

**david
contra goliat**

POR vez primera en la historia, la prueba automovilística de las 24 Horas de Le Mans ha sido ganada por un "Ford". Repitiendo el éxito obtenido el año pasado en las 500 Millas de Indianápolis, con Jim Clark al volante, la industria de Detroit se ha impuesto también en la más clásica, espectacular y trágica prueba de resistencia y velocidad de Europa. Tres de sus bñdidos terminaron en los puestos de honor.

Como en Indianápolis, también ahora a la tercera fue la vencida. En sus dos actuaciones precedentes en el circuito de La Sarthe, los "Ford" habían ensayado sus posibilidades. Mediante estudios, diseños, investigaciones y pruebas que han costado miles de millones de pesetas, la firma norteamericana ha conseguido su propósito. Casi había una seguridad matemática que lo asegurara cuando se supo que el propio Henry Ford II estaría presente en Le Mans, incluso para dar salida a los 55 coches participantes, de los cuales algo menos de un tercio se clasificaron en la llegada.

La lucha entre David y Goliat terminó, pues, con el triunfo del más fuerte. El "comendatore" Enzo Ferrari, cuya retirada de la competición se había anunciado hace algunos meses, es posible que después de esta derrota acelere su decisión. El combate es demasiado desigual para que pueda sostenerlo.

La Ford produce 4.600.000 vehículos por año, y tiene empleados a 365.000 obreros y funcionarios. Ferrari, en su fábrica-laboratorio de Maranello, produce 600 vehículos por año y cuenta con 450 colaboradores. Hasta ahora, la experiencia e incluso la genialidad europea habían conseguido equilibrar la tremenda potencia norteamericana. Pero la producción en cadena ha podido con la artesanía. Es el signo del tiempo.

Por lo demás, Enzo Ferrari cuenta sesenta y ocho años, está enfermo del corazón y sus médicos le prohíben asistir a las carreras. No cuesta mucho afirmar, conociendo su sensibilidad y su orgullo, que el triunfo de sus enemigos irreconciliables de la Ford le habrá costado un serio disgusto. No le servirá de consuelo el hecho de que de los trece "Ford" comprometidos en la lucha, sólo tres —los primeros!— terminaron la carrera. Los "Ferrari", vencedores en nueve ocasiones de la competición, de ellas seis consecutivas de 1960 a 1965, tuvieron que contentarse esta vez con unas tristes migajas, aunque haya que decir que se comportaron valientemente, permitiéndose el mejicano Pedro Rodríguez —hermano del infortunado Ricardo, muerto trágicamente en el G. P. de Méjico hace tres temporadas— el lujo incluso de figurar durante algún tiempo al frente de la clasificación.

Frente a una política de artesanía, de auténtico gusto artístico, ha vencido la política colosal de la producción en masa, de las investigaciones más amplias sin miramiento alguno a los gastos millonarios. Los "Ford", que habían hecho sus pruebas en 1964 y 1965 en Le Mans, y que habían demostrado hallarse a punto en las carreras de resistencia de este año en Daytona Beach y en Sebring, han demostrado ser los mejores. Nada que sorprenda. Sus bñdidos de siete litros conseguían en las rectas de Le Mans, velocidades de hasta ¡325 kilómetros! por hora, contra los 300 de los "Ferrari". Y Ford no va a parar ahí. El año próximo saldrá a escena su tipo "7" capaz de alcanzar los 350 kilómetros por hora. En estas condiciones, sólo otras firmas del volumen y capacidad económica de la industria de Detroit estarán en medida de competir en el futuro frente a ella. Por ejemplo, la General Motors, que está ensayando su "Chaparral", coche que ya triunfó en los Mil Kilómetros de Newerbring. El "Chaparral", que es el nombre de un curioso pájaro del desierto, que anda más de prisa que vuela, está en fase de experimentación, y en Le Mans acabó por retirarse. Pero es evidente que en una época, en que la publicidad constituye un arma gigantesca, la General Motors no dejará el terreno libre a la Ford como con su espíritu de austeridad ha hecho obligadamente Ferrari.

Casi es inútil agregar que en Le Mans fueron pulverizados todos los records. El de kilómetros recorridos y el de la vuelta más rápida, que Dan Gurney, con "Ford" naturalmente, alzó al promedio de 230 kilómetros 211 metros por hora sobre los 13.461 metros del circuito, dejando muy atrás el que John Surtees, con "Ferrari", había establecido el año pasado con 222 kilómetros 803 metros de media.

En las historias románticas, siempre David vence a Goliat. En la realidad, rara vez ocurre lo mismo. En el duro, intenso y dramático mundo de la competición deportiva, Goliat es el triunfador. Es algo triste para los sentimentales, pero cierto.

J. J. CASTILLO



¿QUE ES EL FACTOR DE PROTECCION?

El medio que PIZ BUIN le brinda para prolongar su baño de sol y proporcionarle un hermoso bronceado.

Si Vd., señora, puede tomar el sol durante una hora sin que su piel sufra quemaduras, al usar un producto con factor de protección 2,5, por ejemplo, automáticamente puede permanecer al sol sin peligro alguno durante dos horas y media.

Factor de protección de los diferentes preparados PIZ BUIN	2	} Aceite Aceite antimosquito Spray
	2,5	
	3	
	4,5	
		} Crema antisolar Leche antisolar Crema Exclusiv Crema Extrem

**CON UN BESO
DEL SOL...**

**Piz
Buin**

**... BRONCEA
QUE DA ENVIDIA**



ES UN PRODUCTO *Marga Greiter* VIENA-AUSTRIA
Fabricado en España por PERFUMES KIMTON, S.A.