

PUEBLO

XX GRAN PREMIO DE ESPAÑA I FORMULA I



EMERSON FITTIPALDI
"MARLBORO TEAM TEXACO"

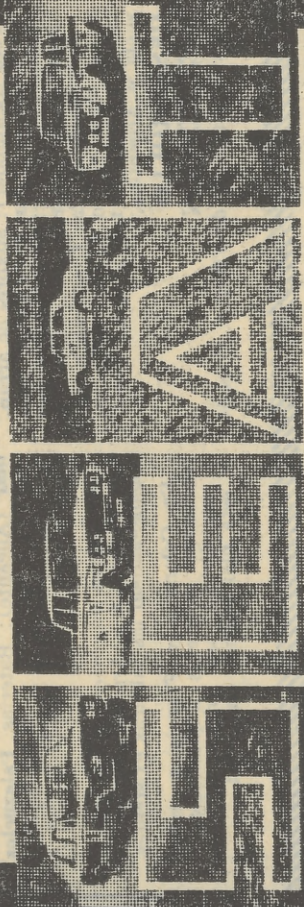
CAMPEONATO DEL MUNDO Y FORMULA SEAT 1430

Este año, usted ha vuelto a ganar el Campeonato de España de Rallyes.

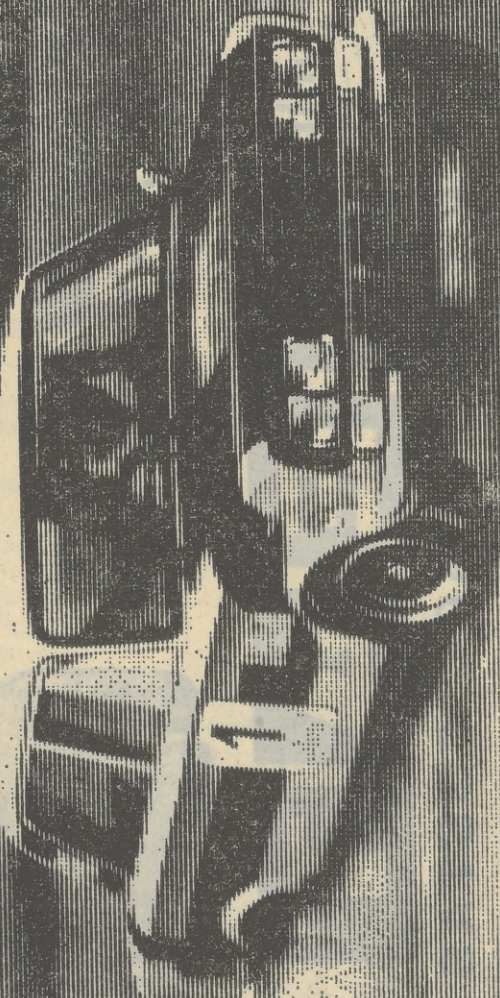
Y es que, cuando alguien con un SEAT gana un campeonato de rallyes, es usted en el fondo quien gana.

Este año, once pilotos han copado, con SEAT, los once primeros puestos de la clasificación final. A lo largo de 16 rallyes por nieve, hielo, tierra y asfalto. De día y de noche, por las carreteras más difíciles de España. Codo a codo con los Porsche, los BMW, los Alfa Romeo y los Lancia. Recogiendo cientos de datos prácticos sobre el comportamiento de los coches SEAT en las condiciones más duras imaginables.

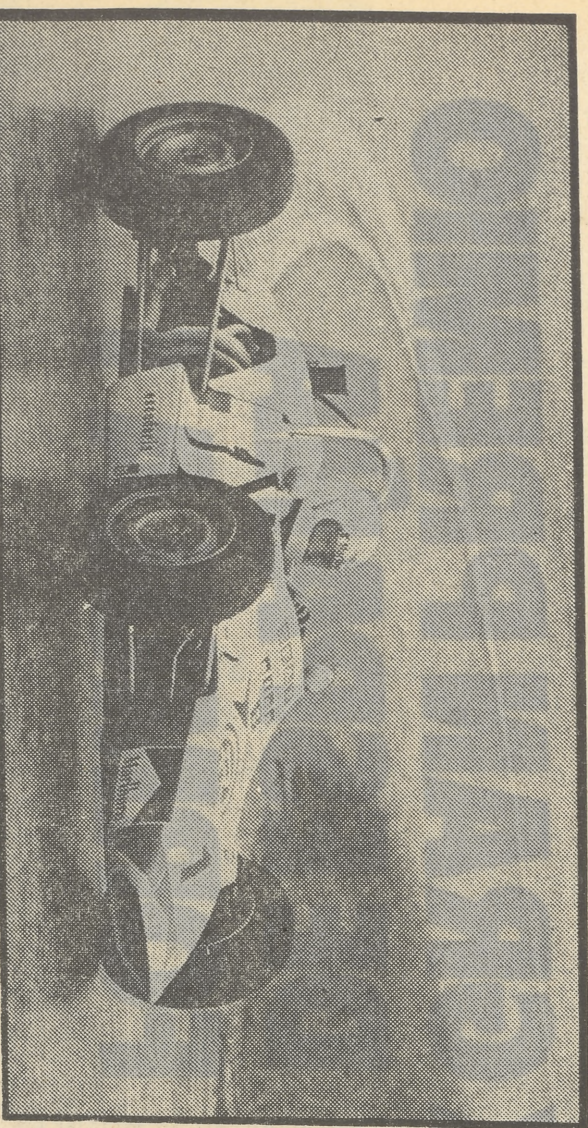
Acumulando victorias. Acumulando, y esto es lo más importante, experiencia: una experiencia útil para el coche SEAT que usted usa cada día.



gana más experiencia para usted.



EXPOSICION Y VENTA: HORAS DE OFICIO - 10 y 20 - MADRID



J. I. Villacieros, que se proclamó vencedor del III Campeonato de la Fórmula Seated 1430 (1973).

FORMULAS INTERNACIONALES

Los monoplazas de la Fórmula 1430 entran ahora en su cuarto campeonato. Tres nombres, los de Paco Josa, Cañellas y J. I. Villacieros, representan como vencedores a cada uno de los pasados campeonatos. El vigor de esta fórmula de iniciación se ha robustecido —y no sólo mecánicamente, al incorporar las mejoras de que se ha beneficiado el Seated 1430 de serie, del que los monoplazas emplean el grupo motor— hasta el extremo de que incluso lejos de los circuitos han resultado apetecibles para muchos pilotos de provincias. Para ellos, y para fomentar y estimular su afición, se ha creado un campeonato de montaña, con puntuaciones específicas.

Este campeonato, que potencia a nivel provincial la participación de todos los que intrínsecamente tenían la fórmula de iniciación como primer paso de la conducción de monoplazas en circuito. Así, pues, un pasado brillante se une a un futuro prácticamente sin fin, que irá dando entrada a las nuevas promociones de jóvenes para los que el automovilismo deportivo es una forma limpia de disciplina física y psicológica.

PARTICIPACION ABIERTA

Hay ya una plantilla de hombres acostumbrados a disputar en los circuitos de Madrid y Barcelona, y también en alguno extranjero, como los franceses de Albi y Paul Ricard, carreras en las que el hombre añade con su coraje más emoción a las presiones de la máquina. Ellos necesitaban más posibilidades, más amplias perspectivas. Debían adquirir las medidas de una fórmula internacional, la Fórmula 3.

En estas condiciones de ambición deportiva, de afán de superación, se encuentran no sólo pilotos españoles, sino

muchos europeos. Por ello la nueva Fórmula Seated 1800 se abre a todas las participaciones sin distinguir nacionalidades. Las condiciones de la mecánica y la generosa dotación económica son altísimas complementarias.

MECANICA DE SERIE, PREMIOS Y «CHALLENGES»

Efectivamente, la mecánica del motor bitubo de 1.755,6 centímetros cúbicos que proporciona en el Seated 132 los 105 CV DIN y en el 124 Sport 1800 los 118 CV DIN, ha de dar una potencia, instalada sobre los monoplazas, muy respetable para propulsarlos.

Por lo demás, el capítulo de premios en metálico es de suyo sustancioso como para excitar la participación extranjera, la que, a su vez, podrá permitir a todos los niveles realizar contrastes de preparación y conducción. A estos premios se suman los de las diversas «challenges» establecidas.

CAPACITACION, SEGURIDAD Y ADIESTRAMIENTO

Por supuesto que la Fórmula Seated 1800 es ya una auténtica fórmula de perfeccionamiento, que exige un palmarés, un historial deportivo como credencial. A estos efectos, la Comisión Deportiva ha

SEAT ABRE EL CAMINO A LAS

previsto las correspondientes pruebas de capacitación, al tiempo que impide que quienes alcanzan esta cola deportiva puedan disputar competiciones en la Fórmula Seated de iniciación, la 1430.

La seguridad de los pilotos ha sido cuidada al máximo en las prescripciones que obligan a los constructores, destacando en algunos aspectos el énfasis que sobre este capítulo se pone respecto de los monoplazas de la Fórmula Seated 1800, que comienzan con un período mínimo de adaptación en rodaje de veinte horas, el doble que lo exigido para los de la Fórmula 1430. En cuanto al adiestramiento, todo indica que en fecha no lejana se dispondrá de una escuela de pilotos.



José J. Pérez de Vargas, director deportivo de Seated

Femsa, una empresa española con cinco mil productos que se venden en 37 países

La Fábrica Española Magneto, Sociedad Anónima (FEMSA), es, probablemente, la mayor aportación española a la industria de equipos y componentes para la automoción. En poco más de treinta años, la gama de sus fabricantes asciende a más de cinco mil productos, que se venden en 37 países.

Todo empezó en 1940, fecha de fundación de la compañía y de la instalación de la primera factoría FEMSA en Madrid, que se dedicó, por entonces, a la fabricación de equipos eléctricos para motores industriales, motocicletas y motores de aviación. Hoy FEMSA cuenta con 10 fábricas instaladas en:

Madrid (Oficinas centrales); Fabricación de reguladores y accesorios. Aranjuez: Fundición de aluminio y zinc, moldeado de termoplásticos y termoesetables. Hospitalet de Llobregat (Barcelona): Monobloques y tapas. Treto (Santander): Motores de arranque y dinamos. San Juan Despí (Barcelona): Baterías. La Carolina (Jaén): Alternadores, que tras pasan las fronteras nacionales, otras cuatro fábricas en otros tantos países: Portugal, Chile, Venezuela y Argentina.

DESARROLLO Y EXTENSION
La importancia de FEMSA, la cali-

dad constante de sus productos y la atención prestada a su red de asistencia técnica son consecuencias de las directrices emanadas de un equipo directivo de alto nivel que ha sabido llevar a la compañía al lugar donde hoy se encuentra, y abre para ella un prometedor camino en el futuro.

En efecto, los planes de expansión de la empresa prevén ya doblar en número las instalaciones existentes y extenderlas a nuevos países. En avanzado período de construcción y preparación se encuentran seis nuevas fábricas en España:

Castellat (Barcelona): Dedicada a la fabricación exclusiva de limpiezarrabizas y motores eléctricos para sistemas de aire acondicionado. El Bosque (Santander): Motores de arranque para diésel. Paracuellos (Madrid): Bienes de equipo. Guardamar (Alicante): Baterías. Palanques (Segovia): Bobinas y distribuidores. Albacete: Productos diversificados y compresores.

En el área internacional, en Portugal, Venezuela y Argentina se están expandiendo las fábricas existentes.

En Colombia y Francia se están realizando primeras implantaciones. Y, por último, una primera fábrica se está planificando en Brasil.

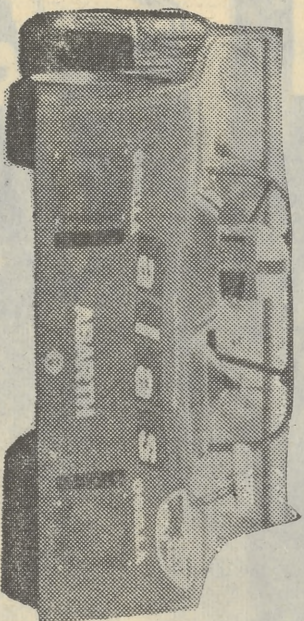
C. S. Y LA BANDERA DE CUADROS

Un 80 por 100 de los automovilistas españoles salen de fábrica con aceites lubricantes C. S. La cantidad dice mucho, sin duda, en favor de la calidad. Pero esta se ha conseguido a base de ciencia y de experiencia. La ciencia, con la investigación y los bancos de prueba.

La experiencia, es decir, las experiencias de C. S. provienen, además, de las pruebas reales en carrera, también del centro de las competiciones. Viraje tras viraje, vuelta tras vuelta, frenada tras frenada, los motores de muchos monoplazas van lubricados por productos de C. S. La estrella C. S. la ostentan en sus vistosas carrocerías muchos coches de competición, tanto en pista como en carretera.

Y es que la competición siempre será un eficaz banco de pruebas. Incluso para los aceites lubricantes. Por eso, C. S. sale a luchar y a demostrar que sus aceites pueden ayudar a un piloto a encontrarse el primero ante la bandera de cuadros que señala la victoria.

SEAT
a/l/a/s TECNICO



OFICIAL

SEAT

Director: PACO COSTAS

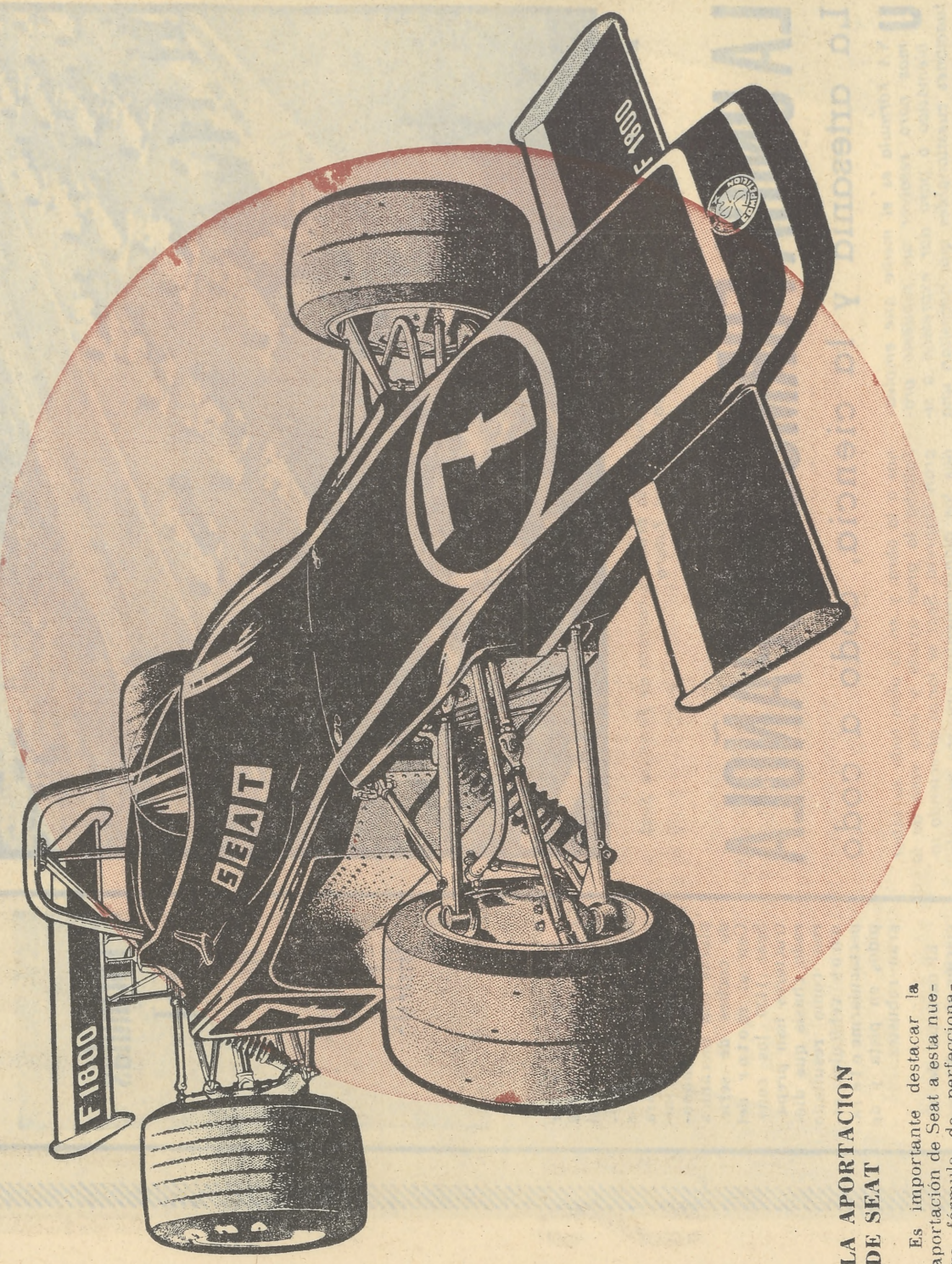
«ALAS» PREPARA CAMPEONES

SERVICIO DE GUARDIA DOMINGOS Y FESTIVOS

GRUA Y EMERGENCIAS. Telf. 754 07 33 - San Romualdo, 6

EXPOSICION Y VENTA: Núñez de Balboa, 108 y 31 - MADRID

Y en AVILA, «REZORZAGA», Servicio Oficial SEAT



LA APORTACION DE SEAT

Es importante destacar la aportación de Seat a esta nueva fórmula de perfeccionamiento y que, además de ofrecer las ventajas de la financiera Fiseat, se concreta en la cesión gratuita a todo aquiliente de un monoplaza de un motor biálbero FC-1800, con equipo de carburación y arranque, conjunto de embra-

toriedad, que comprende los nombres de 23 pilotos que tienen acreditadas sus meritorias actuaciones deportivas, los cuales no podrán tomar parte en carreras de Fórmula 1430, ya que ésta debe cumplir su misión específica de iniciación y promoción para los pilotos que desean adentrarse en la conducción de vehículos monoplazas.

LOS PILOTOS NECESITABAN UN FUTURO

Las preparaciones mecánicas sobre los 600 al principio vinieron del extranjero, pero también las hubo, y buenas, «made in Spain», y allí que se fueron multitud de 600 sobre las carreteras españolas disputando rallies y midiendo entre sí, ya que no podían hacerlo con carismos turismos de importancia que algunos compatriotas se permitían el lujo de dedicar a este tipo de pruebas.

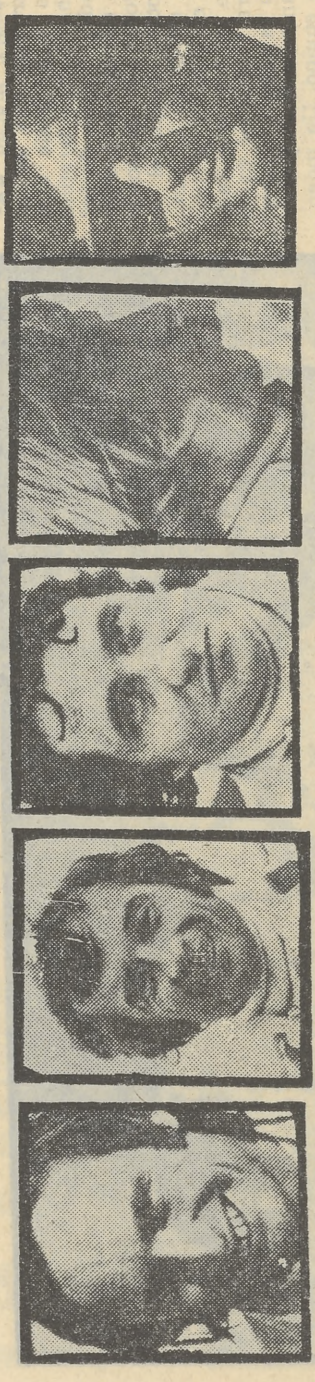
Pero también los circuitos, más que rudimentarios improvisados, vieron trazarse sus virajes irregulares y no estudiados a aquellos utilitarios con escape libre, entre la admiración de un público reducido y asombrado de que tan modestos automóviles pudieran dar de sí tanto.

LA PROGRESION EN CILINDRADAS

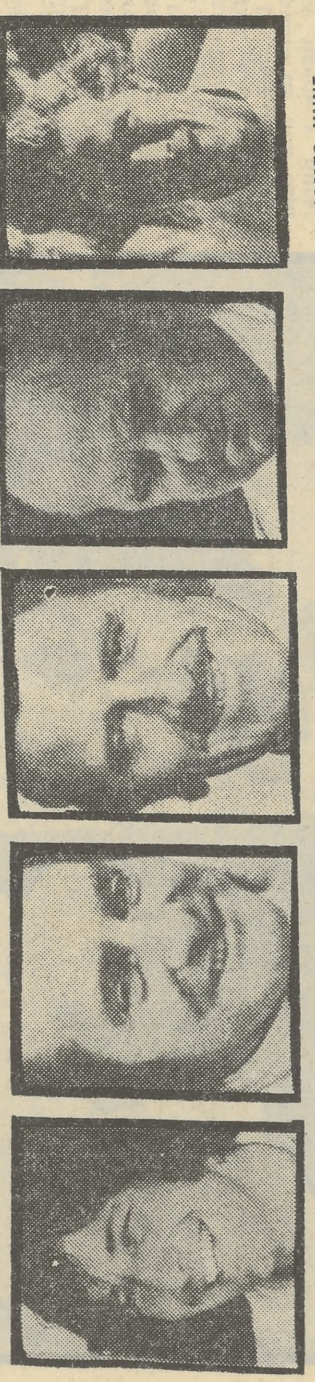
La industria automovilística española prosperó en todos los aspectos de un modo fulminante, y la Sociedad Española de Automóviles de Turismo fue mostrando a un mercado ávido modelos diferentes, cada vez más aseQUIbles en un país con una economía progresivamente desarrollada. Ya había

algo más que el 600. Y después corrieron los 850. Y después, los 124. Y después, con gran sorpresa, se inscribieron en los rallies los lujosos 1430, de mucho «standig». Por cierto que la erupción del 1430 en competiciones deportivas fue un hecho muy significativo en la medida en que los afanes de competición inhibidos no dudaron en sacrificar el lujo y la ostentación del modelo al puro afán competitivo. Las sorpresas fueron mayores, si cabe, a la hora de contabilizar resultados con éxito. Los 1430 figuraron en puestos de privilegio, tanto en pruebas de carretera, como en las exigencias constantes de las pruebas en circuito. Y después fue el 124 Sport Coupé, el deportivo más potente y lujoso del mercado nacional, que ya ponía bajo el pie del piloto la disponibilidad de 110 caballos.

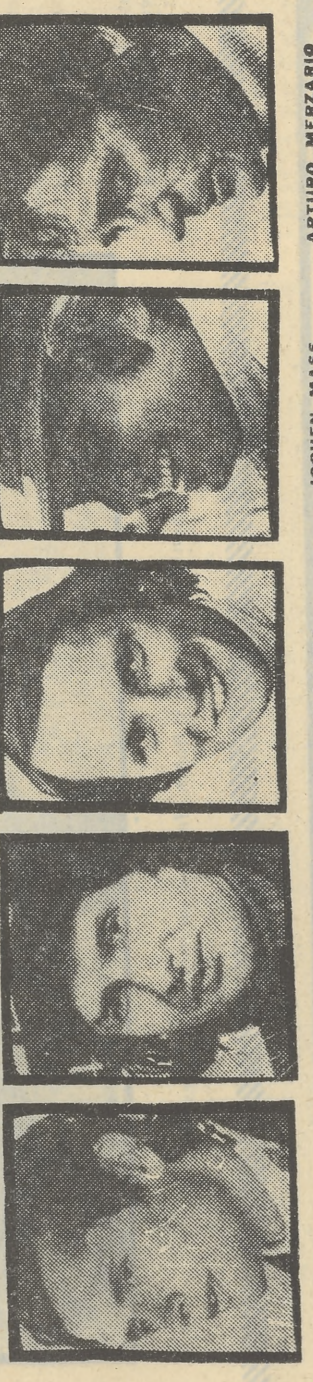
Todo iba bien y todo iba en ascenso. Pero estábamos siempre sobre turismos, con todas las limitaciones que éstos tienen a la hora de realizar hazañas deportivas puras. Se había llegado a una cota con muy amplios horizontes. Pero los pilotos querían un auténtico futuro. En mi opinión, eso sólo podía dárselo la Fórmula 1430.



EMERSON FITTIPALDI
GUY EDWARDS
PATRICK DEPAILLER
JEAN PIERRE BELTOISE
CHRIS AMON

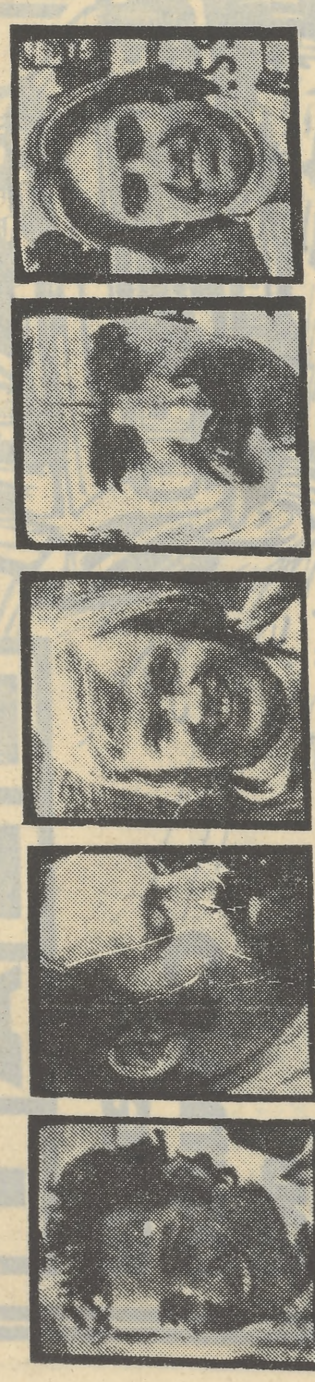


JAMES HUNT
DENIS HULME
GRAHAM HILL
MIKE HAILWOOD
HOWDEN GANLEY

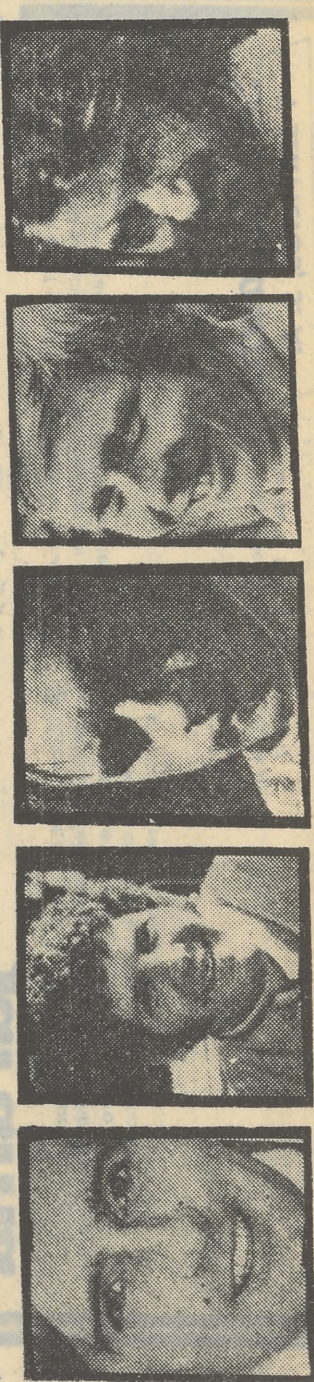


ARTURO MERZARIO
JOCHEN MASS
MIKI LAUDA
JEAN PIERRE JARIER
JACKY ICKX

LOS MAS RAPIDOS DEL MUNDO



CARLOS PACE
HENRY PESCAROLO
RONNIE PETERSON
CLAY REGAZZONI
CARLOS REUTEMANN



RICHARD ROBARS
JODY SCHECKTER
HANS J. STUCK
GJS VAN LENNEP
JOHN WATSON



Momento histórico: cae la bandera y comienza la primera carrera de Fórmula Seate 1430. Un paso hacia el futuro

LA ÚNICA FÓRMULA ESPAÑOLA

La artesanía y la ciencia, codo a codo

NA Fórmula es el medio que empleamos para resolver un supuesto problema o para dar expresión a situaciones cuestionables que necesitan una respuesta categorica. El planteamiento vale también por lo que se refiere al automovilismo deportivo. Los turismos, por más que pasen de los ciento y pico de caballos de potencia, son sólo una posibilidad de expresión para un piloto, y, por cierto, no la más depurada. La evolución del automovil había conseguido ya hace tiempo la silueta ideal del vehículo de competición, superada la etapa en que todavía era la mínima concesión un «dos plazas».

La Fórmula necesaria había de llevarnos a conseguir la identificación más perfecta posible entre un hombre solo y un coche. Así es como se llega al monoplaza, que representa la fase más depurada de la competición automovilística. Un monoplaza es casi un esquema de coche, un coche unipersonal al que se le extraen todos los aderezos y se le deja en su más simple desnudez.

¿POR QUÉ NO EN ESPAÑA?

Pero un monoplaza necesita una técnica de construcción esmerada y eficaz, y un aval de experiencia previa.

¿Por qué no construirlo en España? Y la pregunta se repitió muchas veces. ¿Por qué no? ¿Por qué no, si se podían? Y se pudo y se construyó. Era el gran paso para integrarnos en un mundo nuevo de perspectivas ilimitadas: era, en fin, ese gran horizonte que nuestros pilotos querían ver.

Los artesanos de la mecánica, que ya eran bastantes y muy buenos, pusieron ma-

nos a la obra, y en la obra todo su saber. Fallaba la gran ayuda y esta vino de la gran empresa. Seate se lanza ofreciendo todos los planteamientos precisos para elaborar una fórmula, una fórmula que era la meta inmediata. La fórmula tiene ya dos años de éxito.

Es la Fórmula Nacional Española Seate 1430.



E. Villota, subcampeón 1973 de la Fórmula Seate 1430, satisfecho, con M. Ojemán, preparador de los monoplazas, en un descanso en boxes

Fórmulas SEAT de monoplazas

Finalizado el tercer campeonato de la Fórmula Seate 1430, el balance resulta positivo desde todos los puntos de vista para esta fórmula de iniciación sobre monoplazas con mecánica de coches de serie. Con el motor del Seate 1430 los constructores han preparado chasis que dieron como resultado unos vehículos espectacularmente rápidos en pista y de gran robustez.

El carácter de iniciación de la Fórmula 1430 exigía un escalón superior al que ascendier, y Seate, tras poner en marcha la Fórmula 1430, se comprometió moralmente a ofrecer ese pelotazo superior.

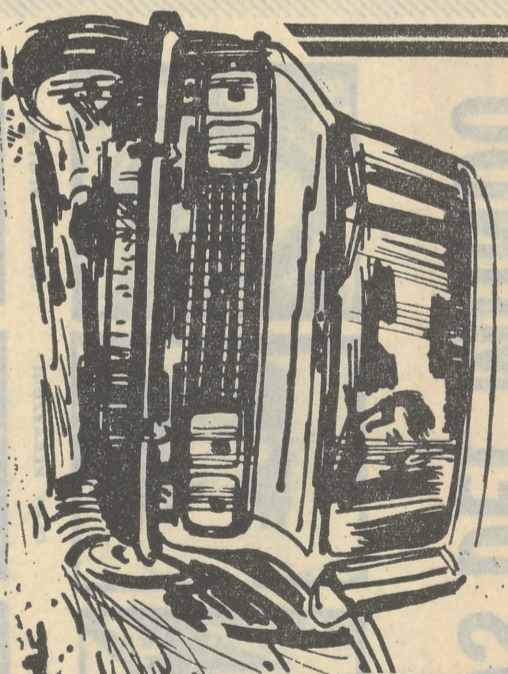
La nueva Fórmula Seate 1800 es ya una realidad que cumple todas las promesas y significa, a la vez, el auténtico perfeccionamiento de los pilotos que se iniciaron en la Fórmula 1430. Por sus características de seguridad, de construcción, así como por el grupo motopropulsor (motor bialbero que equipa de serie al Seate 132 y al Seate 124 Sport 1800), la Fórmula 1800 se convierte en la gran oportunidad para todos los practicantes del automovilismo deportivo y los pone ante la puerta de acceso definitivo a fórmulas superiores.

siempre trabajo, mucho trabajo, un trabajo que en la práctica no cesa desde que comienza hasta que termina la temporada. Trabajo de los ingenieros, de los mecánicos, de los pilotos; el de todos ellos, de todos, excepto el de los pilotos, queda en la sombra. Y es el hombre vestido con el traje ignífugo y el casco, la figura visible, el único que exhibe la obra completa, difícil, de un numeroso y bien comunicado equipo. Un monoplaza no es una máquina nacida por casualidad. Las grandes empresas implicadas en la Fórmula 1 han de imponerse una disciplina espartana, homogénea. Hay técnicos que reclaman incluso el empleo de computadoras, si bien ninguna puede prescindir de la experiencia personal del conductor. Los problemas son ineliminables: selección de tal o cual material; extracción de la máxima potencia del motor; puesta a punto de una caja de cambios ligera y dura; cálculos matemáticos sobre la configuración óptima de las suspensiones; estudios aerodinámicos. Cada especialista tiene una palabra que decir.

Y el piloto, la responsabilidad de llevar a la victoria la obra de su equipo.



Schenken, Peterson y Robin Herd en un momento de espera



Pruebe su nuevo SEAT en el Circuito del Jarama

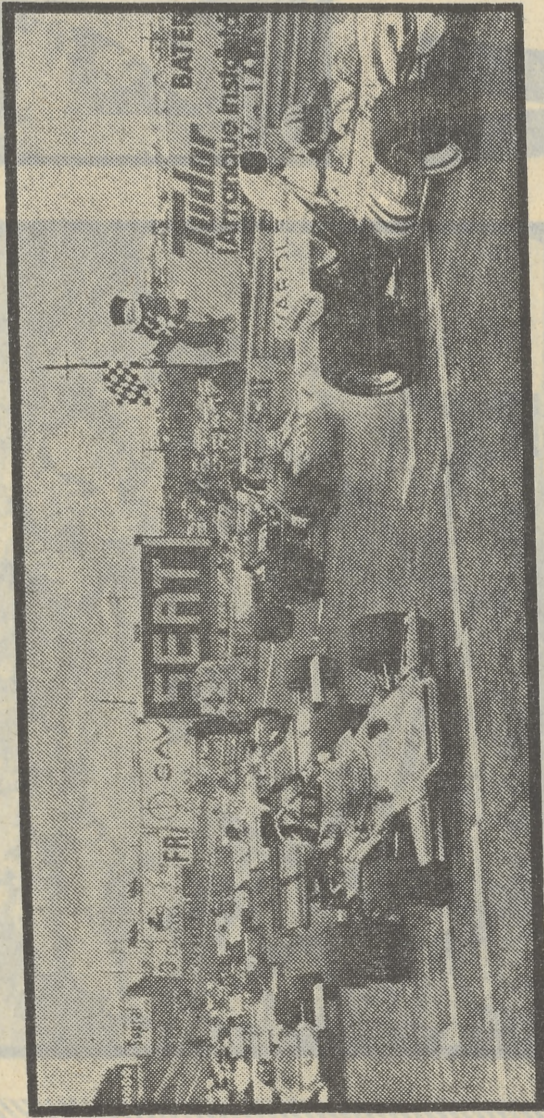
* Todos los SEAT, los entregamos en 24 horas perfectamente revisados y puestas a punto. Le invitamos a probarlos en un sitio realmente atractivo. De la forma de pago y valoración de su coche no se preocupe. Trate con nosotros.

Finanzauto y Servicios, S. A.

Dr. Esquerdo, 136-140 - Tele. 25214 36/38
Avda. de la Paz, 10 - Tel. 246 16 17
ARGANDA DEL REY - Carretera Madrid-Valencia, Km. 24,5 - Tel. 252 10 10

Trate con profesionales

LA COMPETICION ES UN TRABAJO EN EQUIPO



Jarama. 1973. Salida del Gran Premio de España. Con el número 5, Emerson Fittipaldi, que logró la victoria y alcanzó ese año el título mundial.

ALGUNAS CIFRAS...

- ¿Saben ustedes cuánto cuesta contratar a los pilotos? Pues la bonita cifra de 80.000 libras esterlinas. Multipliquen y salen unos trece millones, redondeando, de pesetas.
- ¿Saben ustedes cuántas pesetas suponen los gastos de mantenimiento del circuito del Jarama? Pues la nada despreciable cantidad de seis millones y pico de pesetas.
- ¿Saben ustedes, en fin, cuánto se ha invertido en poner a punto el circuito, que buena falta le hacía? Pues ocho millones y medio de pesetas, peseta más, peseta menos. Son... algunas cifras.

(Viene de la pág. 10.)

no se crea, también influye el estado de ánimo del piloto.

Los circuitos se mantienen siempre iguales, salvo ligeras y muy raras excepciones. Se habla de circuitos lentos; se habla de circuitos rápidos; se dan las características de cada curva (y cada curva, normalmente, tiene un nombre propio). Pero la verdad es que, según confiesan los pilotos, nunca se conoce perfectamente un circuito, ni siquiera el más sencillo.

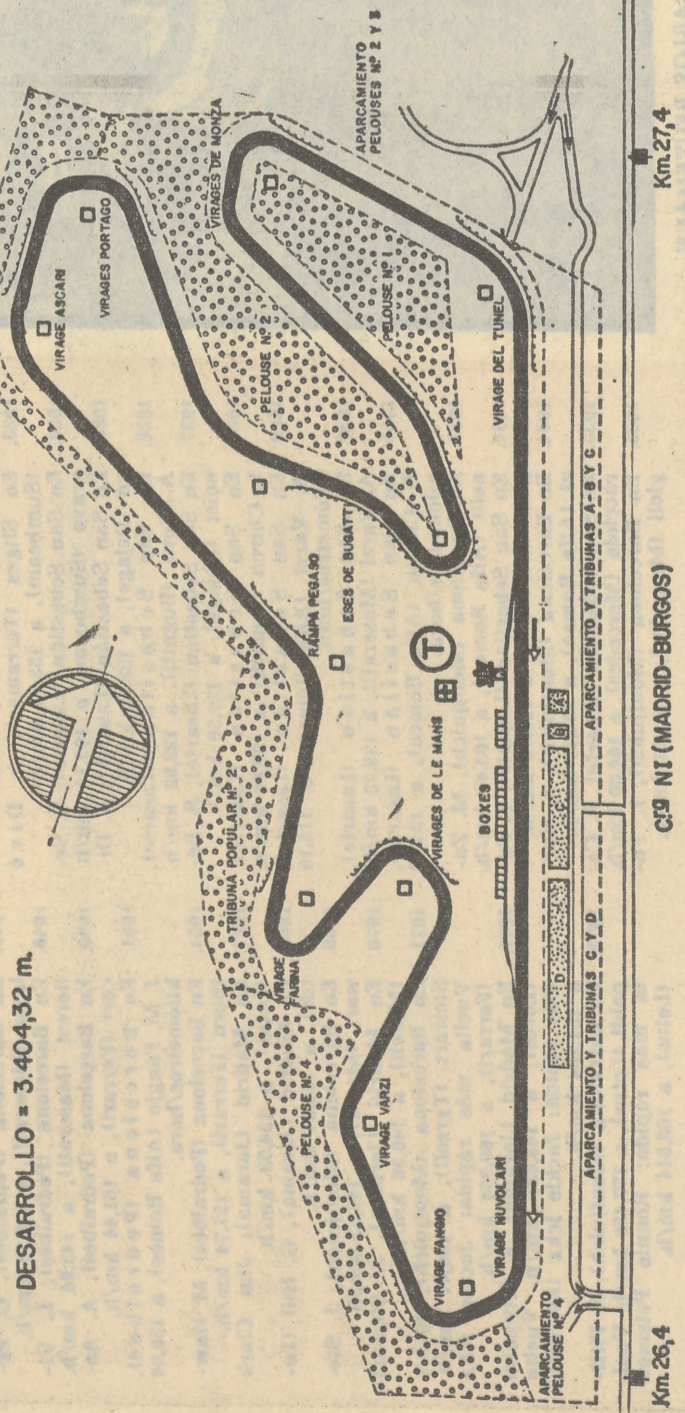
No digamos nada de un Nurburgring, que tiene 178 curvas diferentes y elevaciones de hasta 1.000 metros. El Nurburgring representa una media de 4.000 a 5.000 frenadas y aceleraciones. En Bélgica, sobre el circuito de SPA, considerado como muy peligroso, se decía que no brillaba el sol más de doce días al año. En Zandvoort, Holanda, las dunas próximas, con frecuencia extienden una imperceptible alfombra de finísima arena traidora. El circuito de Monte Carlo, en realidad una sucesión de calles del Principado, es una auténtica montaña rusa, en la mitad de su longitud. El Jarama es tortuoso y fatigante. Brands Hatch presenta virajes muy difíciles y un pavimento rugoso que compromete la estabilidad.

CON TRABAJO EN EQUIPO, HACIA EL EXITO

Pero en la trastienda de cualquier gran premio hay

CIRCUITO PERMANENTE DEL JARAMA

DESARROLLO = 3.404,32 m.



La F de Femsa (F de Fábrica) se nos quedó pequeña.

En 1940 construimos una fábrica cerca de Madrid. Y empezamos a producir magnetos. Lógicamente elegimos el nombre que lo decía todo: Femsa, Fábrica Española Magnetos, S. A.

Pero esa primera Fábrica se nos quedó pequeña, muy pequeña para abarcar lo que somos y lo que hacemos.

Hoy tenemos 10 fábricas. Seis de ellas en España. Y cuatro en otros tantos países: Portugal, Chile, Venezuela y Argentina.

Fabricamos 20 líneas de productos desarrollados por nuestra propia investigación. Y nuestra red de asistencia técnica cubre 37 países.

Pero vamos más allá:

Hemos proyectado y estamos construyendo 12 nuevas fábricas. 6 en España y otras 6 en diferentes países: Venezuela, Colombia, Francia, Portugal, Argentina y Perú.

La clave de esta expansión la conocen nuestros clientes: calidad y servicio a toda prueba.

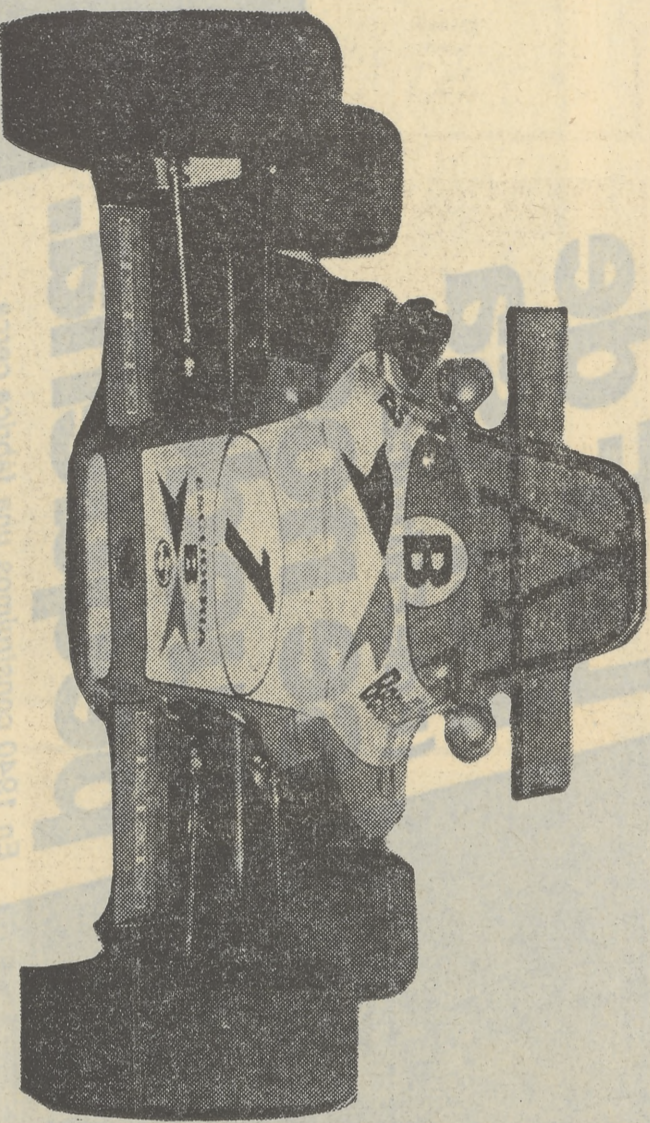
FEMSA

FABRICA ESPAÑOLA MAGNETOS, S.A.

10 fábricas. 5.000 productos. Control de calidad integral.

DE LA INICIACION, AL PERFECCIONAMIENTO

La Fórmula Seat 1800, una convocatoria abierta al futuro



El automovilismo deportivo español, que marcó sus primeras hazanas, como en todos los países, sobre las carreteras, hace ya casi un decenio que tuvo acceso a un circuito permanente, instalado en Madrid. El circuito, escenario por excelencia de la competición, fue el albergue de túristas sobre los que diversos preparadores hasta dejarnos, en ocasiones, irreconocibles pero ávidos de nuevas trayectorias.

Ahora bien, un circuito y sobre todo la competición, que la intergran pilotos, preparadores y aficionados, reclamaban la existencia de vehículos monoplazas, el símbolo más depurado para los practicantes del deporte del automóvil. Esta etapa llegó como consecuencia de la evolución en las formas deportivas y de la mano del progreso técnico de la industria española del automóvil.

FORMULA DE INICIACION

En efecto, tras la exposición de la idea —que condensaba los deseos de numerosos jóvenes pilotos— Seat la patrocinó y aceptó de buen grado proporcionar toda clase de facilidades para suministrar grupos motores como los elegidos, que fueron los que de serie monta, el modelo Seat-1430, además de otra serie de estímulos de todo tipo que añadió a su inicial ofrecimiento para promover el automovilismo deportivo.

Los tres campeonatos de la Fórmula Seat-1430 dejaron constancia de los niveles de experiencia adquirida por una numerosa plantel de pilotos, así como por la acumulación, por los preparadores, asistentes y el efectivo respaldo popular de la afición.

EL PERFECCIONAMIENTO

De este modo, gradualmente

llegó el momento en que el terreno estaba abonado para dar un gran paso adelante y crear otra fórmula de perfeccionamiento, abierta a quienes hubiesen acreditado un alto nivel de conducción y capacidad, incluso de resaltar atractiva para pilotos extranjeros, con lo que, por otra parte, se introducían nuevos alicientes para los nacionales.

A la convocatoria del nacimiento de esta nueva fórmula se respondieron inmediatamente los constructores, conscientes del servicio que iban a prestar a la competición y de la avidez con que los monoplazas iban a ser absorbidos por un mercado de campeonos y de promesas más o menos grandadas de cara a un próximo futuro más ambicioso.

La base mecánica, como en la fórmula de iniciación, había de provenir de un grupo motor montado en serie por una firma española, con lo que los precios de adquisición y mantenimiento se aban-

taban a la vez que nuestra industria daba pruebas de una madurez tecnológica y de construcción que en los aspectos puramente comerciales tenía más que acreditada con sus productos en el sector y también en la actividad exportadora.

TAMBIEN MOTOR DE SERIE

Se eligió la planta motorizadora del Seat 132 y 124 Coupé 1800, motor biábero de 1,755 centímetros cúbicos, al que se podía extraer una reacción de caballos DIN suficientes para hacer los no noplazas de la Fórmula Seat-1800 sumamente potentes y un pedaleo que, ahora sí, pone a nuestros pilotos ante la posibilidad de representar a España pronto a bordo de otros vehículos de fórmulas internacionales.

Una doble faceta, pues, tiene la Fórmula Seat-1800, que nace ahora oficialmente. Por un lado representa la culminación de las aspiraciones de todos aquellos hombres ligados con su esfuerzo y su afán personal a la competición. Por otra parte, representa el mejor aval de confianza en unos fabricantes de serie que propulsan vehículos nacionales.

Sin el temor de incurrir en hipérbole se puede decir que en marzo de 1974 se ha dado vida oficial a un sistema de perfeccionamiento en el historial de los pilotos, largamente deseado por todos quienes se mueven dentro del mundo del automovilismo deportivo y que, a la vez que significa el respaldo de una técnica de marca, representa el acceso a realidades que cada cual podrá ir cuajando conforme a sus méritos.

CAMPEONATO NACIONAL DE MONTAÑA

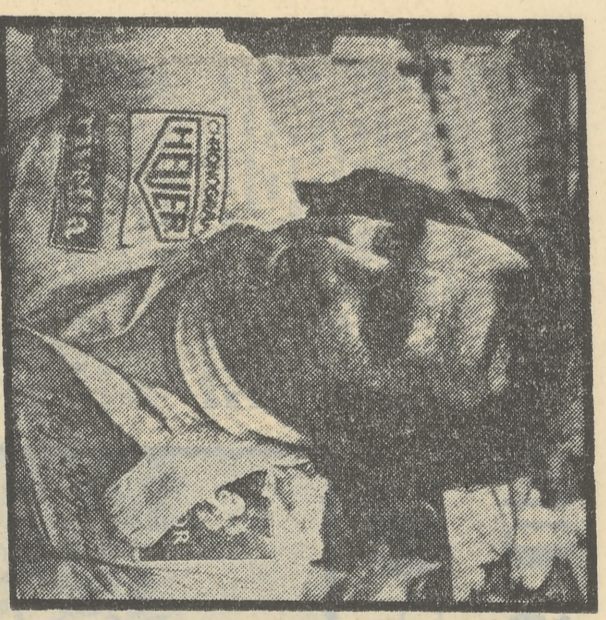
1974 PARA FORMULA SEAT 1430

Las monoplazas de la Fórmula Seat-1430, además de correr en los circuitos, han participado a lo largo de la pasada temporada en muchas pruebas de montaña, obteniendo numerosas victorias y excelentes clasificaciones. Tan valiosa muestra de la ductilidad de estos monoplazas ha sabido ser apreciada por los pilotos de ambas especialidades y por los aficionados.

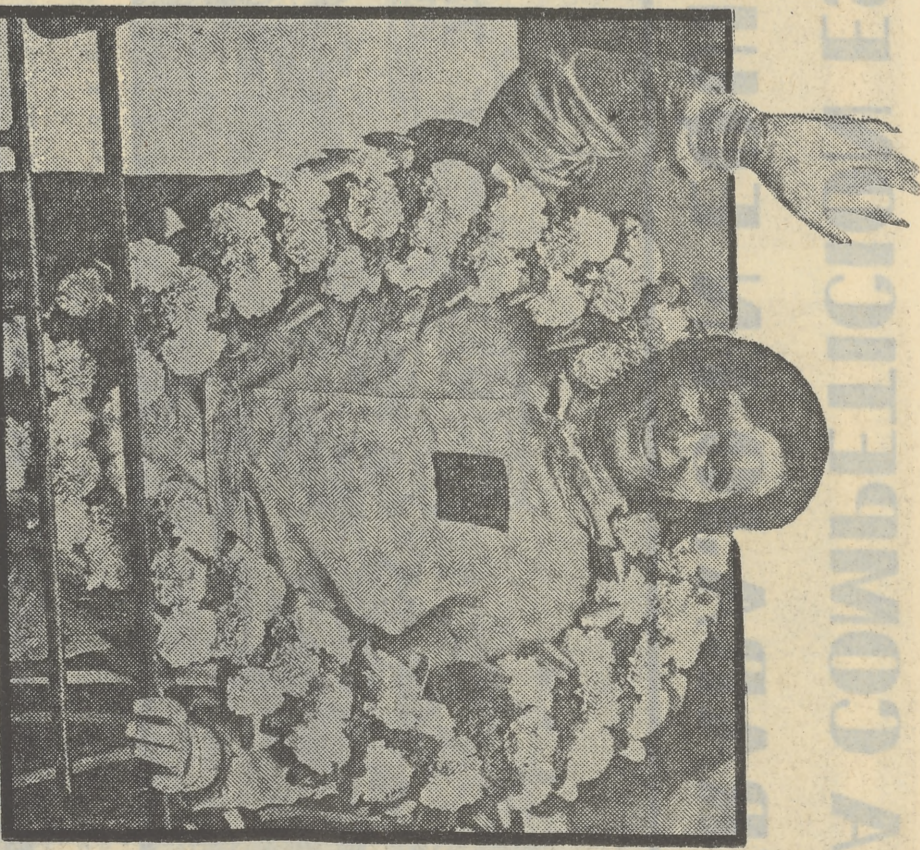
Como consecuencia de lo anterior, se ha observado la presencia cada vez más abundante de estos vehículos en competiciones de diversas regiones españolas. Seat, atenta siempre al estímulo del automovilismo

deportivo, instituye, por tanto para la temporada 1974 un campeonato nacional de montaña, abierto a todos los monoplazas de la Fórmula Seat-1430.

El campeonato tendrá premios económicos específicos y recibirá, asimismo, la asignación de unos puntos acumulables para la adjudicación de un trofeo final de los distintos campeonatos regionales. Estos allistados llevarán, sin duda, este año a las más populares carreras en cuestas a gran número de participantes sobre monoplazas nacionales.



C. REGAZZONI

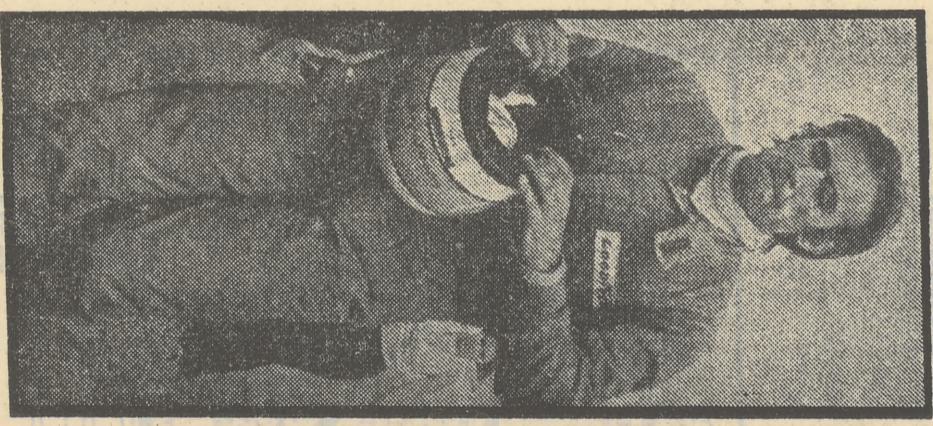


EMERSON FITTIPALDI

PRIM

PALMARES DEL GRAN PREMIO DE ESPAÑA

- | | | | |
|------|---|------|---|
| 1913 | En Madrid (Guadarrama), vencedor C. de Salamanca (Rolls-Royce), a la media de 86,88 km/h. | 1936 | En Barcelona (Montjuich), T. Nuvolari (Alfa Romeo), a 111,97 km/h. |
| 1923 | En Sitges (Terramar), A. Divó (Sumbham), a 155,93 km/h. | 1947 | En Barcelona (Pedralbes), G. Pella (Maserati), a 129,15 km/h. |
| 1924 | En San Sebastián (Lasarte), R. Seigra (Sumbham), a 109,14 km/h. | 1948 | En Barcelona (Pedralbes), L. Villora (Maserati), a 143,94 km/h. |
| 1925 | En San Sebastián (Lasarte), A. Divó (Delage), a 122,95 km/h. | 1950 | En Barcelona (Pedralbes), A. Ascari (Ferrari), a 151,44 km/h. |
| 1926 | En San Sebastián (Lasarte), J. M. Fangio (Alfa Romeo), a 156,94 km/h. | 1951 | En Barcelona (Pedralbes), J. M. Fangio (Alfa Romeo), a 156,94 km/h. |
| 1927 | En San Sebastián (Lasarte), R. Benoit (Delage), a 129,58 km/h. | 1954 | En Barcelona (Pedralbes), M. Hawthorn (Ferrari), a 157,74 km/h. |
| 1928 | En San Sebastián (Lasarte), L. Chiron (Bugatti), a 129,68 km/h. | 1967 | En Madrid (Jarama), Jim Clark (Lotus), a 134,85 km/h. |
| 1929 | En San Sebastián (Lasarte), A. Varzi (Alfa Romeo), a 115,10 km/h. | 1968 | En Madrid (Jarama), G. Hill (Lotus), a 149,627 km/h. |
| 1930 | En San Sebastián (Lasarte), A. Varzi (Maserati), a 139,72 km/h. | 1969 | En Barcelona (Montjuich), J. Stewart (March), a 140,36 km/h. |
| 1933 | En Barcelona (Montjuich), L. Chiron (Alfa Romeo), a 134,46 km/h. | 1970 | En Barcelona (Montjuich), Jackie Stewart (Tyrrell), a 156,41 km/h. |
| 1933 | En Barcelona (Montjuich), M. Zanelli (Alfa Romeo), a 109,47 km/h. | 1971 | En Barcelona (Montjuich), Jackie Stewart (Tyrrell), a 156,41 km/h. |
| 1934 | En San Sebastián (Lasarte), L. Ferrarri (Maserati), a 156,32 km/h. | 1972 | Vuelta más rápida: Jackie Ickx (Ferrari), a 169,354 km/h. |
| 1934 | En Barcelona (Montjuich), A. Varzi (Alfa Romeo), a 105,67 km/h. | 1973 | En Barcelona (Montjuich), E. Fittipaldi (Lotus), a 157,489 km/h. |
| 1935 | En San Sebastián (Lasarte), R. Casarola (Maserati), a 164,80 km/h. | 1974 | Vuelta más rápida: Ronnie Peterson (Lotus), a 162,844 km/h. |
| 1935 | En Barcelona (Montjuich), L. Fagioli (Maserati), a 107,81 km/h. | | |



CARLOS REUTEMANN



GRAHAM HILL

GRAN premio. Dos palabras mágicas. La droga más fuerte para un piloto. El «no va más» de la competición automovilística. Infinidad de pilotos darían cuanto poseen por poder participar en un gran premio de fórmula 1, aunque fuese una vez sólo; que fuese sólo tomar la salida y dar algunas vueltas mezclados con el pelotón hasta que éste se desmembra.

En un gran premio, los centenares de miles de personas, o simplemente los miles de personas que ocupan las tribunas y las zonas próximas a los virajes, participan de alguna manera y son mucho más que testigos pasivos y mudos. La mayoría está dentro de los monoplazas y hace fuerza en las frenadas y contrae sus músculos cuando el coche que pasa frente a él lucha con esa fuerza por una aceleración fulgurante. Sus gritos de ánimo o de decepción confirman que están participando a su modo. Es todo un fenómeno sociológico el electrizamiento de las masas en las competiciones automovilísticas. Por su parte, también sería interesante considerar que los pilotos, los que de verdad conducen y dominan los cuatrocientos y pico caballos de su coche, cuando están en carrera no luchan por el dinero ni siquiera por la gloria. Lu-

fondo, toda una sintomatología de nuestra época.

Es la maestría, la audacia, el riesgo, la técnica.

UN PRECIO DIFERENTE PARA LA SEGURIDAD

Un monoplaza es casi un

- ◆ LA DROGA MAS PODEROSA DEL AUTOMOVILISMO DEPORTIVO
- ◆ ESPECTADORES QUE CONDUCEN MONOPLAZAS
- ◆ CADA CIRCUITO CAMBIA DEL DIA A LA NOCHE

chan por el encanto de la propia lucha. Sentados en el estrecho habitáculo de su monoplaza, disfrutan sensaciones y emociones que, al decir de algunos de los grandes ases, «no hay dinero en el mundo con que pagarlas». Cada conjunto de hombre y máquina representa, en el

el coche, el hombre, medio acostado, enclaustrado en el estrecho habitáculo, pendiente de los retrovisores, del cuentarrevoluciones, del manómetro de aceite, del termómetro del agua, dispuesto a el epouevred eun resauun caja de cambios no más larga que un bolígrafo. Su vida de hombre depende de su capacidad de control y de su previsión. Es parte del precio de la seguridad.

Fundamentalmente, el piloto teme el potencial brásero mortífero que son los depósitos de combustible, un combustible que está detrás, delante, a su lado. Es, aunque está dejando de serlo afortunadamente, el mayor peligro en el supuesto de que ocurra un accidente. La gasolina.

NINGUN CIRCUITO ES IGUAL A SI MISMO

Ningún circuito es igual a otro. Cambia el paisaje de los alrededores y cambia, sobre todo, el trazado de la pista. Más aun, la pista misma no está en iguales condiciones un día que otro, según el grado de humedad, según la temperatura ambiente. Y, aunque

(Pasa a la pág. 12.)

GRAND

KONNIE PETERSON



Estos son los hombres que quieren salir a luchar por la victoria en la segunda prueba de la Fórmula Seat 1430, puntable para el campeonato de la especialidad. Junto a valores ya conocidos se alinearán pilotos nuevos en las líneas de los monoplazas, lo que habla muy claro de las posibilidades profesionales de esta fórmula de iniciación española, que entra ahora en su cuarto año de historia.

Todos lucharán con entusiasmo, como lo han hecho otros antes que ellos, porque están descubriendo nuevas posibilidades y tienen ya en perspectiva la opción a pasar a una fórmula superior, de perfeccionamiento: la Fórmula Seat-1800.

Así, pues, estos primeros pasos en los monoplazas más sencillos tienen un auténtico sentido promocional, con el valor añadido de que su adquisición resulta económica —gracias a la aportación de Seat— y el mantenimiento lo es también, ya que los grupos motores de ambos fórmulas son los que se montan en modelos de serie de la marca (Seat 1430 y Seat 132 ó 124 Sport 1800, respectivamente).

La Fórmula Seat 1430 saltó al extranjero con todos los honores. En el circuito de Albi, los pilotos pusieron de relieve su buen estilo y la magnífica mecánica —de serie— de los monoplazas

Cañallas, vencedoras en su tierra. Le vemos en el podio, acompañado de los otros dos pilotos que accedieron a los puestos de honor. Laureles, satisfacción y camaradería



PILOTO

Núm.	PILOTO	RESERVA
1	F. VAN DER HOEVEN	R. SOLER IZARD
2	A. ROSICH PRAT	E. SUGRANES NOLLA
3	F. ANET COLOMER	R. ARNALOT BARTRALOT
4	J. E. MARAGALL MCGILL	R. TARRADAS GORCHS
5	J. ROSENDE BARTUREN	L. M. ARIAS ESCRIBANO
6	S. MARTIN CANTERO	S. MARTIN CANTERO
7	R. SOLER IZARD	J. E. MARAGALL MCGILL
8	L. M. ARIAS ESCRIBANO	—
9	R. TARRADAS GORCHS	—
10	G. MARCENARO MARTINEZ	—
11	J. SCALDAFERRI RODRIGUEZ	J. M. DOMINGUEZ
12	A. LERMA AMEZAGA	—
14	N. SALOM Y MATEU	—
15	M. SAENZ DE CABEZON Y CHICO	—
18	F. GONZALEZ DE NICOLAS	—
17	P. BORRIGUERO LOPEZ	—
18	J. GONZALEZ CARVAJAL R.	—
19	L. GONZALEZ CANOMANUEL	E. VILLACIEROS
20	E. ALFARO CABEZAS	A. MARTOS RODRIGUEZ
21	R. PINILLOS GRANDE	—
22	P. DEIKE	—
23	L. GOMEZ GARCIA (1)	—
24	H. RODRIGUEZ DE LIZANA	A. DURAN MONTSERRAT
25	J. M. DOMINGUEZ COIG (1)	A. LERMA AMEZAGA
26	I. PALACIOS Y DEL VALLE (1)	—
27	F. J. ASENSI JIMENEZ (1)	XAVIER SALVADOR RIVERA (1)
28	V. GARCIA ARRANZ (1)	—
29	J. M. LUENGO LOPEZ	—
30	G. SALVADOR CARDO	G. SALVADOR CARDO
31	S. VILARRASA BALANZA	H. RODRIGUEZ DE LIZANA
32	A. DURAN MONTSERRAT	—

Fórmula Seat 1430

PILOTOS EN LA FORMULA SEAT DE INICIACION

