





# INDIANAPOLIS año 52

## pistones contra turbinas

Las 500 millas de Indianápolis constituyen la prueba automovilística más importante entre las de veinticuatro horas de duración que se celebran en el mundo. Este año cumplieron su 52 edición. A ella acuden anualmente más de 350.000 espectadores, entre los que se encuentran también estrellas de cine: James Garner, por ejemplo, gran aficionado a las carre-

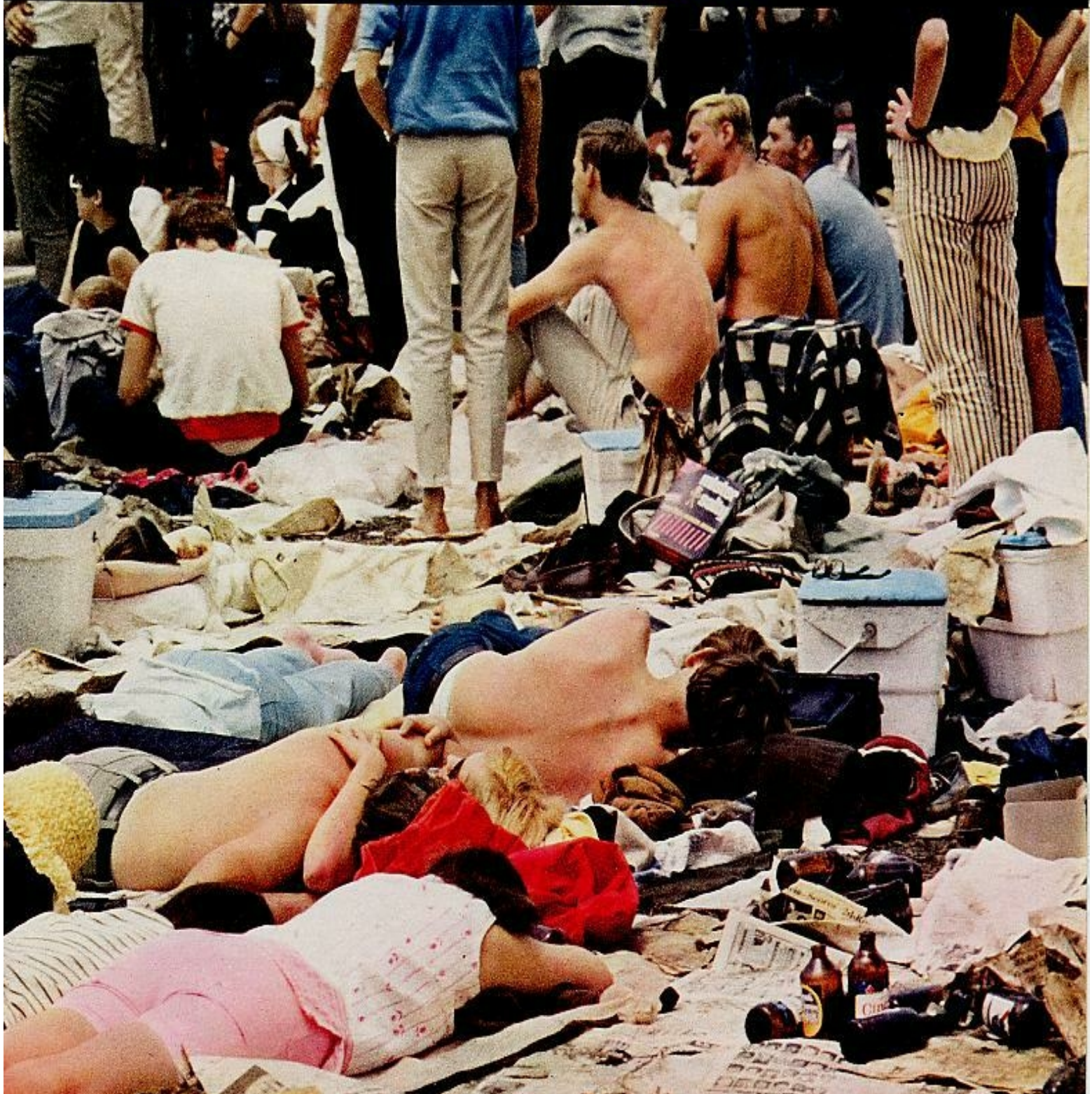






*Bobby Unser, ganador sobre Turbo-Charged Offy.*

*Dan Gurney, segundo clasificado.*





**INDIANAPOLIS**



*Joe Leonard, de San José, California, sobre Lotus de turbina.*



*Graham Hill, Londres, con motor de turbina.*



*Gasí  
cuatrocientos  
mil  
espectadores  
acuden  
al gigantesco  
pícnico  
de Indianápolis,  
que es  
una especie  
de gran romería  
USA del motor.  
Miss  
Universo  
estuvo este año  
presenciando  
la competición,  
que ha hecho  
el número  
52 de la historia  
de Indianápolis.  
También  
el actor James  
Garner,  
que  
intervino  
en la película  
"Grand  
Prix,"  
es un gran  
aficionado a las  
carreras  
automovilísticas.*







*Dos impresionantes bólidos de turbina. Rápidos en las rectas, pero sin capacidad maniobrera en las pasadas.*





## INDIANAPOLIS

ras desde su participación en «Grand Prix», o Efrem Zimbalist, de la serie televisiva «77 Sunset Strip».

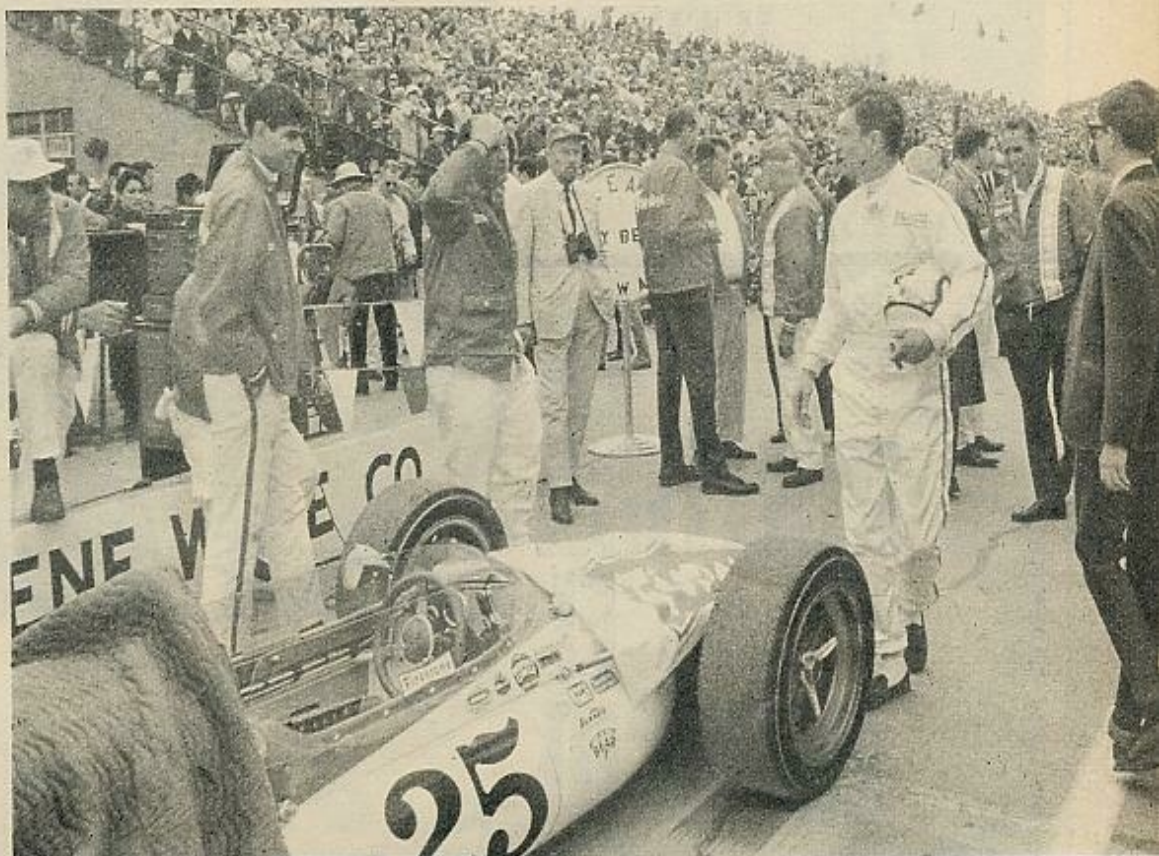
El terreno que circundaba las pistas estaba repleto de escaleras, coches-caravana y demás elementos prominentes a los que se encaramaba la gente para poder ver mejor el desarrollo de la carrera.

Joe Granatelli, que llevaba ya muchos años tratando de llevarse la copa, participaba este año con tres coches de motor a turbina y tenía posibilidades de ganar la carrera. El público esperaba con impaciencia la actuación de estos coches: ¿Qué resultado darían los coches de turbina? ¿Se habrían exagerado sus posibilidades? La mayor parte del público apoyaba los coches de pistones.

Al principio parecía que los coches a turbina iban a ganar la carrera. Joe Leonard iba en cabeza con un record de 171 millas—274 kilómetros— por hora; Graham Hill, en cuarto lugar, y Art Pollard en el décimo. Pero luego se entabló una lucha entre Bobby Unser, Joe Leonard y Lloyd Ruby. Y las cosas empezaron a ir mal. Un par de accidentes, sin víctimas, quebró el ritmo de la carrera. Graham Hill se quedó sin uno de sus neumáticos, con lo que sólo quedaban dos turbinas. Mario Andretti no había dado más que dos vueltas cuando se le averió el coche. Como tenía dos bólidos inscritos en la carrera, montó en otro, que también sufrió una avería.

A las veinte vueltas sólo quedaban la mitad de los coches. Primero iba Unser; segundo, Leonard; tercero, Ruby; cuarto, Dan Gurney. Entonces se encendió una luz amarilla: accidente; los coches tuvieron que reducir su velocidad. Y cuando se dio otra vez vía libre, Leonard trató de pasar al coche que iba delante—faltaban sólo diez vueltas—, pero le falló el motor. Casi simultáneamente, Art Pollard, que iba en octavo lugar, se quedó sin motor. También el coche de Ruby empezó a fallar, y Unser, sin embrague, entró el primero en la meta: en segunda posición, Gurney.

Tras la prueba de Indianápolis se plantea un único interrogante: ¿Qué ocurrirá con las turbinas? ¿Probará otra vez suerte Granatelli? Los coches a turbina son, evidentemente, rápidos en las rectas, pero tienen poca potencia para hacer pasadas. Los coches con motor a pistones son superiores en este aspecto. ¿Significará esto el fin de las turbinas? ■ Información y fotos: E. B. DRAPER-MOVINC, N. Y.



Bobby Grim, antes de comenzar la prueba. Abajo: espectadores hacia el circuito.

