



Las cuatro en punto de la tarde en todos los relojes.

Suena un disparo, el starter baja la bandera de Francia: cincuenta y cinco pilotos atraviesan la pista en sprint pedestre y saltan sobre sus bólidos. Es el principio de las Veinticuatro Horas de Le Mans. A la derecha, el «Ferrari» con el que Guichet y Vaccarella obtendrían la victoria al promedio record de 195,638 kilómetros por hora.



**UN DIA DE 4.695 KILOMETROS**

# LA BATALLA DE LE MANS

**VENCIO LA TECNICA DE ITALIA A LA ANGLOAMERICANA**

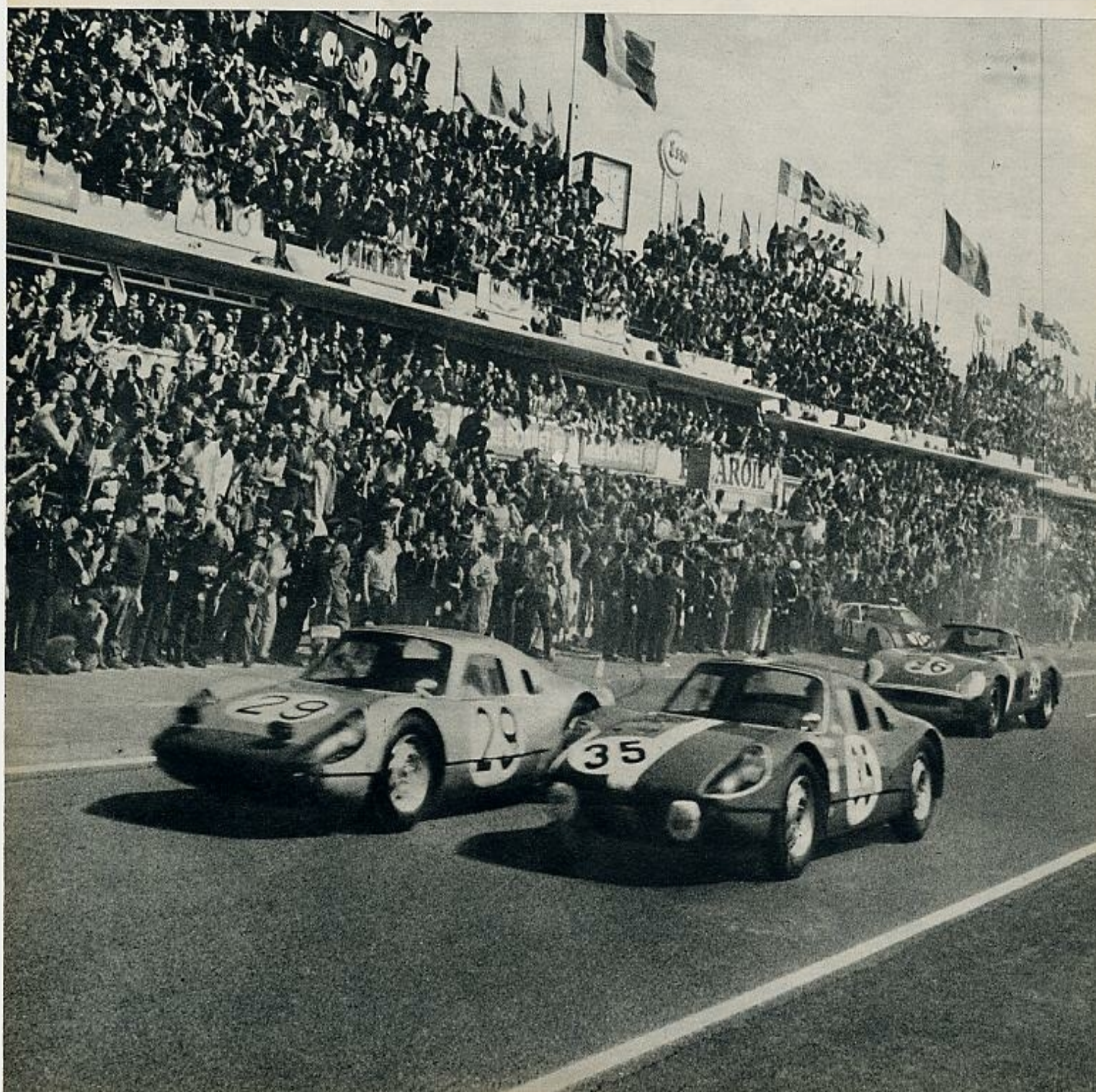
**SIGUE**

## LA BATALLA DE LE MANS

**P**OCOS días antes del comienzo de los entrenamientos para las Veinticuatro Horas de Le Mans, recibí carta de Enzo Ferrari informando que habían salido para Francia cuatro bólidos «Ferrari», uno del tipo 330-P y tres, 275-P, destinados para los equipos oficiales Surtees-Bandini, Scarfiotti-Parkes, Guichet-Vaccarella y Baghetti-Maglioni. A estos afortunados con prototipos de fábrica se sumarían en la pista de la Sarthe (Le Mans) los «Ferrari» independientes de la North American Racing Team, con los pilotos Rodríguez, Grossman, Pilper, Hugus, Fulp y Tavano. También, otro grupo ferrarista de la Maranello Limited, de Londres, con Graham Hill, Bonnier, Ireland, Maggs, Langlois y Dumay. Y Bianchi y Blaton, con otro «Ferrari», representando a la Escudería Nacional Belga.

El sabio italiano de la velocidad contaba con elementos para defender el caballo rampante de su escudo, este año seriamente amenazado por la alquimia que desde hace más de un año se viene desarrollando en los laboratorios de la «Ford», marca empeñada en ganar las Veinticuatro Horas por el impacto de propaganda que supone en todo el mundo. La «Ford» cuenta con la colaboración del mago inglés de la mecánica de carreras, Eric Broadley, constructor de los rápidos «Lola», fórmula uno.

Cuando el príncipe de Metternich mantenía en alto la bandera de Francia, dispuesto a dar la salida, cincuenta y cinco automóviles se alineaban ante sus respectivos apartados: 12 «Ferrari», **SIGUE**





Los motores han empezado a rugir y la multitud se entusiasma. En la foto de la izquierda, abajo, dos «Porsche», P y GT5; a continuación, un «Ferrari GT» (26) y un «Sunbeam» (8) con motor «Ford». Detenido ante su box, el «Ford Proto» de Phill Hill, con inconvenientes de carburación. Después batiría el record de la vuelta rápida a 211,429 kms/hora. En la foto superior, el mejicano Rodriguez, que durante la primera hora puso el record de la vuelta en 210,877 kms/hora, superando en tres kilómetros la máxima velocidad establecida en 1963 por su compañero de marca y rival, John Surtees («Ferrari»). Debajo de estas líneas, los cronometradores del equipo vencedor vigilan vueltas, promedios y detenciones. La XXXII edición de las 24 horas ha demostrado la superioridad italiana.



## LA BATALLA DE LE MANS

7 «Porsche», 5 «René Bonnet», 4 «Alpine Renault», 4 «Ford Cobra», 3 «Ford» prototipos, 3 «Alfa Romeo», 3 «Triumph», 2 «Lotus», 2 «Sunbeam», 2 «C. D.», 2 «Jaguar», 1 «Aston Martin», 1 «Iso Rivolta», motor «Chevrolet»; 1 «Sanderson», 1 «Maserati», 1 «Austin Healey» y 1 «MG».

Entre los diversos grupos se iba a librar dura competencia por obtener los triunfos parciales en sus cilindradas respectivas. Pero la máxima expectación se centraba en el enfrentamiento de la técnica de Italia contra la angloamericana, en pro de la victoria absoluta, de la victoria en Gran Turismo y del record de la vuelta más rápida. Después de veinticuatro horas, al promedio de 195,638 kilómetros, con recorrido total de 4.695,310, Guichet y Vaccarella («Ferrari»), dieron la victoria absoluta a Italia. Pero Phill Hill logró para «Ford» el record de la vuelta a 211,429 kms/hora, y el equipo Bondurant-Gurney recogió, también para «Ford», el trofeo de los Gran Turismo.

Ferrari disfruta hoy, sin embargo, del gran éxito que supone colocar tres de sus prototipos en los tres primeros lugares de la clasificación general. Justo premio a la experiencia.

El director del equipo «Ford», John Wyer, asegura que el año que viene no se le escapará el triunfo máximo, porque «ha sabido aprender la lección». En efecto, Wyer pecó de ingenuo cuando ordenó a Ginther que organizara una escapada, figurándose que los «Ferrari» se lanzarían a la caza de la «liebre». Pero el jefe del grupo «Ferrari» aconsejó paciencia desde las pizarras y el «Ford» marchó en solitario hasta que se rompió. En la quinta hora se retiró por avería en la caja de velocidades. El otro «Ford» prototipo, de Atwood-Schlesser, salió ardiendo. El tercero, el de Hill-McLaren, fue retirado al amanecer, cuando iba en el cuarto puesto. Los técnicos encontrarán las causas de las averías, y el año que viene, es muy posible que se cumpla el propósito de John Wyer. Será una carrera histórica sobre la que ya empiezan a hacerse las más atrevidas cálculas.

Desde el año 1923, en el que se registró el triunfo de Legache-Leonard, a la media de 92,070 kms/hora, se han ganado más de 100 kilómetros horarios en el circuito de Le Mans. Es una continua progresión de mejoras mecánicas, de seguridad en todos los elementos del automóvil, conseguida —para beneficio de todos los usuarios— a costa de intensos estudios espoleados por el deporte, y sacrificios humanos nunca debidamente agradecidos. El coche ganador es de 3.292 c. c. y posee doce cilindros en «cuve», alimentados por seis carburadores. Su peso es de 945 kilogramos. Su velocidad en la recta de Hudaundieres, controlada por cronómetro-radar, se aproximó a los 340 kilómetros por hora.

A pesar de las altas velocidades, ningún accidente mortal se ha producido entre los pilotos en las varias colisiones y despistes sufridos. Pero la XXXII edición de las Veinticuatro Horas de Le Mans también ha quedado ensombrecida por la muerte: tres espectadores pagaron con su vida la imprudencia de situarse en lugar prohibido.

LUIKE

(Reportaje gráfico EUROPRESS)



Jean Guichet y Nino Vaccarella han unido sus nombres en el registro de victorias de las Veinticuatro Horas de Le Mans. Por sus éxitos anteriores, los dos «amateurs» merecieron la confianza de Enzo Ferrari para pilotar un coche oficial de fábrica, dorado sueño de todos sus clientes. Guichet es ingeniero en un taller de reparación de barcos; Vaccarella es maestro de escuela.





Trescientas mil personas viven en el circuito de la Sarthe (Le Mans) las ruidosas veinticuatro horas de la emocionante prueba de velocidad. Treinta y dos años de experiencia han forjado una organización perfecta y los espectadores hallan toda clase de servicios. En la mañana del domingo se celebran tres misas (a las 6, 9 y 11), junto a los virajes de «las eses». En los aparcamientos, capaces para 35.000 vehículos, las familias organizan su hogar de campaña. También abundan bares y restaurantes, entre la algarabía de un permanente parque de atracciones de feria, cuyos altavoces compiten con el tronar de los bólidos. A los pilotos les es prácticamente imposible el descanso completo. En la foto inferior, a la izquierda, el pequeño Richie Ginther, la «librea» de Ford, atiende el consejo de Stirling Moss, ya retirado de las competiciones. En la foto superior derecha, los equipos clasificados en los dos primeros puestos reciben el aplauso del público: con bigote y barba, respectivamente, Graham Hill y Bonnier. A su lado, los vencedores. Abajo, los ases dan la vuelta de honor.

