

Escritura

El Sr. D. R. Urbicio López Gallego

Tirada del número 9 de "TRIUNFO"

Reproducimos el acta que, a requerimiento de Fronsá Periódica, S. A., editorial de TRIUNFO, ha formalizado el notario del ilustre Colegio de Madrid, don Alejandro Bérnago Liabrés, y por la que se certifica que la tirada de nuestro número anterior ha alcanzado la cifra de 43.371 ejemplares. (Por error en nuestro número anterior, dimos esta misma cifra al pie del acta correspondiente al número 8.)

TIRADA DEL NUMERO 9 DE "TRIUNFO"

Reproducimos el acta que, a requerimiento de Fronsá Periódica, S. A., editorial de TRIUNFO, ha formalizado el notario del ilustre Colegio de Madrid, don Alejandro Bérnago Liabrés, y por la que se certifica que la tirada de nuestro número anterior ha alcanzado la cifra de 43.371 ejemplares. (Por error en nuestro número anterior, dimos esta misma cifra al pie del acta correspondiente al número 8.)

II EL CAFE, MAS BARATO TODAVIA II

Las amas de casa han experimentado últimamente una mejora en su presupuesto «cafetero» con la sensible rebaja del café, pero su contento es todavía mayor con la revolucionaria aparición del super «MEZCLAZUL».

«MEZCLAZUL», solo o con el café, es el desayuno perfecto. No sólo por su exquisito sabor y aroma, sino por su poder alimenticio y económico precio.

«MEZCLAZUL», de alta calidad, garantizado por la empresa «Columba», firma especializada en la importación y tueste de los mejores cafés.

Compre «MEZCLAZUL» en los establecimientos del ramo de alimentación; comprobará este extraordinario descubrimiento.

Sólo comparable a los adelantos del «Telstar».

UNA BALA con RUEDAS



Auxiliado por los mecánicos, Jim Clark se introduce en el «Lotus 25». El piloto siente la sensación de que se acaba de acostar, como si fuera a leer en la cama. Con este bólido está dispuesto a ganar el Campeonato mundial

UNO se desliza hacia el interior del reducido espacio, metiendo primero los pies, situando después sus caderas entre los dos depósitos de combustible, levantando los brazos más tarde para que los mecánicos le ayuden a colocarse y le conviertan en el piloto encargado de manejar el bólido.

Ahora que está ya preparado para lanzarse a toda velocidad sobre la pista, en la postura de quien se dispone a leer un rato en la cama antes de conciliar el sueño, los mecánicos le colocan unos cojines de caucho bajo los omoplatos para hacerle más cómoda la posición.

Después le ayudan a sujetarse el casco y las gafas. Un claxon empieza a sonar a intervalos regulares. Como si se tratara de una experiencia en Cabo Cañaveral, los sonidos no son más que un «count down», una «cuenta al revés». El momento de ponerse en marcha se acerca.

Después, en la parte posterior del cuello se advierte un violento empujón. Las agujas empiezan a agitarse en el cuadro de instrumentos y un humo azul comienza a envolverle. No percibe la mayor parte de los ruidos porque sus oídos están convenientemente protegidos. Para la multitud que contempla las carreras, sin embargo, el ruido que hace el motor es semejante al que produciría un cuerno de caza aumentado por un altavoz.

Pocos segundos más tarde, el coche está en marcha a 220 kilómetros por hora, sobre la pista del autódromo, como una verde cápsula con ruedas denominada «Lotus 25».

Esto es al menos lo que Jim Clark afirma que se siente al empezar una carrera automovilística, algo muy parecido posiblemente al lanzamiento de una cápsula espacial.

Colin Chapman, el diseñador de los «Lotus», se ha dedicado durante mucho tiempo a una tarea análoga a la de Von Braun: la de reducir el tamaño de las cápsulas y cohetes lanzados, aumentando paralelamente su potencia. Esos objetivos se hallaban determinados obligatoriamente por la nueva fórmula para los coches y corredores que aspiran al Campeonato Mundial de automovilismo, y que plantea el problema de lograr más potencia con coches más ligeros.

El «Lotus 25» ha demostrado hasta el momento los progresos realizados por Chapman. Cuando Clark empleó por primera vez este vehículo hace dos meses, en Holanda, el automovilismo había entrado en lo que puede denominarse ya su fase balística.

Según Clark, como el nuevo vehículo obliga a su conductor a ir prácticamente tumbado, se tiene la impresión — en el momento de ponerse en marcha el coche — de que se ha convertido uno en una bala que acaba de ser disparada.



Es una postura muy extraña y no muy cómoda hasta que uno se acostumbra a ella. Pero Clark no teme los riesgos de una cabina que los críticos definen como una trampa verdaderamente mortal. A ambos lados del driver están situados los depósitos del combustible. El bólido presenta unas líneas modernas.

CON EL «LOTUS 25», JIM CLARK ESPERA GANAR ESTE AÑO EL CAMPEONATO DEL MUNDO



A 300 POSICION H

En estas cuatro imágenes se puede apreciar las diferencias en la concepción de cuatro tipos famosos de bólidos. En el Porsche, el conductor va sentado muy alto; en



Durante la primera prueba se tumbó tanto que sus pies no podían alcanzar los pedales. Después se las ingenió para alargar las piernas, estirándose en el estrecho túnel que le dejaban los dos depósitos de combustible. Nadie debe maravillarse de que el nuevo «Lotus» se convierta muy pronto en un objeto de viva controversia en los medios automovilísticos. Este coche ha puesto en ridículo el nostálgico entusiasmo por los días en que las pistas de carreras eran dominadas por los «Mercedes» y los «Maseratis».

Los críticos han censurado la disposición

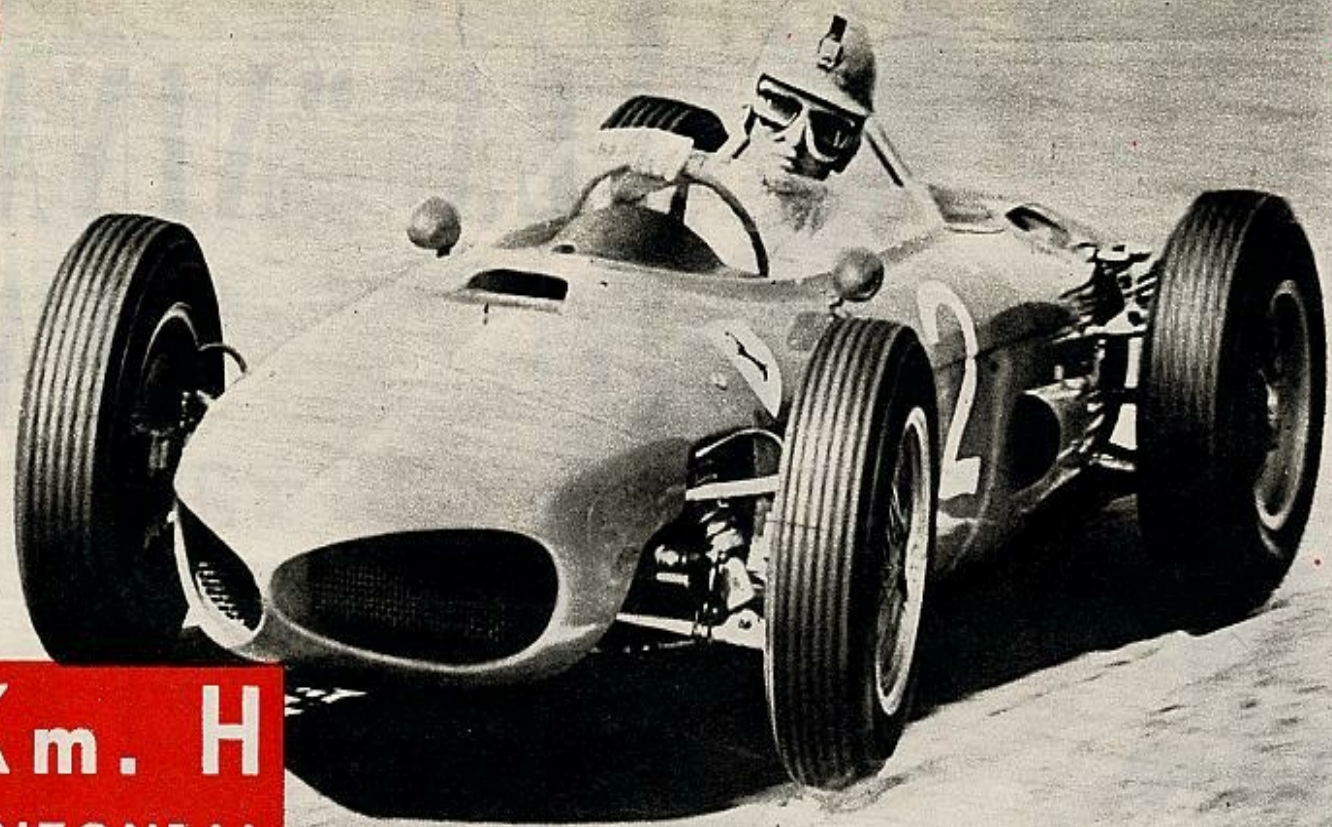
de este coche, afirmando que la postura que ha de adoptar el conductor puede ser sumamente peligrosa en caso de que tenga que abandonar el coche por accidente. La carlinga podría convertirse entonces en una trampa verdaderamente mortal.

Pero, ¿cuál ha sido la reacción de Jim Clark, el hombre que efectivamente tendrá que enfrentarse con esos riesgos?

—Es una postura muy extraña y no muy cómoda hasta que uno se acostumbra a ella —ha dicho después de las primeras pruebas—. Al principio tiene uno la im-

presión de que la punta de su nariz no le va a permitir observar la pista con la atención necesaria. Esto, sin embargo, tiene la ventaja de que la sensación de velocidad se reduce notablemente porque se ve muy poco del exterior y no se puede apreciar la marcha que uno lleva. Yo le había dicho muchas veces a Colin Chapman: constrúyame un coche cuyas ruedas no se salgan y correré más rápidamente de lo que usted pueda imaginar. Espero que con este coche cumpliré mi promesa.

Con Moss fuera de la competición, Clark tiene grandes posibilidades de ganar en el



Km. H ORIZONTAL

el Ferrari se inicia la tendencia al asiento más bajo; en el B. R. M. agudiza esa tendencia; en el Lotus, el piloto va prácticamente acostado. Los cuatro, listos para correr.



«Lotus» el campeonato automovilístico del año actual.

Ha demostrado que sus esperanzas no son ilusorias, ganando la carrera de Aintree, llegando muy bien colocado en el segundo puesto en la de Silverstone, a bordo de un «Lotus» convencional, y empleando el motor que logró salvarse tras el accidente del viejo coche de Moss.

Fue entonces cuando surgió el nuevo modelo y Clark se apresuró a probarlo. En realidad ese nuevo coche está construido prácticamente a su medida. Un hombre de otra talla no podría introducirse en la

estrecha cabina. Solo hombres como él pueden tripular auténticas balas con ruedas. Algunos técnicos consideran que este «Lotus» constituye una anticipación de lo que sucederá el próximo año cuando los japoneses presenten sus «Hondas» en el campeonato mundial.

Comentando las futuras competiciones, Clark ha afirmado que el desarrollo de los nuevos coches de carreras le entusiasma aún más que las mismas carreras.

—Es una lástima —ha dicho— que no permanezca activo mucho tiempo para participar en el juego. En el fondo, soy

un granjero que a veces corre en las competiciones automovilísticas. Tengo una propiedad de 1.250 acres en Escocia. Mi padre ha cuidado mis tierras como lo hubiera hecho yo mismo, pero su salud no le permite seguir trabajando. Así es que, suceda lo que suceda, tendré que dejar muy pronto las competiciones automovilísticas y volverme a la granja. El hombre que se ha lanzado en la primera cápsula sobre ruedas no estará en órbita indefinidamente.

Desde Londres, por PETER JACKSON