

PA HORAS DE MONTJUICH

NO HUBO SORPRESAS EN BARCELONA

GRAU-CAÑELLAS (DUCATI 860), VENCEDORES



Cañellas y Grau han vuelto a inscribir su nombre en el palmarés de las 24 Horas de Montjuich.



- Una vez más los españoles han acaparado la atención en una de las pruebas más duras y de más solera de Europa, las 24 Horas de Montjuich. Cuatro de nuestros mejores pilotos, Grau y el polifacético Cañellas y Alguersuari-De Juan han sabido sacar provecho de su conocimiento de Montjuich, y segundo a segundo, durante más de 700 vueltas al circuito, han ido desembarazándose de sus temidos rivales; temibles quizá en teoría, puesto que, desde antes de darse la salida, estos dos equipos se presentaban como máximos favoritos, al menos para los aficionados españoles, porque podía ser que los ingleses pensasen en Peter Williams y Dave Croxford, o los franceses en Godier y Genoud. Quién sabe. Para mí, particularmente, la pareja Grau-Cañellas se mostraba como la más completa, sobre todo a partir del triunfo de Benjamín Grau en el Premio de Primavera de Madrid, en la carrera de Fórmula 750. De su montura, una Ducati 860 «Proto», poco o nada se sabía, pero confiábamos en que la fábrica de Bologna, cinco veces vencedora de esta prueba, llegase a ella con un material extremadamente experimentado.

Sobre la actuación de los segundos clasificados, Jaime Alguersuari y Enrique de Juan, el éxito parecía estar asegurado, al contar con la máquina vencedora, rejuvenecida en dos ocasiones. Ellos, y los hombres de Bultaco, ya sabian que la victoria sería difícil de conseguir, máxime teniendo enfrente a las Ducati, Norton y Honda, pero confiaban en su mecánica y contaban con que la de sus rivales fallase, al menos durante media hora. La de Norton falló estrepitósamente; un poco la de Honda; sin embargo, la «Proto» de Ducati no tuvo ni el más mínimo fallo. La Bultaco, aun batiendo su propio record de vueltas del pasado año, hubo de conformarse con ese segundo, pero gran puesto.

ANTES DE LAS OCHO DE LA TARDE DEL SABADO

Antes de las ocho de la tarde del sábado, hora de salida de la carrera. ocurrieron algunas cosas, pero la más sobresaliente había sucedido hace unos meses. Las 24 Horas de Montjuich, junto con las 24 Horas de Lieja y las 500 Millas de Thruxton, habían sido este año programadas por la FIM como puntuables para el Campeonato de Europa de Resistencia. Faltaba como puntuable el tradicional Bol D'Or francés, no sabemos si porque el año pasado no habían sido «buenos chicos» y no hicieron las cosas como era debido, entre otras cosas el desaguisado que costó a Escobosa-Alguersuari el Campeonato de Europa de 250 c. c. Parece ser que la FIM se dio cuenta, un poco tarde creo yo, y así, en la reunión de primavera en Ginebra, anulaban dicho Campeonato, alegando un número demasiado restringido de manifestaciones puntuables. De todas formas, las 24 Horas conservan su prestigio y los grandes equipos europeos acudieron a Montjuich, a excepción de Laverda, que después de tener formulada su inscripción dijo «no», al parecer por existir problemas de índole laboral en la factoría italiana.

Desde hace tres o cuatro años, Peña Motorista Barcelona no tiene problemas para completar la inscripción, más aún, tiene que reusar alguna. Sin embargo, este año sólo había 49 equipos en los «boxes» preparados para tomar la salida. Faltaba

ALGUERSUARI-DE JUAN (BULTACO 360), SEGUNDOS.

por tanto uno, el de Degens-Smith, que, tras romper su máquina en los entrenamientos, no pudo tenerla lista a la hora de la salida. La Dresda, precisamente, había sido dos veces vencedora en Barcelona, con Degens como piloto en las dos ocasiones, por lo que este año no tuvo su oportunidad, aunque viendo cómo se desarrollaron las setecientas y pico vueltas, poco o nada podía haber hecho.

Antes de las ocho ya estaban los controles en su sitio, escoba en ristre, en espera de los acontecimientos, detrás de las balas de paja; por cierto, muchas, pero no abundantes.

CAÑELLAS Y GRAU, VEINTIDOS HORAS DE LIDERATO

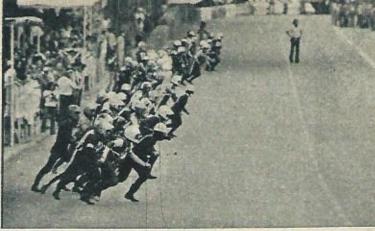
Es el equipo de Riva-Gazzola quien aborda el viraje de la Pérgola en primer lugar, inmediatamente después de que el director de carrera dé la salida a las ocho. Esta posición la mantiene dos vueltas, y ya en la cuerta es el propio Cañellas quien





comanda el pelotón. Rondando entre 1'54" y 1'55", está sacando más de dos segundos al equipo que rueda tras él, el de los ingleses Williams-Croxford (Norton). Las primeras máquinas con síntomas de avería hacen su visita a «boxes» antes de que Cañellas haya pasado al primer puesto. La primera es la Guzzi de los italianos Carena-Cavalli. También la Triump de Iván y Carlos del Alcázar tiene que parar para reparar el embrague, pero con tan mala suerte que al pasarse del «box» frena tan fuerte, que se cae. Creemos que es la primera caída de las muchas que hubo, pero por suerte todo quedó en el susto. La Norton de Goldsmith-Cooper parece tener problemas con el chasis, pero rápidamente sale a la pista. Lo que se temía, parece ser cierto, y en la curva que da vista a meta se va contra las pajas. El piloto toma rápidamente su maltrecha montura y otra visita a «boxes», ahora perdiendo mucho más tiempo en reparar. Un equipo pun-tero, el otro oficial de Norton, Butcher-Barry, también se para, antes

LA
DUGATI
860
«PROTO»
DE
LOS
VENCEDORES.











Jaime Alguersuari, formando equipo con Enrique de Juan (Bultaco 360), protagonizaron una de las más emocionantes 24 Horas. A dos horas del final, De Juan se rompia la clavícula, y fue Alguersuari quien defendió admirablemente ese segundo puesto mantenido durante media prueba.

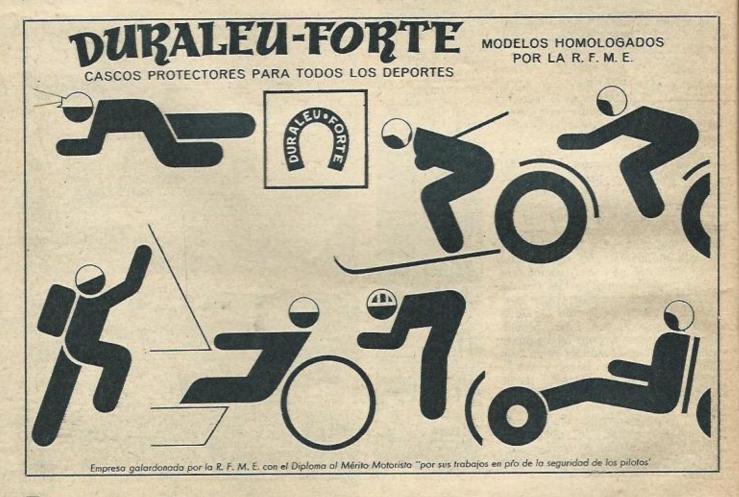


Alfonso Sala y Torrado fueron el tercer equipo español de Montjuich. Sólo una caída de Sala en las últimas horas les relegaba al décimo puesto de la tabla.

24 HORAS

de cumplirse la primera hora, para soldar el tubo de escape. Mientras tanto, Cañellas aumenta su diferencla sobre la Norton número 8, de Williams-Croxford, hasta que en el minuto cuarenta y seis Cañellas se detiene en su «box». Coronando Montjuich, en la curva de San Jorge, ha pinchado. Tres minutos y cincuenta y tres segundos tardan sus mecánicos en cambiarle la rueda; no muchos, pero sí los suficientes para verse relegado, cuando se cumple la primera hora de carrera, al puesto veintidós. Cinco equipos españoles figuran entre los diez primeros en la clasificación provisional de la primera hora: José María Palomo-Giró (Ducati 750), quintos; Alguersuari-De Juan (Bultaco 360), sextos; Castellví-Escobosa (Montesa 360), octa-

vos; Pedro Farreras-Arnús (Byra 1000), novenos, y Torrado-Sala (Ducati 750), décimos. Todos ellos ruedan con normalidad durante la segunda hora, hasta que la Montesa y la Byra hacen su primera y gran visita a «boxes». Los otros equipos, incluido el de Cañellas-Grau, han mejorado sus posiciones, con estos últimos ya décimos. El siguiente equipo español es el de Collado-Marsiñac (Bultaco 250), en el puesto dieciocho.

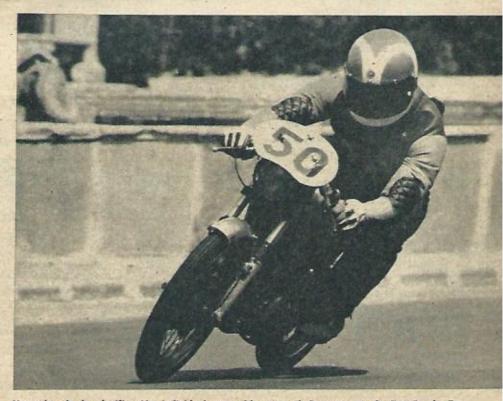




Dicen que «quien tuvo, retuvo». Cañellas, ahora campeón automovilista, hizo gala de su estilo abordando las difíciles curvas de Montjuich.

En la tercera hora, Grau-Cañellas pasan a ocupar el primer puesto, perdido en el pinchazo, después de que Williams-Croxford tuviesen que parar con el depósito del aceite desoldado, a causa de las vibraciones. La Bultaco 360, rodando con unos tiempos extraordinarios, ha pasado al tercer puesto de carrera, por detrás de los ingleses Brown-Gurner y delante de Riva-Gazzola y Torrado-Sala. También la Ducati de Palomo-Giró tiene problemas con su motor y ha perdido buen número de vueltas en la detención. En esta tercera hora se registra el primer abandono de un equipo español, el de Carlos Farreras-Sanllehi, tercero del total.

A partir de esta hora, tanto Grau-Cañellas como Alguersuari-De Juan y Torrado-Sala, sólo se detendrán en «boxes» para cambios de piloto y aceite y repostaje de gasolina. Los primeros ya no cederán su puesto a ningún otro equipo, mientras que los otros dos se irán alternando en el cuarto, quinto y sexto puestos con los otros equipos punteros. Williams y Croxford han vuelto de nuevo a la pista, pero ya sin posibilidades,



Vencedor de la clasificación individual puntuable para el Campeonato de España de Resistencia hasta 250 c. c., la pareja Collado-Marsiñac.



Rollason, un asiduo a las 24 Horas, cuarto clasificado.

puesto que la ventaja de los primeros sobre ellos es de cuarenta vueltas. No obstante, durante las horas nocturnas logran rodar a 1'51", tiempo record de 24 Horas y casi de Gran Premio (Bergamonti, MV 500, en 1'49"8/10). En la undécima hora abandona el hasta entonces segundo equipo clasificado, el de Brown-Gurner, ocupando la segunda posición

Godier-Genoud, seguidos de Alguersuari-De Juan, Riva-Gazzola y Torrado-Sala, estos últimos rodando por delante de los italianos en la siguiente hora, mitad de carrera. A partir de ésta, Alguersuari-De Juan van con las mismas vueltas que los segundos clasificados, pugna que no acabará hasta dos horas más tarde, en que los españoles, aprovechando

24 HORAS

una leve parada de la Honda en «boxes», les toman tres vueltas de ventaja, vueltas que irían en aumento con el transcurrir de las horas.

Es el equipo Collado-Marsiñac el mejor clasificado dentro de los aspirantes al primer puesto puntuable para el Campeonato de España de Resistencia de 250 c. c. Este equipo, siempre en cabeza de esta clasificación individual, ha tenido como máximo rival en las primeras ocho horas a Alberto García, que forma equipo con el inglés Michael St. John Taylor, para luego ser el de Carol-Perejuán y Bon-Juliá quienes tomen el relevo.

Faltan pocas horas para que la carrera termine y parece que tendremos tres equipos españoles clasificados entre los cuatro primeros: Grau-Cañellas, Alguersuari-De Juan y Torrado-Sala, con Godier-Genoud, terceros. Estas posiciones se mantienen hasta la hora dieciocho, en que Alfonso Sala, tras sufrir una caída,



Riva-Gazzola, otro de los equipos favoritos que tuvieron que ceder ante la fuerza de los españoles.





De Juan se cayó y Alguersuari tomó prontamente el relevo; un relevo demasiado precipitado, que a punto estuvo de costarle el segundo puesto...



Otro equipo merecedor de grandes elogios fue el Godier-Genoud (17), tercer clasificado.



... al menos eso parecen indicar las caras de preocupación de sus mecánicos ante el retraso de Jaime en la segunda vuelta, después de esta precipitada salida.

pierde unas cuantas vueltas en reparar, viéndose adelantado por Rollason-Bowler. La caída de Sala ha dañado la mecánica de la Ducati más de lo que se pensaba y son numerosas las veces que debe entrar en «boxes». A causa de estas detenciones irá perdiendo vueltas y, por supuesto, posiciones. Los contratiempos para los españoles no se acaban aquí, y Enrique de Juan se cae cuando faltan poco más de dos horas para el final. Aun con la clavícula rota, consigue llegar con su máquina a «boxes» Se suelda un estribo roto y Alguersuari toma el relevo, aunque los cables de frenos y embrague están dañados. Jaime da una vuelta, y a su paso por el «box» indica que aquello no va bien. Se le prepara la pizarra indicadora de «stop», pero pasan los segundos y los minutos y Jaime no llega. Se piensa en una caída y hay impaciencia en los nombres de Bultaco. Por fin, con casi cinco minutos de retraso, llega empujando su máquina. La ventaja sobre Godier-Genoud en aquellos momentos es de siete vueltas. En una carrera contra el tiempo, los mecánicos tardan diez minutos en volver a poner lista la Bultaco. Cuando de

nuevo sale Alguersuari, la ventaja sobre Godier-Genoud es de dos vueltas; suficientes si todo va bien, aun rodando con relativa tranquilidad. Alguersuari, visiblemente c a n s a d o, aguanta todo y su pequeña ventaja continúa inalterable una hora más tarde. El segundo puesto parece estar seguro.

Entre tanto, a las siete de la tarde, una hora antes del final, desde «boxes» se indica a Grau que ya ha batido el record, cuando su ventaja sobre los segundos es de 17 vueltas. La hora más penosa de las veinticuatro ya transcurriendo lentamente.





Pocos minutos a lo largo de la prueba estuvieron así de juntos Cañellas y Grau; los justos para que...

... sus mecánicos cambiasen, en sus pocas intervenciones sobre la máquina vencedora, neumáticos y cadena (por si acaso), aprovechando el relevo.

Una hora antes del final, Grau-Cañellas habían batido el record de vueltas al circuito, dejándolo en las 720 finales. Dificiles, pero que muy difíciles de rebajar en unos cuantos años.



Faltan cuatro, tres, dos y una vuelta. El director de carrera baja la bandera al primer piloto que cruza la línea de meta, al cumplirse las ocho de la tarde. Por fin aparece Grau y los del «box» de Ducati riegan la pista con champagne. Es la hora del triunfo, de las felicitaciones, tras veinticuatro horas de duro batallar, desde la pista y desde el «box». Cuatro pilotos españoles han sido por unas horas los emperadores de Montjuich, y para que no todo acabe a las ocho de la tarde, ahí se queda ese record de 720 vueltas de Cañellas-Grau. Record también superado por Alguersuari-De Juan y Godier-Genoud, suficientemente expresivo para demostrar la dureza de la XIX edición de las 24 Horas de Montjuich.



HISTORIAL DE LAS 24 HORAS DE MONTJUICH

Año	Pilotos vencedores	Cilindrada cms. cúbicos	Vueltas al circuito	Kilómetros	Promedio
-		125	510	1,935,922	80,663
1955	J. Soler-«Turuta» (Montesa)	150	549	2.082,266	86,761
1956	J. Elizalde-«Lucas» (Montesa)	5.000	588	2.228,902	92,870
1957	A Gandossi-B. Spaggiari (Ducati)	125	586	2.224,736	92,697
1958	G. Mandolini-P. Maranghi (Ducati)	125		2.220.836	92,534
1959	B. Daniels-P. Darvill (BMW)	600	585	The second secon	95,364
1960	F. Villa-A. Balboni (Ducati)	175	603	2.288,654	
The second secon	N. Price-P. Darvill (BMW)	600	613	2.325,500	96,897
1961	R. Fargas-E. Rippa (Ducati)	250	591	2.243,722	93,488
1962	J. Sirera-E. Sirera (Montesa)	250	620	2.353,251	98,052
1963	B. Spaggiari-G. Mandolini (Ducati)	285	635	2,407,062	100,293
1964	B. Spaggiari-G. Mandollili (Ducati)	650	631	2.395,244	99,801
1965	D. Degens-R. Butcher (Dresda)	250	646	2.449,140	102,047
1966	J. M. Busquets-F. Villa (Montesa)	230	662	2.511,903	104,663
1967	C. Giró-L. Iglesias (Ossa)	750	635	2,407,062	100,293
1968	-Juanjo-R. Fargas (Norton)	2007	684	2.593,267	108,052
1969	S. Cañellas-C. Rocamora (Bultaco)	360	0.000	2,489,202	103,716
1970	D. Degens-Goddard (Dresda)	650	656	AND ADDRESS OF THE PARTY OF	108,507
1971	A. Brettoni-S. Angiolini (Laverda)	750	687	2.604,176	
1972	B. Grau-J. Bordons (Bultaco)	360	689	2.611,757	108,823
1973	S. Cañellas-B. Grau (Ducati)	860	720	2.729,268	113,719

	24 HC	RA	S	5	D	E		M	10	T	J	UI	CI	H	19	973	3	V	UE	LT	A	S	F	0	R	Н	0	RA
ASE	EQUIPOS	MARCA	ORSK.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	_	CLASIFI
750	Williams-Crosford	NORTON	8	30		62	25	_	-	165	-	222	245	245			-)									5111		Œ.R.
			100	29		100	1		100					-	220	223	202	412	240	466	100	522	5/10	577	ema	621	654	1
3	Darvill-Baylie	HONDA	80			200	O Common		1000	1000			539.5	SEC.	Light	0.00	TENE	1	600	0000	1	The state of	130		11000	100	10000	מום
	iliva-Gazzola	GUZZI	29	29	200	100		3000		1000				351	342	312	402	430	437	406	2173	340	505	330	020	000	000	201
	Brown Gurner	BSA	33	29	7.35	20		1000	100	Section.	100	268	1000	200		ple				Will I					-13	0	Fig	
	Palama-Sirá	DUCATI	26	29		80					777	220	100	220						500	200	200	700	000	-	000	200	-
260	Se Juan-Aiguersuari	BULTACO	11						176		1000	261		-				-		505		1	1				HAR	SEG
定	Debrack-Chemarie	HONDA	19	1.67					1000	J. St.	058	1300		11129	100	371	397	426	455	484	513	542	570	599	627	655	533	SEX
	Cattellel-Escabeca	MONTESA	12		0.0	160	97	102	131	151	169	169	169	169	169								-10			100	100	
ä	Seres Anix	BYRA	32	330	51	152				TANK.	1	50000	4//3				570.4						205		1			
200	Seculo Sala	DUCATI	28	28	58	88	117	147	174	204	233	262	287	316	347	377	407	436	465	489	519	543	561	576	604	533	662	DEC
	Seres Safeti	GUZZ1	31	25	44		700		Cont.				toyes.	Execu	The same		4000	70.00	(2-3)/s	9.03	L Total			4	5 5 5			
50	Pate-Day	SER	22	28	57	84	113	141	171	196	225	254	285	310	339	368	397	425	455	483	512	540	569	598	527	649	673	SEP
80	Respond	DANK	0	28	57	85	114	142	170	197	223	252	257	295	325	352	381	410	438	457	496	525	553	581	609	637	665	NOV
	Distance States	-	3	25	58	签	134	143	132	200	229	257	287	315	345	373	402	431	459	488	516	545	573	601	629	657	686	CUA
	Street States	HOUSE	5	25	40	8	×	230	151	-												2				-		
-	Selectioned	100	F	23	37	0	117	307	175	20	236	255	250	322	351	381	410	440	409	497	327	586	584	613	642	672	702	TER
=	Deci-Actions	100312	43	=	9	=	115	143	155	191	m	343	276	308	336	351	387	415	444	454	475	498	525	553	580	607	635	1
	It he benefits	me.	×	=	50	18	122	130	153	180	35	225	248			=	=	=	=			Dr. in			-			1
8	Calculate .	HOGS.	×		32	75	234	132	157	183	311	238	262	291	318	345	375	392	420	447	473	500	528	554	581	608	634	1
	District Spinst	THE REAL PROPERTY.	H	2	5	É	111	137	155	150	222	248	276	384	328	356	384	407	436	452	480	493	520	547	574	600	527	1
=	Non-Standard .	000	×	2	5	34	112	141	169	198	226	255	282	310	333	356	385	413	442	470	498	526	553	582	61.0	637	665	OCT
5	Color-Service	-	-	-	32	22	los	135	152	189	215	242	269	295	321	348	356	381	405	434	451	487	514	539	566	592	616	1
	Caldedon	more.	Ų	2	50	80	119	150	180	211	241	270	300	326	357	388	419	451	481	512	541	571	502	632	662	691	720	PRI
	I. in Top-Sanz	NOTE:	į,						2005	3553	333	173														10000		-
	Situaționale.	1000	12		100	100			150		1	238	3100	294	320	347	363	364			Yin						1000	
	Sanispa-ber	TRIADI	15		1			-	-	1	100	+1		-	1000	4	-		418	445	472	495	517	517	519	519	520	2
	Grannet-Goulen	DUCATI	2		34		-	200			-		-	100	***************************************	-			-20				-	021	-	-	34.0	
	Maragali-Rodá	HONDA				100	106	132	152	175	201	229	255	282	304	312	333	359	385	413	431	448	421	495	522	545	520	2
			[0.0		1000	2000	1		1000			289	1000				300	446	100	No.		助行	1,0000		1000	1
BE 1	Barbier-L'Escaille	BENELLI		26	17/	1000	0	Division	1000	1000		1000		235	400	278	2000	295			200	352	355	8.502		424	1000	2
524	Garcia-S. J. Taylor	BULTACO				100	THE .		1000			1000	252	200		200	SPECIAL SPECIA		1500	425	B. SH		0.00	100		THE REAL PROPERTY.		
	Shimada-Beinert	YAMAHA	ľ.	10			1		152			225		211	302	52,3	333	Jue	400	423	30	470	201	0.50	333	370	003	1
	Gali-Gali	AZZO	21									216		200													10	
5	P. Albert-Badlú	DUCATI	10									191				200	-											10
	Navarrete-Carrille	TRIUMPH	15	100.3	51		133	975		A COUNTY	10000	1000	STATE OF	242	202	202		(5)		15				-				
200	Biscia-Mostajo	SUZUKI	40	10000	49	1035	80	90000	1000	36550	2698	159	TO SEE	Sec. 1	200	200	OPE S	75	000	400	000		504	-	pe.	eno.	ene	
5741	Le Guerranic-Orgaert	HONDA	35	2500	10000	100	TO SE	2000	20,00	Water His	VINE.	ALCOHOL:	Digitive.	A STATE OF	540000	800000	0.000	10000	73.9	428	3000	15,0750	A COURT	Mark Co.	CO. 10	0.0000	SO COL	1
0600	Green-Redfern	LAVERDA	3	0.0	-	1	1300	/ SELL		5	ELECTION OF	200	00000	Burney.				.344	.160	384	412	42B	457	483	507	536	264	2
300	Batcher-Barry	NORTON	7		36		52	52		108	156	160	181	210	236	248	1		GE.			1			Te A			
	Hogervorst-Peeren	SUZUKI	4		42		-	105	1000				V.															
5C	McGaham-Gibson	MONTESA	43	24	50	65	5000	95509	0.000		Mining.	30000		#3326		200	100	100	APPENDED.	419	19-5	1750		1000	200	10:03		2
30	Carol-Perejoan	MONTESA	16	24	49	75	HISTORY .	ALC: NO.	V11000	100	1000000	2004500	UTV1769	2000	(MAC) 25-11	200000	10000000	000000000	2000000	425	C-80767	5122	CENTRAL	907236	100000	12/16/17	10000	1
50	Ben-Juliá	AZZO	48	23	50	76	95	117	142	166	191	217	241	268	293	318	346	372	397	423	450	471	492	519	541	368	595	2
50	Bover-Cuff	MONTESA	45	53	49	64	64	64	-	1	-			-			-		1587	14-4							-	
30	Alcázar-Alcázar	TRIUMPH	34	22	48	70	91	119	146	173	192	202	227	248	270	298	310	328	351	374	388	409	434	458	482	506	324	2
50	Pendlebury-Pitt	TRIUMPH	13	15	-			-	- 19					12.00	-	-	-				-				7- 11		-	
50	Carena-Cavalli	GUZZI	30	13	-	W			-					-										1				
50	Goldsmith-Cooper -	NORTON	6	12	26	41	51	51	-					1				1			-				-		-	300
70	Torres-Millet	OSSA	49	8	22	40	69	94	119	140	155	177	204	233	259	266	-	-			-100	10				_		TATE OF
PER	The state of the s	YAMAHA	24	2	7	0	000	1	1										WIT		10			700			CHI	

UND-ROVER SANTANA

omedio

80,663 86,761 92,870 92,870 92,534 95,364 95,364 96,897 98,052 100,293 102,047 104,663 100,293 108,052 103,716 108,507 108,823 113,719