

EN EL CIRCUITO DEL JARAMA

Graham Hill, vencedor del Gran Premio de España de automovilismo, en una emocionante y disputada carrera de Fórmula I

EL ACTUAL CAMPEON DEL MUNDO, DENIS HULME, SEGUNDO CLASIFICADO, FUE UN DIFICIL CONTRINCANTE PARA EL PILOTO DE «LOTUS»



Graham Hill, vencedor del Gran Premio de España, tras haberle sido entregada la corona de laurel que premia a los triunfadores

Madrid, 13. (De nuestro redactor, enviado especial.) — Después de catorce años, el domingo pudimos presenciar, de nuevo en España, una carrera de Fórmula I puntuable para el Campeonato del mundo de conductores. Pero esta vez no fue ni en Montjuich ni en Pedralbes, ha sido en el circuito del Jarama donde se reanudó la tradición de los Grandes Premios de España, con la participación de los auténticos virtuosos del volante, que lucharon denodadamente por alcanzar una victoria, que varios de ellos se merecieron, y que logró Graham Hill, aprovechándose del despiste del mejicano Pedro Rodríguez y de las averías de Beltoise y de Chris Amon, que le dejaron el campo libre, y evadiéndose de otros peligrosos contrincantes como Surtees y MacLaren, a quienes también las averías eliminaron.

Lo meritorio de Graham Hill, que en el equipo «Lotus» ha pasado a ocupar la plaza que dejó vacante el malogrado Jim Clark, fue el poder resolver favorablemente la dura batalla sostenida con el actual campeón del mundo, Denis Hulme, que finalmente tuvo que rendirse, ante la imposibilidad de poder desbordar al corredor británico, quien en el momento crucial, cuando la amenaza de Hulme, que le seguía de cerca, era más peligrosa, pudo pisar a fondo el acelerador y escapar del acoso, dando las últimas vueltas al circuito en plan de vencedor de una disputada carrera, en la que en el fragor de la batalla otros, quizá mejores, sucumbieron.

Trece a la salida

De los catorce corredores que habían tomado parte en los entrenamientos, el único que dejó de presentarse fue Jack Brabham, cuyo nuevo motor «Repco 68», montado con prisas y a última hora, se le averió la vispera y no pudo ser reparado.

Esta vez había mucho más público en el Jarama que dos semanas antes, cuando se disputó la carrera de Fórmula II. La tribuna permanente y las dos provisionales montadas al lado de aquella, estaban llenas y millares de personas se situaron en la «pelouse». El tiempo era espléndido y el circuito presentaba un brillante aspecto desde mucho antes de empezar el Gran Premio de España, segunda de las carreras puntuables para el Campeonato del mundo.

Frente a la línea de salida, los trece participantes se colocaron por el orden siguiente:

- Denis Hulme, «MacLaren» — P. Rodríguez, «B.R.M.» — Chris Amon, «Ferrari»
(1' 28" 3) (1' 28" 1) (1' 27" 9)
- Jean Pierre Beltoise, «Matra» — Bruce MacLaren, «MacLaren»
(1' 28" 3) (1' 28" 3)
- Jack Ickx, «Ferrari» — John Surtees, «Honda» — Graham Hill, «Lotus»
(1' 29" 6) (1' 28" 8) (1' 28" 4)
- Siffert, «Lotus» — Jochen Rindt, «Brabham»
(1' 29" 7) (1' 29" 7)
- Brian Redman, «B.R.M.» — Scarfiotti, «B.R.M.» — Piers Courage, «B.R.M.»
(1' 31" 0) (1' 30" 8) (1' 29" 9)

Según puede desprenderse del mejor tiempo realizado por cada piloto en los entrenamientos —entre paréntesis—, las fuerzas estaban muy equilibradas. Hulme, Beltoise y MacLaren habían quedado empatados a 1' 28" 3; Rindt y Siffert, a 1' 29" 7, y entre los diez que ocupaban los primeros puestos, sólo existía una diferencia de ocho décimas de segundo.

Después de la vuelta de reconocimiento de la pista, el conde de Villapadierna, director de la prueba, dio la salida, arrancando en primera posición Pedro Rodríguez, seguido de Amon, Beltoise, Hulme y Surtees. Rindt, que pareció tener dificultades con su coche, partió el último.

La batalla había empezado y al cubrirse la primera vuelta continuaba en cabeza el mejicano Rodríguez, seguido del francés Beltoise, el neozelandés Chris Amon, el inglés John Surtees, los neozelandeses Denis Hulme y Bruce MacLaren, el británico Graham Hill, el suizo Siffert, el belga Jackie Ickx, el inglés Piers Courage, el italiano Scarfiotti, el inglés Brian Redman y, todavía rezagado, el austriaco Jochen Rindt, pilotos de dos «Lotus», dos «MacLaren», dos «Ferrari», cuatro «B.R.M.», un «Honda», un «Matra» y un «Brabham», de los que sólo cinco terminarían la carrera.

Pedro Rodríguez, eliminado

A las doce vueltas se produjo el primer cambio, Beltoise adelantó a Rodríguez y a la siguiente lo hizo Amon, retrocediendo el mejicano del primero al tercer puesto. Líder Beltoise, se detuvo en su «box» y tras una breve intervención de sus mecánicos, al reemprender la carrera quedó

Amon, que ocupó la plaza de Beltoise, se afianzó en la primera posición, seguido de cerca por Rodríguez, que había recuperado el segundo lugar. A continuación, y emparejados, marchaban Hill y Hulme, y algo más distanciados, Surtees y MacLaren. Entre tanto, Rindt se había retirado por avería de su «Brabham», e Ickx, por fallos de encendido de su «Ferrari».

Pedro Rodríguez trató de recuperar el primer puesto y fue acercándose a Amon, pero al tratar de adelantarlo en un viraje, no le salió bien la maniobra, el coche derrapó y fue a chocar contra las defensas metálicas, quedando allí maltrecho, pero sin daño el valeroso piloto mejicano, que durante las veintisiete vueltas que estuvo en carrera luchó bravamente.

Eliminado Rodríguez, Graham Hill pasó a ocupar el segundo lugar, detrás de Amon y acosado de cerca por Denis Hulme, quien le persiguió implacablemente hasta el fin. En cuarto lugar, y en solitario, iba rodando Surtees, seguido de MacLaren, y detrás, con vuelta perdida, Scarfiotti, Redman y Siffert, a ocho vueltas, Courage, y a nueve, Beltoise, que trataba inútilmente de ganar posiciones.

Abandona el tercer líder, Chris Amon

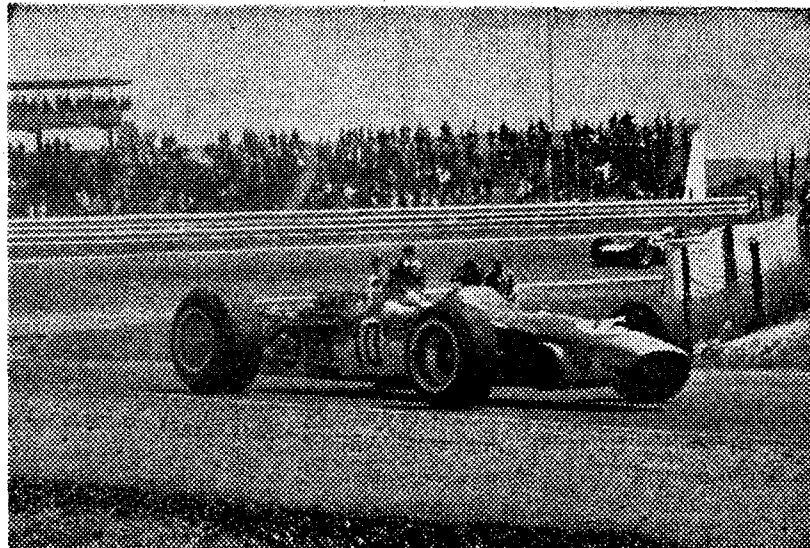
Estas eran las posiciones a media carrera, inalterables desde la retirada de Pedro Rodríguez. Parecía que todo estaba decidido ya y la prueba, que se había desarrollado a tren muy vivo y en la que se había cambiado por tres veces de líder, estaba en trance de caer en la monotonía, cuando a Chris Amon, en la vuelta cincuenta y ocho, le falló el motor de su «Ferrari», que al subir una rampa quedó exhausto por falta de combustible, debido a un fallo de la bomba.

El momento decisivo se produjo al abandonar el líder Amon, pero entonces no podíamos preverlo, porque situado Graham Hill en primer lugar, seguía latente la amenaza de Denis Hulme, que no se había despegado del piloto de «Lotus», y al vislumbrar el australiano la posibilidad de ganar la carrera, aceleró a fondo y se entró en otra fase de gran interés, cuando se produjo un hecho digno de elogio. Marchando Hill en primer lugar, seguido de Hulme y a punto de ser doblado MacLaren, el piloto del «Lotus» se encontró colocado entre los dos corredores de «MacLaren». Se creyó que MacLaren obstaculizaría el paso de Hill, pero el neozelandés cedió caballeramente el paso al que sería el vencedor de la carrera, que fue poniendo tierra por medio, ganándole un centenar de metros por vuelta a Hulme.

Siffert, que marchaba a la cola, abandonó en la vuelta sesenta y dos; Surtees, por rotura del selector de cambio, tuvo que hacerlo en la setenta y cuatro, y faltando trece para finalizar se retiró MacLaren, por avería en el cambio. Sólo terminaron la carrera cinco pilotos: Graham Hill, el vencedor, con «Lotus»; Denis Hulme, seguido, con «MacLaren»; a una vuelta, Redman y Scarfiotti, con «B.R.M.», y quinto y último, Beltoise, con «Matra», que al perder el primer lugar no se desanimó, logrando clasificarse, y al que le correspondió el honor de la vuelta más rápida, en 1' 28" 3, a un promedio de 138'796 kilómetros por hora.

Con su triunfo en el Gran Premio de España, Graham Hill se sitúa en el primer lugar del Campeonato del mundo, con 15 puntos, manteniendo todavía el segundo lugar Jim Clark, con 9; tercero, Denis Hulme, con 8, y a continuación, Jochen Rindt y Brian Redman, con 4, y Chris Amon, Jean Pierre Beltoise y Scarfiotti, con tres.

En resumen, una gran carrera, cuyo resultado estuvo incierto hasta las diez últimas de las noventa vueltas, que el numeroso público congregado en el circuito soportó sin abandonar el sitio, deseoso de ser testigo de todas las fases del emocionante espectáculo que se le ofreció en el Jarama, interpretado por los mejores protagonistas de las carreras de automóviles.



El «Lotus» de Graham Hill marcha destacado en las últimas vueltas de la carrera. (Fotos Campaña)

Clasificación

1, Graham Hill, «Lotus», 2 horas, 15 minutos, 20 segundos, 1 décima, 138'842 kilómetros por hora de promedio; 2, Denis Hulme, «MacLaren», 2-15-36-01, a una vuelta; 3, Brian Redman, «B.R.M.», 2-16-03-6; 4, Luigi Scarfiotti, «B.R.M.», 2-16-03-9, y 5, a nueve vueltas, Jean Pierre Beltoise, «Matra», 2-16-36-9.

Retirados: MacLaren, «MacLaren», vuelta 77; J. Surtees, «Honda», en la 74; J. Siffert, «Lotus», en la 62; C. Amon, «Ferrari», en la 57; P. Courage, «B.R.M.», en la 52; P. Rodríguez, «B.R.M.», en la 27; J. Ickx, «Ferrari», en la 13, y J. Rindt, «Brabham», en la diez.

Luis DUPRE

CARRERA DE FORMULA III, EN EL JARAMA, GANADA POR EL PORTUGUES GASPAR

Frustrada victoria de José María Juncadella

La vispera del Gran Premio de España, se disputó en el circuito del Jarama una carrera de Fórmula III, en la que tomaron parte varios pilotos españoles, entre ellos los barceloneses que defienden las escuderías del Real Automóvil Club de Cataluña y la Montjuich.

El corredor sueco Reine Wissel, piloto de un «Tecno», durante las nueve primeras vueltas, de las treinta de que constaba la carrera, marchó en cabeza, seguido muy de cerca por José María Juncadella, que conducía un «Brabham»; más distanciado venía el portugués Carlos Gaspar, con otro «Brabham», y detrás, al mando de un segundo pelotón, Carlos Giró, con uno de los «Lotus 41» del Real Automóvil Club de Cataluña.

En la décima vuelta, Juncadella, en la recta de tribunas, pasó al corredor sueco, pero el primer lugar, que el español mantuvo durante siete vueltas, tuvo que cederlo al portugués Carlos Gaspar, que venía entonces colocado en segunda posición. Las esperanzas de Juncadella, que había superado a un piloto como Wissel, que llevaba conseguidas dos victorias en el Jarama, quedaron truncadas al sufrir una avería su coche.

El corredor sueco volvió a colocarse en primer lugar, después de retirarse Juncadella, pero en la vuelta veinticuatro, también se vio obligado a abandonar, y los intentos de Carlos Giró y Juan Fernández, el portugués Gaspar, que recuperó el primer puesto, consiguieron ganar la carrera, en la que se clasificaron seis corredores españoles, el primero de ellos, en el segundo lugar, Juan Fernández, de la escudería Montjuich, y en el tercero, Baturone, del equipo del R.A.C.C.

Clasificación

1, Carlos Gaspar «Brabham», 52' 22" 8 décimas, a 119'336 kilómetros-hora; 2, Juan Fernández, «Brabham», 52-14-3; 3, E. Baturone, «Lotus 41», 52-32-8, a una vuelta; 4, F. Serra, «Brabham», a tres vueltas; 5, M. Carbaño, «Brabham»; 6, Carlos Giró, «Lotus 41»; 7, «Pele», «Brabham».

Retirados

R. Wissel y R. Bay, jr., vuelta 23; John Ralph, vuelta 19; J. M. Juncadella, vuelta 16; F. Chevalier, vuelta 13, y Mike Keens, vuelta cuatro.

Otro accidente de un «Lotus» a turbina en Indianápolis

Lo conducía el propio Granatelli, que resultó ileso

Indianápolis. — Dos accidentes más se han producido durante los entrenamientos para las «Quintenas millas» de Indianápolis. El coche a turbina «STP», conducido por Anday Granatelli, se despidió en un viraje y fue a estrellarse contra el muro de protección, pero el piloto salió ileso del percance. Lo probable, sin embargo, es que el coche no pueda ser reparado a tiempo para participar en las «Quintenas millas», que se disputarán el próximo día 30.

Otro vehículo, un «Valvoline Special», conducido por Chuck Stevenson, derrapó sobre una mancha de aceite y fue también a estrellarse contra el muro de protección. El piloto también resultó ileso.

El piloto Mario Andretti, conduciendo un «Lotus» idéntico al que conducía Mike Spence cuando se mató, rodó en Indianápolis a 269'822 kilómetros por hora.

GAÑE DINERO
Criando conejos para la carne, con razas selectas y nuestras jaulas metálicas, únicas, prácticas, limpias, desmontables y más baratas que de madera.
Solicite amplia información a:
EXTRONA, CLUB DE CONICULTORES DE TODA ESPAÑA.
Granja Piloto, Exposición y venta: Menéndez Pelayo, n.º 29 - 48
BARCELONA - 12 (Deseamos colaboradores)

AUTO - RADIO

SKREIBSON

5 modelos de calidad adaptables a todos los coches

Mods. SE/2 y SE/3
Superautomáticos, con frecuencia modulada (sólo mod. SE/3) y sintonía electrónica por pulsación y a pedal.

Mod. AU/2
Presintonía automática por medio de 6 pulsadores. Ondas normal y corta.

Mod. ART
Sintonía manual. Ondas normal y corta. Extraordinario alcance y alta fidelidad.

Mod. RALLY
Sintonía manual. Onda normal. Fácilmente instalable por sus reducidas dimensiones.

Información a instaladores: Urgel, 93. Tel. 052 51 00 00