

Las X Veinticuatro Horas Internacionales de Montjuich

Gran Premio de España de Resistencia

Organizadas por Peña Motorista Barcelona

Patrocinadas por "PIRELLI"

Se iniciaron ayer a las cinco de la tarde y hasta la misma hora de hoy, mantendrán vivo el duro ritmo de su agotadora competencia

X TROFEO "CENTAURO" DE El Mundo Deportivo

Cronometraje oficial FESTINA reloj suizo

Por toda la jornada de hoy, hasta las cinco en punto de la tarde, en el duro y exigente Circuito de Montjuich, mantendrá su tren vivo y su ritmo enalabrado la agobiante y exhaustiva prueba de las «24 Horas Motociclistas Internacionales de Montjuich» de Peña Motorista Barcelona.

La prueba más dura que se disputa en el Mundo de un tirón dentro de la esfera del motociclismo — los «Seis Días», que podrían compararse, lo hacen por etapas — está debatiendo y poniendo en claro por estas horas el ardoroso problema de su décima edición.

Puede hablarse de una competición «tradicional». Porque lo son, sin duda, la majestuosa fisonomía de su ambiente, la ordenación que desde el primer año ha sabido imprimirle la Entidad organizadora, la adhesión de las marcas y de los equipos que en esta ocasión, como en ninguno de los precedentes, la reservan especial favor. Y lo es también el público, que comprende y valora en sus justas y cabales proporciones la magnitud del acontecimiento, que hace discurrir ante la mirada curiosa de millares de espectadores, la larga cinta de grandes pequeños hechos que constituyen la odisea de una lucha extrema, contra el tiempo, la distancia, la fatiga y, en casos también, el infortunio.

La magnitud de esta prueba que ostenta este año el título relevante de Gran Premio de España de Resistencia y que, como es norma, deberá puntuar para la clasificación final de la Copa de Europa de la F.I.M., que son, en el fondo, un auténtico campeona-

to mundial de la especialidad, ha quedado debidamente reflejada en las horas de ayer iniciales de la prueba, y por el curso de las primeras horas de la noche, con todos los buenos augurios que esto supone, para la fase final de la carrera que se dilucidará hoy, hasta que la bandera del juez de la prueba marque su punto final a las cinco exactas de esta tarde.

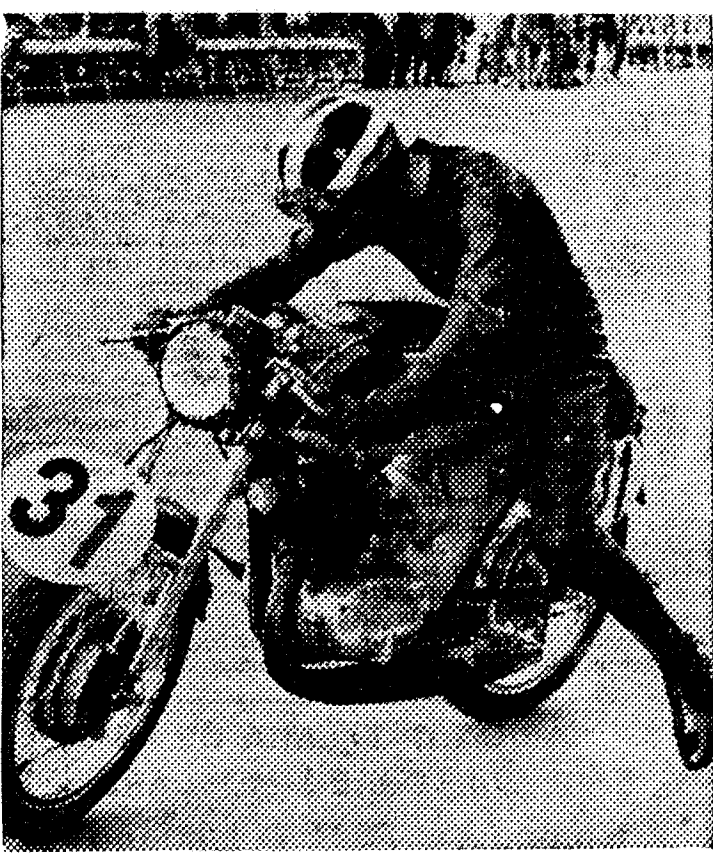
UN EXITO EN MARCHA

Si un buen inicio posee y encierra la fuerza como para asegurar el éxito posterior de cualquier empresa, estas décimas «24 Horas» lo tienen virtualmente asegurado.

Han empezado muy bien, con el ritual y telón de fondo característicos de la prueba y con la asistencia de un numeroso público que no ha querido perderse la emocionante fase de preparación y lanzamiento tan características de esta competición.

Dentro de un bloque de silencio compacto y sin estrías, el conteo de los segundos precursora a la salida, ha marcado sobre el circuito un clima de «suspense» impresionante. En el momento preciso, siguiendo la pauta que ha marcado para este tipo de pruebas, la carrera de las «24 Horas de Le Mans», los pilotos alineados a un lado de la calzada, se han ensablado tras una corta carrera, con sus respectivas monturas, y la ronda que debía durar un largo día y una noche, se ha iniciado con el petardeo seco y bronco de los motores.

La complicada red de servicios que exige la carrera, estaba a punto y con una perfecta sincronía, todos los mecanismos y apo-



Los hermanos Sibera vencieron en las pasadas «24 Horas». He aquí a uno de ellos, sobre «Montesa», con cuya marca toró la cabeza de la carrera en las primeras galopadas. (Foto Ber)

yos anexos, han empezado a funcionar. Los altavoces rompieron la cantinela que acompañará la carrera hasta su fin, dando cuenta de las primeras posiciones y de las incidencias — algunas sensibles — que comenzaron a producirse.

Con los 45 equipos que habían tomado la salida, todavía bastante agrupados, las «24 Horas», han mostrado por esta primera fase toda la belleza que se puede encontrar en una competición «en orden» de primera categoría, y en la que «entrar en juego» los estímulos para los equipos nacionales como para los que de ocho países han venido para disputar la carrera.

La prueba ha empezado muy bien. Y todo hacía presagiar que encontraría sembrado el camino del éxito, cara al crepusculo prometedor de una noche estival diáfana, que se disponía a taladrar los haces de luz de los faros de las máquinas.

EL DILEMA SIGUE EN PIE

La premiosidad por entregar estas líneas con tiempo para esta edición, nos obliga a cerrar las impresiones en las primeras horas de la carrera, cuando la fase de planteo y toma de posiciones está todavía en pie y sin haber cuajado a definirse.

Todo está aún en el aire, y a la espera de que por el curso de la jornada de mañana, cuando la fatiga haya cuidado de roer las entrañas de las máquinas y el nervio de los pilotos se establezcan las posiciones.

Las impresiones primeras parecen indicar que esta vez el rit-

mo de la prueba será más vivo que en años anteriores y que va a disputarse a un tren superior, si las incidencias no ponen luego plomo en las alas de los que vayan subsistiendo al correr de las horas.

Pese a que estas primeras vueltas han hecho dura mella entre los concursantes, alterando bastante el fiel en que parecían contrarse los grupos de las monturas de fuerte corpulencia — a las que se deben, sin duda, esta preocupación por la máxima velocidad desde el arranque de la prueba — y a las menores de 250 centímetros cúbicos el interrogante, suspenso sobre el pronóstico, respecta a cuál de los dos tipos de monturas vencerá, se halla todavía en el punto muerto y sin decidirse.

No sabemos lo que puede haber sucedido a lo largo de la pasada noche, ni si la presencia de factores distintos de los hasta ahora percibidos puede, en el momento de la salida de esta edición, haber trastocado el cuadro de posibilidades.

Pero a la hora en que estas líneas son escritas, las bajas de mucho valor, cierto, que han encajado las monturas de menos de 250 c. c. no permiten prejuzgar, ni mucho menos, que su bagaje de posibilidades se haya aminorado como para descartarlas y desviarlas del camino de un posible triunfo.

que ser comoda y de que acompañen de medios de defensa para mantenerse en su destacada posición.

Pero la suerte de las carreras no ha querido favorecer «esta vez» a los tres cuartos de hora de la prueba, la máquina acusó flaqueza y a motor parano se cayó en su box para reparar. El tiempo fue pasando y lastrando poco a poco las posibilidades de recuperar. Y su carrera tan bien empezada se frustró lastimosamente.

Otra baja sensible fue también la de otro gran valor, el italiano Franco Villa, que a los mandos de una Ducati de 285 c.c. podía mostrar derecho para aspirar a una clasificación brillante. Una desgraciada caída, con fractura de un brazo, le ha eliminado en esta fase de comienzo, privándole con ello a la carrera de otro de los equipos con marcada posibilidad.

La dureza que acusaron esas primeras vueltas queda reflejada en otro accidente acaecido también poco después de la salida, con la caída de la máquina de Eweleigh, después del viraje de entronque con la recta de las tribunas y la embestida subsiguiente de la poderosa «B.M.W.» de Darvill, que pasó por encima de su cuerpo. Este último pudo continuar la carrera.

Pero el primer piloto resultó con el primer golpe de la pérdida de un compañero de equipo, tras la pérdida de bastantes vueltas, continuó la carrera.

La emoción ha cundido por largo tiempo en el circuito, gracias a la demostración realmente magnífica del equipo de la máquina número 28. La Montesa de 250 c.c. del equipo de «Sicari Carlos» y Millet, pilotos que cabe calificar de dos grandes y jóvenes aficionados y que tras el abandono de sus compañeros, los hermanos Sibera, han ostentado la cabeza de la carrera, con autoridad y maestría, muy esperanzadoras.

Más tarde cedieron este primer lugar al equipo italiano de la Ducati, compuesto por los dos grandes valores bien conocidos de nuestros aficionados por haber conquistado cada uno de ellos victorias, en ediciones pasadas de esta misma prueba. Nos referimos a Bruno Spaggiari y G. Mandolini, con su máquina de 285 c.c.

Este equipo, que ya ha tenido ocasión de demostrar en otras ocasiones su capacidad para sostenerse en primer término, abriendo camino a los demás, sin temer los acosos ni las escaramuzas, está formado por dos grandes virtuosos, capaces de apurar a fondo por dominio y estilo, las posibilidades de su montura en Montjuich, por poco que la suerte quiera acompañarles.

La forma paulatina con que esta vez han accedido al primer lugar, puede sugerir que la foga del momento, que ha sido siempre su rasgo característico, se está sofrendo en esta ocasión, para asegurar con ello — si la suerte les acompaña — un término feliz a su carrera, sin correr innecesarios riesgos.

A su estela, la «Montesa» de «Sicari Carlos» y Millet, defendida su posición tenazmente, zafándose del acoso de los ingleses Harris y Keith, con su Velocette-500 y de Darvill y Price, con su «B.M.W.».

La prueba mantiene si no intactas — ya que las bajas cuentan lo suyo — si en cambio muy enteras sus posibilidades. En buena parte por lo frondoso y selecto de la participación de este año, las «24 Horas de Montjuich» van a vivir la jornada de hoy con una extensión e intensidad excepcionales, dando de sí todo cuanto prometía esta X edición de la prueba de Peña Motorista Barcelona, con la disputa del también X Trofeo «Centaur» que EL MUNDO DEPORTIVO concede con destino a la marca que resulte vencedora.

Francisco de S. GIBERT

LAS PRUEBAS SE GANAN O SE PIERDEN AL FINAL

Este aforismo carrerista, que es bueno para las marcas que presentan una amplia dotación de equipos, no lo es tanto cuando se trata de estos últimos. Un principio de carrera puede ser decisivo en uno u otro sentido, sobre todo tratándose de las «24 Horas de Montjuich», en las que no cabe confiarse a toda la estridencia de una nota aguda, como los «divos» que cantan mal, pero que saben luego rematarlo bien.

Perú la táctica de apurar a fondo desde el primer momento, tiene sus quebras y causa estragos, imposible muchas veces de reparar.

Este ha sido el caso del equipo que corría con el respaldo de una confianza punto menos que ilimitada, que le reservaban la gran mayoría de los espectadores y simpatizantes con la prueba de hoy en Montjuich. El de los hermanos Jorge y Enrique Sibera, que a los mandos de una «Montesa-Impala-250», parecía que iban camino recto de repetir su gran triunfo del año pasado.

Zafándose corajudamente del embarrullamiento del pelotón inmediatamente a la salida, se plantó decididamente este equipo en el primer lugar, y se mantuvo firmemente en él por los primeros 45 minutos su marcha segura y el petardeo desahogado de que parecía hacer gala su montura, daban pie a la impresión de que su postura en la carrera tenía

MEDICOS URGENCIA
Tel. 2222222

Las «24 Horas» de este año no han tardado, como puede verse, en mostrarse demoledoras e incisivas. Varios equipos — excelentes — han pagado y desde los primeros momentos el duro tributo a la tan decantada acritud, que las distingue.

LA TEMIDA OFENSIVA PREVISTA PARA HOY

Repetimos que hemos tenido que dejar el contacto con las «24 Horas» al filo de su primera fase, la de planteo todavía, y cuando todo podía aún encarrilarse por caminos que en el período nocturno y este mediodía, sobre todo, debería consolidar.

Si las máquinas «grandes» han podido — que no es fácil — conservar la integridad de su frenado, y soportar impunemente el duro ajetreo de los virajes por la zona de descenso, impunemente, aprovecharán si pueden, las horas de hoy, para hacer sentir el peso de su fuerza, menos apurada al parecer que la de las máquinas de menor entidad.

Pero esta presunción no puede ser más que conjetural y todo dependerá de cómo se habrá portado la dura prueba, para con sus animadores.

Por de pronto, en las primeras

II TROFEO JUAN JUVER LISTA DE INSCRITOS

CLASE A. — Automóviles de fabricación nacional, serie y mejorados hasta 850 c. c.:

N.º	Conductor	Automóvil
1.	Francisco Vallés Fortuny	Renault Gordini
2.	José Liopart Barbal	Renault Gordini
3.	Jaime Coll Torres	Renault Gordini
4.	José M.ª Vidal Vilarrubia	Seat 600 D
5.	Gabriel Moragas Moragas	Seat 600 D
6.	«Geni»	Seat 600 D
8.	José Valls Prat	Seat 600 D

CLASE B. — Automóviles de fabricación nacional, serie y mejorados, superiores a 850 c. c.:

11.	Antonio García Domingo	Seat 1500
-----	------------------------	-----------

CLASE C. — Automóviles de Turismo, serie y mejorados, hasta 700 c. c.:

21.	Arturo Sáenz Sicart	B. M. W. Sport
22.	Javier Torelló Ripoll	B. M. W. Sport
23.	«Tiger»	B. M. W. Sport
24.	Augusto de Porrata Vilalta	B. M. W. Sport
25.	Joaquín Escardó Segarra	N. S. U. Sport
26.	José Doménech Vives	Fiat 500

CLASE D. — Automóviles de Turismo, serie y mejorados, desde 701 hasta 850 c. c.:

31.	Antonio Alvarez de León	Fiat Abarth
32.	J. Palau Ribes O'Callaghan	Fiat Abarth
33.	José Galofré Vidal	Fiat Abarth
34.	«Jorge Chis»	Fiat Abarth

CLASE E. — Automóviles de Turismo, serie y mejorados, desde 851 hasta 1.000 c. c.:

41.	Jaime Juncosa Oliva	Fiat Abarth
42.	«Hans»	Austin Cooper
43.	Joaquín Vilaplana Saladrigas	Morris Cooper
44.	Manuel Ramírez Juárez	Morris Cooper

CLASE F. — Automóviles de Turismo, serie y mejorados, superiores a 1.000 c. c.:

51.	Ramón Coll Rodríguez	Alfa R. 2600
52.	Vittorio Lépori	Fort Cortina Lotus
53.	X. X.	Fort Cortina Lotus
54.	Javier Ribó Massó	Alfa Romeo
55.	Jaime Samsó Puig	Morris Cooper S.
56.	Rodolfo Bay, Jr.	Morris Cooper S.
57.	«Squalo Xavi»	Morris Cooper S.
58.	Armando García Cifuentes	Ford Cortina Lotus
59.	Delcros	Alfa R. Giulia

CLASE G. — Automóviles de Gran Turismo y Sport, hasta 850 c. c.:

61.	«Runner»	Seat 600 D
62.	Miguel Brumells Vifalls	Nardi 850
63.	Miguel Vives Soldevila	Seat 600
64.	«Cosaco Imbert»	Seat 600
65.	«Goliath»	Seat 600
66.	José Aracil Bertrán	Seat 600 D
67.	Salvador García	Seat 600
68.	Luis Solé Guillaume	Seat 600
69.	X. X.	X. X.

CLASE H. — Automóviles de Gran Turismo y Sport desde 851 hasta 1.300 c. c.:

71.	José M.ª Juncadella	Fiat Abart 1000
72.	Salvador Ros Campaña	Lotus Elite
73.	Luis Sagnier de Sentmenat	Seat Conti
74.	Arturo Cortés Cagneux	Alpine
75.	Armando García Cifuentes	Ford Cortina Lotus
76.	Wibo	Alpine
77.	X. X.	X. X.
78.	X. X.	X. X.

CLASE I. — Automóviles de Gran Turismo y Sport, superiores a 1.300 c. c.:

81.	Charles Vögele	Lotus Montecarlo
82.	Francisco Godia	Porsche 904
83.	Alex Soler Roig	Porsche 904
84.	Rodolfo Bay	Jaguar E
85.	X. X.	X. X.
86.	X. X.	X. X.
87.	X. X.	X. X.
88.	Hospitalier	Porsche Abarth
89.	Javier de Vilar Roig	Porsche GS-GT
90.	Pedro Fábregas Capilla	Porsche GS-GT
91.	Andrés Basoli Rabasa	Mercedes 230 SL
92.	Manuel de Sivatte y Alguero	Porsche Carrera 21
93.	Juan Antonio Rodés	Lotus Elan
94.	Salvador Fábregas	Alfa R. Giulia
95.	Juan Vives Padrós	Porsche S 90
96.	«Pachy»	Sumbea Alpine

ACCESORIOS Y EMBELLECEDORES PARA SEAT 600 A.GARRIGA BALMES, 126 T. 227 94 81

ASISTENCIA Y PROTECCION

Seguro

Oficial

de la

Real

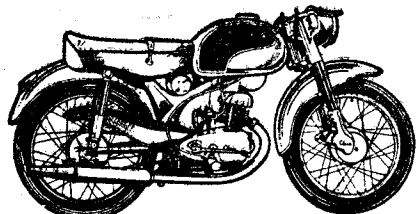
Federación

Motociclista

Española

y de las

"24 HORAS"



¡MOTORISTAS!

Adquieran sus recambios y accesorios en

Comercial GALICIA

DISTRIBUIDORES DE:

BUJIAS HITACHI
CARBURADORES IRZ
CASCOS "MEGA"

Todo para la motocicleta y el Veomotor (Ventas Mayor y Detal.)

Plaza Sagrada Familia, 23

Tels. 226 66 54 y 226 75 58

BARCELONA (13)

COMERCIAL RUTA, S.A.

Enrique Granados, 68 - Tel. 253 59 97 - BARCELONA

REPRESENTACIONES:

GOGGOMOBIL 350 cc.

LA MARAVILLA ALEMANA

Agentes Oficiales de:

MONTESA SANGLAS ROVENA

VELOMOTORES

DUCCSON

CICLOMOTORES

BB-PEUGEOT TERRROT