina $30
9 772346 962007 00024



TESTORELLI 1887 - Dot Baires Shopping
La Primera Boutique de TAG HEUER en Latinoamérica



Carrera Series

TAGHeuer

SWISS AVANT-GARDE SINCE 1860

STAFF

Dirección Editorial: Fundación Museo Juan Manuel Fangio.

Edición general: Gastón Larripa

Redacción: Rodrigo González

Colaboran en este número: Daniela Hegua, Néstor Pionti, Laura González, Lorena Francheschetti, Mariana González, Maximiliano Manzón, Nancy Segovia, Mariana López.

Diseño y diagramación: Daniela Mecozzi

Fotografía: Matías González

Archivo fotográfico: Fundación Museo Juan Manuel Fangio

Traducción: Romina Molachino

Corrección: Laura González

Impresión: Ediciones Emede S.A. Madame Curie 1101 (1878) Quilmes. Tel: 4200-7114

Distribución en Capital y GBA: Roberto Troici. Tel. (5411) 4301-0657

Editor Responsable: Fundación Museo del Automovilismo "Juan Manuel Fangio" / Dardo Rocha esq. Mitre (7620), Balcarce, Argentina.
Tel: (54 2266) 425540 / 61
Email: museofangio@speedy.com.ar
www.museofangio.com

Contacto Mundo Fangio:
(54911) 15 6228-3079
(5411) 4259-1103
redaccion@mundofangio.com.ar

La dirección no se responsabiliza por las opiniones manifestadas en los artículos, como tampoco en el contenido y mensajes de las fotografías y avisos publicitarios incluidos en la revista. Queda prohibida la reproducción parcial o total sin previa autorización por escrito de la Fundación Museo Juan Manuel Fangio.

FUNDACION MUSEO JUAN MANUEL FANGIO

SUMARIO *CONTENTS* 24

6 Editorial
Editorial

7 Fangio en Benito Juárez
Fangio en Benito Juárez

16 Breves
Advice Column

18 Nota de Tapa: Facundo Regalia
Cover Story: Facundo Regalia

26 Autos: Bugatti Veyron
Cars: Bugatti Veyron

30 Destinos: Isla de Capri
Destination: Isle of Capri

36 Fangio: Secuestro en Cuba
Fangio: Kidnapping in Cuba

42 Motos: BMW R NineT
Motorcycles: BMW R NineT

44 Historia: Fangio Consecionarios
History: Fangio Concesionarios

48 Homenaje: Tazio Nuvolari
Tribute: Tazio Nuvolari

56 Autodromo Juan Manuel Fangio
Juan Manuel Fangio Racetrack

61 Tecnología
Technology

62 Homenaje: Juan Manuel Bordeu
Tribute: Juan Manuel Bordeu

Mundo Fangio es la publicación oficial de la Fundación Museo Juan Manuel Fangio.











VICTORINOX
SWISS ARMY

COMPANION FOR LIFE



CHRONO CLASSIC

Garantía de 3 años | Swiss Made | 41 mm | Sumergible hasta 100 metros | Ref. 241618

TESTORELLI 1887
9 de Julio 466 (San Isidro) / Unicenter Shopping Loc. 2221 (Martinez) / Palmas del Pilar Nivel 1 Loc. 2015 (Pilar)
Alto Palermo Shopping Loc. 244 / Galerías Pacífico Loc. 3-25 / DOT Baires Shopping - Loc. 1-42 (Capital Federal)

MAKERS OF THE ORIGINAL SWISS ARMY KNIFE | WWW.VICTORINOX.COM

EDITORIAL



El recientemente elegido "Piloto de las Américas 2013" por la Federación Internacional de Periodistas del automóvil, Facundo Regalía, es hoy nuestro personaje de tapa. Lo conocimos hace pocos años, cuando con sus padres visitaba el MUSEO FANGIO y trataba en cada frase o recuerdo pronunciado por Juan Manuel Fangio y que se destacan en la muestra, exprimir toda su experiencia y asimilar para su propia formación el increíble espíritu que movilizaba al Chueco en su trayectoria: "… siempre hay que tratar de ser el mejor, pero nunca sentirse el mejor". Creemos que lo está consiguiendo. No solo por su actitud para lograr mejorar su performance en cada entrenamiento, cada prueba o carrera, sino además, por su inmensa pasión por el automovilismo. Él, es otro joven argentino que promete. No sabemos hasta dónde llegarán sus logros deportivos, pero por lo que nos demuestra en cada encuentro, su caballerosidad, su solidaridad, su voluntad, sus ganas de aprender y su "pueblerina" humildad, nos asegura que serán grandes sus triunfos en la vida, y que nos enorgullece incluirlo en MUNDO FANGIO. Desde aquí nuestros mejores deseos para Facu!!

Nos referiremos también al debut de Fangio en 1936 y su experiencia en Cuba en el 57 y 58. Festejamos un nuevo aniversario de su Autódromo y homenajeamos a su entrañable amigo: Juan Manuel Bordeu. Como es nuestra forma, encontrarán en esta edición muestras de las últimas tecnologías; algunos de los mejores lugares de nuestro país y el mundo; la nueva BMW y el fabuloso Bugatti; recordamos a otro de los mentores del deporte motor, el magnífico Tazio Novulari y brevemente alguna de las actividades de la Fundación Fangio.Por último, estamos recopilando y seleccionando material para ofrecerles en la próxima edición, esperamos que ésta los entusiasme y mantenga vuestro interés en MUNDO FANGIO. Hasta esa nueva oportunidad.

Arq. Antonio Eduardo Mandiola
Presidente Fundación Juan Manuel Fangio

He newly elected "Pilot of the Americas 2013" by the International Federation of Car Journalists, Facundo Regalia, is on the cover of our magazine today. We met him a few years ago when he was visiting the FANGIO MUSEUM with his parents. He tried to squeeze all the experience and absorb for his own, the spirit that drove the" knocked-kneed" in his career through every memory or word uttered by Juan Manuel Fangio: " ... always try to be the best , but never believe to be the best". We think Facundo is getting there. Not only for his attitude to achieve a better performance in every training, every test or race, but also for his immense passion for motorsport. He is another promising young Argentine. We do not know how far his athletic achievements will get, but so far, he has proved to be a gentleman showing to be caring and willing to learn. His "rural" humbleness ensures that his triumphs will be great in life, and we are proud to introduce him in MUNDO FANGIO. Best wishes Facu! We also include Fangio's debut in 1936 and his experience in Cuba in `57 and '58. We celebrate the anniversary of his racetrack and we honor his close friend: Juan Manuel Bordeu.

This edition also offers models of the latest technologies; some of the best places in our country and the world; the new BMW and the fabulous Bugatti. We remember one of the mentors of motorsport, the magnificent Tazio Nuvolari and briefly mention some of the activities of the Fangio Foundation. Finally, we are collecting and selecting material to offer in our next issue. We hope this one keeps you interested in and enthusiastic about MUNDO FANGIO until the next issue.

Architect Antonio Eduardo Mandiola
President Juan Manuel Fangio Foundation

DESDE **BALCARCE**

CONSTRUIMOS UNA

NUEVA FILOSOFIA

EN **HOTELERIA**

FANGIO
HOTELES

PAMPA URBANA S.A.
DESARROLLOS INMOBILIARIOS

www.pampaurbana.com



EL JOVEN "RIVADAVIA" IRRUMPE EN EL AUTOMOVILISMO

YOUNG "RIVADAVIA" BREAKS INTO RACING

CON ESE SEUDÓNIMO SE INSCRIBIÓ JUAN MANUEL FANGIO EN SU PRIMERA PARTICIPACIÓN COMO PILOTO.
FUE EN BENITO JUÁREZ EN UNA PRUEBA NO OFICIAL EN 1936. CORRIÓ CON UN TAXI QUE LE PRESTARON EN BALCARCE.
LLEGO A ESTAR TERCERO, PERO UNA BIELA LO OBLIGÓ A ABANDONAR.

JUAN MANUEL FANGIO ENTERED HIS FIRST RACE AS A PILOT USING THAT PSEUDONYM. IT WAS IN BENITO JUÁREZ DURING AN UNOFFICIAL TEST IN 1936.
HE DROVE A TAXI THEY LENT HIM IN BALCARCE.
HE WAS THIRD BUT A PROBLEM WITH A ROD FORCED HIM TO ABANDON THE RACE.



Por Gastón Larripa
Fotos Archivo Fundación Museo Juan Manuel Fangio


1
19
2

La admiración y pasión que le despertaron al joven Fangio los autos y las competencias, fue seguramente el disparador que lo impulsaron a lanzarse a la aventura de Benito Juárez. Junto a sus socios trabajaban intensamente en el taller de Calle 13 Nº 321 de Balcarce, su casa natal. Era una época dura y difícil, en la que la mecánica se hacía con esmero, pretendiendo sumar prestigio entre los vecinos del pueblo.

Al enterarse de una prueba no oficial en Benito Juárez (a 179 km de Balcarce) decide participar, aunque en ese preciso momento encuentra el primer problema. No tenía auto para hacerlo.

Su condición de muchacho popular en el pueblo, lo lleva a hablar con el taximetrero Nicolás Bianculli, dueño de un Ford "A" 1929 que usa para su trabajo, al cual le pide el auto prestado con la condición de devolvérselo en las condiciones que estaba. La respuesta fue que sí y la aventura ya estaba en marcha. No se sabe correctamente si fue una condición o simplemente una elección, pero el acompañante fue el hijo del prestamista, Gilberto.

Young Fangio was a great admirer of cars and tournaments. This was probably what triggered him to set on the Benito Juárez adventure. He and his partners worked hard in the garage at Calle 13 No. 321, Balcarce, his home. It was a time of hardship and car mechanics was done with effort, trying to become prestigious among neighbors.

When he learnt about an unofficial test taking place in Benito Juárez (Balcarce 179 km) he decided to participate, but soon encountered his first problem. He had no car to race with.

As the popular boy he was in town, he talked taxi driver Nicolas Bianculli into lending him his car with the promise of returning it safe and sound. Bianculli owned a Ford "A" 1929, which he used for his job. He quickly agreed to lendit; so the adventure was underway. Nobody knows if it was a condition or just a choice, but the co-driver was Gilberto, Bianculli's son.



Fangio y Bianculli en el Ford "A" 1929 con el número 19 en la parrilla



DE PRIMERA A QUINTA MÁS RÁPIDO QUE TODOS.

Somos la primera y única Red de Concesionarios de Mercedes-Benz en Argentina con 5 sucursales.

PUERTO MADERO
Av. Alicia Moreau
de Justo 1996
(C1107AFN)
Ciudad de Buenos Aires
Tel. / Fax:
(54-11) 4311-3334

PANAMERICANA
Av. Panamericana km. 27,5
Calle Colectora Este
27.559
(B1611GFN)
Don Torcuato
Tel. / Fax:
(54-11) 4727-1777

BARRACAS
Av. Montes de Oca 1470
(C1271ABO)
Ciudad de Buenos Aires
Tel.: (54-11) 5030-0490
Fax: (54-11) 4303-0489

LA PLATA
Av. 44 Nº 2719
(B1908FNF)
La Plata
Tel. / Fax: (54-221)
479-7900/8787

MAR DEL PLATA
Av. Pedro Luro 5550
(B7604BXS)
Mar del Plata
Tel. / Fax: (54-223)
472-3081/85

FANGIO
CONCESIONARIOS

Con toda dedicación, preparan el Ford "A" en horas de la noche. Lo prueban en rutas de tierra, llegando a Vela, donde José Fangio, hermano mayor de Juan Manuel, tiene un taller mecánico. Allí le hacen ajustes y cambian el volante del motor -que estaba alivianado- por otro original estándar. No quieren correr el riesgo de descalificación. Luego vuelven a Balcarce y completan la preparación del biplaza color azul convertido en auto de carrera.

Días antes de la competencia, el segundo problema aqueja a Fangio. No se anima a contarles a sus padres sobre esta incursión como piloto. Por tal motivo decide inscribirse en la prueba con el seudónimo de "Rivadavia", que era el equipo de fúltbol en el cual jugaba Juan Manuel. Resulta curioso leer las crónicas de la época cuando nombran al corredor del auto n° 19 como Rivadavia.

With absolute dedication, they set about preparing the Ford "A" during nighttime hours. They tested it on dirt roads, reaching Vela, where José Fangio, Juan Manuel's older brother, had a garage. There, they made adjustments and changed the flywheel, which had been reduced in weight, for another standard original. They did not want to take the risk of being disqualified. Then, they returned to Balcarce and completed the preparation of the blue two-seater turned into a race car.

Days before the race, the second problem afflicted Fangio. He did not dare to tell his parents about his entering as a pilot. Therefore, he decided to join the test with the pseudonym "Rivadavia ", which was the football team for which Juan Manuel played. It is odd to read the chronicles of the time when they named race car driver No 19 as Rivadavia.



El Ford "A" 1929 en el museo



Fangio al volante del bólido

El sábado durante las pruebas de clasificación, Fangio realiza su mejor vuelta en 5' 05" a un promedio de 99,737 Km/h., clasificándo séptimo entre los 18 participantes. Delante de él largarían el Marqués de la Maire, Umbro Grimozzi, "El Gordo y el Flaco", Vicente Pifano, Pedro Locatti y Raúl Bernini.

El domingo 25 de octubre de 1936 todo estaba preparado en Benito Juárez. El circuito tenía una extensión de 8450 metros, que debían recorrer en 25 oportunidades. Fangio se ubica en la segunda fila largando todos muy juntos en medio de la polvareda. La foto de apertura de esta nota es un documento histórico elocuente que muestra con precisión esa parrilla de largada.

En los primeros metros, prácticamente no se ve nada. Luego, se fue formando la fila india y empezaron a tomar distancia.

Antes del primer circuito, Armando Tessone lo pasa y vuelca el auto, golpeándose gravemente su acompañante Juan Estayno, que fallece.

Fangio supera algunos autos, se coloca tercero detrás de Umbro Grimozzi y el Marqués de la Maire. Con Bernini y Faré disputan esa posición, pero logra mantener su puesto, hasta que en la vuelta 23 el Ford "A" se queda sin aceite y se funde una biela. Hay frustración en Fangio y el grupo que con tanto entusiasmo habían encarado toda la aventura.Finalmente la competencia fue ganada por el Marqués de la Maire, seguido por Umbro Grimozzi, Juan Faré y Raúl Bernini.

On Saturday during the qualifying tests, Fangio made his best lap 5' 05" to an average of 99.737 km/h., qualifying seventh among the 18 participants. Before him stood the Marquis of Maire, Umbro Grimozzi, "The Laurel and Hardy", Vicente Pifano, Pedro Locatti and Raul Bernini.
On Sunday October 25, 1936 everything was ready in Benito Juárez. The circuit had a length of 8450 meters, which they had to lap 25 times. Fangio was in the second row and they all started very close together in the middle of the dust.
The opening shot of this article is an eloquent historical document that accurately shows the starting grid that day.
In the first few meters, almost nothing is visible. Then a single line was formed and they began to spread out.
Before the first circuit, Armando Tessone passes Fangio and his car rolls over, severely striking his co-driver Juan Estayno, who dies.
Fangio leaves some cars behind, placing himself third behind Grimozzi Umbro and the Marquis de la Maire. He disputes the third place with Bernini and Fare, but manages to maintain his position until lap 23 when the Ford "A" runs out of oil and melts a rod. Fangio feels frustrated since he had been so enthusiastic about the adventure.Finally, Marquis de la Maire wins the competition, followed by Umbro Grimozzi, Juan Fare and Raul Bernini.

Juan Manuel Fangio dijo sobre esta prueba: "...Papá ya había notado algo raro, así que en la vereda del taller le preguntó a uno de mis amigos: "¿ y ....qué te parece? ¿Van a andar bien en la carrera?..." la respuesta no se hizo esperar y con entusiasmo mi amigo le contesta que yo tenía muchas posibilidades de ganar en la prueba de Benito Juárez, que el auto estaba "al pelo"....Entonces papá me llamó aparte, sólo para decirme que estaba molesto, no porque corriese alguna carrera, sino por no haberle dicho nada. De cualquier manera, yo había decidido participar con el seudónimo "Rivadavia", tomado del Club Atlético Rivadavia, mi club de fútbol.
Le sacamos la carrocería y le hicimos una más liviana. Necesitamos cubiertas y Rezusta nos regaló cuatro, mientras la de auxilio me la prestó un taximetrero llamado Viganó.
El sábado, mientras ensayábamos, sospeché que había al menos dos autos que estaban "tocados", o sea, fuera de reglamento, porque un Ford me pasó como si estuviera parado y eso que nuestro auto tenía una carrocería que alivianamos todo lo posible y los motores, eran todos iguales... En la carrera fundimos un cojinete de biela al quedar sin aceite. Una lástima, porque el premio nos hubiera venido tan bien..."
El problema fue al día siguiente, cuando le contamos a Bianculli sobre la condición en que había quedado el motor. Nos quería matar... Pero... cumplimos devolviéndoselo reparado...."



Momentos previos a la largada

About this test race Juan Manuel Fangio said: "... Dad had noticed something strange was going on, so at the garage sidewalk he asked one of my friends: ".... do you think you are going to do well in the race? ..." and the answer was immediate. My friend replied with enthusiasm that I had many chances to win the testing in Benito Juárez and that the car was A-1....
Then Dad took me aside, just to tell me he was upset, not because I was running a race, but because I had not said a word. Anyway, I had decided to participate under the pseudonym "Rivadavia ", borrowed from Club Atlético Rivadavia, my football club.
We removed the car body and made a lighter one. We needed tires and Rezusta gave us four and a taxi driver called Viganó lent us the spare tire.
On Saturday, while we rehearsed, I suspected there were at least two cars that were outside the rules, because a Ford rushed by me and our car had a body we had reduced in weight as much as we could and the engines were all the same...
In the race we melted a rod when we run out of oil. It was a pity; we could have done so well with the prize..."
The next day when we told Bianculli about the condition of the engine he wanted to kill us...
But ... we repaired it as promised.... "

FICHA DE LA CARRERA / *RACE FILE*

Fecha: 25 de Octubre de 1936
Date: October 25, 1936

Carrera: Benito Juárez / Provincia De Buenos Aires
Race: Benito Juarez / Province of Buenos Aires

Status: Competencia No Oficial
Status: Unofficial Competition

Tipo: Autos Standard hasta el año 1930
Type: Standard Cars until 1930

Premio: $ 1.000
Prize: $ 1,000

Piloto: Juan Manuel Fangio / Acompañante: Gilberto Bianculli
Pilot: Juan Manuel Fangio / Co-driver: Gilberto Bianculli

Seudonimo: "Rivadavia"
Pseudonym "Rivadavia"

Auto: Ford "A" 1929 / Color Azul / Nro. 19
Car: Ford "A" 1929 / Blue / No. 19





Hoy, en el Museo de Balcarce el viejo Ford "A" 1929, de color azul y con el N° 19 en los laterales, posa esbelto ante las miradas de los visitantes. La máquina, que se resiste al paso del tiempo, fue el elemento con el cual irrumpió en el automovilismo aquel joven que se hizo llamar "Rivadavia".

Today, the Museum in Balcarce exhibits the old blue Ford "A" 1929, with number 19 on the sides. The machine, oblivious to the passage of time, was the element with which young "Rivadavia" broke into racing.

PETROBRAS



SAN ALBERTO BALCARCE S.R.L.

EST. DE SERVICIO "EL PUENTE"
RUTA 226 - KM. 89,5
TEL. (02266) 42-5753
(7620) BALCARCE

EST. DE SERVICIO "SAN AGUSTÍN"
RUTA PR. 55 - ACC. SAN AGUSTÍN
TEL. (02266) 42-5864
(7620) BALCARCE

EST. DE SERVICIO "BALCARCE"
AV. DEL VALLE Nº 52
TEL. (02266) 42-2360
(7620) BALCARCE

EST. DE SERVICIO "CENTENARIO"
Y SERVICIO RURAL BALCARCE
AV. CENTENARIO Y 43
TEL. (02266) 42-1943 / 42-3522
(7620) BALCARCE



ADMINISTRACION:
CALLE 21 Nº 621 - (7620) BALCARCE
TEL./FAX. (02266) 42-5605 / 43-1515

LUBRAX

BICICLETAS ELECTRÓNICAS POLARIS

Las bicicletas electrónicas de Polaris ofrecen nuevas tecnologías en referencia a su motor, batería y su controlador, incorporan el sistema DuoDrive que permite al motor de 450 W utilizar bien la velocidad o bien un alto par, cambiando entre la configuración SpeedDrive en terreno plano y una intensidad baja de pedaleo y TorqueDrive para terrenos montañosos y una intensidad fuerte de pedaleo. Además cuenta con un sistema de regeneración de energía, el ARC Regen. Mas información: www.navalmotor.com.ar





LAS MEMORIAS MICROSD ALCANZAN LOS 128GB

SanDisk presentó una tarjeta que ofrece 128 GB para almacenar archivos. Equivale a 16 horas de video, 7.500 canciones, 3.200 fotos y más de 125 aplicaciones.
La Ultra microSDXC UHS-I. será más que bienvenida por los usuarios de teléfonos y tablets, que de tanto en tanto están obligados a descargar contenidos de sus dispositivos móviles a sus computadoras para ganar espacio.

SCOOTER HONDA ELITE

Se trata de uno de los modelos más destacados de Honda Motor de Argentina en el segmento superior de los scooters, distinguido por su diseño único, cool y sofisticado, Posee un motor de 124,6 cc, de cuatro tiempos, monocilíndrico, refrigerado por aire y carburador, con arranque eléctrico o por patada y transmisión automática por variador.





GPS SOBRE EL PARABRISAS

El nuevo GPS de Garmin cuenta con el dispositivo HUD, esto permite proyectar en el vidrio los datos de geolocalizacion del GPS, este sistema funciona tomando los datos de un smartphone vía bluethooth a través de las apps streetpilot de Garmin o Navigon, tanto para IOS, Andoid y Windows Phone 8.

FORTÍN

1944

TRADICIÓN EN CUERO









COLECCIÓN
OTOÑO
INVIERNO







BONDIPUBLICIDAD.COM

Fábrica y ventas:
Alberti 3438
Tel. (0223) 495 0480

Sucursal:
Güemes 2921
Tel. (0223) 486 1620

Mar del Plata - Argentina

www.fortincueros.com | fortincueros@speedy.com.ar



FACUNDO REGALIA



NOTA DE TAPA
COVER STORY

EN EL CAMINO A LA FORMULA 1

IN THE ROAD TO FORMULA 1

ESTE JOVEN PILOTO ARGENTINO ESTÁ EN LAS PUERTAS DE LA FÓRMULA UNO INTERNACNAL. “SI LOS PLANETAS SE ALINEAN”, PUEDE SER QUE EN 2015 NUEVAMENTE UN PILOTO CRIOLLO SEA PARTE DE LA MÁXIMA CATEGORÍA.

THIS YOUNG ARGENTINE RIDER IS READY FOR THE INTERNATIONAL FORMULA ONE. IF ALL GOES WELL IN 2015 WE MIGHT HAVE AN ARGENTINE RACE CAR DRIVER RACING IN THE TOP CATEGORY ONCE AGAIN.

Por: Gastón Larripa
Fotos: Fabián Malavolta

En este espacio de Mundo Fangio tratamos de dialogar con distintos deportistas Argentinos, que por distintas razones tienen similitudes a la distancia con nuestro inspirador Juan Manuel Fangio. Los valores deportivos y humanos, la humuildad, los orígenes, el esfuerzo y perseverancia y fundamentalmente los sueños, son las principales coincidencias que aparecen a la hora de hablar con estos deportistas.
El caso de Facundo Regalia, la actual promesa del automovilismo nacional con vista a la F1, nos motivó a presentarlo como personaje de tapa en esta edición por su juventud, sus sueños y esa posibilidad selecta que esta muy cerca, la de ser piloto de la máxima categoría.

In this section of Mundo Fangio we interview different Argentine athletes, who in some way share similarities with our inspiring Juan Manuel Fangio. Sometimes their sport values, other times their humbleness, their origins, their effort and perseverance and essentially their dreams, are the main matches that appear when talking to these athletes.
Facundo Regalia is the current promise of national motorsport with big chances of becoming part of the F1. Being so young and having big dreams, as well as the exclusive opportunity, which is very close, to become a top category race car driver, are the reasons why we decided to present him at the cover of this edition.



¿Como fueron tus inicios en el Karting?
Yo me fui a los 8 años a España, con mi familia por razones laborales, en 1999. Allá jugaba al fútbol y llegue a ser goleador de un equipo de la comunidad de Madrid (Mejorada del Campo y el equipo Mejoreño). Pero a mi me gustaba mucho el karting y con mi "viejo" mirábamos la fórmula uno. Hasta que un día me compró un karting y comencé e entrenar en un circuito cerca de mi casa. Ahí llame la atención del director del circuito, que luego habló con mi "viejo" y nos invitó a correr en el campeonato de Madrid. Las dos primeras carreras las gané y a partir de ahí me volqué de lleno a esa actividad. En 2007 ya participe de los campeonatos más importantes (del Mundo, de Europa y de España).

How did you get started in karting?
In 1999, at the age of 8, I had to go to live in Spain with my family for work reasons. There I played football and became the team scorer of the Community of Madrid (Mejorada del Campo and Mejoreño team). But I liked karting and with my dad we watched Formula One. Until one day he bought me a kart and I started training in a circuit close to my house. There I called the attention of the Director of the circuit, who then spoke to my dad and invited us to race in the championship of Madrid. I won the first two races and after that I fully devoted myself to car racing. In 2007 I was already participating in the major championships (World, Europe and Spain).

A partir de ese momento la campaña de Facundo Regalia entra en un periplo de participaciones exitosas en distintas categorías de monopostos en Europa. Corre en la Fórmula 3 Italiana para el equipo de Adrián Campos (su actual manager) y también en la competitiva Fórmula 3 Europea. En ambas, fue protagonista en cada competencia.
Luego incursiona en el GP3 Series con el equipo ART Grand Prix, que supo obtener el campeonato en 2012. Esta es la categoría telonera de la Fórmula Uno y en ella peleo el campeonato hasta el final.
"Llegué líder a Abu Dabi (Emiratos Árabes Unidos) y lamentablemente lo perdí con Danill Kvyat que en este momento está en la fórmula uno en el equipo "Toro Rosso". Finalizado el campeonato, me vine para argentina para buscar los sponsor y lograr el presupuesto para este año. Gracias a un gran equipo que me ayuda, como mi amigo Horacio Paolini que me esta dando una mano muy muy grande. En este momento es mi representante en Argentina", agregó Facundo, que hoy es piloto del GP2 en el equipo "Hilmer MotorSport" y tiene asegurada la cuarta butaca de equipo Sahara Force India F1 Team.

From that moment Facundo Regalia begins a successful journey participating in various monoposto categories in Europe. He runs the Italian Formula 3 for the team of Adrian Campos (their current manager) and also the competitive European Formula 3. He starred both contests.
Later on, he ventures into the GP3 Series with the ART Grand Prix team, who managed to obtain the championship in 2012. This is the supporting category of the Formula One championship and where he fought to win the championship until the end.
"I came to Abu Dhabi (United Arab Emirates) as a leader and unfortunately I lost the title to Danill Kvyat, who is in the formula one team "Toro Rosso" at present. After the championship, I came to Argentina to find sponsors and work out the budget for this year. We are a great team, my friend Horacio Paolini is giving me a big hand. Right now he is my representative in Argentina", says Facundo, who is currently the GP2 pilot of the "Hilmer MotorSport " team and has secured the fourth seat in the Sahara Force India F1 Team.

¿El hecho de vivir en Europa, fue más fácil todo el camino?
Si, eso me ayudó. La cultura de España, la cultura Europea influyeron en mi carrera. También el hecho que esta toda mi familia allá y la posibilidad de no tener que viajar (en el caso que viviera en Argentina). Otra cosa importante, es que a mí "viejo" le estaba yendo muy bien con su empresa en España y eso fue el impulso económico que necesite al comienzo de todo.

¿Cómo fue tu adaptación a los autos monopostos del GP3 y GP2?
Los GP3 son autos de 200 caballos, bastantes grandes y frenos de acero. Y el cambio a la GP2 fue grande. De hecho dicen que el cambio a la GP3 a GP2 es más grande de de GP2 a F1. Hoy por hoy en la GP2 estamos a solo 3 segundos de la mejor vuelta de los F1. La mayor diferencia fue 200 caballos de potencia de más, mayor carga aerodinámica, similar a la que se ve en la F1 y frenos de carbono, que es el cambio más grande, ya que te permite frenar mucho mas tarde. En cuanto a los neumáticos, se utiliza el mismo compuesto que la F1 y el tamaño también es el mismo. El nivel es muy bueno!.



Did living in Europe make things easier for you?
It definitely helped. Spanish and European culture influenced my career. Having my family there kept me from having to travel (if I lived in Argentina). Another important point was that my dad's business was doing very well in Spain and this was the economic boost I needed to get started.

How did you adapt to GP3 and GP2 monoposto cars?
The GP3 cars are 200hp cars, quite large with steel brakes. Racing the GP2 was a gig change. It is said that changing from GP3 to GP2 is harder than changing from GP2 to F1. Today in GP2 we are just 3 seconds away from the best lap of the F1. The greatest difference was dealing with 200 extra horsepower, a greater aerodynamic body, similar to the F1, and having carbon brakes, which is the biggest change, as they reduce the braking distance. As for tires, the same compound and size as the F1 is used. The level is very good!

El anhelo de Facundo, y de todos los jóvenes que se suben a un auto de carrera, es llegar a la Fórmula Uno. Y en la charla que tuvimos en una soleada tarde de abril en Puerto Madero, nos comentaba que el hecho de convivir todos los fines de semana con la máxima categoría, de conocer a los pilotos de F1, a los equipos y demás generaba cierta ansiedad.
"El año pasado cuando gané en Nurburgring, vi a (Fernando) Alonso parado en el paredón viéndome triunfar. Son cosas muy lindas que me están pasando y es una experiencia única", agrego el piloto que nació en San Fernando en 1991.

Facundo's dream - and the dream of everyone who is in motor racing - is to reach the Formula One. During the talk we had on a sunny April afternoon in Puerto Madero, he told us that spending his weekends around the top category F1 drivers and teams made him feel anxious. "Last year when I won at the Nurburgring, I saw (Fernando) Alonso standing next to the wall watching my triumph. Wonderful things are happening to me and it is a unique experience", added the pilot who was born in San Fernando in 1991.





¿Qué cosas se tendrían que dar para lograr la butaca de F1?
Por un lado que me vaya bien en resultados en la GP2 y obviamente cuando empiece a trabajar con el equipo de Fórmula 1 a mitad de año, vaya demostrando nivel, profesionalidad, que son las primeras cosas que se fijan. Y luego a fin de año cuando tenga la chance de subir al F1 pueda demostrar mi talento arriba del auto. Luego, entre mis resultados y los patrocinadores (el principal es YPF) lograr el conjunto de aspectos que se requieren.
Además, como vengo diciendo en estos últimos tiempos, no solo es la posibilidad de que Argentina vuelva a tener un piloto en la F1, sino también la chance que el país tenga nuevamente un Gran Premio.

How are you planning to reach the F1?
On one hand I have to achieve good results in GP2 and when I start working with the Formula 1 team by midyear I will have to prove my level and professionalism, which are the first things they will look at. And by end of the year when I have the chance to reach the F1 I will have to prove my talent on the car. I will meet the requirements if I get good results and sponsors (the most important is YPF).
It is not only a possibility for Argentina to have a race car driver in F1 again, but also the chance of Argentina being at the Grand Prix again.



¿Cuáles son tus referentes en la Fórmula Uno actual?
Mi referente activo en la F1 es (Fernando) Alonso. Sobre todo en carrera, es letal, es muy bueno. No comete errores, administra muy bien las gomas y no tiene un manejo agresivo. En cambio a una vuelta, me gusta mucho (Lewis) Hamilton.

Who are your Formula One favourite drivers at present?
My favourite in the F1 is (Fernando) Alonso, especially during the race. He is lethal. He is very good. He makes no mistakes. He manages the tires well and is not aggressive. I really like (Lewis) Hamilton for one lap.

¿Y con respecto a Juan Manuel Fangio, que referencias tenes?
He estado en el Museo, lo he recorrido todo, vi sus autos y trofeos. También vi algunos videos de competencias y leí algunos libros. Y sin duda el mejor piloto de la historia ha sido él y no Michael Schumacher por tener dos mundiales más. El hecho de ganar Fangio no con una marca, sino con cuatro, lo hace único. Además, creo que cinco mundiales de esa época, son diez de ahora. Fundamentalmente por las exigencias, la inseguridad arriba de los autos, la valentía para manjar en esas circunstancias, entre otras cosas. Y no solo yo, sino muchísima gente se ha quedado con esa frase que él dijo: "que en la vida siempre hay que tratar de ser el mejor, pero nunca creerse el mejor". Siempre la pongo de ejemplo y para mi va a quedar en la historia.

What is your opinion about Juan Manuel Fangio?
I have been to the Museum, I have been all around it and seen his cars and trophies. I've also seen some videos of competitions and read some books. He is definitely the best driver ever and not Michael Schumacher in spite of having won two more world championships. Fangio won with four different car brands and that makes him unique. I also believe that five world championships back then represent ten today. Mainly due to the demands such as unsafety on the car, courage to drive in those circumstances, among other things. Many people still remember his words "in life you should always try to be the best, but never believe to be the best." I always remember these words and I think they will go down in history.

Después de casi una hora de cafés y la sesión de fotos, nos despedimos con un abrazo de Facundo. Se fue caminado por una calle de Puerto Madero y en sus pasos vimos un andar prolijo y pausado. Sereno, pero con esa ansiedad de la juventud y ese inmenso sueño que cada vez está mas cerca.

After almost an hour of coffee and photo shoot, we said goodbye with a hug. He walked down a street in Puerto Madero and in his footsteps we sensed the anxiety of the huge dream which is coming closer every day.

FUNDACIÓN
JUAN M. FANGIO

EL PRIMER FRENO A DISCO

Gracias a la gestión iniciada por Pablo Guggiari se llevo a cabo la entrega de un sistema de freno a disco para exponer en el Museo Juan Manuel Fangio junto con la historia de la primera fábrica de frenos a disco de la Argentina. Discofren fue la primera fábrica argentina de frenos fundada por Luis Maria Guggiari, Jose Froilan González y Juan Jose Reynal a mediados de 1962.



La fábrica se ubicó en el barrio porteño de Palermo, próxima a la estación de Puente Pacífico y llegó a equipar a más de 120 autos de Turismo Carretera en su época de oro. El primer auto de competición que se equipó fue el famoso Chevitú, conducido por Jorge Cupeiro y cabe destacar que equipó al auto más ganador del automovilismo nacional, la famosa "Galera" de los hermanos Emiliozzi, auto que conserva los frenos instalados actualmente.
Discofren cerró definitivamente sus puertas en el año 1969 y sin dudas contribuyó al automovilismo argentino con uno de los avances técnicos más importantes de la época.
El sistema de freno en exhibición perteneció al auto "Llamarada Azuleña".

VELAS LATINOAMÉRICA 2014

Como resultado de la XXV Conferencia Naval Interamericana, las Armadas latinoamericanas acordaron llevar a cabo cada cuatro años un encuentro de grandes veleros.
La Armada Argentina fué la anfitriona en 2014, en adhesión a los festejos por el bicentenario del Combate Naval de Montevideo, y cursó una invitación oficial a los países cuyas Marinas de Guerra u organizaciones oficiales operan grandes veleros.
Ocho navíos participaron, Fragata Libertad de Argentina, Bergantín Gloria de Colombia, Velero Cisne Branco de Brasil, Bergantín Esmeralda de Chile, Bergantín Guayas de Ecuador, Bergantín Simon Bolivar de Venezuela, Motovelero Oceonográfico Dr. Bernardo Houssay y el Motovelero Oceonografico Catamarán Ice Lady Patagonia. El objetivo final de Velas Latinoamérica 2014 es, afianzar la amistad y confraternidad entre las Armadas latinoamericanas y sus respectivos países, a través de la interrelación que se alcanzará.
El Museo Fangio junto con el Club amigos del Chevrolet estuvieron presente en el evento por el cual pasaron más de 160.000 personas.





PREMIOS JUAN MANUEL BORDEU

Se llevó a cabo la entrega de premios Juan Manuel Bordeu que organiza la Fundación Museo del Automovilismo Juan Manuel Fangio a los 18 campeones del zonal en sus distintas categorías.
En ese marco, se realizó también el reconocimiento a los ex pilotos Guillermo Maldonado y Carlos Pairetti por parte del Club de Leones. Vale destacar que Maldonado y Pairetti (ambos tienen unidades en el museo) pasaron a integrar el "Paseo de los Campeones" en la vereda del Museo Fangio donde se descubrió una placa a cada uno de ellos.
La noche también tuvo dos reconocimientos más:
Al periodísta Carlos Alberto Legnani por los 50 años de Campeones, organización periodística especializada en transmisiones automovilísticas.

DANIEL PIEDRA
Propiedades

…desde 1.986 en el mercado inmobiliario

CASAS QUINTAS DEPARTAMENTOS CAMPOS ALQUILERES TASACIONES
ASESORAMIENTO INTEGRAL EN INVERSIONES

Comercializador exclusivo de
EDIFICIOS ALERCES



ALERCES III
Calle 17 Nº 822 - Balcarce

- Edificio PREMIUM
- Departamentos de 2, 3 y 4 ambientes Spa
- Gimnasio - SUM - Laundry
- Cocheras cubiertas - Bauleras
- Grupo electrógeno
- Posesión y escrituración inmediata



Posesión Noviembre 2013

ALERCES IV
Calle 21 esq. 22 - Balcarce

- Edificio en torre
- Departamentos de 1 y 2 ambientes
- SUM - Laundry
- Cocheras
- Grupo electrógeno
- Posesión Noviembre 2013

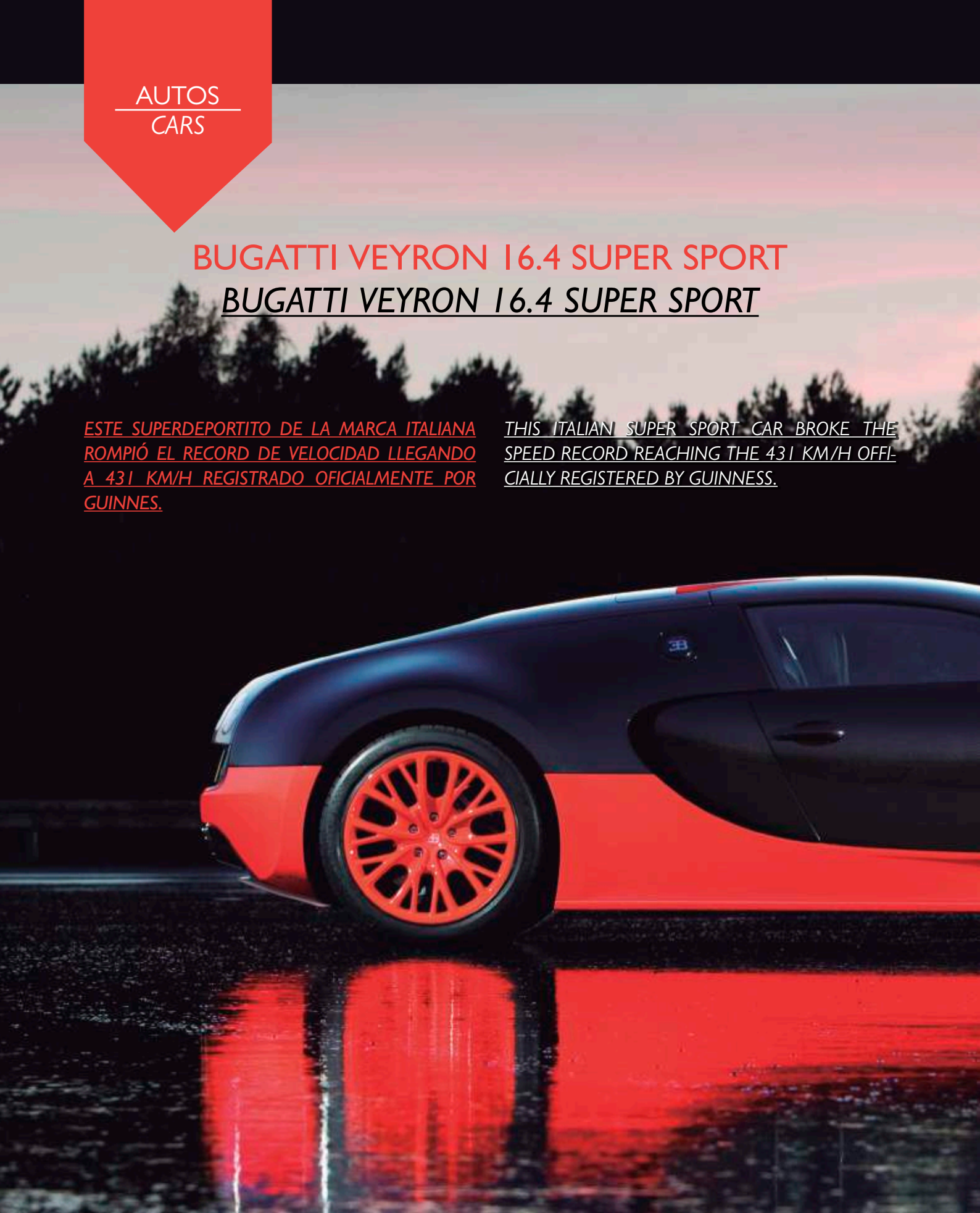
Calle 21 Nº 746 (7620) Balcarce
Teléfono/Fax: (54) (02266) 425662
info@piedrapropiedades.com
www.piedrapropiedades.com

BUGATTI VEYRON 16.4 SUPER SPORT

BUGATTI VEYRON 16.4 SUPER SPORT

ESTE SUPERDEPORTITO DE LA MARCA ITALIANA ROMPIÓ EL RECORD DE VELOCIDAD LLEGANDO A 431 KM/H REGISTRADO OFICIALMENTE POR GUINNES.

THIS ITALIAN SUPER SPORT CAR BROKE THE SPEED RECORD REACHING THE 431 KM/H OFFICIALLY REGISTERED BY GUINNESS.





Su forma es reconocible a primera vista, en el frente se aprecia un paragolpes más aerodinámico con respecto a modelos anteriores, posee un fino spoiler delantero que lleva el aire hacia los laterales, el motor esta refrigerado gracias a dos grandes conductos NACA y a dos entradas de aire desde el techo, posee una gran cubierta de fibra de carbono logrando una mejora aerodinámica, máxima rigidez, seguridad y reducción de peso. También se han hecho modificaciones en el chasis, con el objetivo de mantener la máxima estabilidad y llevándolo a una configuración totalmente deportiva.
La tradición de Super Sport no es nueva para Bugatti, ya lo hicieron con los Type 55 y Type 57 obteniendo en sus versiones Super Sport muy buenos éxitos en competición.
Quizá el Veyron Super Sport nunca compita, pero hereda de los antiguos Super Sport un patrón de color muy diferente al del resto de los Veyron, en este caso naranja y negro.

Its shape is unmistakable at first sight. The front bumper is more aerodynamic if compared to previous models. It has a thin front spoiler that carries air to the sides. The engine is cooled by two large NACA ducts and two air entries from the roof. It has got a large carbon fiber deck, achieving improved aerodynamics, high rigidity, safety and weight reduction. The chassis has also been modified in order to maintain maximum stability making fully sport.
The Super Sport tradition is not new to Bugatti, since Type 55 and Type 57 achieved in Super Sport versions very good racing results. Perhaps the Veyron Super Sport will never compete, but has inherited from previous Super Sports a very different color pattern from the rest of the Veyrons, in this case orange and black.

FICHA TÉCNICA / *TECHNICAL DETAILS*

- Motor: 16 W
  Motor: 16 W
- Cilindrada: 7.996 cc.
  Displacement: 7.996 cc.
- Distribución: 4 válvulas por cilindro, dos árboles de levas.
  Distribution: 4 valves per cylinder, two overhead camshafts.
- Potencia Máxima: 1.001 cv a 6.000 rpm / 1.200 cv a 6400 rpm
  Maximum Power: 1.001 hp at 6.000 rpm /1.200 hp at 6.400 rpm
- Transmisión: Caja de cambios robotizada de doble embrague de 7 velocidades más reversa DSG.
  Transmission: Dual-clutch, 7 speed, DSG reverse robotized gearbox
- Tracción: Integral, control de estabilidad.
  Drive: Integral, stability control.
- Aceleración: 0-100 km/h 2,3 segundos.
  Acceleration 0-100 km/h 2,3 seconds.
- Velocidad Máxima: 431 km/h.
  Maximum speed: 431 km/h.











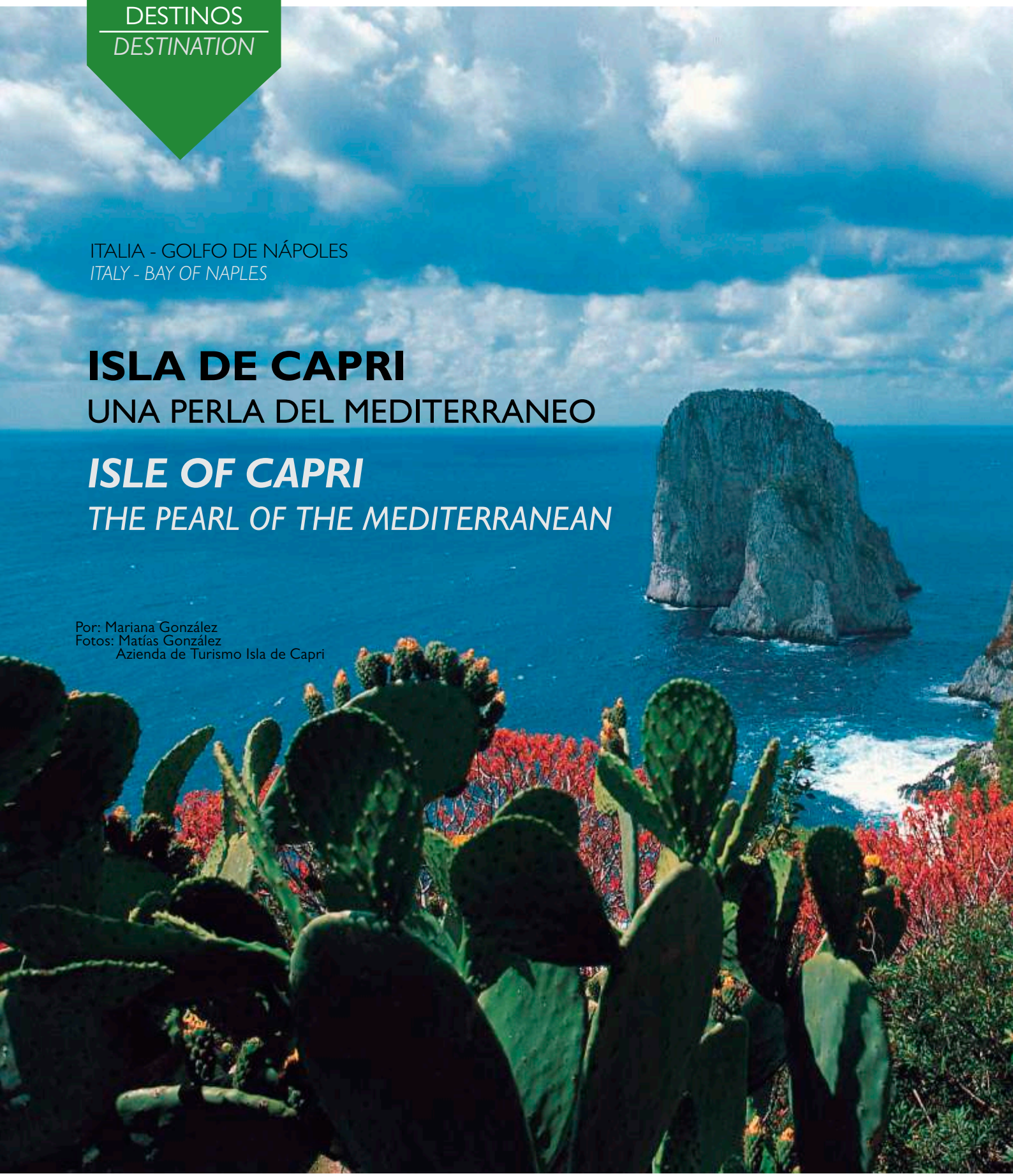

PAUL RIVIERE
PARIS

ITALIA - GOLFO DE NÁPOLES
ITALY - BAY OF NAPLES

ISLA DE CAPRI
UNA PERLA DEL MEDITERRANEO

ISLE OF CAPRI
THE PEARL OF THE MEDITERRANEAN

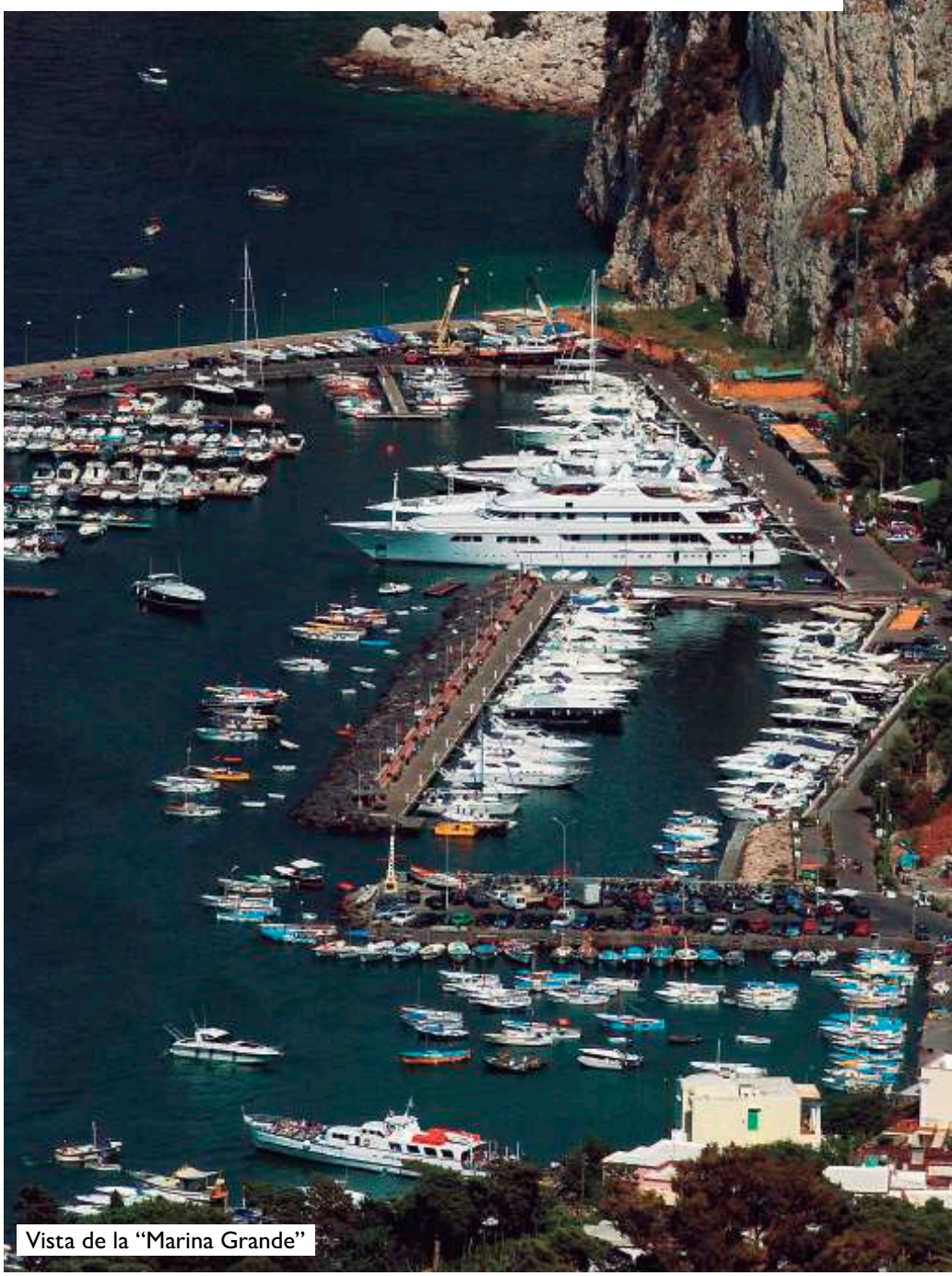
Por: Mariana González
Fotos: Matías González
Azienda de Turismo Isla de Capri



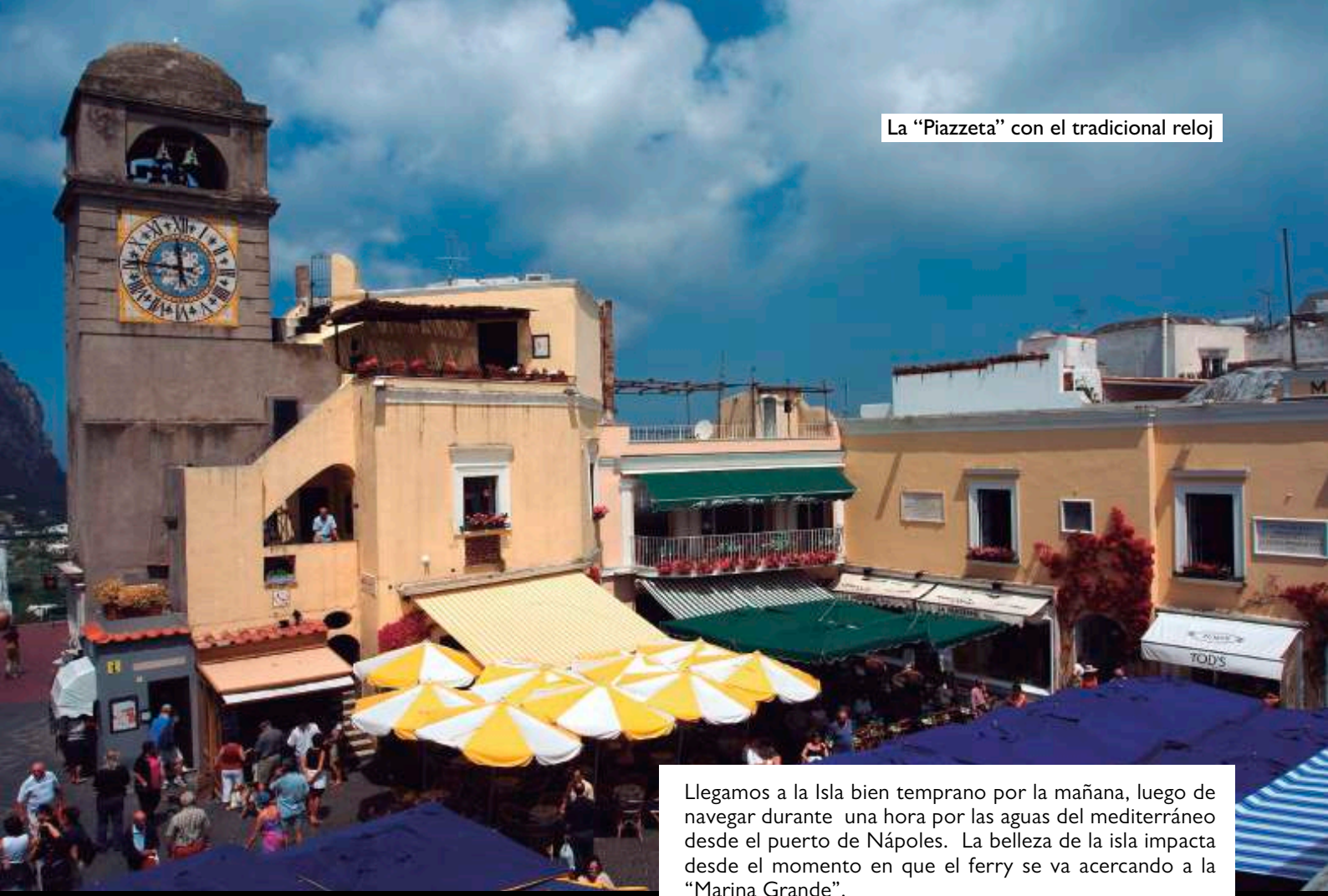
ELEGIDA COMO CENTRO VACACIONAL DESDE LA ÉPOCA DE LA ANTIGUA REPUBLICA ROMANA, ESTA PEQUEÑA ISLA, LOCALIZADA EN EL MAR TIRRENO, EN EL LADO SUR DEL GOLFO DE NÁPOLES, ATRAE A MILES DE TURISTAS DE TODO EL MUNDO.

CHOSEN AS HOLIDAY RESORT SINCE ANCIENT ROMAN REPUBLIC TIMES, THIS SMALL ISLAND LOCATED IN THE TYRRHENIAN SEA, ON THE SOUTH SIDE OF THE GULF OF NAPLES, CAPTURES THOUSANDS OF TOURISTS FROM AROUND THE WORLD.





Vista de la "Marina Grande"



La "Piazzeta" con el tradicional reloj

Llegamos a la Isla bien temprano por la mañana, luego de navegar durante una hora por las aguas del mediterráneo desde el puerto de Nápoles. La belleza de la isla impacta desde el momento en que el ferry se va acercando a la "Marina Grande".

AVENTURA AZUL

En la Marina nos embarcamos en unos pequeños barcos que nos llevaron a la famosa "Grotta Azurra", el espectáculo que ofrece la gruta es tan sencillo como bello. Solo si el mar está en calma es posible hacer la visita, puesto que para entrar uno debe prácticamente tumbarse sobre la embarcación. Una vez dentro, la impresión es fantástica, la barca parece que flotara sobre una nube de tonos azules brillantes y todo gracias a la incidencia de la luz solar sobre la roca y la cavidad marina.

We arrived at the island very early in the morning, after sailing for an hour in the Mediterranean waters from the port of Naples. The beauty of the island is striking from the time the ferry approaches the "Marina Grande".

BLUE ADVENTURE

At the Marina we boarded a small boat that took us to the famous "Grotta Azzurra", the view of the cave is simple and beautiful. It is only possible to visit the cave if the sea is calm, since one must practically lie on the boat in order to enter. Once inside, the feeling is fantastic, the boat seems to float in a cloud of bright blues and all thanks to the effect of sunlight on the rock and the sea cavity.

El azul profundo en la "Gruta Azul"

CAMINANDO

Llenos de emoción volvimos a la Marina Grande, allí se encuentra la estación del funicular, una especie de trencito usado en grandes pendientes, que tomamos para llegar al centro de Capri. Ahí emprendimos una caminata, que al pasear por las pintorescas callecitas del centro, se puede hacer compras en locales de las más distinguidas y famosas marcas.
La piazzeta y su tradicional reloj invitan a sentarse y tomar un aperitivo para luego continuar el recorrido.

Los jardines de Augusto, es uno de los lugares más bellos de la isla, en este sitio las plantas y flores de Capri se utilizan de una manera tan especial que crean el marco ideal para postales naturales que son sencillamente espectaculares.

A la izquierda podemos observar la que quizás sea la postal más famosa de Capri, los "Farallones" (inmensas rocas) emergiendo del mar. A la derecha se divisa la "Marina Piccola", área muy de moda, con una serie de balnearios de aguas turquesas y bares de playa, que durante el verano, son el paso obligado de todos los visitantes. Desde allí, barcos navegan de ida y vuelta entre el pequeño muelle de la "Scoglio delle Sirene" y las rocas de los Farallones.

WALKING ABOUT

Full of excitement we returned to the Marina Grande. There is a funicular station, a kind of small train riding on big slopes, which we took to get to the center of Capri. There we started walking about the picturesque streets of the center, where you can shop at the most distinguished and famous brands.

The traditional clock piazzeta invites you to sit and have a snack in order to continue the tour.

The Gardens of Augustus is one of the most beautiful places on the island. It is here where the plants and flowers of Capri create an ideal frame for natural postcards that look really impressive.

On the left we can see what is perhaps the most famous postcard of Capri, the "Faraglioni" (huge rocks) emerging from the sea. On the right the "Marina Piccola" can be seen. A very trendy area, with a number of beaches of turquoise waters and bars are a must for all visitors in Summer. From there, boats sail back and forth between the small dock " Scoglio delle Sirene" and the Farallones rocks.



Los "Farallones", una de las postales de la isla.

EN BUS, IDA Y VUELTA

La isla, de 1036 hectáreas y a solo 17 millas náuticas de Nápoles, esta dividida en dos comunas, Capri y Ana Capri. La primera, como mencionamos al principio, es el centro turístico por excelencia. La segunda, también muy atractiva, es fundamentalmente el área donde viven lugareños.

Para llegar a Ana Capri, tomamos un simpático mini bus de color naranja. Este servicio, compuesto por una docena de unidades aproximadamente, serpentean la isla permanentemente y son el medio de transporte por excelencia, ya que es muy costoso tener un auto en la isla (no hay muchos) y en verano está vedado su uso.

La arquitectura de Ana Capri mantiene el patrón de su "hermana mayor" Capri, aunque no se observan tantos locales comerciales, hoteles de lujo o centros gastronómicos.

Por recomendación de nuestra guía, visitamos la "Chiesa Monumentale di San Michele", una pequeña Catedral construida entre 1698 y 1719.

Digna de una visita es también la Villa San Michele, ubicada en una posición panorámica respecto al mar. San Michele es una institución cultural sueca y que además incluye un museo rodeado por un jardín de rara belleza, un grupo de viviendas para escritores, artistas, científicos e investigadores suecos.

Es recomendable además el ascenso hasta el "Monte Solaro" en telesilla desde donde se obtienen panorámicas singulares de Capri y del Golfo de Nápoles. Para los amantes de las excursiones lacustres, la circunnavegación alrededor de la isla es otro itinerario para agendar.

Luego del recorrido, bajamos nuevamente a la "Marina Grande", para tomar el Ferry, esta vez hacia Sorrento, un poco melancólicos de dejar la Isla, pero con la satisfacción por haber tenido el privilegio de conocer esta perla del mediterráneo.

ROUND TRIP BY BUS

The island is 1036 hectares and only 17 nautical miles from Naples. It is divided into two municipalities, Capri and Ana Capri. The first one is the tourist center. The second, also very inviting, is mainly the area where local people live.

To get to Ana Capri we took a nice orange mini bus. This transport service consists of about a dozen buses that circle the island continuously and are the means of transport most commonly used, as it is very expensive to have a car on the island (there are not many) and Summer use is prohibited .

Ana Capri's architecture maintains the pattern of its "big sister" Capri, although there are not so many shops, luxury hotels and gastronomic centers.

On our guide's recommendation we visited the "Chiesa di San Michele Monumentale", a small cathedral built between 1698 and 1719.

It is worth visiting Villa San Michel, which has a privileged view of the sea. San Michele is a Swedish cultural institution that also includes a museum surrounded by a garden of rare beauty and a group of houses for writers, artists, scientists and Swedish researchers.

It is also recommended to reach the top of "Monte Solaro" on a chairlift, where you can get unique views of Capri and the Bay of Naples. For lovers of water tours, the circumnavigation of the island is another option to bare in mind.

After the tour, we went back to the "Marina Grande" to take the ferry, this time to Sorrento. We felt a little sad to leave the island, but also pleased to have had the privilege of visiting this pearl of the Mediterranean.





Embarcaciones clásicas en el puerto.

COMO LLEGAR / *HOW TO GET THERE*

EN BARCO / *BY BOAT*

Desde Nápoles: Las compañías Caremar (líneas rápidas y ferry), SNAV (líneas rápidas) y Navigazione Libera del Golfo (líneas rápidas). Los billetes cuestan desde 15 euros por personas. El tiempo de navegación es de 50 minutos.

From Naples: Caremar (fast lines and ferry), SNAV (fast lines) and Navigazione Libera del Golfo (fast lines). Tickets cost from 15 euros per person. Sailing time is 50 minutes.

Desde Sorrento: Parten desde el puerto comercial las empresas Caremar y Consorzio L.M.P. El billete cuesta desde 14 euros.

From Sorrento: companies Caremar and Consorzio LMP leave from the commercial port. Tickets cost from 14 euros.

Información / *Information:* www.capritourism.com

TRANSPORTES EN LA ISLA / *TRANSPORT ON THE ISLAND*

Funicolare di Capri (que va desde el puerto a la zona urbana), el billete cuesta 1.40 euros.
Hay mini autobuses que recorren la isla (unen Capri con Ana Capri y hacen paradas intermedias, además de otros lugares estratégicos). El billete cuesta 1.40 euros el tramo. Completa la oferta una Telesilla que asciende al Monte Solaro, el valor por persona es de 9 euros ida y vuelta.

Funicolare di Capri (which runs from the port to the urban area). The ticket costs 1.40 euros.
There are mini- buses that circle the island (they connect Ana Capri and Capri making intermediate stops in strategic locations). The ticket costs 1.40 euros each section.
The chairlift roundtrip to Monte Solaro is 9 euros per person.
Información / *Information:* www.capritourism.com

PARA COMER Y DORMIR / *WHERE TO EAT AND SPEND THE NIGHT*

Para dormir la oferta es muy variada y amplia. Además de hoteles de lujo, hay opciones más económicas y también residencias turísticas, habitaciones amobladas, casas, departamentos y B&B.

There are various accommodation options. In addition to luxury hotels, there are cheaper options such as tourist residences, furnished rooms, houses, apartments as well as B&B.

La gastronomía típica es la mejor opción en la Isla.
Es recomendable los Ravioles Caprese / Totani con papas (a base de calamares) / Torta Caprese / Lemoncello / Ensalada caprese (Mozzarella, tomates en rodajas, albahacas, orégano y aceite de Oliva). Y toda la variedad de pizzas italianas.

The typical food is the best choice on the island.
We recommend the Ravioli Caprese / Totani with potatoes (made with squid) / Caprese Cake/ Lemoncello / Caprese Salad (mozzarella , sliced tomatoes, basil, oregano and Olive oil). And the various Italian pizzas.

ENIT ITALIA
AGENZIA NAZIONALE DEL TURISMO

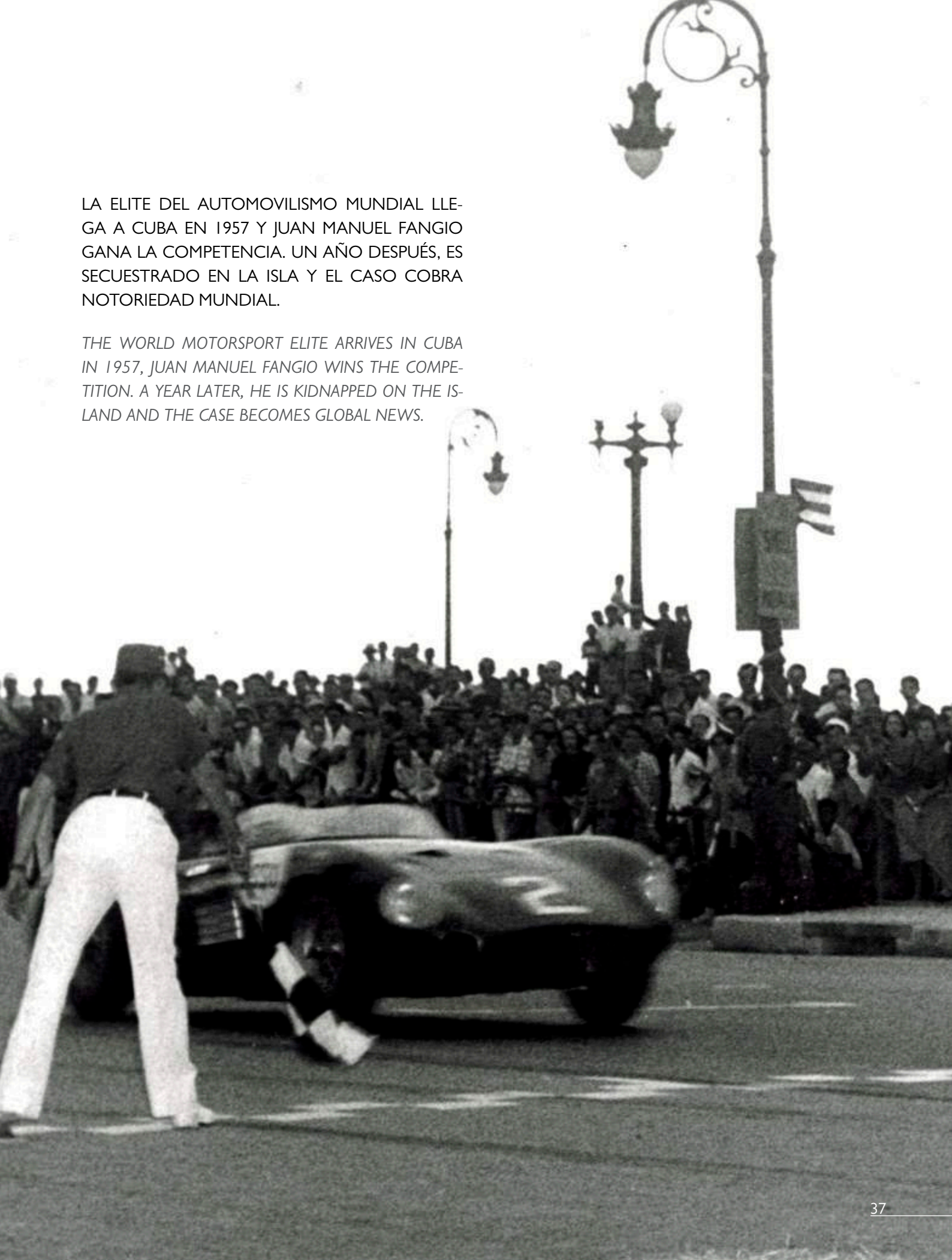
HISTORIA DE TRIUNFO Y SECUESTRO
A STORY OF TRIUMPH AND KIDNAP

Por: Gastón Larripa
Fotos: Archivo Fundación Museo Juan Manuel Fangio



LA ELITE DEL AUTOMOVILISMO MUNDIAL LLEGA A CUBA EN 1957 Y JUAN MANUEL FANGIO GANA LA COMPETENCIA. UN AÑO DESPUÉS, ES SECUESTRADO EN LA ISLA Y EL CASO COBRA NOTORIEDAD MUNDIAL.

THE WORLD MOTORSPORT ELITE ARRIVES IN CUBA IN 1957, JUAN MANUEL FANGIO WINS THE COMPETITION. A YEAR LATER, HE IS KIDNAPPED ON THE ISLAND AND THE CASE BECOMES GLOBAL NEWS.



Bajo la dictadura de Fulgencio Batista, las autoridades cubanas deciden organizar una competencia a nivel internacional con los mejores volantes del momento. Para ello viajan a Milán y ahí se gesta el "Gran Premio de Cuba de 1957" para autos Sport.
Se establece como escenario el callejero de "El Malecón", un trazado muy pintoresco que bordea parte de la costa del centro de La Habana.
El piloto de Balcarce, que en ese momento ya tenía cuatro campeonatos mundiales en su haber, llega a la isla del Caribe con una Maserati 300 S para competir por primera vez en ese país.
En las pruebas de clasificación, Fangio logra la pole position, registrando 2'04" 6/10 a un promedio de 162 Km/h, al cabo de los 5.591 metros del circuito El Malecón. Más atrás quedaron Alfonso de Portago y Phil Hill (ambos con Ferrari 3500). De esa manera, los tres pilotos completaron la terna de la primera fila. Luego, 23 autos más ocuparon los puestos sucesivos.

Under the dictatorship of Fulgencio Batista, the Cuban authorities decide to organize an international competition with the best time car racers. They travel to Milan, where they devise the "Grand Prix of Cuba 1957" for Sport cars.
"El Malecón" is the circuit set, a picturesque path that runs along part of the coast of central Havana.
The pilot from Balcarce, who at the time had four world championships to his credit, arrives at the Caribbean island with a Maserati 300 S to compete for the first time in that country.
In the qualifying tests, Fangio achieves the pole position, recording 2'04 " 6/10 to an average of 162 K /h, after the 5591 meters of El Malecón circuit. Alfonso de Portago and Phil Hill (both Ferrari 3500) came after him. Thus, the three drivers made up the trio of the first row. Then 23 more cars filled the rest of the positions.

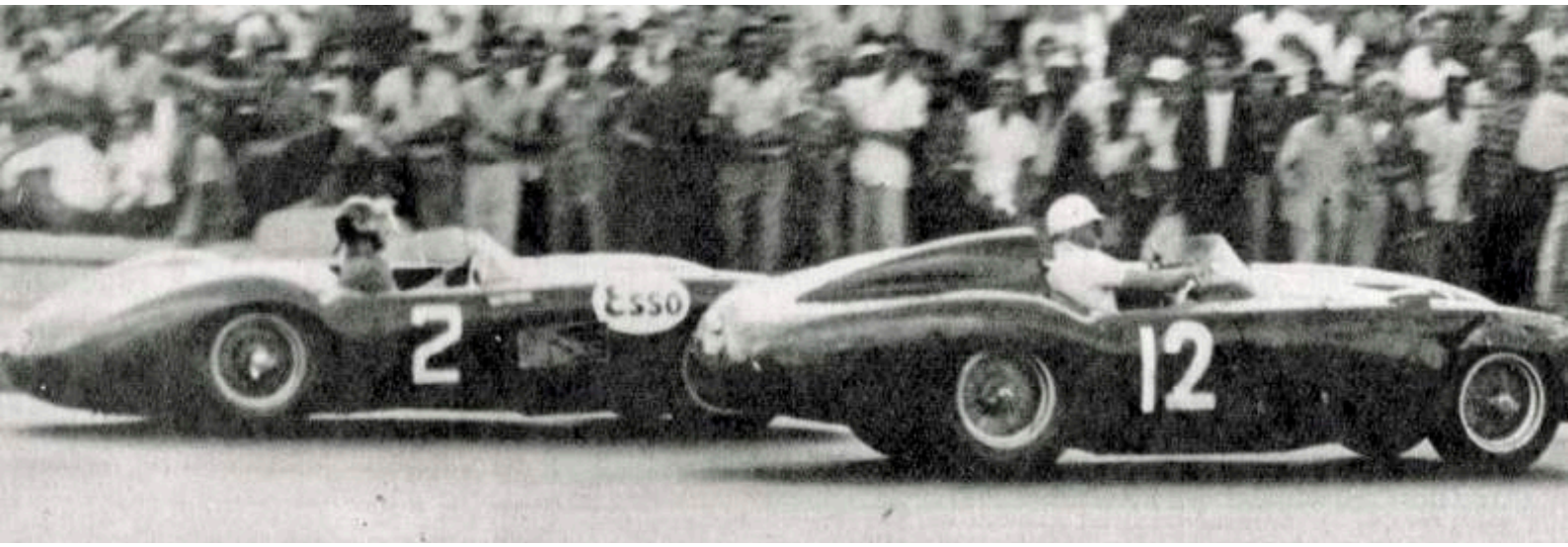

Vista del callejero "El Malecón"



Fangio a bordo de la Maserati 300 Sport

Fangio tiene una mala largada y es superado por De Portago, Schell, Hill, Shelby, Moss y Castellotti, en una carrera a 90 vueltas para cubrir 500 kilómetros, por lo que desde el séptimo lugar se dedica a elaborar su plan de acción. Ya en la vuelta 5 está tercero detrás de De Portago y Stirling Moss. El maestro comienza el trabajo perfecto, meticuloso, calculador y preciso para demoler a sus rivales. Supera a Moss y luego de un andar brillante, De Portago entra a boxes en el giro 68, al igual que Fangio, quién regresa antes al circuito logrando la primera posición seguido por Moss, Shelby y De Portago. Con más de un minuto de diferencia (segundos que ganó vuelta a vuelta) Fangio cruza la línea de sentencia transformandosé en el vencedor del Gran Premio de Cuba el 25 de febrero de 1957.
Obtuvo 18 mil dólares en premios y el trofeo de manos de Fulgencio Batista.

Fangio has a lousy start and is outranked by De Portago, Schell, Hill, Shelby, Moss and Castellotti, in a race to 90 laps covering 500 km, so from the seventh place he develops an action plan. By lap 5 he is already third behind De Portago and Stirling Moss. The master begins his perfect, meticulous, calculating and precise work to beat his rivals. He leaves Moss behind and after a brilliant performance De Portago enters the pits on lap 68, and so does Fangio, who returns to the circuit before him, achieving the first position followed by Shelby, Moss and De Portago.
With over a minute difference (gaining seconds laps after lap) Fangio crosses the finish line and becomes the winner of the Grand Prix of Cuba on 25 February, 1957.
He earned u$s 18,000 in prizes and the trophy handed by Fulgencio Batista.







Fangio recibe el trofeo de manos de Fulgencio Batista

EL SECUESTRO DE 1958

El éxito del gran premio en la isla y la trascendencia mundial que tuvo, hizo que lo organizadores un año después convoquen a una nueva competencia internacional.
Nuestro hombre llega a La Habana ya transformado en el "quintuple". Se aloja (como en 1957) en el céntrico "Hotel Lincoln", en la habitación 810 del octavo piso.
Fangio trepa a su Maserati 450S y comienza a girar en el peligroso circuito El Malecón para obtener nuevamente el mejor tiempo en las pruebas de clasificación, superando a su eterno escolta, Stirling Moss. Todo estaba planteado para otra gran competencia del campeón. Luego de las pruebas, Fangio vuelve a su Hotel para descansar.
En el lobby, Fangio conversa con un grupo de amigos y colaboradores, cuando a las 08.40 p.m., un joven con pistola en mano apunta al grupo y pregunta:"Quién es Fangio?", éste se identifica y el joven con voz firme en nombre del Movimiento "26 de Julio", le ordena que lo acompañe. Fangio responde "No conozco…", a lo que el joven con mayor firmeza le repite "Me va a tener que acompañar..." Fangio, por un instante pensó que era una broma, pero apuró con un "....vamos" cuando notó la mano temblorosa del joven sosteniendo la pistola.
A partir de ese momento comenzó un periplo de 25 horas que incluyó varias casas, hasta alojarlo en una residencia de El Vedado, un barrio paquete de la capital cubana.
El secuestro de Juan Manuel Fangio fue la manera de que el movimiento "26 de Julio", liderado por Fidel Castro que luchaba contra la dictadura de Batista, sea escuchado y que su accionar cobre notoriedad mundial. Sin duda, el rapto fue todo un éxito desde el punto de vista promocional y la figura elegida, las más convocante.
Durante el cautiverio, Fangio pudo seguir las instancias de la competencia por TV. En la misma se produce un accidente donde mueren siete personas del público. En ese momento se suspende y el triunfo queda en manos de Stirling Moss. Horas después, se planifica la entrega de Fangio, la que se realiza a través de la embajada Argentina en La Habana y donde es recibido por el embajador Guevara Lynch en un departamento de un agregado cultural y al cual Fangio presenta a sus raptores como "mis amigos los secuestradores".
Antes de salir de "El Vedado", ofrecen a Fangio una cena de despedida. Todo el grupo lo colmaba de atenciones y él firmaba autógrafos. Uno de ellos al despedirlo le dijo:
"...Le pedimos nuevamente disculpas, señor Fangio y esperamos volverlo a ver, cuando Cuba sea liberada del régimen de Batista..."



THE KIDNAP IN 1958

The success of the grand prize on the island and the global significance it had motivated the organizers to announce a new international competition a year later.
Our man arrives in Havana with the "five-time champion" title. He stays (as in 1957) at the "Lincoln Hotel", in Room 810 on the eighth floor. Fangio climbs onto his Maserati 450S and begins to ride the dangerous El Malecón circuit to achieve once again the fastest time in the qualifying tests, beating Stirling Moss. Everything was set for another great contest. After the testing, Fangio returns to his hotel room to rest.
At the lobby, Fangio speaks with a group of friends and team members, when at 08.40 pm, a young man pointing to the group with a gun asks, "Who is Fangio?" Fangio identifies himself and the young man on behalf of the "26 de Julio" Movement commands Fangio to join him, speaking in a firm voice. Fangio replies "I do not know ..." to which the young man reacts more firmly "You will have to come with me ..."
For a moment Fangio thought it was a joke, but when he noticed the trembling hand of the young man holding the gun he immediately said "....let's go". At that moment he began a journey that lasted 25 hours, which included several houses until he was taken to a residence in El Vedado, a fancy neighborhood in Havana.
Juan Manuel Fangio's kidnap was the way in which the "26 de Julio" movement, led by Fidel Castro, who fought against Batista's dictatorship, was heard and their actions became world news. The kidnap was for sure a success in terms of press coverage, since the chosen character was well-known.
During captivity, Fangio could follow the competition on TV, during which seven people from the audience were killed. The race was cancelled and the victory went to Stirling Moss.
Hours later, Fangio's release is planned. It is done through the Argentine Embassy in Havana, where he is greeted by Ambassador Guevara Lynch in the apartment of a cultural attaché, to whom Fangio introduces his captors as "my friends, the kidnappers."
Before leaving "El Vedado" they offer Fangio a farewell dinner. The whole group showered him with attention and he signed autographs. One of them said:
"...We apologize again, Mr. Fangio and we hope to see you again when Cuba is liberated from Batista's regime ..."

HOTEL LINCOLN

Desde hace algunos años en la puerta está colocada una placa donde se puede leer:
"En la noche del 23 de febrero de 1958, en este mismo lugar fue secuestrado por un comando del Movimiento 26 de julio dirigido por Oscar Lucero, el cinco veces Campeón Mundial de Automovilismo, Juan Manuel Fangio. Ello significó un efectivo golpe propagandístico contra la tiranía batistiana y un importante estímulo para las fuerzas revolucionarias".
Para que los turistas puedan visitarla, la habitación 810 del Hotel Lincoln permanece como Fangio la habitara. Allí una placa reza: "En esta habitación estuvo Fangio".

En 1983, Fangio debió ser sometido a una operación del corazón y recibió un telegrama de sus captores, que le deseaban una feliz recuperación. Tiempo después, otro telegrama expresaba:
En ocasión de su histórico encuentro con el Movimiento 26 de Julio, le recordamos amistosamente y le deseamos completa salud y bienestar. Aquel episodio, más que un secuestro fue una retención patriótica que sirvió, junto a 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.

LINCOLN HOTEL

For some years now, there has been is a plate on the door which reads:
"On the night of February 23, 1958, in this exact place, Juan Manuel Fangio, five-time Motorsports World Champion was kidnapped by a group of the 26 de Julio Movement led by Oscar Lucero. This meant an effective propaganda coup against the Batista tyranny and an important stimulus to the revolutionary forces".
For tourist visits, room 810 of the Lincoln Hotel remains intact since Fangio left. There, a plaque reads: "Fangio was in this room."

In 1983, Fangio had to undergo heart surgery and received a telegram from his captors, wishing him a successful recovery. Some time later, another telegram stated:
On the occasion of your historic encounter with the 26 de julio Movement, we think of you amicably and wish you full health and wellbeing.
That episode was more a patriotic restraint than a kidnap, which, with your noble attitude and fair understanding, served the cause of our people, who feel nothing but affection for you and it is on their behalf that we salute you after a quarter of a century. Looking forward to seeing you in Cuba again. Your friends, the kidnappers.

VISITA EN BALCARCE

En 1991, participantes y directivos del secuestro, encabezados por Arnold Rodríguez, uno de los líderes, estuvieron junto a Fangio en Balcarce, en el Museo y en El Casco. Estas visitas se repitieron con cierta frecuencia hasta 1994, año en que se notificó del proyecto del film "Operación Fangio", según el libro de Claudia Furiati, una periodísta de Río de Janeiro titular de Caribe Producciones Ltda. Luego la película fue protagonizada por Darío Grandinetti en el papel de Juan Manuel Fangio.

THEY VISIT BALCARCE

In 1991, members and organizers of the kidnap, headed by Arnold Rodriguez, one of the leaders, met Fangio in Balcarce, at the Museum and in El Casco. These visits went on repeatedly until 1994, when he learnt about the project for the film "Operation Fangio", says Claudia Furiati, a journalist from Rio de Janeiro and owner of Caribe Productions Ltd, in her book. Then the film was starred by Darío Grandinetti in the role of Juan Manuel Fangio.



Maserati 300 S en el Museo de Balcarce

NUEVA BMW / *NEW BMW*

R nineT

BMW MOTORRAD CELEBRA SUS 90 AÑOS POR TODO Y PARA ELLO HA CREADO LA NINET, UNA MOTO EN LA QUE SE CONJUGAN ELEMENTOS ESTILÍSTICOS CLÁSICOS CON PROPULSORES Y CHASIS DE TECNOLOGÍA AVANZADA.

BMW MOTORRAD CELEBRATES ITS 90TH BIRTHDAY CREATING THE NINET, A MOTORCYCLE THAT COMBINES CLASSIC STYLISTIC ELEMENTS WITH ENGINES AND HIGH TECH CHASSIS.



Más allá de ser un ejemplo en aspectos tecnológicos o montar un motor espectacular, BMW busca que el conductor se sienta identificado con la moto.
Para ello, desde que comenzó su creación, en la marca alemana han tenido muy en cuenta que la nineT debe ser muy personalizable. Así los usuarios podrán tenerla en función a sus gustos o al uso que van a hacer de ella.
El sistema de escapes es uno de estos elementos. Hay disponible un escape Akrapovic con el que se acentúa la avanzada tecnología de la nineT, o la opción de utilizar un tubo de unión más corto o más largo para así poder montar los tubos de escape más abajo o más arriba.

Aside from being an example in technological aspects or having a spectacular engine, BMW wants the driver to feel identified with the motorbike.
To achieve this, from the beginning, the German brand has regarded the nineT to be very customizable. Allowing users to adapt it to their taste or to the use they will make of it.
The exhaust system is one of these elements. An Akrapovic exhaust, which confirms the high technology of the nineT is available, as well as the opportunity to make the binding tube shorter or longer in order to mount the exhaust below or above.

EL CHASIS

Otro elemento personalizable es la estructura del chasis. El convencional bastidor se ha sustituido por uno completamente nuevo de tubos de acero y de estructura modular compuesto por cuatro partes: el módulo delantero principal, el módulo trasero principal, el posterior superior y el módulo para el acompañante. Estos dos últimos se pueden desmontar modificando así el diseño de esta BMW.
El telelever, usual en las motos BMW con motor bóxer, es sustituido por una horquilla telescópica invertida similar a la que lleva la superdeportiva S 1000 RR.
El objetivo de este cambio es otorgar a la nineT una imagen más clásica y ofrecer más posibilidades para modificar el chasis. El recorrido de la amortiguación es de 120 milímetros.

MOTOR BÓXER

Lo que estará presente en todas ellas es el motor bóxer de 110 CV (81 kW) , refrigerado por aire y aceite, de 1.170 cc y que entrega su par máximo de 119 Nm a 6.000 rpm. Las revoluciones máximas son de 8.500 rpm.
También todas tienen de serie el sistema antibloqueo de frenos BMW Motorrad ABS y estarán disponibles en un solo color, negro, con superficies de contraste de color plata y color metálico.





THE CHASSIS

Another customizable element is the chassis structure. The conventional frame has been replaced by a completely new one made of steel tubes with a modular structure composed of four parts: the main front, the rear main module, the upper back and the passenger module. The latter two can be removed to modify the design of this BMW.
The Telelever, common in BMW motorbikes, with boxer engine is replaced by an inverted telescopic fork similar to the one used in the S 1000 RR supersports.
The purpose of this change is to provide a more classic image to nineT and to offer more possibilities to modify the chassis. The spring travel is 120 mm.

BOXER ENGINE

All nineT motorbikes come with the boxer engine 110 hp (81 kW), air and oil-cooled, 1,170 cc and delivering a maximum torque of 119 Nm at 6,000 rpm. The maximum speed is 8,500 rpm.
They also include the monoblock brake system BMW Motorrad ABS and will be available in only one color, black, with contrasting silver surfaces and metallic color.





FANGIO CONCESIONARIOS

FANGIO SIGUE ACELERANDO HACIA EL FUTURO
FANGIO KEEPS SPEEDING AHEAD

FANGIO CONCESIONARIOS ES UNA EMPRESA DEL GRUPO RODOBENS DESDE 1991.

FANGIO CONCESIONARIOS IS A COMPANY OF RODOBENS GROUP SINCE 1991.


S MB 4488

Como primer paso, el grupo creó una alianza con Mercedes-Benz y convirtió aquellas 2 sucursales iniciales en 5. En el 2000 empezó a comercializar Chrysler, Jeep y Dodge, en el 2007 obtuvo la concesión de la marca Hyundai y en el 2009 creó Rodobens Plan de Ahorro, una empresa fruto de la solidez y la experiencia de la marca Rodobens que permite a los clientes, a través de planes de ahorro, la planificación en la compra de camiones, automóviles y utilitarios, además de los novedosos lanzamientos de Rodobens Rental Truck y Rodobens Corredora deSeguros.
El compromiso de Rodobens quedó demostrado cuando este grupo apostó por el país en plena crisis invirtiendo y trabajando sin descanso para sacar adelante a Fangio Concesionarios. Demostrando además que no se trató solo de un negocio, sino que siempre hubo confianza en el vínculo con don Juan Manuel Fangio, quien tenía su propia oficina en la Casa Matriz de Barracas y un vínculo muy cercano con el Sr. Waldemar de Oliveira Verdi, además de compartir los mismos valores: pasión, compromiso, honestidad y transparencia.

At one stage, the group created a partnership with Mercedes Benz and turned the first 2 branches into 5. In 2000 they began to sell Chrysler, Jeep and Dodge. In 2007 they obtained the grant of Hyundai brand and in 2009 they created Rodobens Savings Plan, a result of the strength and experience of Rodobens that allows customers, through savings plans, to buy trucks, cars and vans. They also started Rodobens Rental Truck and Rodobens Insurance Brokerage.
Rodobens' commitment was made evident when this group decided to invest in the country in mid crisis working tirelessly to bring about Fangio Concesionarios. It was clear that it was not only doing business, for there had always been a relationship based on trust with don Juan Manuel Fangio, who had his own office at the Headquarters in Barracas, and a very close relationship with Mr. Waldemar de Oliveira Verdi, sharing the same values: passion, commitment, integrity and honesty.



Sucursal Puerto Madero



Sucursal La Plata



Sucursal Panaméricana



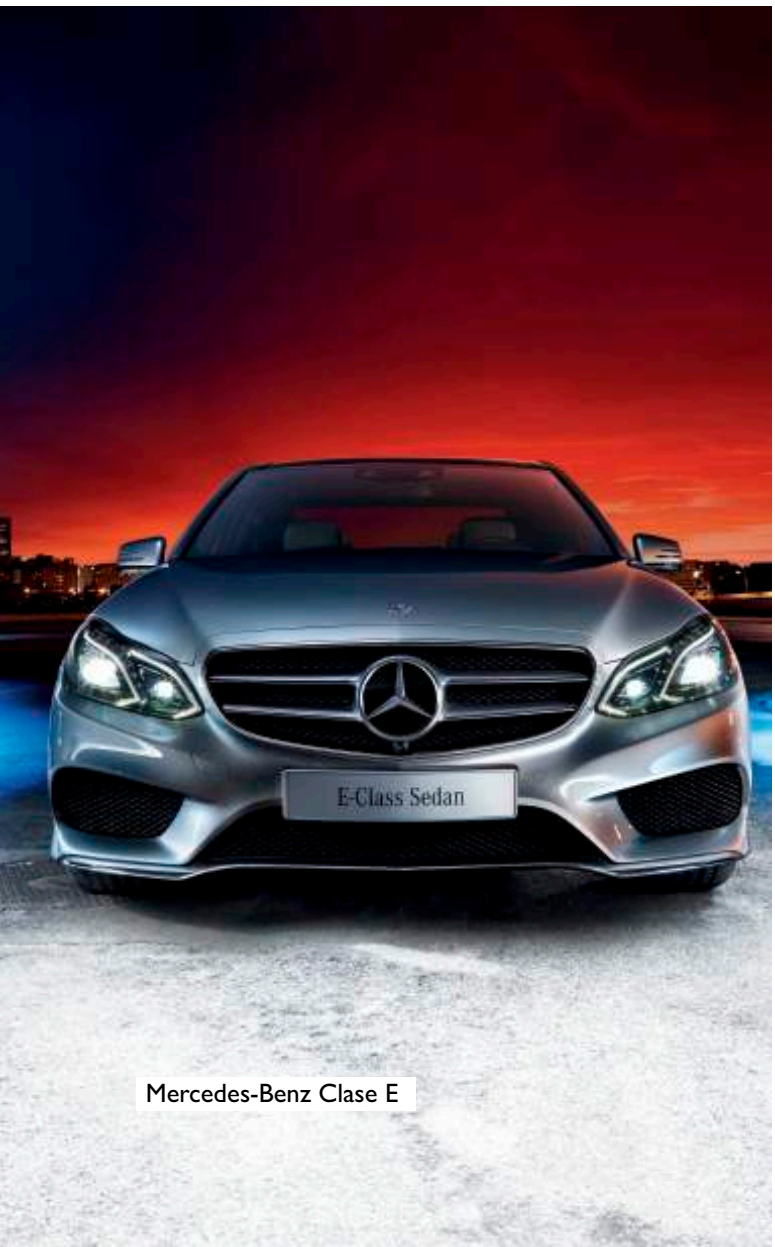
Sucursal Mar del Plata



Sucursal Barracas



Mercedes-Benz Clase A



Mercedes-Benz Clase E



Mercedes-Benz Clase B

Su historia más la fuerza y la visión de su gente convierten a Fangio Concesionarios en la mayor red de concesionarios Mercedes-Benz del país, quien cuenta hoy con 5 modernas y totalmente renovadas sucursales en La Plata, Panamericana, Puerto Madero, Barracas y Mar del Plata donde comercializa con gran éxito los renombrados modelos Clase C, Clase E, Clase A y B.
Fangio Concesionarios creció apostando al país, al trabajo y priorizando la calidad de atención, por eso hoy todo su equipo no tiene dudas de que ése es el camino para seguir adelante.

Its own history as well as its strength and the vision of its people make Fangio Concesionarios the largest network of Mercedes-Benz dealerships in the country, who now owns 5 modern and fully renovated branches in La Plata, Panamericana, Puerto Madero, Barracas and Mar del Plata, where they market with great success the renowned Class C, Class E, Class A and B models.
Fangio Concesiorarios developed because they believed in the country and worked prioritizing the quality of customer care. Today the team have no doubt this is the way to move forward.

Seguinos en: / Follow us on:
facebook.com/fangioconcesionarios
Twitter: @fangiocon

CUANDO LA GENÉTICA HEREDA AMOR POR LA VELOCIDAD

WHEN LOVE FOR SPEED IS GENETIC



FUE UNO DE LOS PILOTOS MÁS ADMIRADOS POR JUAN MANUEL FANGIO, VENÍA DE UNA FAMILIA QUE EN BÚSQUEDA DE LA LIBERTAD MANTENÍA SU FOCO EN EL ANDAR VELOZ.

CHOSEN AS HOLIDAY RESORT SINCE ANCIENT ROMAN REPUBLIC TIMES, THIS SMALL ISLAND LOCATED IN THE TYRRHENIAN SEA, ON THE SOUTH SIDE OF THE GULF OF NAPLES, CAPTURES THOUSANDS OF TOURISTS FROM AROUND THE WORLD.

TAZIO NUVOLARI

Por: Laura González

Podemos imaginar como la tranquilidad de su Castel d' Ario natal, una pequeña comuna de Mantua del centro de Italia, se veía interrumpida por los intentos de superar los límites de la velocidad de las bicicletas de su padre pero sobre todo su tío, que fue la gran inspiración de Tazio Novulari. A los doce años, los ojos de este niño, presenciaron maravillados su primera carrera automotriz. Era el 5 de septiembre del año 1904 en el Circuito de Brescia. Un año después el futuro "Mantuano Volador", a la luz de la luna, robó el auto de su padre, y a escasos 30 kilómetros por hora, sintió que definitivamente ese era su destino.
Diez años más tarde Tazio sacó su carnet de moto de competición, pero cuando estalla la Primera Guerra Mundial decide alistarse en el ejército, donde tuvo la oportunidad de usar su don conduciendo ambulancias de la Cruz Roja, camiones de correo y hasta ser chofer de oficiales; su jefe militar insistía en que se retire ya que tenía poca capacidad para el manejo y al terminar la guerra se dispuso a demostrar lo contrario.

We can imagine how the peace and quiet of Castel d' Ario, his hometown, a small comune (municipality) in the Province of Mantua in central Italy, was interrupted by attempts to push the speed limits of his father's bicycle. But especially his uncle's bicycle, since he was a great inspiration for Tazio Nuvolari. At twelve he witnessed with marvel his first car race. It was on September 5, 1904 at the Brescia Circuit. A year later the future "Flying Mantuan", under the moonlight, stole his father's car and driving at 30 km per hour, definitely felt that racing was his destiny.
Ten years later Tazio got his race motorbike license, but when WWI broke out he decided to join the army, where he had the opportunity to probe his skills driving ambulances for the Red Cross, mail trucks and even became the officers' chauffeur. His military chief insisted that he should forget it, for he had no skills for driving. After the war he set out to prove otherwise.

INICIOS ACCIDENTADOS.

Cuando, nadie supo, pero muchos insistieron en que hizo un pacto con el diablo. Al principio su fama se centró en su habilidad en la carreras de motocicletas pero al probar el Alfa Romeo P2, el coche con más éxito de la época, el aún joven corredor queda maravillado, ese día su travesía de prueba terminó con el coche saliendo literalmente volando de la pista. Esta aventura casi costó la vida de Nuvolari pero no le impidió doce días más tarde en su Bianchi 350, el "Flecha Celeste", aún vendado y con un brazo entablillado obtener el Gran Premio de las Naciones.

En el año 1928 Tazio decide formar su propio equipo en Mantúa, para incrementar su actividad en las carreras. El 11 de marzo de 1928 es el debut de la Escudería Nuvolari, logrando un importante éxito al alcanzar el Gran Premio de Trípoli, su primera gran victoria internacional. A pesar de los éxitos obtenidos como piloto las finanzas de Tazio caen, y los males se acrecientan ya que durante el transcurso del año 1929 tampoco lo acompañan los resultados en las competiciones en las que participa, pero a fines de ese año recibe una emotiva carta de Vittorio Jano, director de la escudería Alfa Romeo que está dispuesto a olvidar el accidente con el Alfa Romeo P2 y lo invita a integrar su equipo.

ROUGH BEGINNINGS.

Many people insisted that he had made a pact with the devil. At first he was famous for his ability in motorcycle races but after he tried the Alfa Romeo P2, the most successful car of the time, he was amazed. That day, his test drive ended with the car literally flying off the track. This adventure nearly ended Nuvolari's life but twelve days later in his Bianchi 350, the "Light Blue Arrow", still bandaged and with a splint arm, he obtained the Grand Prix of Nations.

In 1928, Tazio decides to make up his own team in Mantua, to increase its activity in races. On March 11, 1928, the Scuderia Nuvolari debut, achieving a significant success: the Tripoli Grand Prix, his first major international victory. Despite his successes Tazio's finances drop and during the course of 1929 the results of the competitions in which he participates are poor. But later that year he receives an emotional letter from Vittorio Jano, head of the Scuderia Alfa Romeo, who is willing to forget the accident with Alfa Romeo P2 and invites him to join his team.



Coppa Consuma 1930, Tazio Nuvolari manejando un Alfa Romeo 6C 1750GS.

LA LEYENDA DEL "MANTUANO VOLADOR"

Al volante de un Alfa Romeo 6C 1750, en el debut en el equipo de Jano, Nuvolari obtiene el triunfo en la cuarta edición de la "Mille Miglia" estableciendo un nuevo récord al completar el complicado trazado del circuito manteniendo una velocidad media superior a los 100 km/h. Por otro lado esta carrera es recordada por la hábil estrategia de Tazio quien aprovechando la oscuridad del amanecer apaga las luces del automóvil para tomar por sorpresa a Varzi, su amigo y contrincante, y no darle tiempo para reaccionar ante su llegada. La leyenda del "Mantuano Volador" empieza a cobrar forma.

La fama de Tazio crece y en 1932 el poeta Gabriele D´Annuncio le regala una tortuga dorada; "Al hombre más rápido de la tierra, el animal más lento" era su inscripción, el piloto decide adoptar al símbolo de la tortuga como su sello personal, lo utiliza bordándola sobre el jersey amarillo con el que compite. A fines de 1933 y a pesar de los éxitos obtenidos, Nuvolari pone fin durante dos años a su relación con Alfa Romeo para obtener mejores coches y más dinero Pero tras un accidente y con el establecimiento de un cambio de normativa en la que se limita a 750 kg el peso de los coches, vuelve al ruedo con la Escudería Ferrari.

THE LEGEND OF THE "FLYING MANTUAN"

At the wheel of an Alfa Romeo 6C 1750 he debuts in Jano's team and he achieves a victory in the fourth edition of the "Mille Miglia", setting a new record for completing the complicated layout of the circuit maintaining an average speed higher than 100 km / h . This race is remembered for Tazio's strategy, since he took advantage of the darkness of dawn and turned off the lights of the car to take Varzi, his friend and rival, by surprise and give no time to react to his arrival. The legend of the "Flying Mantuan" had begun.

Tazio's fame grows and in 1932 the poet Gabriele D' Announce awards him a golden turtle with the inscription, "To the fastest man on earth, the slowest animal", the pilot decides to adopt the turtle symbol as his personal label, sewing it on the yellow jersey, which he wore at races. By late 1933 and despite the successes Nuvolari ends for a year his relationship with Ferrari in order to get better cars and make more money. But after an accident and the change in legislation, which limited the weight of cars to 750 kg, he returns to Scuderia Ferrari.



Ejemplo de la lucha entre Nuvolari y Varzi en la curva Saint Devote



Tazio Nuvolari persigue a Varzi



"LA VICTORIA IMPOSIBLE", UNA CARRERA PARA LA MEMORIA.

Corría el año 1935 Nuvolari compite en la carrera que lo marca definitivamente como corredor, un triunfo hito en el mundo del automovilismo, en el trazado de Nürburgring, en el Gran Prix Alemán. Los ojos de la Alemania nazi estaban puestos en esta carrera, la Auto Unión inscribió cuatro choches y Mercedez Benz, nada menos que cinco. Tazio acude con el Alfa Romeo P3 tipo B de 1932 que estaba claramente por detrás de la fuerza germana. La carrera empezó con lluvia y niebla, Caracciola, un experto en este clima y Tazio lucharon nueve vueltas por la primacía, pero el Alfa Romeo falla en la mitad de la carrera. Durante el repostaje los mecánicos rompen la manivela de la bomba manual de combustible, y Tazio pierde aproximadamente dos minutos en boxes. A pesar de esto Nuvolari se las arreglo para superar a ambas escuderías alemanas, para la vuelta número 15 ya se había asegurado el segundo lugar, a unos 87 segundos de von Brauchitsch, quien nervioso forzó demasiado la máquina y los neumáticos. Tazio, siguió con su ritmo, la diferencia se achicaba segundo a segundo, hasta que en la última vuelta, el alemán reventó sus neumáticos traseros, y Tazio lo supero a escasos 5 kilómetros para llegar al final, en una carrera de 500 km. Una multitud de 300 mil personas aplaudió al "Mantuano Volador" de pie. A los 42 años Nuvolari se ganó un lugar privilegiado en la historia del automovilismo.

UNA VIDA EN LA PISTAS

La carrera de Nuvolari sigue avanzando, y a pesar de tener accidentes de gravedad, nada lo detiene. Luego de 351 carreras, 106 victorias absolutas, 76 victorias de categoría y 100 vueltas rápidas, el "Mantuano Volador" se retira, aunque nunca lo hizo oficialmente. Tazio muere el 11 de agosto de 1953. En su funeral vistió su camisa azul con la tortuga dorada bordada en ella, unos pantalones azules y un casco de piloto. Un séquito de aproximadamente 55000 personas siguieron el coche fúnebre del gran corredor, en su Mantua natal, entre ellos estaban Alberto Ascari, Luigi Villoresi y Juan Manuel Fangio.

"THE IMPOSSIBLE VICTORY", A RACE TO REMEMBER.

It was 1935 and Nuvolari was about to run the race that would gain him a race car driver reputation, a milestone victory in the world of motorsport, in Nürburgrin at the German Grand Prix. The eyes of Nazi Germany were set on this race, the Auto Union placed four cars and Mercedez Benz, five. Tazio comes with the Alfa Romeo P3 B type, 1932, which was clearly inferior to the German cars. The race starts with rain and fog, Caracciola and Tazio fight for the first place during nine laps, but the Alfa Romeo fails in the middle of the race. During refueling the mechanics break the fuel pump crank, and Tazio loses about two minutes in the pits. In spite of this, Nuvolari manages to beat both German teams, and by lap 15 he has already secured the second place, 87 seconds from von Brauchitsch , who was forcing the car and tires too much. Tazio keeps his pace while the gap gets closer every second. In the last lap, the German's rear tires burst, and Tazio beats him just 5 kilometers from the finish line, in a 500 km race. A crowd of 300,000 people give the "FlyingMantuan" a standing ovation. At the age of 42 Nuvolari earns a special place in the history of motorsport.

A LIFE ON THE TRACK

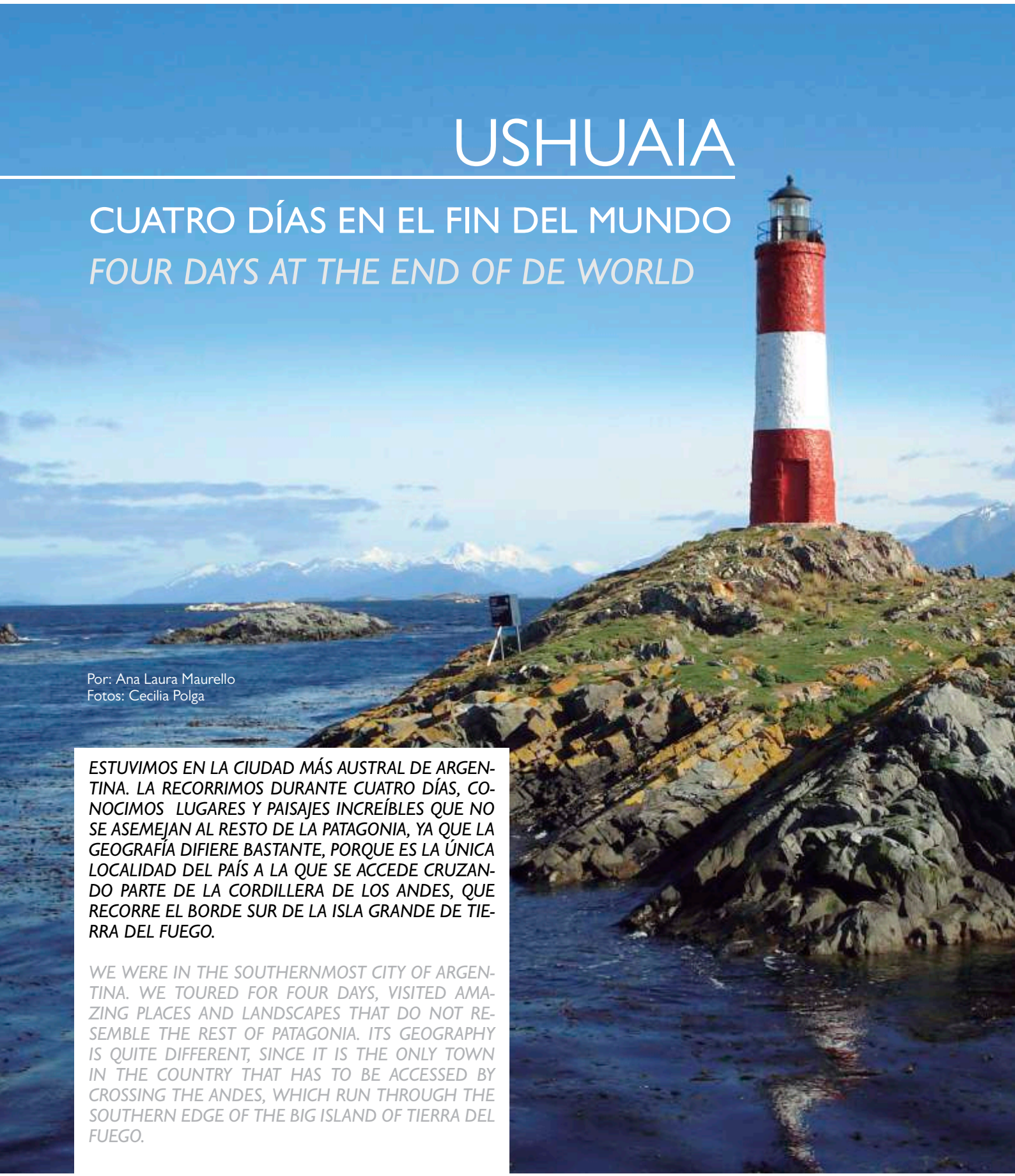
Nuvolari's career continues to grow, and despite having serious accidents, nothing stops him. After 351 races, 106 overall victories, 76 category victories and 100 fastest laps, the "Flying Mantuan" retires, though never officially. Tazio died on August 11, 1953. At his funeral he wore his blue shirt with the embroidered golden turtle on it, blue pants and a pilot helmet. About 55,000 people followed the hearse of this great race car driver in his hometown Mantua, among them were Alberto Ascari, Luigi Villoresi and Juan Manuel Fangio.



USHUAIA

CUATRO DÍAS EN EL FIN DEL MUNDO

FOUR DAYS AT THE END OF DE WORLD



Por: Ana Laura Maurello
Fotos: Cecilia Polga

ESTUVIMOS EN LA CIUDAD MÁS AUSTRAL DE ARGENTINA. LA RECORRIMOS DURANTE CUATRO DÍAS, CONOCIMOS LUGARES Y PAISAJES INCREÍBLES QUE NO SE ASEMEJAN AL RESTO DE LA PATAGONIA, YA QUE LA GEOGRAFÍA DIFIERE BASTANTE, PORQUE ES LA ÚNICA LOCALIDAD DEL PAÍS A LA QUE SE ACCEDE CRUZANDO PARTE DE LA CORDILLERA DE LOS ANDES, QUE RECORRE EL BORDE SUR DE LA ISLA GRANDE DE TIERRA DEL FUEGO.

WE WERE IN THE SOUTHERNMOST CITY OF ARGENTINA. WE TOURED FOR FOUR DAYS, VISITED AMAZING PLACES AND LANDSCAPES THAT DO NOT RESEMBLE THE REST OF PATAGONIA. ITS GEOGRAPHY IS QUITE DIFFERENT, SINCE IT IS THE ONLY TOWN IN THE COUNTRY THAT HAS TO BE ACCESSED BY CROSSING THE ANDES, WHICH RUN THROUGH THE SOUTHERN EDGE OF THE BIG ISLAND OF TIERRA DEL FUEGO.



Nosotros llegamos en avión y nos alojamos en un hotel dentro de la gran oferta hotelera existente (la variedad de hospedaje va desde hostels a hoteles de cinco estrellas).
Comenzamos nuestro paseo con una caminata por el centro comercial. La calle principal se llama San Martín, donde se encuentran gran variedad de locales comerciales, que incluyen restaurantes, chocolaterías, venta de indumentaria de invierno, etc.
Cerca del mediodía decidimos probar la famosa centolla, característica de esta zona austral.
Hay restaurantes donde este crustáceo se encuentra exhibido en grandes peceras y uno tiene la oportunidad de elegirlo para luego poder saborearlo. Luego del almuerzo, continuamos nuestra caminata hasta el final de la calle San Martín, donde se encuentra el Museo Marítimo y el Museo del Presidio. En la cárcel descubrimos una parte de la historia argentina, este famoso lugar albergó a diferentes personalidades, tales como el "petiso orejudo", Ricardo Rojas, entre otros. Este penal llegó a tener hasta ochocientos presidiarios, desde delincuentes seriales hasta presos políticos. Los convictos que estuvieron allí, no solo estaban recluidos, sino que realizaban diferentes actividades, que iban desde talleres a la explotación de los bosques para proveer de leñas a las calderas y la madera para la construcción. Para el transporte de los guardias y los presos fue necesario habilitar un tren de trocha angosta que se lo denominó el Tren del Fin del Mundo. Muchos años después, este medio de transporte fue remodelado y hoy funciona como atracción turística.

We arrived by plane and stayed in a hotel within the large existing hotel supply (the variety of accommodation ranges from hostels to five-star hotels).
We began our tour walking through the city center. The main street is called San Martin, where there are many shops, including restaurants, chocolate shops and winter clothing shops. Around midday we decided to try the famous king crab, typical of this southern area. There are restaurants where this crustacean is displayed in large tanks and one has the opportunity to choose which to taste. After lunch, we continued our walk to the end of San Martin Street, where the Maritime Museum and the Prison Museum are located. At the prison we learnt part of Argentina's history. This famous place held different personalities, such as "petiso orejudo", Ricardo Rojas, among others. This prison held eight convicts from serial criminals to political prisoners. Convicts who were there, performed different activities, ranging from workshops to thr exploitation of forests to provide firewood for boilers and wood for construction. In order to transport guards and prisoners it was necessary to build a narrow gauge train, which was called Tren del Fin del Mundo (The train of the end of the world). Many years later, this transport was remodeled and now works as a tourist attraction.

Parque Nacional de Tierra del Fuego Bahía Lapataia

Durante el segundo día de nuestra estadía, nos dirigimos al Parque Nacional de Tierra del Fuego Bahía Lapataia. Antes de su entrada, se encuentra la estación del Tren del Fin del Mundo, donde abordamos el tren que realiza un recorrido de cuarenta y cinco minutos y el precio por adulto en clase turista es de 230 pesos. Después, continuamos caminando por el Parque, al cual se accede contratando un auto o una excursión, ya que se encuentra a 12 kilómetros de Ushuaia. En el Parque recorrimos los sitios más hermosos donde se encuentran las especies típicas del bosque andino patagónico, como arbustos, hayas, lengas, ñires, entre otros. Nuestro primer stop fue en el mirador de la Laguna Verde.
Luego, continuamos hasta la castorera, donde se aprecian los diques construidos por los castores. Estos animales son considerados una plaga, ya que se reprodujeron de manera indiscriminada y construyen diques en ríos y arroyos utilizando principalmente los troncos de los árboles.
Proseguimos por los principales caminos del parque, observando las montañas, ríos, turbales y bosques, que crean una geografía fantástica. Al mediodía almorzamos enlos paradores que se encuentran dentro de la reserva. Si bien los precios pueden ser excesivos, la vista del lugar lo compensa. Continuamos hacia el mirador de Bahía Lapataia, donde se observa el mar rodeando por las montañas verdes y nevadas.
Como última posta llegamos a la bahía Ensenada, la Isla Redonda y una casilla postal completan el paisaje.
Después de Bahía Ensenada se llega al lago Roca donde realizamos una caminata por el bosque que lo rodea y nos dimos el gusto de observar a un pájaro carpintero buscando insectos, picoteando el tronco de los árboles.



Vista panorámica de la ciudad

Tierra del Fuego National Park Lapataia Bay

During the second day of our stay, we headed to Tierra del Fuego National Park Lapataia Bay. Before the entrance, there is the station of the Train of the End of the World, where we boarded the train. It takes forty-five minutes and the price per adult in economy class is 230 pesos. Then, we continued walking through the park, which is accessed by hiring a car or on a tour, as is 12 kilometers from Ushuaia. In the park we visited the most beautiful sites, where typical Andean Patagonian forest species such as shrubs, beeches, lenga beeches and ñires, among others, can be found. Our first stop was on the lookout to see the Green Lagoon. Then we continued to the beaver dam, where the dams built by beavers can be observed. These animals are considered a pest, as they have reproduced largely and built dams in rivers and streams mainly using tree trunks. We continued along the main roads of the park, watching the mountains, rivers, peat bogs and forests, that create a fantastic geography. At noon we had lunch at one of the sites within the reserve. Prices are quite expensive but the landscape makes it worthwhile. We continued to the lookout at Lapataia Bay, where the green snowy mountains surround the sea.
Our last stop was Ensenada Bay, Isla Redonda (Round Island) and a post office box to complete the landscape. After Ensenada Bay we got to Lago Roca (Rock Lake), where we walked through the forest that surrounds it and had the privilege of watching a woodpecker pecking the tree trunks while looking for insects.

Glaciar Martial

El tercer día nos encontró en el sorprendente Glaciar Martial. Llegamos a su base y allí ascendimos por la aerosilla ($ 50 por persona) hasta una parte más elevada y luego continuamos el ascenso caminando. Este glaciar tiene la particularidad de tener forma de circo, esto se debe a que su forma se asemeja a la de un anfiteatro o un semicírculo, las masas de hielo están localizadas en cubetas rocosas situadas por debajo del nivel de las cumbres. Además constituye la fuente de agua potable más importante de Ushuaia. Mientras caminábamos hacia la cumbre nos sorprendió una intensa nevada, que nos sirvió de excusa perfecta para saborear unas exquisitas pastas en una encantadora casa de té que se encuentra en la base del glaciar, de postre, la imperdible torta del lugar: chocolatón!
Con la panza llena y el corazón contento volvimos al centro y en el puerto nos embarcamos en un catamarán, a través del Canal de Beagle, con destino a la Isla de los lobos y a la pingüinera. Durante la navegación pudimos contemplar numerosos ejemplares de la fauna marina de esta zona, tales como lobos marinos, cormoranes y los pingüinos magallánicos, entre otros. También pudimos apreciar el imponente faro Les Éclaireurs, que en la actualidad sigue en funcionamiento. Después de seis horas regresamos a tierra, para descansar un poco y prepararnos para nuestro último día en la Isla.

Martial Glacier

On the third day we visited the amazing Martial Glacier. We arrived at the base and took the chairlift ($ 50 each) to a higher level and then continued on foot. This glacier has the shape of a semicircle. The ice blocks are located in rocky basins located below the level of the peaks. It is also the main source of drinking water inUshuaia. As we walked towards the peak we were surprised by a heavy snow, which served us the perfect excuse to enjoy a delicious pasta in a lovely tea house located at the base of the glacier. The dessert was chocolatón, a local must.
With a full belly and a happy heart we went back to the center. At the port we boarded a catamaran through the Beagle Channel, bound for the Island of the wolves and the penguin colony. While we sailed, we could spot various species of marine life, such as sea lions, cormorants and Magellanic penguins, among others. We could also admire the impressive Les Éclaireurs lighthouse, which still works. After six hours we touched land for a little rest to get ready for our last day on the island.

Adiós Ushuaia

Nuestro destino final fue Tolhuin, que se encuentra a 111 km de la ciudad de Ushuaia. Antes de llegar allí, nos detuvimos en el Paso Garibaldi en el cual pudimos obtener una vista panorámica del Lago Escondido y de una parte del inmenso Lago Fagnano (o lago Khami en lengua selk'nam), que posee una superficie de 590 km2. Luego, continuamos por la ruta nacional N°3 hasta llegar a Tolhuin.
Este distrito, también llamado "el corazón de la Isla", es muy pintoresco y posee un gran encanto. Por supuesto, no podíamos dejar de visitar la famosa panadería de ese municipio. Se trata de un local muy particular, en el que se dan cita desde turistas hasta los lugareños, para probar las exquisiteces que preparan. Además, nos sorprendió gratamente que allí se le rinde homenaje (a través de fotografías, esculturas y frases alusivas) al Dr. Favaloro, a quien se le dedica un espacio privilegiado en la confitería.
Finalmente, volvimos a la ciudad para poder abordar el avión y regresar a nuestros hogares. Este rincón del país nos dejó una gran impresión y muchos recuerdos imborrables. Sin duda es un lugar único, que con toda seguridad recomendamos visitar. Nos despedimos con una sonrisa, recordando un bello lema de la ciudad: "Ushuaia, fin del mundo, principio de todo".

Goodbye Ushuaia

Our final destination was Tolhuin, located 111 km from the city of Ushuaia. Before getting there, we stopped at the Paso Garibaldi, in which we were able to get a panoramic view of Lago Escondido (Hidden Lake) and a piece of the huge Lago Fagnano (or lake Khami in selk'nam language), which has an area of 590 km2. Then we continued along the National Route 3 to get to Tolhuin. This district, also called the heart of the Island", is very quaint and has great charm. Of course we could not miss the famous local bakery. This is a very special place, at which tourists and locals stop to try the delicacies prepared. We were pleasantly surprised to notice that Dr. Favaloro was horored (through photographs, sculptures and allusive phrases), in a special area in the tea room.
Finally, we returned to the city to board the plane to go back home. This corner of the country left its footprint and many lasting memories on us. It's definitely a unique place, which we certainly recommend visiting. We said goodbye with a smile, remembering a beautiful city motto: "Ushuaia, end of the world, beginning of everything."



Bahía Lapataia

AUTODROMO JUAN MANUEL FANGIO

JUAN MANUEL FANGIO RACETRACK

ME VERÁS VOLVER

CUMPLE 42 AÑOS EL ESPECTACULAR CIRCUITO UBICADO EN LA SIERRA LA BARROSA DE BALCARCE. UN REPASO POR SU HISTORIA HASTA NUESTROS DÍAS.
JORNADAS MEMORABLES Y GRANDES DOMINGOS DE TC, UNO DE LOS ESCENARIOS MÁS TAQUILLEROS DE LA CATEGORÍA.

I WILL RETURN

THE SPECTACULAR CIRCUIT LOCATED IN LA BARROSA MOUNTAIN, BALCARCE TURNS 42. HERE, A REVIEW OF ITS HISTORY TO THE PRESENT. MEMORABLE DAYS AND TC SUNDAYS, ONE OF THE MOST POPULAR SCENARIOS OF THE CATEGORY.



Por: Martín Rodríguez / www.accion5.com
Fotos: Archivo Museo Juan Manuel Fangio

Un día de 1966, Juan Manuel pegó una recorrida por el desolado paisaje serrano, atestado de retamas y yuyos peligrosos, morada de ofidios y alguna que otra alimaña de la zona. Pisando ese suelo intransitable, precámbrico y arcilloso de más de 2.000 millones de años de existencia, dio forma a una de las grandes ideas concretas que vio nuestra ciudad. Hubo que remover mucho suelo, y ganarle terreno al dominante cordón serrano. Se trabajó de sol a sol, con el aporte municipal de maquinarias y capitales provinciales y nacionales. El intendente Juan José Mare y su joven gabinete, quería terminar la obra en tiempo récord y según los archivos, a mediados de 1969 surgió el primer anteproyecto del autódromo.

La misión le fue encargada a los ingenieros sanjuaninos José Romano Petrini y Alberto Olivera, quienes contaban con la fresca experiencia de construir un autódromo de similares características en la Quebrada del Zonda (San Juan). Fangio los había conocido en la inauguración de ese circuito, en octubre de 1967. Los ingenieros se ajustaban a los consejos del "Chueco", que si bien, no conocía mucho de ingeniería, sabía cómo adecuar el circuito a la dinámica de los pilotos. La obra seguía avanzando a pasos agigantados. Las máquinas daban batalla a ese suelo poco explorado y totalmente inepto para la construcción. Mare daba entrevistas a Corsa, Automundo, El Gráfico explicando los avances.

One day in 1966, Juan Manuel was walking about the desolate mountain landscape, full of brooms and dangerous weeds, habitat of snakes and vermins. Stepping on that impassable, Precambrian clay soil, which is more than 2,000 million years old, he gave way to one of the largest ideas developed in our city. Much land had to be removed to gain ground to the dominant mountain cord. Work was done from sunrise to sunset, with the contribution of municipal machinery and provincial and national capitals. Mayor Juan José Mare and his young committee, wanted to finish the work in short order and according to the record files by mid-1969 the first draft of the racetrack came up.

The construction was entrusted to Joseph Romano Petrini and Alberto Olivera, engineers from San Juan, who had just built a similar racetrack in the Quebrada del Zonda (San Juan). Fangio had met them at the opening of the circuit in October 1967. The engineers were in line with the advice of the "knock kneed", who did not know much about engineering but knew how to adapt the circuit to the pilots' dynamics. The work was progressing rapidly in the unexplored land, which was absolutely unfit for construction. Mare gave interviews to Corsa, Automundo, and El Grafico to talk about the progress done.



Juan M. Fangio junto a su padre Loreto, en los comienzos de las obras.



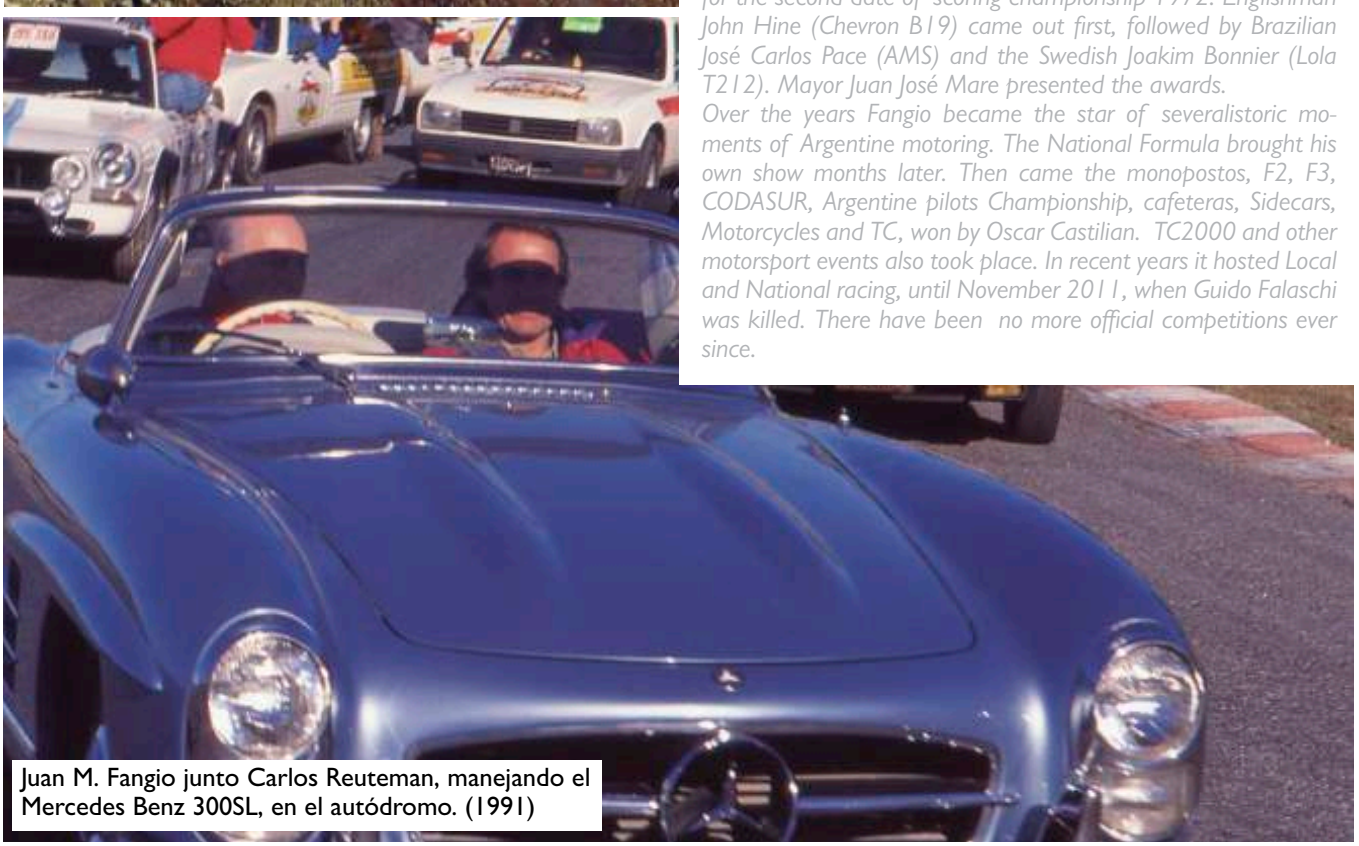
Vista aerea

Casi en paralelo a la construcción del Autódromo, se conformó la comisión Pro Socios Fundadores del autódromo "Ciudad de Balcarce", compuesta por más de 3.400 vecinos que aportaron el dinero restante para culminar la obra, que aunque muy acelerada, no llegaba a los plazos previstos. Finalmente, el gran día: 16 de enero de 1972. El autódromo vio la luz. Se trajo para su apertura la categoría Sport Prototipos, que venía aquí a cumplir con la segunda fecha del campeonato puntuable de 1972. Se impuso el inglés John Hine (Chevron B19), seguido del brasileño José Carlos Pace (AMS) y del sueco Joakim Bonnier (Lola T212). En medio de un gran festejo el intendente Juan José Mare, entregó los premios.

Superada aquella primera carrera, el paso de los años hizo que el Fangio sea protagonista de varios contrapuntos y momentos históricos del automovilismo argentino. La Fórmula Nacional trajo su propio espectáculo meses después. Luego aparecieron los monopostos, F2, F3, CODASUR, Campeonato Argentino de pilotos, Cafeteras, Sidecars, Motos y el esperado TC, que tuvo a Oscar Castellano como primer ganador. También tuvo su paso breve el TC2000, además de otros eventos diferenciados del automovilismo deportivo. En los últimos años hubo automovilismo Zonal y Nacional, hasta noviembre de 2011, cuando se mató Guido Falaschi. Desde entonces no hubo más competencias oficiales.

Almost parallel to the construction of the racetrack, the commission Founders of the "Ciudad de Balcarce" racetrack was set on, composed of more than 3,400 residents who made monetary contributions to finish the work, which was not fast enough to be ready in due time. Finally, the big day: January 16, 1972 arrived. The racetrack was inaugurated. The category Sport Prototype was brought in for the opening, since they were coming here for the second date of scoring championship 1972. Englishman John Hine (Chevron B19) came out first, followed by Brazilian José Carlos Pace (AMS) and the Swedish Joakim Bonnier (Lola T212). Mayor Juan José Mare presented the awards.

Over the years Fangio became the star of severalistoric moments of Argentine motoring. The National Formula brought his own show months later. Then came the monopostos, F2, F3, CODASUR, Argentine pilots Championship, cafeteras, Sidecars, Motorcycles and TC, won by Oscar Castilian. TC2000 and other motorsport events also took place. In recent years it hosted Local and National racing, until November 2011, when Guido Falaschi was killed. There have been no more official competitions ever since.



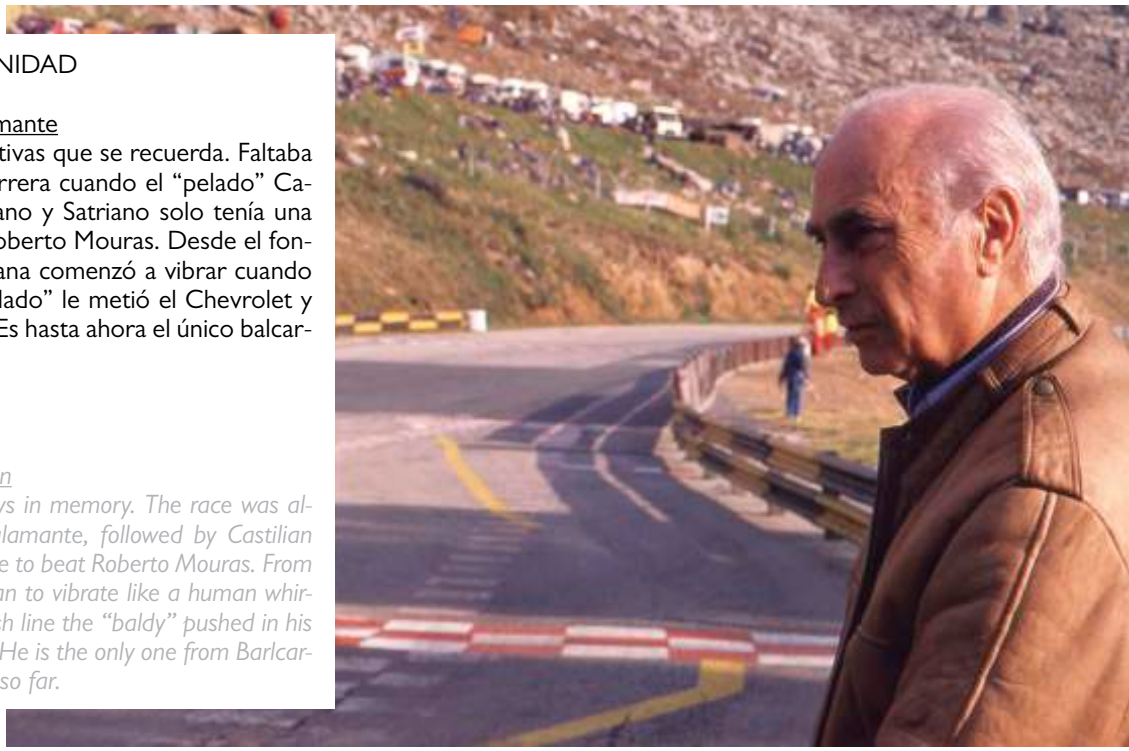
Juan M. Fangio junto Carlos Reuteman, manejando el Mercedes Benz 300SL, en el autódromo. (1991)

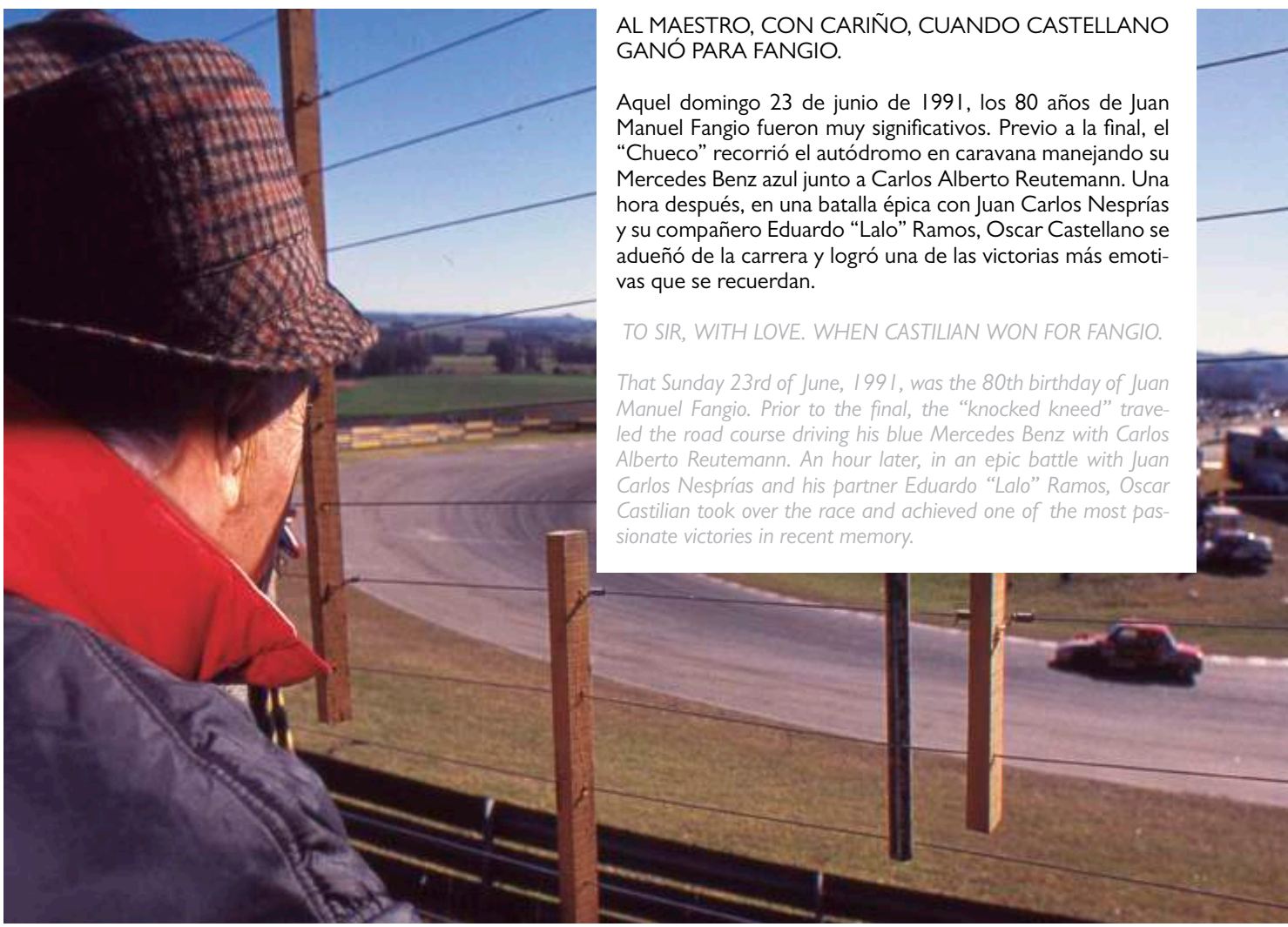
DOMINGOS PARA LA ETERNIDAD

<u>El día que ganó Mariano Calamante</u>
Es una de las jornadas más festivas que se recuerda. Faltaba muy poco para terminar la carrera cuando el "pelado" Calamante, acosado por Castellano y Satriano solo tenía una oportunidad para superar a Roberto Mouras. Desde el fondo de la recta la tromba humana comenzó a vibrar cuando en la entrada a la recta el "pelado" le metió el Chevrolet y comenzó a escribir la historia. Es hasta ahora el único balcarceño que ganó en el "Fangio".

SUNDAYS TO REMEMBER

<u>The day Mariano Calamante won</u>
It is one of the most festive days in memory. The race was almost finished when "baldy" Calamante, followed by Castilian and Satriano had only one chance to beat Roberto Mouras. From the back of the straight he began to vibrate like a human whirlwind and while entering the finish line the "baldy" pushed in his Chevrolet and rewrote the story. He is the only one from Barlcarce to have won at the "Fangio", so far.





AL MAESTRO, CON CARIÑO, CUANDO CASTELLANO GANÓ PARA FANGIO.

Aquel domingo 23 de junio de 1991, los 80 años de Juan Manuel Fangio fueron muy significativos. Previo a la final, el "Chueco" recorrió el autódromo en caravana manejando su Mercedes Benz azul junto a Carlos Alberto Reutemann. Una hora después, en una batalla épica con Juan Carlos Nesprías y su compañero Eduardo "Lalo" Ramos, Oscar Castellano se adueñó de la carrera y logró una de las victorias más emotivas que se recuerdan.

TO SIR, WITH LOVE. WHEN CASTILIAN WON FOR FANGIO.

That Sunday 23rd of June, 1991, was the 80th birthday of Juan Manuel Fangio. Prior to the final, the "knocked kneed" traveled the road course driving his blue Mercedes Benz with Carlos Alberto Reutemann. An hour later, in an epic battle with Juan Carlos Nesprías and his partner Eduardo "Lalo" Ramos, Oscar Castilian took over the race and achieved one of the most passionate victories in recent memory.

MOMENTOS HISTORICOS

1969: Nace el proyecto de construcción.
1972: Fundación del complejo automovilístico.
1974: Carreras de Fórmula Nacional.
1978: Apogeo de los campeonatos zonales.
1980: Corren Fórmula 2 y Fórmula 3.
1981: Se presentan Sidecars y Moto GP.
1982: Campeonato Argentino de pilotos.
1983: Debuta el TC 2000.
1984: Debuta el Turismo Carretera.
1986: Alberto Calamante gana en Balcarce.
1991: El TC corre cuatro carreras el mismo año.
1994: El nuevo zonal de Atlántico llega al circuito.
2004: Accidente fatal en el TSC. Mueren dos personas.
2005: Debuta el Top Race.
2007: Corre el Campeonato Argentino de ciclismo Master.
2008: Mangoni se consagra campeón de la máxima del zonal.
2010: Se rinde homenaje al intendente fundador, CRE Juan José Mare.
2011: Guido Falaschi establece el record de vuelta (1'39"43). Ese día a la salida del puente y durante la última vuelta de la final, sufre un accidente mortal. Desde ese día no hubo más competencias oficiales.

HISTORIC MOMENTS

1969: *Birth of the construction project.*
1972: *Founding of the automotive complex.*
1974: *National Formula Racing.*
1978: *The Rise of the Zonal championships.*
1980: *Formula 2 and Formula 3 races.*
1981: *Moto GP and Sidecars race.*
1982: *Pilots Argentine Championship.*
1983: *TC 2000 debuts.*
1984: *Turismo Carretera debuts.*
1986: *Alberto Calamante wins in Balcarce.*
1991: *TC runs four races in the same year.*
1994: *The new Zonal del Atlántico category reaches the circuit.*
2004: *Fatal Accident at TSC. Two people are killed.*
2005: *Top Race debuts.*
2007: *Master Argentine Cycling Championships take place.*
2008: *Mangoni becomes champion of the top zonal.*
2010: *Tribute to Founder Mayor CRE Juan José Mare.*
2011: *Guido Falaschi sets the lap record (1'39"43). That day at the exit of the bridge and during the last lap of the final, he suffers a fatal accident. There have been no more official competitions ever since.*



BASE DE DATOS

Nombre completo: Autódromo de influencia regional "Juan Manuel Fangio"
Fecha de fundación: 16 de enero de 1972
Construcción: Ing. José Petrini y Alberto Olivera (basado en un proyecto de Fangio).
Ubicación: Ladera noroeste de la Sierra La Barrosa (Balcarce). Se llega al circuito trasladándose por la Ruta 55 hasta la calle 79. A la izquierda, a unos 3 km, está el acceso que lleva a la sierra donde se encuentra el circuito. Entrada principal en calle 63.
Topografía: Suelo arcilloso y rocoso de 2.200 millones de años antigüedad. Cruza una vertiente a 100m de la largada, sobre la recta principal. Follaje y retamas.
Extensión total: 4.592,44mt. (Se le agregó una chicana en febrero de 2005)
Record de vuelta: Guido Falaschi 1'39"43 (Noviembre 2011)

DATABASE

Full Name: Autódromo de influencia regional "Juan Manuel Fangio"
Opening date: January 16, 1972
Construction: Engineer Jose Alberto Petrini and Alberto Olivera (based on a draft by Fangio).
Location: Northwestern side of Mountain Barrosa (Balcarce). You can get to the circuit through Route 55 straight up to 79th street. On the left, about 3 km, there is the access that leads to the mountain, where the circuit is located. The main entrance is on 63rd Street.
Topography: It is a 2,200 million year old, clay, rocky soil. A slope lays across the main straight a hundred meters from the start.
Total area: 4,592.44 m2 (a chicane was added in February 2005)
TC Lap Record: Guido Falaschi 1'39"43 (November 2011)

RELOJES INTELIGENTES / *SMART WATCHES*

LA EMPRESA SURCOREANA PRESENTÓ OFICIALMENTE EL GEAR 2 Y EL GEAR 2 NEO, QUE INCORPORAN EL SISTEMA OPERATIVO TIZEN EN LUGAR DE ANDROID.

THE SOUTH KOREAN COMPANY OFFICIALLY INTRODUCED THE GEAR 2 AND GEAR 2 NEO, INCLUDING THE TIZEN OPERATING SYSTEM IN PLACE OF ANDROID



Son los modelos Gear 2 y Gear 2 Neo con los que Samsung busca ampliar su presencia en el rubro de accesorios tecnológicos, los nuevos Gear dejan de lado Android para usar Tizen como sistema operativo.
Las características principales de ambos son las funcionalidades vinculadas al monitoreo del ejercicio físico, el Gear 2 como el Gear 2 Neo vienen equipados con sensor de actividad cardiaca, contador de pasos y modos para hacer distinto tipo de ejercicio.
Conectados al smartphone, los relojes permiten hacer llamados telefónicos, revisar notificaciones y mensajes, grabar y reproducir video en resolución HD, e incorporan un reproductor de música que puede conectarse a los auriculares vía Buletooth.

The South Korean company officially introduced the Gear 2 and Gear 2 Neo, including the Tizen operating system in place of Android
Samsung is looking to expand in the field of technology accessories with The Gear 2 and Gear 2 Neo models. The new Gear set aside Android to use Tizen operating system.
The main characteristics of both watches are related to exercise monitoring. Gear 2 as well as Gear 2 Neo are equipped with a cardiac activity sensor, pedometer and different exercise modes. If connected to the smartphone, watches allow making phone calls, checking notifications and messages, recording and playing video in HD resolution, and include a music player that can be connected to headphones via Buletooth.



ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

Display super AMOLED de 1,63 pulgadas.
Procesador de doble núcleo 1GHz.
512 MB RAM.
4GB de espacio de almacenamiento interno.
Incorpora una cámara de 2 megapíxeles.

TECHNICAL SPECIFICATIONS

Display 1,63 inch super AMOLED.
1GHz dual-core processor.
512 MB RAM.
4GB internal storage.
The Gear 2 includes a 2 megapixel camera.



OJOS DE CIELO / *HEAVEN EYES*

CUMPLIRÍA 80 AÑOS JUAN MANUEL BORDEU

JUAN MANUEL BORDEU WOULD TURN 80

Por: Martín Rodríguez / www.accion5.com
Fotos: Archivo Museo Juan Manuel Fangio

NACIÓ EN NUESTROS CAMPOS EL 28 DE ENERO DE 1934. SERIO, INTROVERTIDO, CALLADO. JUAN MANUEL BORDEU FUE UNO DE LOS MÁS POPULARES PILOTOS DEL TC DE LOS ´60.
CAMPEÓN NACIONAL EN 1966 Y DISCÍPULO DE FANGIO. FUE QUIÉN LLEVÓ ADELANTE EL SUEÑO DE CONCRETAR EL MUSEO EN BALCARCE. NOS DEJÓ UN 24 DE NOVIEMBRE DE 1990.

HE WAS BORN IN BALCARCE ON JANUARY 28, 1934. SERIOUS, SHY, QUIET PERSONALITY.
JUAN MANUEL BORDEU WAS ONE OF THE MOST POPULAR TC DRIVERS IN THE '60S. NATIONAL CHAMPION IN 1966 AND FANGIO'S DISCIPLE. HE CARRIED OUT FANGIO'S DREAM: BUILDING THE MUSEUM IN BALCARCE. HE PASSED AWAY ON NOVEMBER 24, 1990.



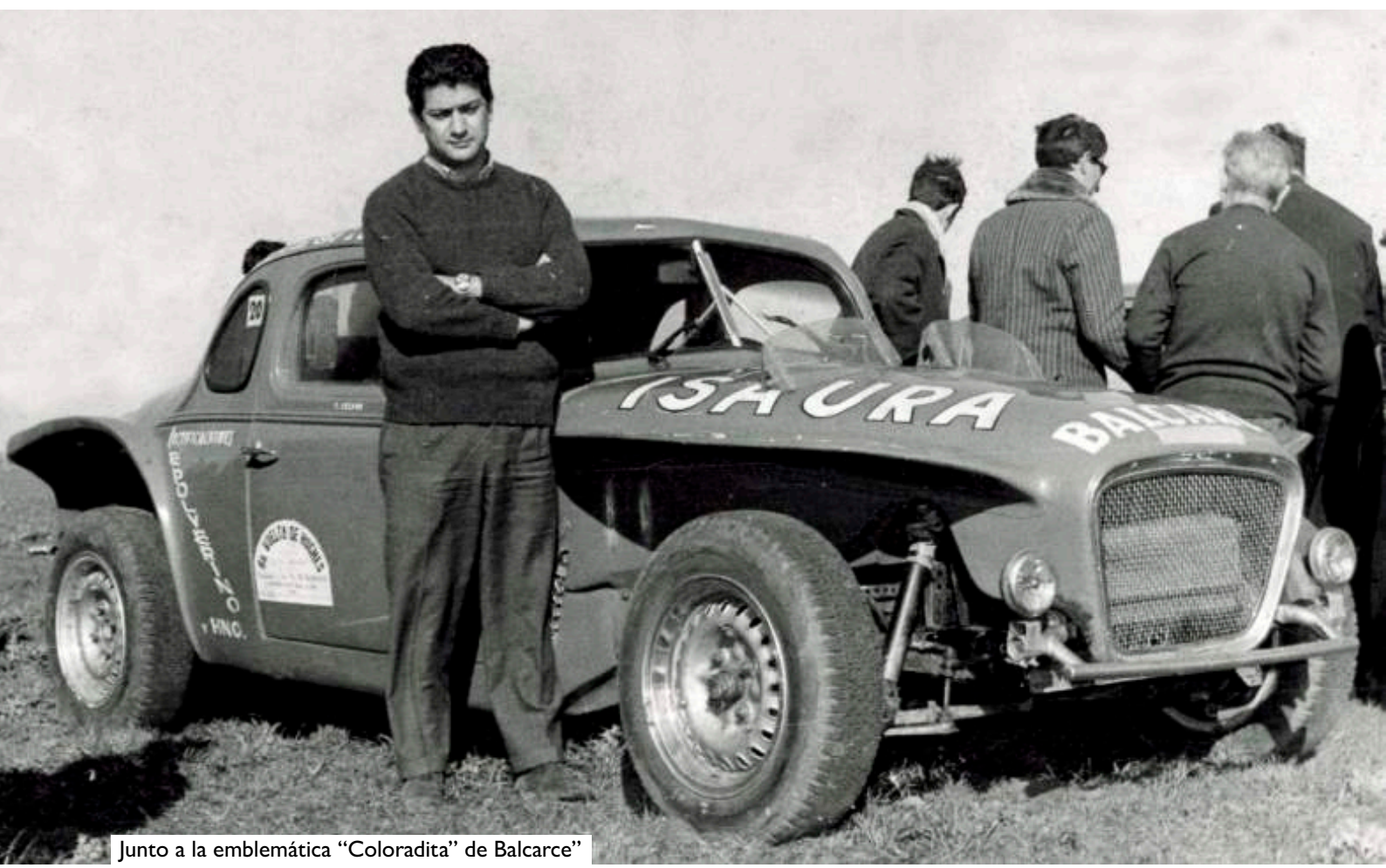
Los dos, Juan M. Fangio y Juan M. Bordeu, en Europa

"Pienso que no dejaré huella como corredor de autos. No sentí la pasión sagrada de haber llegado tan lejos como pude haber llegado. Traté siempre de ser un buen tipo, simplemente eso. En una de esas consigo que me recuerden más por eso que por ser piloto". Juan Manuel Bordeu, en uno de sus últimos reportajes, en 1990.

Era inteligente y recibía muy buenos consejos de Juan M. Fangio, que lo conoció en Mar del Plata en 1959. Así fue como se conectó con Vittorio Stanguellini, constructor de monoplazas de F-3 y tuvo la oportunidad de ganar en Europa. Un terrible accidente con un Lotus Elite practicando en Goodwood impidió que debutara en F1. Carlos Menditeguy, que estaba de paso en Londres se encargó de auxiliarlo.
El debut de Juan Manuel Bordeu con la "Coloradita", una creación de Rubén "Toto" Fangio, con suspensión original Chevrolet y motor 250 pulgadas cúbicas, se produjo en Olavarría el 3 de marzo de 1963, el mismo día que se mató Juan Gálvez. Ese año participó en unas quince competencias. Fue subcampeón al año siguiente. En 1965, corrió la "Dos Océanos", que unía Mar del Plata con Viña del Mar. Tuvo un terrible accidente cuando iba ganando: se le rompió un depósito de agua caliente y sufrió quemaduras. No correría hasta 1966, su gran año. Después de Fangio, fue el segundo piloto de TC que logró un título con Chevrolet, y en una década copada por los Ford. Una hazaña que traería cambios.

"I will not leave a footprint as car racer. I have not felt the sacred passion of having achieved as much as I could. I always tried to be a good guy. I might be remembered for that rather than for being a pilot", said Juan Manuel Bordeu in one of his last interviews, in 1990.

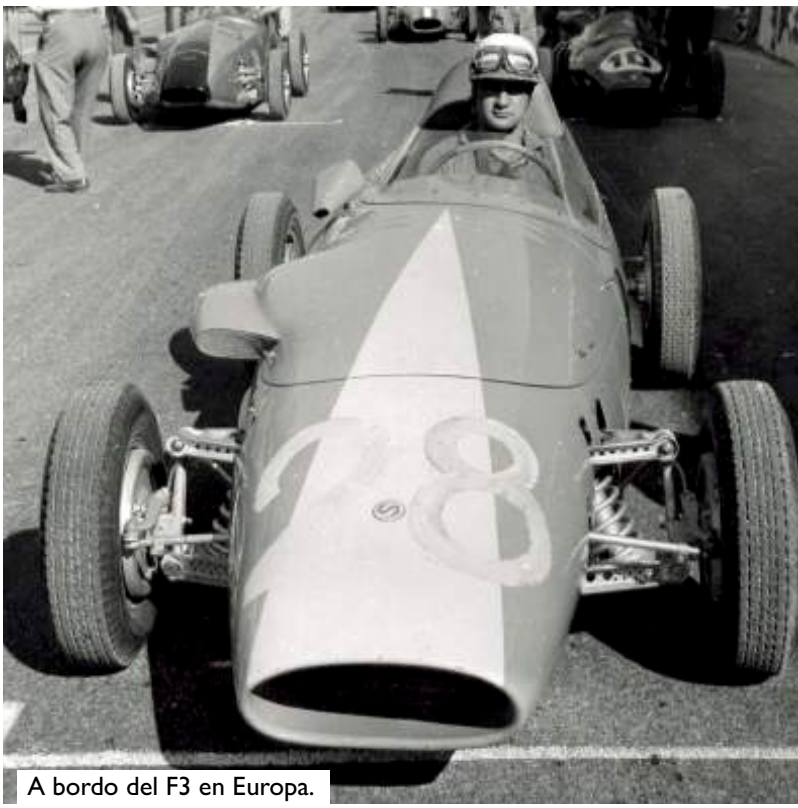
He was intelligent and got very good advice from Juan M. Fangio, who met him in 1959 in Mar del Plata. That was how he connected with Vittorio Stanguellini, builder of F-3 single-seaters, who had a chance to win in Europe. A horrible accident with a Lotus Elite Preventer, while practicing at Goodwood, stopped him before he could debut in F1. Carlos Menditeguy, who was in London, assisted him.
Juan Manuel Bordeu debuted with the "Coloradita", a creation of Rubén "Toto" Fangio, in Olavarria, on March 3, 1963, the same day that Juan Galvez was killed. The "Coloradita" had original suspension and a 250 cubic inch Chevrolet engine. That same year he raced in fifteen competitions. The following year he was Runner-up. In 1965, he ran the "Dos Océanos" competition, which communicated Mar del Plata and Viña del Mar. He was winning when he had a horrible accident: A hot tank broke down and he suffered burns. He would not run until 1966, his breakout year. After Fangio he was the second pilot who ever managed to achieve a TC title with Chevrolet, in a decade taken over by Ford. A feat that would bring change.



Junto a la emblemática "Coloradita" de Balcarce"

Era tiempo de comenzar a innovar y desplazar de a poco a las cupecitas. Aparecen el "Chevitú" de Cupeiro, el "trueno Naranja" de Pairetti y los Torino: todo comenzó a transformarse. Juan Manuel Bordeu tuvo una etapa bastante variada en lo referido a sus autos, y más bien experimental. Usó un vehículo llamado "Monito", con un motor del ingeniero Joseph, con el que ganó en el autódromo de Buenos Aires en 1968, siendo esta la única carrera que hizo con ese auto. También corrió con un Baufer que en algunas carreras tuvo motor Chevrolet y en otras Dodge y manejó también la "Garrafa" de Andrea Vianini. Su retorno al triunfo fue en 1971 con un Dodge Polara que le dio tres victorias.

It was time to innovate and slowly replace the cupecitas. The "Chevitú" by Cupeiro, the "Orange Thunder" by Pairetti and Torino made their appearance. Juan Manuel Bordeu varied cars in a rather experimental way. He drove a vehicle called "Monito" with an engine designed by engineer Joseph, with which he won at the Buenos Aires racetrack in 1968. This was the only race in which he drove that car. He also ran a few races with a Baufer, which had a Chevrolet engine, a Dodge and "Garrafa" by Andrea Vianini. He returned to victory in 1971 with a Dodge Polara, with which he won three times.



A bordo del F3 en Europa.



Manejando el Dodge Polara en 1971.

Una cupé Dodge fue su último auto de competición, con él corrió el 17 de diciembre de 1972 en Zapala y cuando iba primero tuvo un problema mecánico que lo dejó en el 8vo lugar. Al término de ésta decidió oficializar su retiro y dedicar más tiempo a su vida personal y sus negocios agropecuarios. Se casó y tuvo tres hijos, dos mujeres y un varón, Juan Manuel hijo, pero luego murió en un accidente de autos siendo muy joven. Una de sus hijas, Ivonne, se casó con Mauricio Macri. Bordeu se casó por segunda vez con la actriz Graciela Borges. Fruto de esa relación nació su cuarto hijo, Juan Cruz Bordeu quien no siguió los pasos deportivos de su padre.

A Dodge coupe was his last race car. He ran with it on December 17, 1972 in Zapala. He was winning when he had a mechanical problem and came out in the 8th place. After this race he decided to make an official retirement and to devote more time to his life and farming businesses. He married and had three children, two girls and a boy, Juan Manuel Junior, who had a promising carreer in racing, but died in a car accident at a very young age. One of his daughters, Yvonne married Mauricio Macri. Bordeu remarried to actress Graciela Borges. His fourth child, Juan Cruz Bordeu did not follow his father's footsteps in sport.





Aunque ya no era piloto seguía ligado a la actividad ocupando un alto cargo en el Automóvil Club Argentino. Bajo esta condición, impulsó a Fangio a crear el Museo del Automovilismo en Balcarce, presidiendo para ello la Comisión que inició la construcción sobre un derruido edificio céntrico de principios de siglo XX. En la segunda mitad de los ochenta, los trajines de una vida plena de velocidad y pasión, salpicada por los accidentes que sufriera y que le dejaron secuelas, alguna quemadura y renguera, le pasaron factura con una enfermedad que de a poco se lo fue llevando hasta bajarle la bandera a cuadros un 24 de Noviembre de 1990. Sus ojos claros lucen hoy en el recuerdo, más serenos que nunca.

Although he was not pilot, he held a high position in the Argentine Automobile Club. He encouraged Fangio to create the Motorsports Museum in Balcarce, whilst chairing the Commission that began the construction in a downtown building from the early twentieth century in ruins. In the second half of the eighties, the chores of a life full of speed and passion, spoiled by accidents, which left sequels, burns and a limp, caused him a disease that slowly took his life on November 24, 1990. His pale eyes are still in memory.







El Casco

de Juan Manuel Fangio



Un **exclusivo lugar** en la **Pampa Húmeda**

Las sierras, los sembradíos y el aire de campo son los condimentos de este sitio único.



Spa / Piscina Climatizada
Piscina Exterior
Gimnasio / Cancha de Tenis Y Fútbol
Salón de Eventos
Sala de Juegos
Wi-Fi / Telefonía Directa

Abierto todo el año

Estancia El Casco
Ruta Provincial N° 55 - Balcarce
Buenos Aires - Argentina

Reservas: (54-2266) 425540
museofangio@speedy.com.ar
www.fundacionfangio.com

Poderosa serenidad.

Nueva GL.



- Motor V8 de 435 CV y caja automática de 7 marchas.
- Tracción integral permanente 4MATIC con paquete ON & OFFROAD
- Sistema multimedia COMAND con navegador.
- Techo corredizo panorámico.
- 3° fila de asientos abatible eléctricamente.
- Sistema PARKTRONIC con ayuda activa para estacionar y cámara 360°.
- 9 airbags, ABS, ASR, ESP y BAS.

www.mercedes-benz.com.ar

Seguinos en MercedesBenz.Argentina

Mercedes-Benz

0800-66-MBENZ (62369).

Foto no contractual. Origen del vehículo: Alemania. Mercedes-Benz Argentina S.A. C.U.I.T.: 30-50298736-0. Azucena Villaflor 435, Capital, C1107C11. Para cualquier consulta llame al 0800-66-MBENZ (62369).

Mercedes-Benz Recomienda Mobil Lubricantes