

LEGGETE SUBITO

Cari amici di Autosprint scusate innanzitutto se non riuscirò ad esprimermi come vorrei, ma l'emozione della vittoria di ieri al G.P. di Spagna delle due Ferrari mi blocca la mente e le dita come una droga. Ebbene ieri per la prima volta in vita mia ho pianto di gioia, seguendo con gli occhi lo sventolare della bandiera a scacchi al passaggio di Niki Lauda e subito dopo a quello di Clay Regazzoni. Inutile dire che la competizione di ieri non l'hanno vinta i due piloti ferraristi, ma l'abbiamo vinta noi sportivi, credendo nella possibilità delle nostre macchine

e nella fiducia che gli abbiamo attribuito. Oggi la prima cosa che ho fatto, è stata quella di aprire le pagine sportive del Corriere della Sera, e la prima cosa che ho cercato è stato il solito articololetto di fondo con le notizie sul G.P. di Spagna. MIRACOLO: l'articolo era di ben 2 (due) pagine e mezzo, cosa mai successa negli annali del Corriere, ma quello che più mi ha colpito, sono state le parole di elogio, nei riguardi di tutti, dai piloti e meccanici ai dirigenti e persino a tutti quegli sportivi che vivono per il mondo dei motori fino

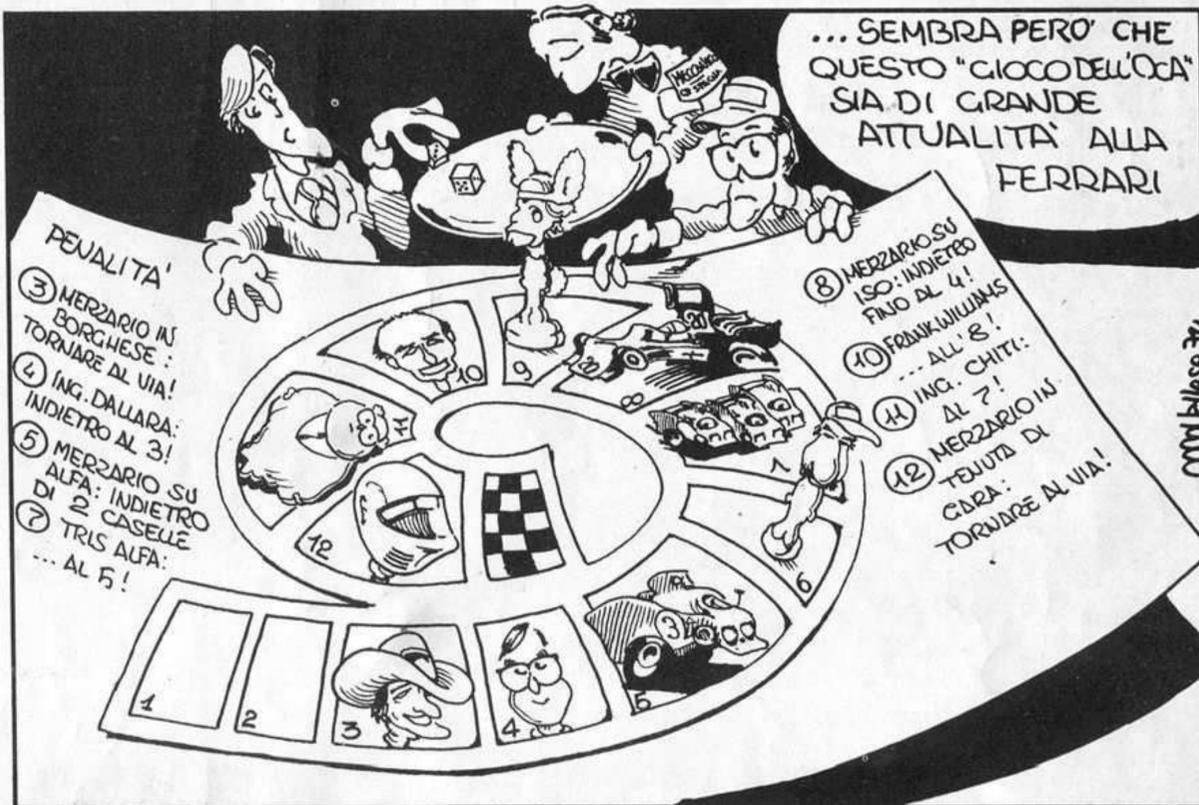
a ieri boicottati dai ben pensanti (o malpensanti?). Che cosa è successo? Che cosa li ha spinti a tanto? Perché nei momenti di bisogno e di sconforto per le varie sconfitte (1973) non ci hanno dato il loro appoggio morale come oggi? Ometto di aggiungere altro perché capirete voi stessi quello che sto provando in questo momento. Chiudo ringraziando voi per la cortese attenzione e soprattutto Lauda e Regazzoni che hanno dimostrato di essere dei piloti di livello mondiale e le Ferrari le... mejo de tutte. Alessandro Bellotti - Milano



Ha un solo neo il «PIAVE motoristico»

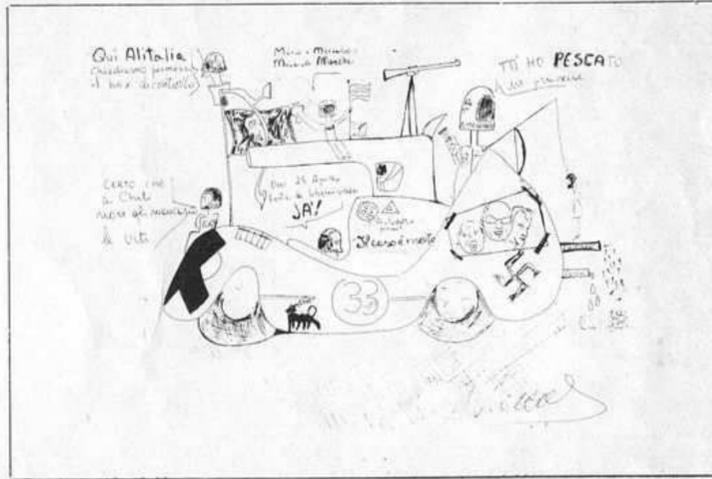
Spett. REDAZIONE DI AUTOSPRINT, FERRARI, ALFA, ALFA, FERRARI grazie, grazie, grazie, grazie, finalmente la liberazione dalle stamere? Le speriamo. Abbiamo subito smacchi, delusioni e perché no? illusioni, ma bastata una settimana da giovedì 25 a domenica 28 perché tutto sparisce, i barbi mi amano improvvisamente dolci, è stato tutto bello troppo bello, ma ormai siamo certi questo si ripeterà speriamo all'infinito, perché queste sono le cose che per un po' ci fanno dimenticare le brutte vicende di casa nostra, perché domenica è sabato e sabato a casa seguire la diretta dalle Svizzera (fortunati noi nordisti

... a seguire la cavalcata dell'indomabile cavallino rampante di Modena e poi lunedì sera sempre dalle Svizzera si è potuto assistere alle grandi imprese dei meccanici italiani al box di Jarama con quelle che spettacolose sostituzioni di coperture. Voglio ringraziare in particolare l'avvocato Montezemolo artefice di aver finalmente saputo tessere veramente a meraviglia quel intricatissimo mosaico della situazione Ferrari, grazie al vero cuore. Grazie pure all'industria automobilistica italiana che con questi successi saprà certamente tirare maggior profitti per poter raggiungere quei traguardi possibili ma sempre più irraggiungibili. Sportivi dell'auto uniamoci e facciamo a forza che la forza viene dalle nostre case automobilistiche sportive. Distinti saluti. ARATO ROBERTO - Mondano (AT)



Questa è una primissima selezione delle lettere che hanno cominciato a piovere in redazione, all'indomani dell'accoppiata trionfale Alfa-Ferrari. Sono il termometro più reale della reazione che le vicende agonistiche hanno suscitato tra gli sportivi. Ed anche la risposta più valida a quanti, in questi mesi di dissacrazione dell'automobile, avevano creduto di «plagiare» l'atteggiamento degli italiani verso il mezzo meccanico. Sì, quelle vittorie sono state proprio una liberazione, soprattutto dagli «stranieri dell'entusiasmo», dai corifei del cinismo facile che purtroppo

allignano in troppi tra noi, anche se con passaporto nazionale. L'importante è non inquinare questa soddisfazione multipla con scioche gelosie da rivalità spicchiole da guelfi e ghibellini. Perché, questo 1974 che il lettore ARATO immagina quasi un PIAVE motoristico, può diventare un anno arcobaleno per lo sport automobilistico nazionale: dalla Ferrari nel mondiale F.1, all'Alfa nel campionato sport, alla Fiat nel Marche rally, alla Lancia nella moltiplicazione agonistica STRATOS, per finire — perché no? — all'Abarth-Osella dell'Euro 2000.



Non servono postille particolari alle lettere-gioia degli amici a cui parole abbiamo affidato il compito di farsi portavoce ideali di tutti gli sportivi e dei lettori di AUTOSPRINT. Una sola «annotazione», dedicata all'amico Bellotti, stupido del «cambiamento» notato sul Cor-Sera (dalle parole del giovedì sulla «presa in giro» della 1000 Km Monza a quelle persino retoriche sul «ragazzaccio del '98» della gran domenica ferrarista). Che cosa è cambiato, si chiede il nostro. Nulla, caro Bellotti, non è cambiato nulla. E' sempre la storia dei mulini a vento. E di quel detto: «la vittoria ha sempre molti padri...»

● Se ne son lette di tutti i colori sui quotidiani della scorsa settimana nelle cronache delle due corse trionfali. A parte il record in prova attribuito a... Jarier dal quotidiano sportivo romagnolo (forse per un piacere a Ferrari?) si è letto anche che «... nell'incidente Moser era troppo vicino alla macchina di Serblin e ha avuto la peggio...; la sua tuta di amianto...; mentre Serblin è uscito da solo dalla macchina semidistrutta...» Da Monza a Madrid, con «... grande gioia ai box della Ferrari a Jarama. C'erano tutti, dall'avv. Montezemolo assistente del presidente, allo stesso ing. Ferrari...»! (sic)

● Chi sarà la (cattivella) mano che ha così corretto, sul box del Jarama, il cartello indicativo del team Chris Amon?



● Marco Piccinini, il coraggioso costruttore roman-monegasco di una originale nuova F. 3, ci tiene a far sapere che è tutto un malinteso con Ciccozzi la sua «sostituzione» con Carlo Giorgio. Poteva essere una coabitazione in avvicendamento senza... monopoli. Comunque ora Giorgio ha già iniziato le prove in pista. Il debutto è previsto al G.P. Montecarlo F. 3.

● MIKE HAILWOOD e JAMES HUNT sono stati duramente richiamati dal direttore di corsa di Brands Hatch, quando prima di una gara motociclistica «Mike the Bike» non ha saputo resistere alla tentazione di fare un giro con la Honda, facendo registrare il tempo migliore, pur avendo Hunt seduto dietro di lui.

CHI HA CAPITO: «Non è unicamente, però, della Ferrari che bisogna parlare dopo Madrid. Sarebbe far torto grave ad Arturo Merzario, che ci ha sbalorditi... Lo chiamano il "fantino", ma a cavalcar di continuo la tigre, come fa lui, ci vuole fegato e, visto che il fegato in altri (di nome foresto, si capisce) ammiriamo, perché il suo rischiare, per alcuni, ha da essere difetto?...» (Silvio Ottolenghi - Tutto-sport)

CHI NON HA CAPITO: «... Altra nostalgia forse anche da parte di Arturo Merzario, orfano Ferrari...» (G.R. - «Il Giorno»)

Marcellino



La CERAMICA SANTERNO di IMOLA

Vi presenta
le manifestazioni in programma
per la prossima settimana

DOVE corriamo domenica?

Le corse in calendario dal 9-5 al 12-5-1974 in Italia e all'estero



**TUTTE
le CORSE
MINUTO
per
MINUTO**

Quest'anno, più che mai, il nostro **SERVIZIO TELEFONICO** sulle corse può risultare utile a tutti. E non solo agli appassionati che chiedono informazioni sull'andamento e sui risultati delle gare, ma anche ai concorrenti per conoscere la sorte delle corse alle quali hanno intenzione di partecipare. Telefonate perciò al numero 051-465624 di AUTOSPRINT. La nostra

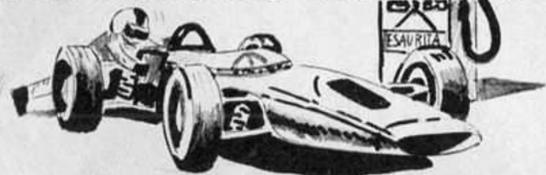
Speciale Segreteria, cercherà, nei limiti del possibile, (e per questo chiediamo la collaborazione di tutti gli organizzatori), di essere pronta a ogni informazione. Vi ricordiamo inoltre che il calendario viene aggiornato ogni settimana e annulla quindi quelli pubblicati in precedenza.

MAGGIO

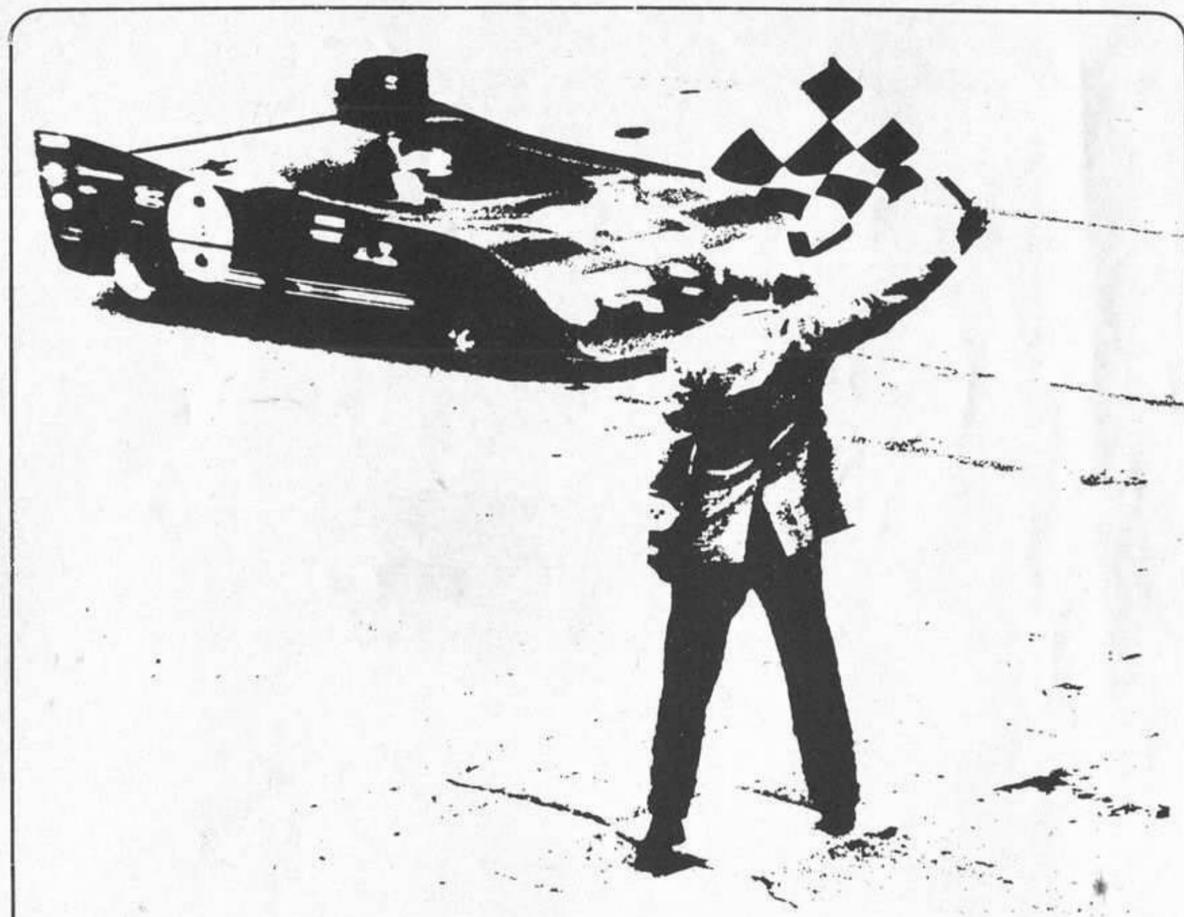
DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
9	Trofeo Cadetti Agip	SIAS Monza	Autodromo di Monza di km 2,405	ore 21 ore 23	● F. 850	Velocità in circuito	Gianoli (RGB) in 25'15"1, media 114,289 kmh
10-12	Rally del Galles	Gran Bretagna			●●●	Rally	Clark (Escort)
10-12	Rally Feldschlösschen	Germania			●●●	Rally	
11	Barbarossa Rally	Germania			●	Rally	
11-12	Martini Trophy	Gran Bretagna	Circuito di Silverstone di km 4,710		●●● Camp. Interserie T1, C2	Velocità in circuito	Kinnunen (Porsche 917/10)
11-12	Qualificazioni 500 Miglia Indianapolis	Stati Uniti	Circuito di Indianapolis di km 4,02		●●●	Velocità in circuito	
11-12	Premio di Knittelfeld	Austria	Circuito di Zeltweg di km 5,911		●●● T1, T2, FV, FSV, FF	Velocità in circuito	
11-12	Corsa a Casale	Svizzera	Autodromo di Casale di km 2,400	ore 11 ore 17	●●● Tutti i gruppi	Velocità in circuito	
11-12	Corsa a Senbach	Germania			●●● T1, T2, GT3, GT4, S, C2, F3, FV, FSV, FF	Velocità in circuito	
11-12	G.P. di Parigi	Francia			●●● T1, T2, GT3, GT4, S, C2	Velocità in circuito	
11-12	Salita di Schottenring	Germania			●●● Tutti i gruppi	Velocità in salita	
11-12	Salita di Wasgan	Germania			●●● Tutti i gruppi	Velocità in salita	
11-12	Salita di Montelimar	Francia	Montelimar-Le Colombier		●●● T1, T2, GT3, GT4, S, C2, F1, F2, F3	Velocità in salita	Mieusset (March 732) 2'08"5
11-12	Rally Porte de Fer	Jugoslavia			●●●	Rally	
11-12	Rally delle Dame	Polonia			●●●	Rally	
11-12	Scuola Piloti Morrogh	Scuola Morrogh	Autodromo di Varelunga di km 3,200			Scuola di pilotaggio	Velocità in circuito
12	G.P. del Belgio	Belgio	Circuito di Nivelles di km 3,724		●●● Camp. Mondiale F. 1	Velocità in circuito	1973: si è disputato a Zolder 1972: Fittipaldi (Lotus JPS) in 1.44'06"7, media 182,423. Record sul giro: Amon (Ma- tra-Simca) in 1'12"12, me- dia 185,684
12	Trofeo del RACB	Belgio			●●● Tg	Velocità in circuito	
12	Autocross a Bleharies	Belgio			●●● Tg	Autocross	
12	Autocross Leutkinsch	Germania			●●● T1, T2	Autocross	
12	Slalom di Bayreuth	Germania			●●● T1, T2, GT3, GT4	Slalom	
12	Rallycross di Melk	Austria			●●● Tg	Rallycross	
12	Salita di Abreschwiller	Francia			●●● Tg	Velocità in salita	Badan (Kitchiner) 59"9, me- dia 126,273
12	Slalom Goodyear	Lussemburgo			●●● T1, T2, GT3, GT4, S, C2, F1, F2, F3	Slalom	
12-13	2. Rally del Gargano	AC Foggia	Foggia-Villa Comunale Pizzomunno	ore 23 (12) ore 5 (13)	●	Rally	Pucillo-Gambone (Lancia Ful- via 1600)

LEGENDA: ●●● = internazionale; ●● = nazionale a part. str.; ● = naz.; □ = « chiusa »

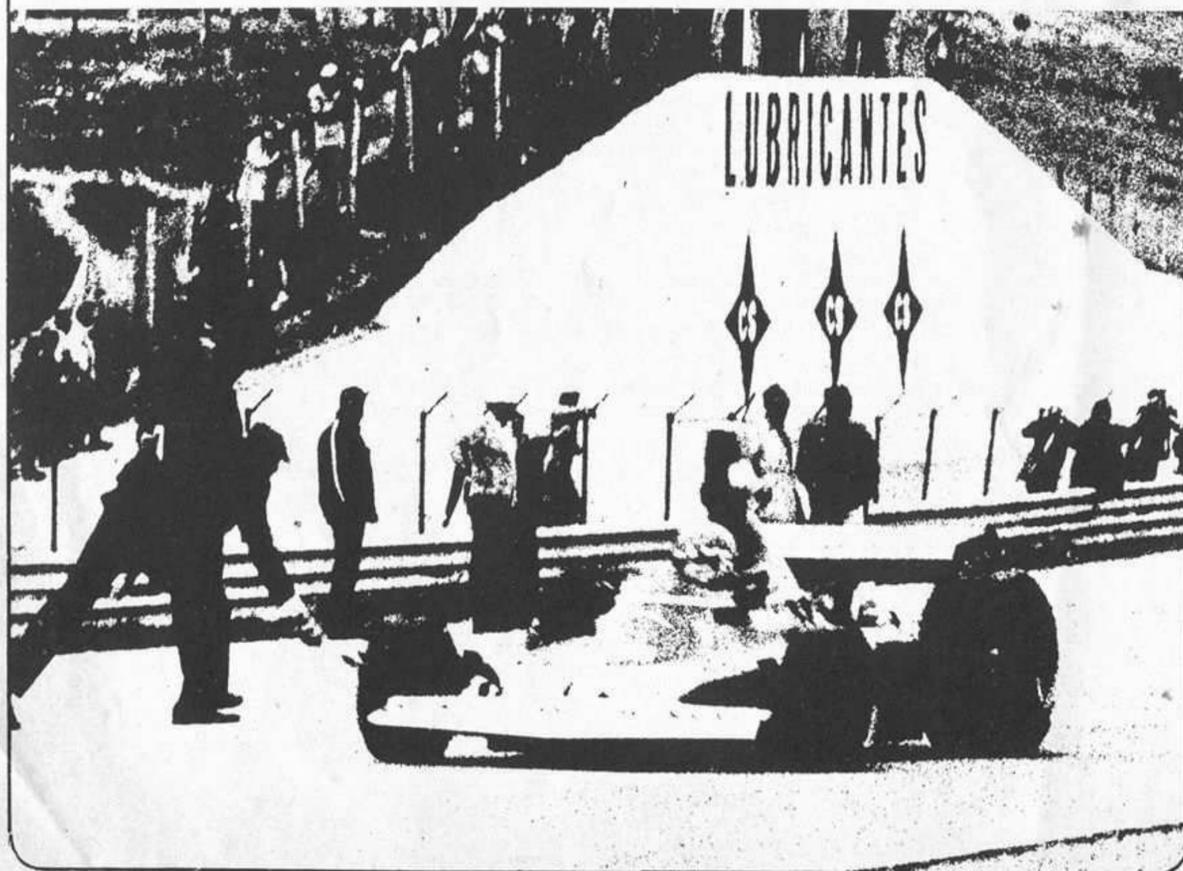
DOVE non corriamo domenica?



DATA	CORSA	
7/12 Maggio	Rally del Marocco	RINVIATO al 15-19 maggio
10/12 Maggio	Rally 999 Minuti	ANNULLATO
10/12 Maggio	10. giro Valli Ossolane	RINVIATO a data da destinarsi
12 Maggio	S. Stefano-Passo dello Spino	RINVIATA a data da destinarsi
12 Maggio	4. Coppa AC Verona - Varano	RINVIATA al 19 maggio
12 Maggio	Targa Florio a Pergusa	RINVIATA a data da destinarsi
17/18 Maggio	Rally Essen	ANNULLATO
18/19 Maggio	Seattle Continental 5000	ANNULLATA
18/19 Maggio	Salita di Serra de Estrela	ANNULLATA



I giorni del rosso antico

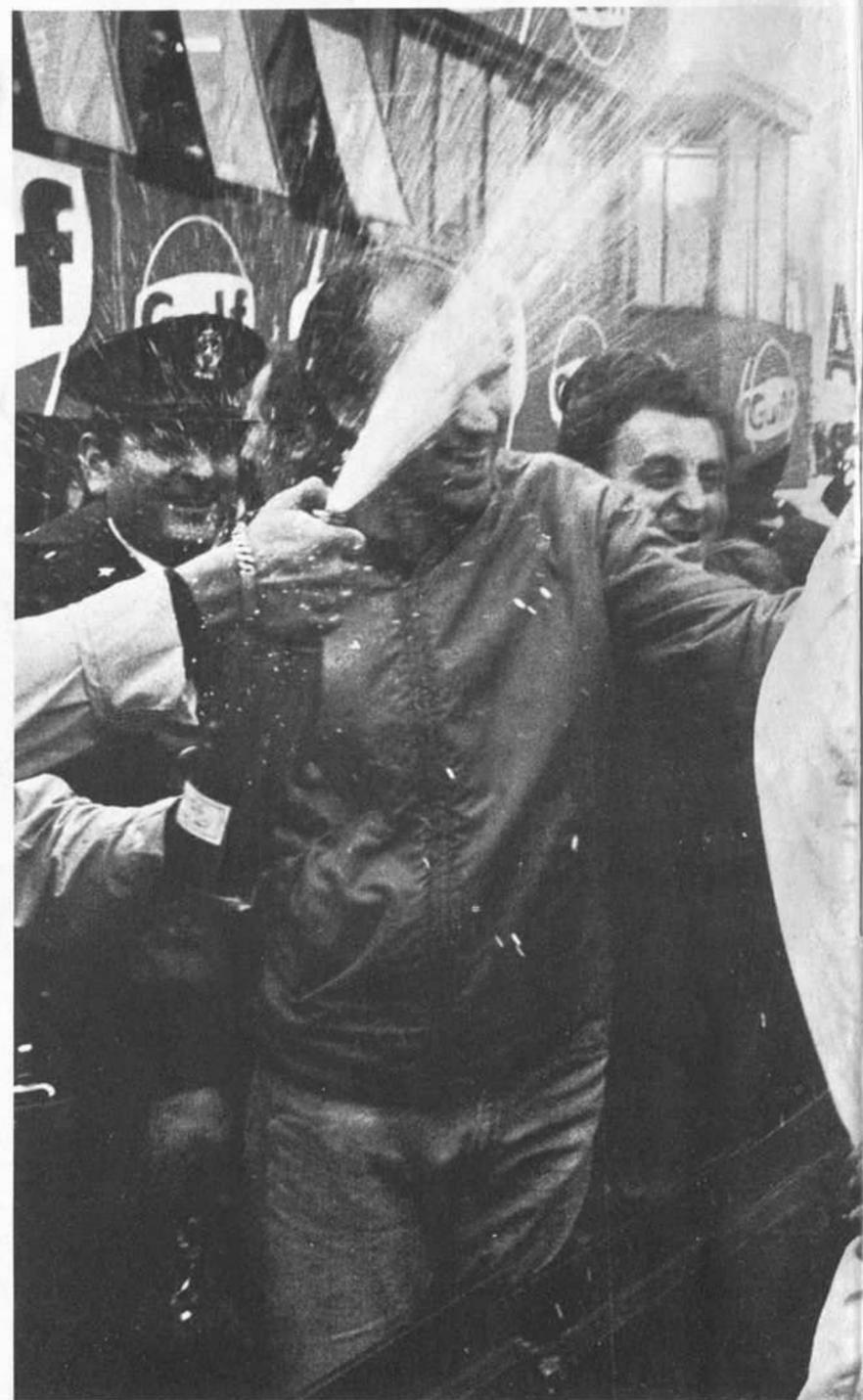


Da MONZA al JA

25 APRILE 1974, MONZA - 28 APRILE 1974, JARAMA: l'automobilismo italiano ha ritrovato la sua belle époque. Un pokerissimo in quattro giorni, una sbornia di successo. Dalle Alpi alla Sierra, alla maniera di una favoletta antica del... rosso antico. Questi due tagli del traguardo ne sono la testimonianza simbolica. E queste pagine, con le prossime (nella prima parte di AUTOSPRINT per la 1000 KM DI MONZA e da PAG. 36 col DOPO G.P. DI SPAGNA) ne restano l'informata documentazione per l'archivio dei ricordi più belli



L'invasione sulla pista di Monza. E naturalmente con lo striscione gigante per Merzario. Lo striscione... mago Bakù: «Arturo vai che con l'ALFA ce la fai!...». Poi, dopo l'abbraccio della folla, quello del padre trepidante che l'attendeva sul terrazzino della premiazione



Il bagno di champagne non è mancato. Queste sono le immagini di Monza. I meccanici dell'Alfa pare si fossero addestrati in maniera particolare per caricare la spuma. Per la cronaca lo champagne era di marca francese Truillard. Che vuole dire «fifone». Anche questa, forse, è stata la «trovata» propiziatoria della vigilia

JARAMA il week-end d'oro dell'automobilismo italiano



Anche a Jarama gli italiani erano tanti, arrivati persino in moto e l'invasione non è mancata con gli stendardi dei Clubs Ferrari! Anche se la suspense finale, che ha tolto il terzo posto a Merzario, avrebbe forse dato un pizzico di paprika in più al finish tricolore



Chitone, al secolo l'ing. Carlo Chiti, direttore generale dell'Autodelta, è stato una pacchia per i fotografi al box di Monza con le sue molteplici espressioni, vuoi di compiacimento mascherato, vuoi di gioia, vuoi di dubbi per le gomme (che faceva cambiare con grande anticipo) e vuoi — perché no? — per tutta la miriade di gesti propiziatori e anti scongiuri che ha saputo tirar fuori, quasi che fosse di nascita napoletana e non toscana. Ma chi lo può rimproverare con quel fantastico risultato!...

...e Chiti telefonò al dott. LURAGHI

La 1000 KM. monzese era finita da un paio d'ore, nel bunker Alfa dell'autodromo lombardo gli inservienti portavano via le bottiglie vuote di champagne francese marca Truillard (in italiano si leggerebbe «Fifone») con le quali i piloti avevano brindato con il Presidente Guani, altri dirigenti, amici, tra cui Nino Benvenuti ex pugile e neo editore sponsor di una due litri, Mario Andretti era già partito con la sua Alfasud e con la moglie destinazione Lucca dove si sarebbe trattenuto fino al lunedì successivo. Solo l'ing. Chiti si rimuginava la sua vittoria, quella che aveva sognato così totale per lunghi anni all'Autodelta, quando era stato fatto oggetto delle immancabili malelingue di sempre, e che ora aveva finalmente raggiunto alla maniera dei tempi d'oro. Dell'Alfa come della Ferrari, dove aveva lavorato negli anni Cinquanta.

Chiti è uno dei personaggi oggi più veri di questo mondo automobilistico non solo nazionale, che si pasce di complessi giochi di interessi, di piccole e grandi gelosie, di sconcertanti alchimie, di avviliti compromessi, di cattiverie, di denari. Un mondo nel quale troppo spesso il buonsenso abdica al machiavellismo, il rivalismo al buongusto, l'umanità agli interessi. Ma lui, gigante pacioso, che di toscano conserva, la cadenza fonetica e l'impropria blasfema più che l'alchimia saccente per rinascimentali giochi di potere, non è come gli altri.

Magari ti improvvisa falò di «giornalacci» che gli danno fastidio (sì, anche AUTO-SPRINT) in un campestre Fahrenheit 451 nel praticello antistante la rimessa di Sebring (come gli accadde anni fa) o fa tremare le squallide pareti di prefabbricato dell'Autodelta con urlacci da carrettiere quando arrivano ai giornali notizie che vorrebbe tenere solo per sé e per le quali accusa i più stretti

collaboratori che gli fanno da zerbino, vuoi il buon Zeccoli «freccia di Lugo» o il «'arbarino», l'ingegnere tranquillo che improvvisò persino artificiere la scorsa stagione quando gli faceva i test sperimentali del serbatoio antifiama.

Però è sempre lui, il buon Chitone, il direttore generale che si fa voler bene, per il quale il massiccio «Carlone», meccanico-autista factotum della squadra confessava in vigilia di Mille: «Bisogna lavorare bene, oggi, bisogna darla questa soddisfazione a papà, bisogna vincerla 'sta corsa...». E' il dirigente umano, che non ha l'automobile per feticcio, che i piloti li considera uomini, con tutti i loro vizi e difetti, ma non divi capricciosi, è il tecnico che non dimentica tra regoli calcolatori e computer il piacere umanista di saper parlare d'altro, interessarsi di quadri o di anticherie, di buona cucina o degli aeromodelli del figliolo Arturo, e soprattutto di cani, le diecine di cani randagi che si lascia commuovere a raccogliere vuoi in Autodelta vuoi in casa. Ma nessuno può portar via il posto privilegiato di Sansone, il microcane chihuahua che gli dorme principino anche nel letto, costringendo donna Lina Chiti ad accettare a volte questa coabitazione per quieto vivere familiare, ma non Olghina, la precisissima figliola che tiene testa al pacioso papà con tutta la pedante spietatezza delle figlie dittatrici.

Era questo ingegner Carlo Chiti che, sbollito l'entusiasmo immediato, se ne andò a casa. Aveva una febbre dentro, ma stavolta era febbre vera. Di mal di gola, di infreddatura dirà poi. Ma invece era di tensione sbollita. E così, invece di andarsene a festeggiare in

Marcello Sabbatini

CONTINUA A PAGINA 19



La doccia è stata soprattutto per Merzario e Andretti ma l'astemio-Arturo, abituato solo alle ubriacature di coca (cola) ha detto: «Lo sai che mi cominciava già a girare un po' la testa? Appena sento odor di alcool mi succede così. In Targa Florio mi ha fatto svenire dopo l'arrivo...». Però sulle Madonie c'era stata tanta fatica in più...



A sinistra, de Adamich parte per il suo turno di guida, a Monza, con l'Alfa n. 6 menomata nella parte frontale

Dalle... ALPI alla SIERRA



Merzario acclamato dai suoi tifosi, che hanno ritrovato un pilota italiano che dà corpo ai sogni più belli. E' stato così a Monza, poteva essere così al Jarama, con un terzo posto che equivaleva ad una vittoria



Al box Matra, i meccanici che attendevano Beltoise per il rifornimento hanno dipinta in faccia l'amarissima sconfitta

Il segreto delle gomme

Due gare in quattro giorni; due gare importantissime per la stagione 1974, in due paesi così lontani in Europa da avere perfino un'ora di differenza, ma che sono risultate quasi una copia l'una dell'altra e per il risultato e per le situazioni che hanno preceduto e seguito la partenza stessa di ciascuna delle due gare.

A Monza una pista umida alle 11 mattina, anzi meglio dire bagnata anche se ormai la pioggia aveva smesso di cadere; sulla linea di partenza si presentano tutti con le gomme da pioggia puntate, ma quando mancano 15 minuti al via cominciano i conciliaboli nelle prime file, dove sono schierate le vetture più veloci. Le Sport delle squadre ufficiali. Sì, la pista è bagnata, ma fra un po' di giri si asciugherà ed allora forse si sarà costretti ad una sosta anticipata per

voleva rischiare per i primi giri su asfalto molto bagnato tutta la 1000 Km montando gomme non efficienti al 100 per cento sul bagnato, mentre io pensavo che, dopo pochi giri, il tutto sarebbe stato asciugato dal passaggio dei 40 alla partenza.

Per cui spediamo i meccanici a prendere al box le gomme intermedie; arrivano in pochi minuti con crick e pistole pneumatiche, ma nel frattempo io avevo cominciato a pensare che forse era meglio partire con le gomme da pioggia, mentre Facetti vedendo Ickx che si faceva montare le intermedie, aveva cambiato opinione e voleva partire con le intermedie anche lui. Per fortuna il tempo passava per cui a pochi minuti dal via abbiamo tutti e due deciso che era meglio partire con le «pioggia» come tutti gli altri tranne Ickx. Una

co si surriscaldano così velocemente da divenire subito pericolose e così scivolose in curva da non tenere più la strada in modo efficiente; sembra quasi di avere le gomme troppo gonfie e sbandare da tutte le parti.

Le gomme intermedie hanno un battistrada leggermente scolpito, non tale da evitare l'acquaplaning in caso di pioggia, ma con una mescola della gomma derivata dalle mescole slick più tenere. Sono praticamente una gomma liscia per gare in ambiente freddo, sulla quale è stato scolpito manualmente un accenno di battistrada per cercare di avere una migliore aderenza in caso di umido o di fondo sconnesso, tipo Targa Florio.

Infine ci sono le gomme slick, cioè liscie di cui penso sappiate tutto. Anche a Jarama sulla linea di partenza i piloti si sono trovati di fronte alla stessa situazione, ma in una gara di F. 1 le valutazioni sono differenti e i calcoli, senza le soste ai box, sono più facili da fare che nei Prototipi perché le gomme intermedie sono poco efficaci sul bagnato, quindi diciamo 2 secondi al giro più lente di quelle pioggia (a Madrid per 20 giri le pioggia sono andate bene quindi vuol dire già perdere 30-40 secondi), poi vanno bene per circa 10 giri, guadagnando magari 1 secondo sulle slick su pista mezzo secca (quindi recupero 10 secondi), ma poi su pista da quasi asciutta ad asciutta completa sono 2-3 secondi più lente delle slick per cui su 60 giri mancati alla fine gara si ritrovano almeno 120 secondi di svantaggio.



L'ultimo tipo di Goodyear da pioggia, scolpito a mano su un battistrada la cui speciale mescola è stata messa a punto dallo specialista Derek Williams

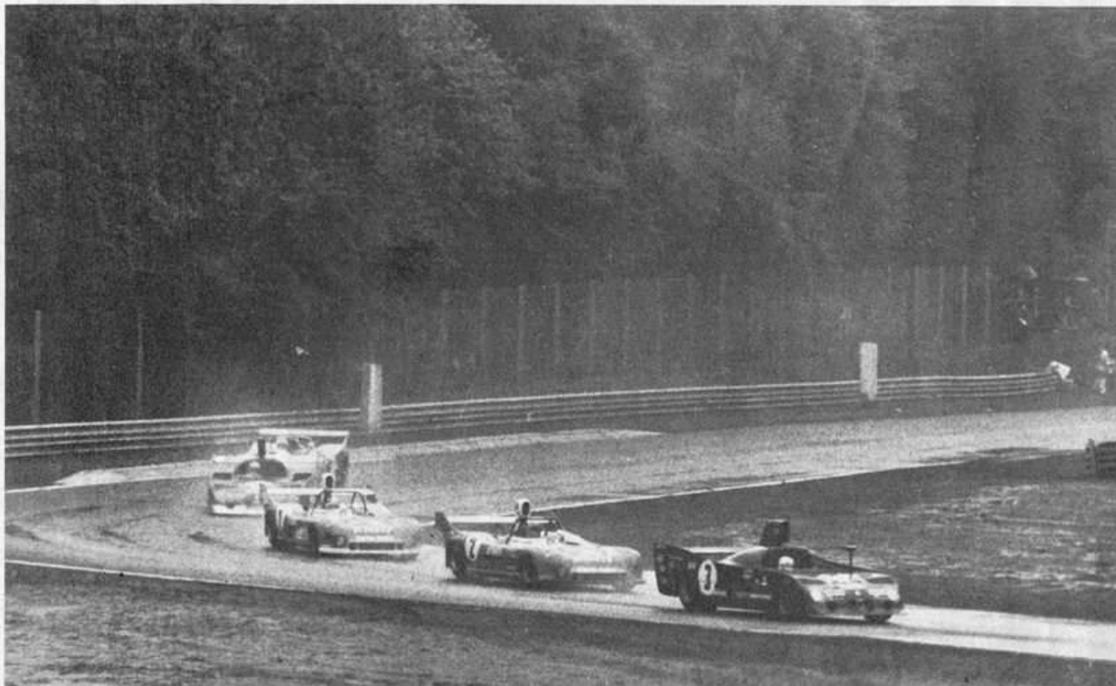
Le gomme come la sciolina

Pensate che la Ferrari ha cambiato le gomme in 40-50 secondi e la Lotus nel modo peggiore, in 110 secondi; vi rendete conto che a Madrid è convenuto a tutti partire con le pioggia per fermarsi ad un certo punto a montare le asciutte, piuttosto che usare una gomma mediocre anche se per tutta la gara. A Madrid, in più c'era la possibilità anche che ricominciasse a piovere per cui la situazione con le intermedie poteva precipitare e sarebbero state le gomme vincenti solo se avesse piovviginato in modo tale da mantenere la pista umida, ma mai veramente bagnata; una cosa a livello di sciolina per una discesa libera di sci, in cui si cambiano lungo la pista quattro tipi di neve e gli strati di sciolina si consumano man mano che si scende...

Tra l'altro, circa mezz'ora dopo la fine della 1000 Km, a Monza è venuto giù un bell'acquazzone, che sicuramente avrebbe costretto gli organizzatori a fermare anzi tempo la gara se avesse cominciato prima della conclusione.

A Madrid invece è venuto fuori perfino il sole ad un certo punto, ma sole o pioggia la Ferrari avrebbe probabilmente lo stesso dominato la gara, anche se un certo Peterson, con temperatura calda, probabilmente sarebbe partito senza nastro isolante sui radiatori acqua e chissà quanto più a lungo sarebbe durato il suo motore...

Andrea de Adamich



1000 Km: primo passaggio in chicane: guida Merzario, poi Pescarolo, Beltoise, Facetti, Hailwood



Dopo le nostre osservazioni, alla chicane di Monza è stato installato questo argano, con rinvii per l'uso in ogni senso

cambiar gomme, sosta che rovinerà i programmi giri-rifornimento dei 3000. Un turno è previsto di 35 giri, per cui quattro soste saranno sufficienti alla 1000 Km, ma, ad esempio, essere costretti ad una sosta dopo solo 25-30 giri vuol dire poi ritrovarsi sul gobbo una quinta sosta prima della fine dei 174 giri per una spruzzata di benzina e, se la corsa è ancora aperta, una sosta di tal genere può essere determinante.

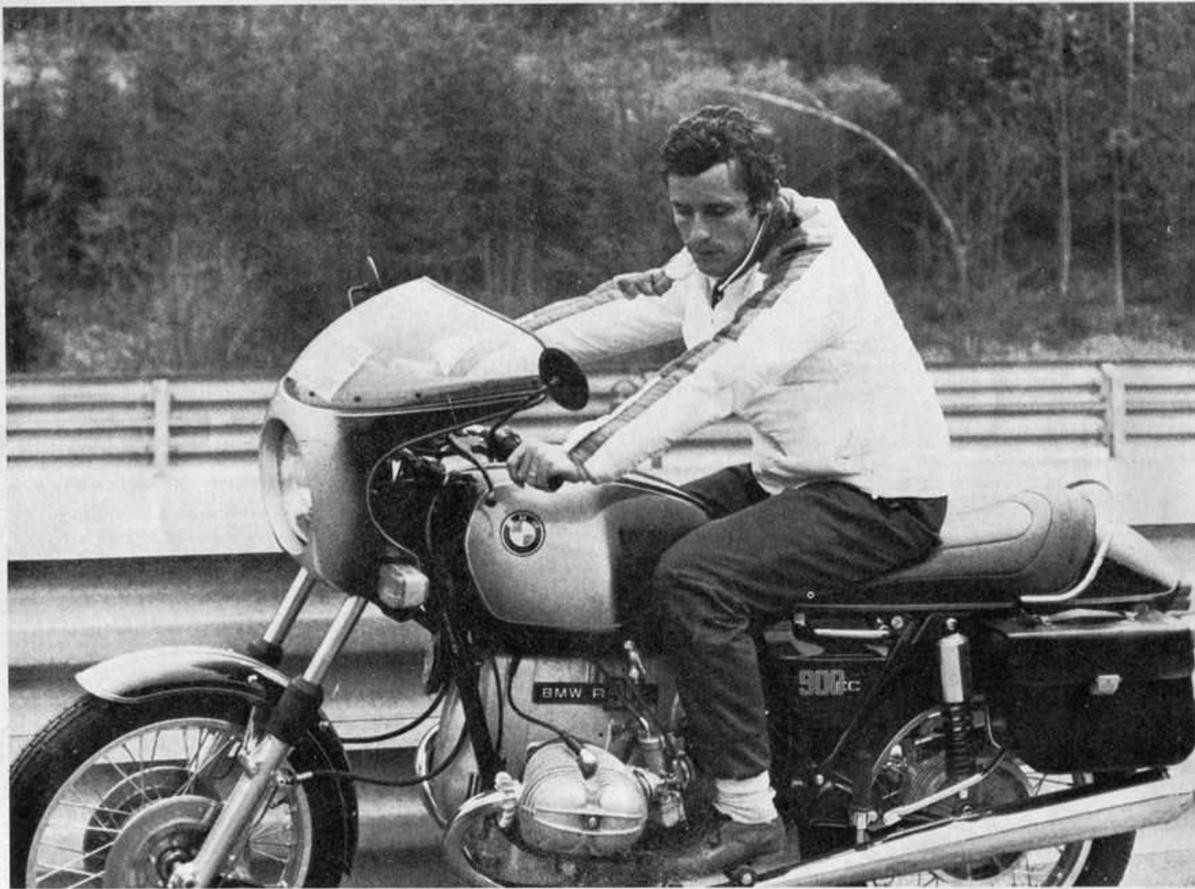
L'urgenza di decidere

Poi in queste situazioni si arriva sempre al paradossale, anche perché a prendere queste decisioni sul tipo gomme sono sempre i piloti, per cui Facetti ed io eravamo a fianco della nostra macchina con i secondi che passavano, senza ancora aver deciso cosa fare perché io consigliavo Carlo di partire con le gomme intermedie e lui preferiva partire con quelle da bagnato, in quanto diceva che non

fortuna questa decisione, in quanto Ickx dopo pochi giri si è dovuto fermare a montare le «pioggia» data l'umidità ambientale che impediva alla pista di asciugarsi almeno sulla traiettoria delle macchine. Pensate che Ickx con le intermedie era in difficoltà anche nei tratti di rettilineo, tanto che al secondo giro per poco non si è girato tra le due di Lesmo, quando per la potenza del motore le ruote posteriori gli sono «partite» di colpo in pattinata.

Facetti, invece, come del resto Merzario, si è trovato con la decisione giusta ed ha potuto fare il primo turno di guida con le gomme pioggia senza problemi, montando le intermedie per il secondo turno e poi per il terzo e quarto, anche se ormai la pista era così asciutta che le gomme slicks erano diventate le più efficienti.

Tra l'altro, dovete considerare che le gomme da pioggia sono quelle con un battistrada molto accentuato, con scanalature larghe e profonde per eliminare l'acqua e l'effetto «acquaplaning», con paste molto tenere e che quindi in caso di umido leggero o sec-



Ickx ama le moto, e visti i contratti (Turismo), specialmente le BMW. Eccolo in sella ad una recentissima 900 di Monaco di Baviera. Secondo il belga, al curvone non ci vuole la chicane, ma la tribuna

IL "BUONO-BENZINA" CHE NON E' PREVISTO IN NESSUNA TESSERA. TI DA' UN RISPARMIO DEL 10% E IL MOTORE PIU' PULITO.

Motogen: il nuovissimo, sorprendente prodotto che si aggiunge alla benzina per la cura del motore. Motogen dissolve i residui della camera di combustione, aumenta compressione e potenza, diminui-

sce i consumi di benzina fino al 10% e oltre. Motogen: un "buono benzina" brevettato in 22 paesi, sperimentato dal Politecnico di Milano. In tutti i migliori negozi di autoaccessori.



Lista



Fonderie ZETA spa - Viale Trento 37/a - SACILE (PN) - tel. 0434/71059 - 72265

Prodotti
dalle

FONDERIE



ZETA

Per tutti i tipi
di auto,
in nove modelli

ICKX (e anche STOMMELEN) contro chicane-bis a MONZA

Correre non vuol dire limitare la velocità

MONZA - « Secondo me, la corsa non consiste in una limitazione di velocità ». Fra le diverse considerazioni di un Jacky Ickx rilassato — almeno in partenza — che abbiamo sorpreso nel suo buen retiro abituale di Canonica Lambro alla vigilia della 1000 Km monzese, questa ci sembra la più adatta a commentare il sempiterno lamento cui le perpetue della chicane in più ci hanno ormai abituati. Sarà questo un periodo particolare che l'ex ferrarista sta attraversando, o forse un semplice momento di introspezione, fatto sta che abbiamo trovato un « pierino » meno peste del solito ed incline, anzi, alle considerazioni filosofiche.

Siamo comunque certi che sotto le ceneri covi la consueta ed abbondante brace pronta a deflagrare la fiamma non appena gli si porga il destro. Non si spiegherebbe altrimenti la calma olimpica con la quale, guardandoti negli occhi, Jacky dichiara che « la gente mi conosce molto male e non mi interessa di approfondire questa conoscenza ».

Una tribuna al « curvone »

Caratteristica dell'individuo anche l'idea, tutt'altro che peregrina (a nostro avviso), con la quale si potrebbe effettivamente migliorare il circuito di Monza nel tratto più discusso della curva grande. Se proprio c'è il desiderio spasmodico di rallentare 'ste corse, mettiamo pure la chicane in più che fornirà, oltretutto, un supplemento di spettacolo. Ma — e qui sta l'idea di cui sopra — il curvone « a chiodo » resta sempre uno spettacolo di alto virtuosismo, estremamente selettivo, che nessuno del pubblico riesce ad osservare. Perché, allora, invece di una chicane, non ci facciamo... una tribuna? il miglioramento sarebbe assicurato.

Ci rendiamo conto di esprimere concetti assolutamente incomprensibili, o per lo meno inaccettabili da parte dei posseduti da un'una encomiabile preoccupazione per la sicurezza altrui. Sia ben chiaro che li accettiamo in pieno — i concetti, non i posseduti — e li facemmo nostri fin da quando i let-

tori ben ricorderanno. Naturalmente, sempre ci conforta la concordanza di idee con persone che vedono le cose dal di dentro e le vivono per necessità di mestiere. In special modo quando queste persone hanno fattivamente operato, sia pure senza clamori, per il potenziamento delle condizioni di sicurezza attiva e passiva in cui si corre. Voler fare di più del necessario, specie quando le nostre reazioni sono dettate dal veder la corsa con « uh » e con « ah », contribuisce — sono sempre parole di Ickx — ad « affratellare le massime espressioni dell'automobile al kart... ».

Incontri che fanno piacere

Naturalmente, ben venga la chicane ante-curvone quando le condizioni di agilità permettano la realizzazione di qualcosa di diverso da un duodeno. Per il momento ci sembra, vista anche la corsa, che la curva grande abbia assolto la sua brava funzione selettiva, basata sulla semplice entità di peso della piota destra.

Sono incontri che fanno sempre piacere e ci auguriamo che altri ne seguano poiché è sempre ossigenante il contatto con chi ha il coraggio delle proprie opinioni e rifiuta di uniformarsi a un cliché. Speriamo anche che le vetture dell'Autodelta, finalmente mattatrici globali, vengano come previsto affinate nei dettagli, eliminando in primis i motivi per cui è risultato difficile mettere a pieno agio due conduttori sperimentati come Jacky e Rolf. A Monza le Matra hanno reso l'anima, non senza aver dato qualche dimostrazione di prodezza. Se questo non fosse successo — e non potrà succedere sempre — pensiamo che l'Alfa avrebbe avuto motivo di rimpiangere quel tot per cento che la vettura numero quattro ha reso in meno per una questione di sedile, di pedaliera o di carico aerodinamico più congeniali all'uno o all'altro dei suoi conduttori. E se vi siete persi la Mille di Monza cercate di andarvene a vedere qualcuna più avanti, magari a Imola il prossimo 2 giugno.

Giuliano Orzali

SPArito per l'ALFA il vantaggio iridato di MONZA

Quasi una sconcertante premonizione in questa foto. Risale al giorno d'oro di Monza. Al box Alfa Andretti si dice con Ickx le sue impressioni sulla poi trionfatrice 33tt12. Il pilota che accanto sorride è Jarier che a Monza non ha potuto guidare un minuto in corsa la Matra di Beltoise. Ma 10 giorni dopo si rifarà. Sarà lui a vincere, e proprio in coppia col vicino Ickx, la 1000 km di Spa alla quale il belga, quasi a dispetto dei dirigenti alfisti, parteciperà con la Matra-Simca ancora insignita del titolo di campione del mondo

iridato di MONZA

La vittoria tradita

CONTINUAZ. DA PAGINA 9

un ristorante con i suoi amici e i piloti non partiti per Madrid, Stommelen, Andretti e de Adamich, si ficcò nel letto a smaltire la sbornia del successo ritrovato giovedì 25 aprile 1974. Però aveva un debito dentro di sé. Il debito con un uomo che, ad alcune centinaia di metri in linea d'aria dalla sua casa milanese, aveva sofferto come lui la giornata del riscatto, della rivincita totale.

Chiti sapeva che il dottor Giuseppe Luraghi attendeva il trillo del telefono e la sua voce all'altro capo del filo. E lui la fece presto quella telefonata. Fu una telefonata non lunga, spoglia di frasi fatte tra due uomini che, ciascuno per proprio conto avevano vissuto questa dura vigilia, durata anni, di questo giorno da rosso antico, il rosso antico del ritorno alle vittorie belle époque. Non solo per l'Alfa, come si scoprirà due giorni dopo, ma anche per tutto l'automobilismo nazionale, con quell'accoppiata in F.1 al Jarama della Ferrari.

Fu una telefonata forse anche di rimpianti. Sia per l'ispiratore che non poteva godere del trionfo se non di riflesso (anche Merzario si ricorderà con un telegramma del «Presidente» che non aveva avuto il tempo di apprezzare), sia per l'artefice dal vivo che continuava a paventare il pericolo della politica nuova che c'era da temere, nonostante tutto, nonostante il trionfo multiplo, nella nuova Alfa preda del politicantismo e quindi del mediocrismo della conduzione alla salvapoltroce.

Ma in quel momento c'era solo da godere la pienezza del risultato raggiunto, anche se farlo dire a Chiti sarebbe risultato impresa impossibile per un intervistatore. Non si poteva che annotare il ricordo dei suoi scongiuri a catena sulla linea dei boxes per tutti i 174 giri, il suo rifiuto ad accettare anche l'idea di una festiciola improvvisata per la stampa nel dopo vittoria, la sua angoscia nell'anticipare i cambi di gomme, quelle gomme che facevano temere sfiandamenti pericolosi. Come quello capitato sul curvone di Monza al coraggioso Facetti che si salvò con la maestria del pilota ormai più che maturo e con l'esperta abitudine del collaudatore. (Altrimenti non c'è scippo di gomma anteriore da cui ti salvi!).

Persino il giorno dopo l'umanista ingegnere, il colto dirigente da corsa, non sa esprimerti che a frasi fatte, persino freddanti il tuo invito alla confidenza più spontanea, le sue impressioni. E

cogli*se non: «...certo, provo più soddisfazione adesso che l'altro anno (1972 n.d.r.) a B. Hatch e Watkins Glen. Perché vittoria piena col numero di macchine è vittoria di forza e non in rottura delle cinque litri rivali. Alla pari con loro, con i francesi campioni del mondo, sono stati loro a rompere e a darci il passo...».

E non ti concede molto altro, se non l'eco delle buone parole che gli sono venute un po' da tutti dell'Alfa, anche forse da chi in vigilia temeva il dissacrante crucifige se appena fosse andata storta; o l'eco della più vera e convinta commozione del suo «ex» Luraghi «...era felice, commosso, l'aveva sofferta in TV la corsa...». E sarà quello che ti ripeterà qualche ora dopo, lo stesso ex Presidente di tante coraggiose battaglie. Delle quali aveva appena combattuto l'ultima. Quella col direttore del Cor-sera, il cui fedelissimo esecutore sportivo aveva in vigilia già mortificato l'impegno Alfa con quella «presa in giro» del mondiale Marche. Lo schiaffo della tripletta monzese, nel delirio dei giovani presenti alla 1000 era stato troppo sonoro, però; perché anche il direttore-velista del quotidiano, una volta caro ai milanesi, non si vedesse costretto a rimediare addirittura con un articolo in prima persona del dr. Luraghi, che restituisse all'Alfa il significato pieno della sua finalmente raggiunta affermazione sportiva.

In quella nota vi erano molte delle stesse parole che l'indimenticato artefice degli anni ruggenti della rinascita Alfa, ci fece arrivare al telefono: «...Lo sapete tutti, è una gioia bruciante, per me, anche se è altrettanto bru-



ciante non averla potuta vivere dal di dentro. E' una riscossa che ci voleva, per un lavoro durato anni, tanto tempo. Artefici sono stati Chiti, Satta, Busso, sono loro che ci hanno creduto per primi. Ed è una vittoria che è venuta bene, perché la vita dell'Autodelta era un po' in pericolo con queste austerità correnti. Ora con questo risultato sarà difficile bloccare il volo. C'è l'ipoteca buona. Se fosse andata diversamente scommetto che la scusa veniva buona non solo per rallentare, ma per non mandare avanti più alcun programma. E invece io sono convinto, con tutti questi gufi che si agitano, che l'avvenire, il nostro avvenire, resta legato alla ricerca. E l'Alfa per prima non può che farne a meno. Solo la linfa alimentata da questa ricerca può conservare. ...Tutto sommato abbiamo fatto bene ad ingoiare un anno di delusioni e a lavorare silenziosamente: il premio è stato il tris di Monza. Ecco, potrebbe essere una lezione anche per i grossi problemi italiani...».

L'uomo è sincero, persino commosso; le sue parole sono una

diagnosi insieme toccante e realistica, quasi un vaticinio, ma non può immaginare — nemmeno lui che con certi personaggi ha convissuto da Presidente, anzi li ha persino conservati — che cosa si può spietatamente congiurare per gettarla via questa vittoria, mortificarla, annullarla, tradirla! Ventiquattrore sono passate e Ickx al Jarama dice a tutti che, tra una settimana sarà ancora con l'Alfa, a Spa nella 1000 KM di casa sua, la corsa che ha difeso contro i suoi ex colleghi della GPDA, preoccupati di velocismo. Jacky annuncia a tutti che tornerà per l'occasione con Merzario. Anche Arturo ha messo da parte le remore dei dissapori '73 col belga allora ferrarista e ha già accettato con Chiti l'abbinamento. Ma il lunedì mattina post Spagna, a giornali e giornalisti con la notizia già sicura, ecco il siluro.

Fa caldo in direzione Alfa, dove è riunito lo staff Autodelta. Non conta che il Presidente Guani, Ponzio Pilato dell'anno '74, si sia abbastanza sbilanciato nei commenti positivi al risultato di Monza, che abbia mostrato la lacrimuccia all'occhio per «le tante bandiere tricolori» viste sventolare sotto il podio della palazzina monzese, o che abbia concesso di «star entusiasmandosi alle corse». Vale forse solo che non abbia voluto concedere troppo sui programmi futuri con quel «...sono solo il Presidente di una società, è il Consiglio di amministrazione che deve decidere se continuare nell'impegno agonistico...».

Infatti la doccia fredda arriva subito con la rinuncia all'impegno immediato, sia pure con la sola 33tt12 per Merzario-Ickx, nella 1000 KM belga. L'Alfa rinuncia allo sfruttamento del successo e lascia il passo alle rivali dirette, dalla Matra alla Gulf, che faranno così messe di vittorie e di punti scavalcandola nel mondiale.

E' la vittoria tradita: e sarà il pilota-di-ventura Jacky Ickx, passato al «nemico» di dieci giorni prima, a siglare personal-

mente la bruciante beffa. Stavolta un motore Matra, senza il pungolo del Merzario d'assalto sui cavalli della 33tt12, ha tenuto fino in fondo, anche se sentendo sul collo l'insidia della Gulf di Hailwood-Bell, resuscitata a prestazioni velocistiche anche senza l'asfalto bagnato.

E' la beffa, è la Nemesis per chi, dietro un tavolo di Arese, ha voluto prendere la disarmante decisione. Non vale nemmeno stupirsi, perché è uno di quei dirigenti che, pur sfoderando in pista piglio da condottiero di uomini, negli autodromi, non ha mai nascosto la sua disapprovazione per l'impegno sportivo, anche se all'incarico di direttore generale Alfa gli hanno persino abbinato quello di Presidente dell'Autodelta (e ora di amministratore delegato dell'azienda tutta, dopo la «partenza» di Luraghi). Toscano come Chiti, ingegnere, ma soprattutto esponente della corrente dc in Alfa, ecco, è giusto che gli sportivi dell'automobile conoscano a chiare lettere chi è questo signore che ha tradito l'Alfa e i suoi appassionati, l'uomo che in una settimana ha SPAzzato via il valore e il significato di un trionfo rincorso per anni, con dispendio di energie delle quali quelle economiche sono niente in confronto a quelle della passione, dell'entusiasmo, dei sacrifici di uomini che il traguardo del 25 aprile è costato. Il trionfo nel giorno della Liberazione non ha liberato l'Alfa dalle remore di sempre. E l'ingegner Adolfo Bardini ha potuto decidere quello che forse aveva già in mente (tanto che ne era arrivata l'eco ad alcuni giornali: la premessa c'era già alle prove di Le Mans). Sono uomini come questi che oggi ci stiamo meritando sempre più. (E purtroppo non solo alla guida di una semplice industria). Uomini che non hanno il coraggio di quei ragazzi ai quali firmano un contratto da pilota. Ma forse proprio per questo perseguono lo scopo di non firmarne più!...

REUTEMANN al Nurburg (e forse ancora ANDRETTI)

MILANO - Quasi a dimostrazione che la rinuncia a Spa è contingente alla preparazione adeguata delle macchine (pare che il dr. Guani, Presidente Alfa abbia detto: «Le Mans per noi è più importante...») da lunedì 6 maggio l'Alfa, con Merzario, Facetti, Stommelen ecc. è in prova al Nurburgring in vista della 1000 KM tedesca che precede quella di Imola. Per questa gara, assente ancora ICKX, impegnato con le turismo BMW, l'ing. Chiti ha «fermato» Reutemann, che correrà in coppia con Stommelen. Il problema è per Merzario, la cui statura condiziona il partner. Andretti, prima aveva dovuto rinunciare, ma adesso spera ancora di venire. Ci si era cautelati contattando Redman, ma questi ha detto no, e allora — se non ci sarà Andretti — si giocherà su Facetti, jolly tra le vetture di de Adamich e Merzario. Per Imola invece tornerà Ickx (a stavolta correrà con Merzario). Il pilota comasco, dopo due giorni di prove al Nurburgring andrà mercoledì a Goodwood per una prova di controllo della sua Iso F.1 rimessa a nuovo e dall'Inghilterra volerà subito a Nivelles per il GP del Belgio del 12 maggio.

MILANO - Venerdì scorso il giudice dottor Dini, terminata l'indagine preliminare, ha sicuramente emesso la sua « sentenza » sul caso di « ammutinamento » dei piloti di Formula 3 a Vallelunga. Il ruolo del giudice è comunque solo consultivo, e la sua proposta (di condanna o assoluzione che sia) va sottoposta alla ratifica degli organi supremi della CSAI.

In attesa che l'ing. Rogano prenda la sua decisione, nulla è trapelato sull'esito dell'indagine del giudice varesino, ed i segreti

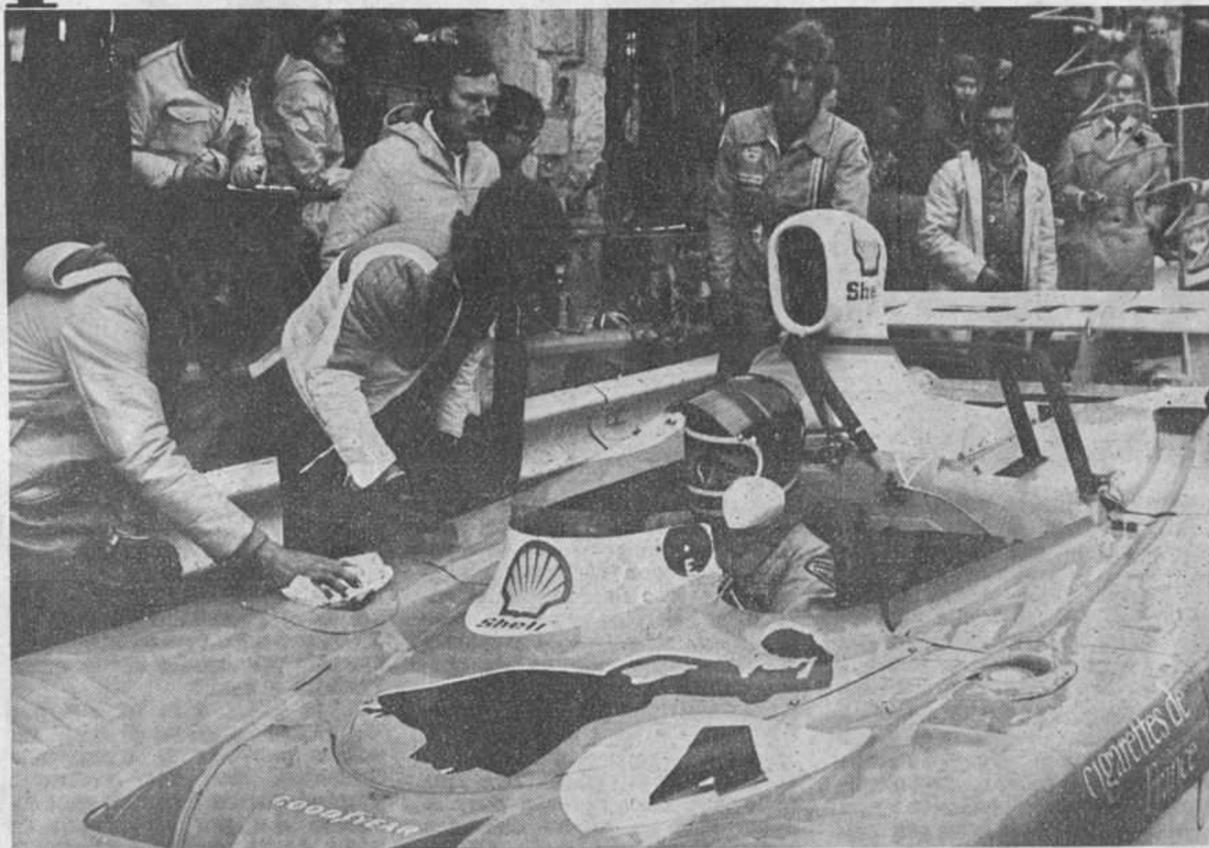
(romano e milanese) della Commissione Sportiva sono trincerati dietro ad una cortina di silenzio.

Non ci rimane, quindi, che riferire i « si dice ». Secondo l'opinione più accreditata, il giudice Dini avrebbe proposto tre mesi di sospensione alla maggior parte dei piloti coinvolti ed una pena più consistente a qualche altro (non esclusi i concorrenti). Nel caso che questa sentenza fosse confermata, si prevede un appello gene-

rale dei condannati (che hanno tutti la loro licenza in tasca, e che quindi continuerebbero a gareggiare), con tutta la faccenda rimessa nelle mani del giudice Arzeno, sentenza a stagione inoltrata e conferma della sospensione, da « pagarsi » nei mesi di stasi invernale.

Non è improbabile, comunque, che già a metà settimana si possa sapere qualcosa. A questo proposito, la riunione della sottocommissione velocità convocata per lunedì a Torino potrebbe essere stata illuminante.

L'ALFA regala punti mondiali



Qui sopra, Ickx ad un cambio nel box Matra assistito da Ducarouge. Tenendo conto delle gare dello scorso anno, è la terza vettura consecutiva che il belga cambia, nelle sport: Ferrari, Alfa e Matra-Simca. A destra, la partenza della 1000 KM di Spa, con Ickx che precede la Gulf-Mirage di Bell

La rinuncia alfista ha aggravato la crisi di SPA

SPA - Il bellissimo circuito stradale di Spa non è soltanto il più veloce d'Europa, ma anche il più discusso. Una delle attuali Sport di tre litri può raggiungere una media di circa 250 orari sulla pista di km 14,2 e quasi tutta la distanza viene coperta in quinta, al massimo dei giri. Per girare a una simile velocità occorrono grandissima concentrazione e infinito coraggio, infinito coraggio per trovarsi su una vettura al limite dell'aderenza scorgendo inoltre a volte, mentre si ha una traiettoria fissa, due vetture più lente che precedono (addirittura più lente anche di 70 orari) senza sapere se i loro piloti ti hanno visto e ti daranno strada. Tutt'attorno poi, ci sono

file e file di pini, con qua e là una casa o un muretto, dai quali si è divisi soltanto dal sottile corridoio formato da barriere di acciaio che, nella migliore delle ipotesi renderanno meno grave l'incidente e, nella peggiore, fungeranno da rampa di lancio verso ferite gravi o morte quasi sicura. Su questo circuito il pilota non solo prova paura, ma ha anche il tempo per pensarci e ogni giro rappresenta una battaglia con se stesso, oltre che con le altre vetture in gara.

Per questo motivo, oltre alle possibilità d'improvvisi e frequenti mutamenti nelle condizioni del circuito, causate dai famosi acquazzoni di Spa, su punti isolati della pista, nel 1970 le corse di Gran Premio cessarono. Continua invece a svolgersi sempre una prova di campionato del mondo marche, ora intitolato Grand Prix de Spa, però ogni anno il numero dei piloti disposti a correre su questo circuito diminuisce sempre più.

Alcuni sono influenzati dal boicottaggio della GPDA, altri hanno motivi personali, co-

munque di volta in volta le iscrizioni calano e quest'anno più che mai. Erano iscritte 39 vetture, ma ne sono arrivate soltanto 31 e quelle che hanno gareggiato erano un numero ancora più basso. Di nuovo la Ferrari è rimasta a casa, ma lo choc più grande è stato l'assenza dell'Alfa. Tutti credevano che dopo la vittoria di Monza la Casa sarebbe certamente stata presente a Spa, anche se con una sola vettura, per cercare di consolidare il forte vantaggio nel campionato, nei confronti della Matra.

Erano iscritte due vetture, con i soli nomi di Merzario e Stommelen, ma una decisione presa all'ultimo momento, influenzata dalla scarsità di conduttori e dalla pericolosa natura del circuito (l'Alfa 12 boxer aveva debuttato lì un anno prima restando seriamente danneggiata, quando de Adamich aveva urtato per via di un guasto a un pneumatico) ha significato che la Matra aveva via libera e buone possibilità per uguagliare il punteggio dell'Alfa.

Ecco il bel risultato della rinuncia a SPA

Classifica MARCHE

(dopo 2 prove)

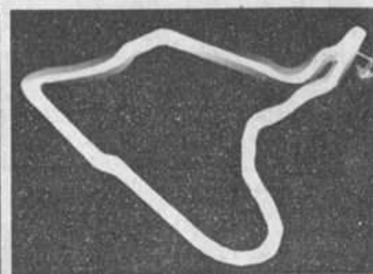
GULF 25

MATRA 20

PORSCHE 20

ALFA 20

• Queste le altre prove del Mondiale Marche: 19 maggio, 1000 KM del Nurburgring - 2 giugno, 1000 KM di Imola - 15-16 giugno, 24 Ore di Le Mans - 30 giugno, 1000 KM d'Austria - 28 luglio, 6 Ore di Watkins Glen - 15 agosto, 1000 KM del Paul Ricard - 29 settembre, 1000 KM di Brands Hatch - 20 ottobre, 1000 KM di



1000 KM SPA

1000 KM DI SPA-FRANCORCHAMPS - Gara internazionale di velocità e durata valida quale seconda prova del Campionato mondiale Marche - Spa, Belgio, 5 maggio 1974.

Così (in 30) al via

Bell Hallwood (Gulf Ford) 3'23"9	Jarier Ickx (Matra Simca) 3'24"9
Pescarolo Larrousse (Matra Simca) 3'25"6	Schuppan Lepp (Chevron B 26) 3'41"1
Chasseuil Migault (Ligier Maserati) 3'46"0	Muller Van Lennep (Porsche) 3'46"9
Ferrier Dupont (Chevron B 26) 3'48"5	Jausaud Wollek (Ligier Maserati) 3'49"7
Hine Grob (Chevron B 23) 3'49"9	Hanson Barrios (Chevron B 26) 3'58"6
Raymond Goodwin (Lola T 294) 3'59"5	Welpton Monty (Chevron B 23) 4'00"5
Heavens Leguellec (Lola T 294) 4'01"4	Loos Fitzpatrick (Porsche Carrera) 4'01"4
Fletcher Smith (Chevron B 23) 4'03"6	Haldi Ballot Lena (Porsche Carrera) 4'05"4
Finotto Mohr (BMW 3.0 CSL) 4'06"8	Schickentanz Kauhsen (Porsche Carrera) 4'08"6
Keller Heyer (Porsche Carrera) 4'11"2	Haxhe Koinigg (Porsche Carrera) 4'11"2
Cheneviere Zbinden (Porsche Carrera) 4'12"1	Berth Neuhaus (Porsche Carrera) 4'15"5
Torredermer Pla (Porsche 908) 4'15"6	Jocelyn Crespin (Lola T 294) 4'17"3
Harrower Birchenough (Chevron B 19) 4'19"2	Pianta Pica (Lola T 282) 4'19"6
Aubriet Depnic (BMW 3.0 CSL) 4'22"7	Xhenceval Peltier (BMW 3.0 CSL) 4'23"5
Christine Fontaine (Chevron B 21) 4'24"4	Brailard De St. Hubert (Porsche Carrera) 4'36"2

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Matra-Simca MS 670 C (Ickx-Jarier), 71 giri in 4.12'15"6, media 238,449 kmh; 2. Gulf-Ford Gr. 7 (Hallwood-Bell) 71 giri; 3. Porsche Martini Turbo (Muller-Van Lennep) 66 giri; 4. Porsche Carrera (Berth-Fitzpatrick), 62 giri, primi delle Gran Turismo; 5. Porsche Carrera (Schickentanz-Kauhsen) 62 giri; 6. Porsche Carrera (Heyer-Keller) 62 giri; 7. Porsche-Carrera (Haldi-Ballot Lena) 61 giri; 8. BMW 3.0 CSL (Finotto-Mohr) 61 giri, primi della Turismo; 9. Porsche Carrera (Cheneviere-Zbinden) 60 giri; 10. BMW 3.0 CSL (Xhenceval-Peltier) 60 giri; 11. Porsche Carrera (Berth-Pesch-Neuhaus) 59 giri; 12. BMW 3.0 CSL (Aubriet-Depnic) 58 giri; 13. Lola T 294 (Raymond-Goodwin) 56 giri, primi della Sport 2000; 14. Porsche Carrera (Brailard-De St. Hubert) 54 giri. Non classificati: Schuppan-Lepp (Chevron). Giro più veloce: Ickx (Matra), 3'19"7, media 254,541 kmh.

Mondiale Marche dopo 2 prove

	1000 MONZA	1000 SPA	TOTALE
Gulf-Ford	10	15	25
Alfa Romeo	20	—	20
Matra-Simca	—	20	20
Porsche	8	12	20
Lola	6	—	6
Ligier	3	—	3
Chevron	1	—	1

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telexAUTO
SPRINT**domenica SPRINT**

? **SOSPENSIONE**
di tre mesi agli
«scioperanti» F.3

**ICKX esaltante vincitore con JARIER
della 1000 CHILOMETRI di SPA ma...**

Un testacoda di BELL forse salva la Matra



Ecco arrivare ai box la Gulf di Bell, ed il pilota con un gesto eloquente che indica la parte anteriore destra, danneggiata in una sbandata. Nelle pagine successive, tutte le sequenze dell'intervento

E' c'è infatti riuscita anche se con una sola vettura, l'altra non avendo resistito sino al termine. Cosicché la Gulf, dimostratasi ancora una volta nettamente migliorata nei confronti dello scorso anno in virtù dei punti guadagnati con un ottimo secondo posto, che vanno ad aggiungersi a quelli di Monza, si trova ora al comando della classifica mondiale, posizione che intende difendere con tutte le sue forze visto che già aveva deciso di rinunciare alla 1000 Km di Imola per prepararsi accuratamente per la severissima 24 Ore di Le Mans. Di fronte all'assenteismo verificatosi a Spa per questa gara, sarà problematico per gli organizzatori mantenerla in calendario senza decisive migliorie al circuito.

SPA - Jacky Ickx ha entusiasmato il pubblico di casa sua quando, insieme con Jarier, ha vinto la 1000 km di Spa, staccando quasi di un intero giro la Gulf GR7 di Bell-Hailwood. Il secondo posto della Gulf le dà però 5 punti di vantaggio nella classifica del campionato, mentre la seconda posizione della Alfa, dovuta ai venti punti di Monza, è ora condivisa dalla Matra e anche dalla Porsche con venti punti. Sebbene il team vincente abbia fatto una gara improntata al buon senso, attento a non stancare il motore più del necessario, la vettura della Gulf ha ottenuto applausi quanti ne ha ottenuti il vincitore, al termine dei 71 giri.

Tutte le premesse facevano prevedere una grande corsa, quando nei primi giri Ickx, Bell e Pescarolo giravano staccati di pochissimo, più o meno a parità di meriti, si sarebbe detto. Dopo tre tornate, però, Bell ha avuto un guaio, perdendo quasi un giro per fare sostituire il misuratore della pressione del carburante, che perdeva.

Questo è stato l'avvio di una tremenda lotta per riguadagnare il terreno perduto, ma un testa-coda, entrando nella nuova chicane, ha fatto perdere al pilota un altro mezzo giro, mentre si sostituiva una sezione del muso danneggiata. Da quel momento il team Matra poteva permettersi il lusso di rilassarsi un poco, con Bell e Hailwood che andavano al massimo, finché Bell è finalmente riuscito a riportare la vettura sullo stesso giro dei leaders, poco prima della fine.

E' stato un bene che la Matra di testa abbia potuto prendersela con un po' più di calma, perché, come a Monza, la seconda vettura di Pescarolo è uscita di gara dopo soli sei giri, col motore che surriscaldava per via di un guasto alla pompa dell'acqua. Come al solito il veloce circuito di Spa si è dimostrato severo per le vetture, infatti su 28 partenti soltanto tredici hanno portato a termine la corsa.

Ancora una volta la Porsche con compressore si è dimostrata un modello di sicurezza e Van Lennep-Muller hanno portato la Casa al secondo posto ex aequo, piazzandosi a un ottimo terzo posto, se pure staccati di cinque giri dalla vettura vincente.

Il resto della classifica è stato riempito dalle Carrera e dalle gruppo 2, a mano a mano che le due litri si trovavano di fronte a problemi, quasi tutte prima che finisse l'ora iniziale. Alla conclusione la vittoria fra le due litri è andata alla Lola senza frizione di Raymond-Goodwin, in tredicesima posizione e staccata di 15 giri dalla vettura vittoriosa.

Ancora una volta la Carrera di Fitzpatrick ha dominato nella GT e mentre sparivano le due litri l'inglese si è trovato in quarta posizione assoluta, vincendo poi la categoria per pochi secondi, davanti a Schickentanz-Kauhsen, dopo che il compagno di «Fitz», Barth, aveva perso quasi tutti i 2' di vantaggio che l'altro si era costruito, prima della sosta obbligatoria per cedere il turno.

Jeff Hutchinson

Cede subito un motore MATRA

SPA - Il giorno della gara è spuntato asciutto, però faceva più freddo che nelle due giornate di prove. Nonostante la bassa temperatura, un nutrito pubblico era già arrivato per vedere (alle ore 14) le 28 vetture schierate per la partenza.

All'abbassarsi della bandiera la miglior partenza è stata quella di Ickx dall'esterno, mentre Bell lo seguiva e Pescarolo «chiudeva» il sandwich Matra, in terza posizione. Lepp era ben sistemato al quarto posto, con la Porsche con compressore, subito seguito da Ligier. Le vetture non erano neanche arrivate in cima al colle, subito fuori della visuale dei boxes, che già cominciavano i guai. Barrios è stato sfilato da dietro ed è finito in testa-coda contro la barriera, con la sua nuova Chevron. Per fortuna tutte le altre vetture sono riuscite a schivarlo e dopo il pilota è tornato traballante al box, fuori di scena per rottura del radiatore.

Al termine del primo giro l'ordine

era: Matra, Gulf, Matra, che precedevano largamente gli altri e si sarebbe detto che la Matra avrebbe faticato a scuotersi di dosso la Gulf, che tentava di superare Ickx.

Benché il pubblico lo ignorasse, Bell era nei guai, poiché all'inizio del terzo giro ha sentito odore di carburante e ne ha avuto il casco inondato per una perdita del manometro della pressione appunto del carburante. Vedeva la benzina colare lungo il cruscotto e gli strumenti e, temendo un incendio, si è precipitato al box all'inizio del quarto giro per fare sostituire il manometro. I meccanici hanno svolto rapidamente l'operazione, ma quando Bell è tornato in gara era un poco davanti a Ickx, però staccato di quasi un giro.

Al team Matra non hanno avuto il tempo per festeggiare questo primo colpo di fortuna, perché contemporaneamente Pescarolo è arrivato frettolosamente al box con il manometro della temperatura dell'acqua che segnava il massimo. Fatta la riparazione, un giro dopo Pescarolo era di nuovo al box, questa volta col motore che stava andando a farsi benedire, sicché non c'è stata scelta e la vettura è stata ritirata.

E così, all'improvviso, dopo soli quattro giri e quindici minuti di gara, Ickx era nettamente in testa, con Lepp in seconda posizione che teneva a bada la Porsche con compressore e la Ligier. Raymond, che prima era sesto, si era fermato con un pneuma-

tico anteriore afflosciato ed è passata avanti la Chevron di Dupont, ma poi anche lo svizzero è incappato in guai in cima al colle dopo i boxes, ove ha sfilato il guard-rail e ha fatto un testa-coda, danneggiando quasi tutta la carrozzeria della vettura, che è rimasta dov'era per il resto della corsa.

Anche la Chevron di Harrower è uscita di scena quando si è rotta la frizione e la Lola di Pianta-Pica è stata spinta dietro al box con noie al motore. I due erano saliti fino al decimo posto prima del guasto, ma in seguito si sono ritirati perché la batteria non metteva in moto il motore.

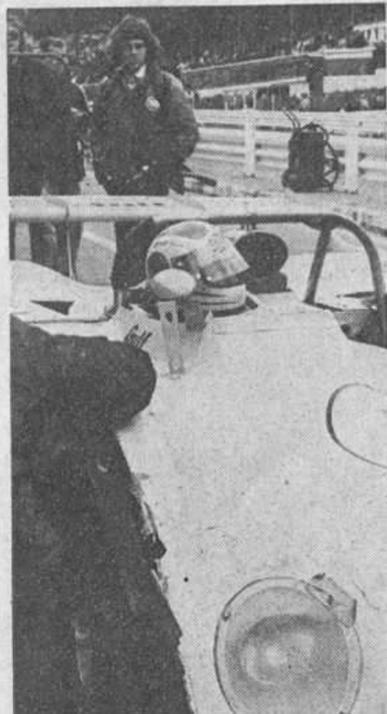
Si sarebbe detto che a metà gara in pista non ci sarebbe stata più quasi nessuna vettura, perché all'ottavo giro la favorita fra le due litri (al terzo posto) cioè la Chevron di Lepp, è andata al box per una lunga sosta dovuta a noie all'impianto elettrico. Questo è stato l'inizio di molte fermate, nel tentativo di trovare la fonte del guasto, e a suo tempo è stato addebitato a valvole difettose che erano comunque state tutte cambiate alla prima sosta. Finalmente Lepp è riuscito, più tardi, a fare funzionare bene la vettura, ma poco dopo l'inizio del turno di Schuppan la macchina era di nuovo al box con il tubo di scarico rotto, sicché era talmente staccata dalle altre che alla fine non è stata classificata.

Questo lo ha fatto di nuovo arretrare di un giro rispetto al belga e da quel momento la battaglia, per la vettura della Gulf, era tesa a chiudere il varco, fatto impossibile se la Matra non avesse accusato qualche problema.

Non è successo, anche se quando è stato il turno di Jarier per un'ora (periodo minimo di riposo per Ickx) Bell riguadagnava terreno a forte ritmo ed è riuscito ad accorciare il varco, tornando quasi a quello di un giro, varco che Hallwood ha poi continuato ad accorciare, però a ritmo inferiore, infatti i suoi tempi erano più lenti di un paio di secondi, in rapporto a quelli di Bell.

Ormai un'altra vettura con guai seri, quando i leaders hanno fatto le prime soste, era quella di Koinigg, e l'austriaco si era fermato quasi ad ogni giro con problemi all'alimentazione; si è poi scoperto che nel circuito c'erano molti detriti, che dovevano esservi stati messi a bella posta.

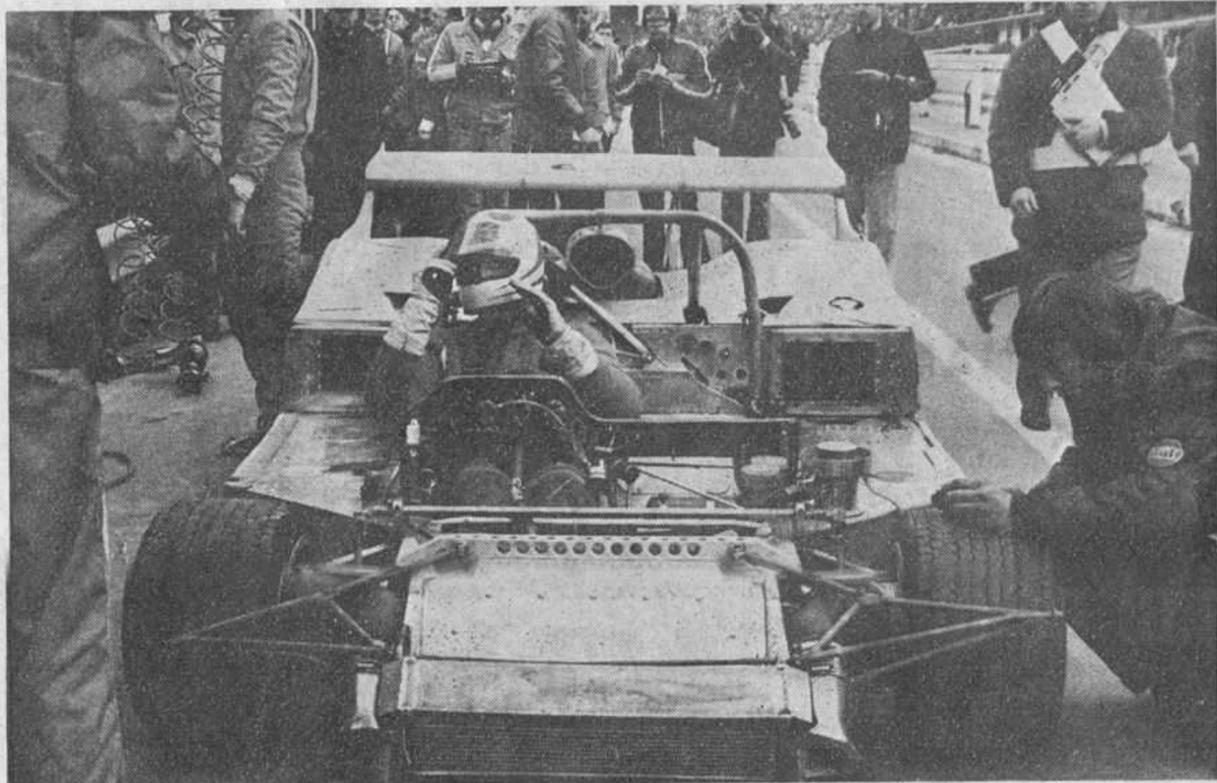
La sperata battaglia fra la Ligier e la Porsche è di nuovo mancata, quando Migault si è fermato dopo undici giri con la Ligier bloccata in quarta e quinta marcia. I meccanici hanno cercato di rimediare in fretta, ma non ci sono riusciti e dopo pochi giri la vettura è rimasta a lungo al box per riparare il guasto. Altri giri, poi abbandonano, quando il pilota si è trovato praticamente nell'impossibilità di passare da una marcia all'altra.



Ecco, al box della Gulf, come Bell ha perso un mezzo giro per rattappare il muso rovinato



La parte anteriore destra della Gulf non è riparabile, ed allora si decide di cambiarla. A destra, Bell in attesa della sostituzione



LAUDA record anche a NIVELLES

NIVELLES - Ancora una volta la Goodyear ha convocato con largo margine di anticipo i propri clienti di F.1 sul tracciato sul quale si svolgerà la prossima gara del mondiale conduttori, giunto ormai al GP del Belgio che quest'anno si svolgerà appunto sul velocissimo tracciato di Nivelles il 12 di maggio. Ancora una volta le Ferrari sono state nettamente più veloci: al termine di due intense giornate di prove con le stesse macchine che avevano corso a Jarama, Niki Lauda e Clay Regazzoni hanno fatto registrare rispettivamente un eccellente 1'10"9 (media 189,028 kmh) seguito da un 1'11"6 del ticinese.

Aile loro spalle ancora una volta la bianca Brabham di Carlos Reutemann, che nel corso della seconda giornata è sceso a 1'11"9 sopravanzando Jacky Ickx che non è riuscito ad andare sotto il 1'12"6. Sono comparsi anche altri piloti: Depailler al volante della Tyrrell ha segnato 1'12"9, Scheckter con la macchina gemella ha girato in 1'13". Von Opel di nuovo al volante della Ensign 1'13"3 e Jarier con la Shadow ha ottenuto 1'14"3. Ricordiamo che nella stagione precedente, in occasione di analoghe prove, il più veloce era stato Emerson Fittipaldi che aveva girato in 1'11"43.



La Ligier-Maserati di Chasseuil-Migault era sola, a Spa. Si era comportata piuttosto bene in prova, ma in corsa si è dovuta ritirare. Al seguito della vettura francese c'era anche questa volta l'ing. Alfieri

Da questo momento è passata in terza posizione la Porsche con compressore e benché sia arretrata per un poco, quando ha fatto la prima sosta di routine, ha ben presto consolidato un buon terzo posto che ha conservato fino alla conclusione; il suo unico, non previsto, problema è stato la sostituzione dei pneumatici posteriori deteriorati. Dai tagli si sarebbe detto che sfregassero contro la carrozzeria.

Ickx ha fatto la sua regolare sosta dopo tredici giri, restando in macchina mentre si provvedeva al rifornimento, e i suoi tempi sul giro sono diventati più lenti, con l'intenzione di risparmiare la vettura per la lunga strada che doveva ancora scoprire. Bell invece ha fatto il contrario. Forzando al massimo, girava regolarmente attorno a 3'21", più veloce che in prova e in complesso più veloce di Ickx, benché il belga avesse prima segnato in giro che doveva rimanere il più veloce della gara, in 3'19"7. Secondo i cronometri della Gulf il giro più veloce di Bell era di 3'20". Bell tentava al massimo, dopo la fermata di Ickx, quando pareva esserci la possibilità di raggiungere la Matra, ma poi, entrando nella chicane, ha frenato con tanta violenza e così in ritardo che ha perso il controllo della vettura. «Sono arrivato al massimo — ha poi detto — e appena ho toccato i freni la vettura è finita su una gobba e le ruote si sono bloccate. Frenando in curva non avevo la possibilità di farci nulla e sono finito in testa-coda. Non so quante giravolte ho fatto, ma alla fine ho visto che aveva danneggiato soltanto la parte anteriore e mi sono precipitato al box per farla sostituire».

Nella maggioranza le altre due litri che nei primi giri capeggiavano le Porsche avevano guai. Hine è uscito di scena per via della pompa meccanica del carburante; Heavens andava di continuo al box e fra lui e Leguellec hanno avuto ben sette forature; i pneumatici uscivano dai cerchi per un difetto del montaggio. Altro sparito Crespin, su Lola, rimasto fermo sul circuito tanto che non è nemmeno potuto tornare al box, e lo stesso è successo a Fletcher un paio di giri più tardi.

A metà gara c'era a malapena un prototipo rimasto in gara. Ickx precedeva di un giro la Gulf, poi c'era la Porsche che aveva perso tre giri rispetto alla vettura di testa e precedeva di una sola tornata la prima GT Carrera senza compressore di Fitzpatrick, che era salita al quarto posto appena le principali due litri arretravano. Ottima la gara di «Fitz» con la Carrera di Loos e quando è stato costretto a fermarsi, essendo giunto al limite di tempo massimo consentito per il suo turno, precedeva di oltre 2' la successiva GT.

E così il secondo round del campionato marche si è concluso al freddo e un poco mediocrementemente, con la Matra che aveva fatto una corsa inaspettatamente facile, tanto che l'unico punto saliente della competizione era stato lo spettacolare sforzo di Bell per tentare di chiudere il varco di insuperabile entità, che lo divideva dalla Matra. Il suo secondo posto significa che ora la Gulf è in testa alla classifica del campionato e questo ha talmente incoraggiato il team che ora ha intenzione di mandare due vetture al Nurburgring... e con chi? Con James Hunt, come nuovo pilota, probabilmente insieme a Schuppan. Se dovesse andare bene anche in Germania, signifi-

cherà che manderanno una vettura anche a Imola, ove non avevano intenzione di andare, essendo la data troppo vicina a quella di Le Mans.

Se l'Alfa ha intenzione di disputare il resto del campionato quest'anno, allora ha commesso un grosso sbaglio disertando Spa, perché adesso non è in miglior situazione di quanto fosse prima della vittoria a Monza, mentre perfino la Porsche è riuscita a uguagliare il suo punteggio, col suo «buffo» prototipo.

Se la Ferrari andrà al Ring la situazione potrebbe diventare veramente interessante.

j. h.

ULTIMORA

Nevica sull'ALFA al Nurburgring

In attesa dell'arrivo di Reutemann preannunciato per martedì, Merzario e Stommelen già sul posto si sono visti seriamente ostacolare le loro prove da un fitto nevischio che è caduto sul circuito.

MIGLIORI TEMPI IN PROVA

		Giovedì	Venerdì
Bell-Hailwood	(Gulf-Ford)	3'24"3	3'23"9 (kmh 249,298)
Jarier-Ickx	(Matra-Simca)	3'37"6	3'24"9
Pescarolo-Larrousse	(Matra-Simca)	3'28"3	3'25"6
Bell-Hailwood	(Gulf-T)	3'26"4	3'25"7
Schuppan-Lepp	(Chevron B26)	3'53"9	3'41"1
Chasseuil-Migault	(Ligier-Maserati)	3'46"0	3'47"8
Muller-Van Lennep	(Porsche)	3'48"7	3'46"9
Ferrier-Dupont	(Chevron B26)	4'01"6	3'48"5
Muller-Van Lennep	(Porsche T)	3'55"4	3'49"2
Jausaud-Wollek	(Ligier-Maserati)	3'49"7	3'59"3
Hine-Grob	(Chevron B23)	3'50"8	3'49"9
Hanson-Barrios	(Chevron B26)	—	3'58"6
Raymond-Goodwin	(Lola T 294)	3'59"5	4'01"4
Welpton-Monty	(Chevron B23)	—	4'00"5
Heavens-Leguëllec	(Lola T 294)	4'01"4	4'12"6
Loss-Fitzpatrick	(Porsche Carrera)	4'04"1	4'01"4
Fletcher-Smith	(Chevron B23)	4'13"4	4'03"6
Haldi-Ballot Lena	(Porsche Carrera)	4'05"4	4'12"7
Finotto-Mohr	(BMW 3.0 CSL)	4'06"8	4'21"2
Schickentanz-Kauhsen	(Porsche Carrera)	4'09"1	4'08"6
Keller-Heyer	(Porsche Carrera)	4'11"2	4'21"6
Haxhe-Koinigg	(Porsche Carrera)	4'11"2	4'21"6
Chenevière-Zbinden	(Porsche Carrera)	4'12"1	4'14"4
Barth-Neuhaus	(Porsche Carrera)	4'24"8	4'15"5
Torredemer-Pla	(Porsche 908)	4'22"1	4'15"6
Jocelyn-Crespin	(Lola T 294)	4'34"3	4'17"3
Harrower-Birchough	(Chevron B19)	4'28"7	4'19"2
Pianta-Pica	(Lola T 282)	—	4'19"6
Aubriet-Depnic	(BMW 3.0 CSL)	4'30"9	4'22"7
Xhenceval-Peltier	(BMW 3.0 CSL)	—	4'23"5
«Christine»-Fontaine	(Chevron B21)	4'24"4	—
Braillard-De St. Hubert	(Porsche Carrera)	4'36"2	—
Non qualificati:			
Zapico-Stubbs	(March 74 S)	—	5'00"1

Con la pioggia GULF sempre meglio

SPA - Le speranze di prendere facilmente venti punti, che la defezione dell'Alfa aveva dato alla Matra, avevano decisamente l'aria meno «solida» dopo il primo giorno di prove, perché in testa per tempi era l'unica altra importante tre litri, la Gulf GR7. La Gulf era arrivata a Spa direttamente da Monza ed entrambe le macchine montavano nuovi motori. La vettura aveva gareggiato a Monza adesso era il «muletto», mentre il «muletto» di Monza era diventato la vettura per la gara di Spa. Dato che su questo circuito la velocità ha un'importanza vitale, sarebbe stato interessante, e forse molto vantaggioso, usare il telaio del coupé V12 dell'anno scorso, però equipaggiato col motore Cosworth V8 come le vetture aperte. Comunque, quest'anno la velocità ha svolto un ruolo meno importante del solito perché il tratto da alta velocità, dalla cima del colle subito dopo i boxes, fino alla forcella prima dei boxes, era interrotto da una nuova chicane a Malmédy.

Invece che in quinta, a tavoletta, le vetture dovevano passare a un'interruzione in seconda, ma l'ubicazione della chicane non era molto popolare fra i piloti in generale, perché occorreva frenare all'ingresso della curva, mentre per chi fosse uscito di pista c'era la prospettiva di un ripido terrapieno all'esterno. La nuova chicane aggiungeva circa 12" ai tempi sul giro, in confronto all'anno scorso, per cui al termine della prima giornata Bell e Hailwood erano in buona situazione con 3'24"3 e 3'26"4. Le sessioni ufficiali dovevano svolgersi per due ore il giovedì e per tre ore il venerdì pomeriggio, ma la pioggia all'inizio della sessione del giovedì e alla fine di quella del venerdì, all'atto pratico ha ridotto le prove importanti a una sola ora al giorno.

Nella seconda giornata Bell e Hailwood hanno segnato alcuni ottimi tempi appena le prove sono cominciate e, quando è cominciato a piovere dopo circa un'ora, la posizione al palo era sempre loro, con Bell che aveva ridotto ancora il suo tempo (00"4) con speciali, morbidi slicks che sarebbero probabilmente stati usati in gara.

Dopo il disastro di Monza le Matra Gitanes erano scese in forza, disperatamente desiderose di vincere, anche se le cose non sono cominciate in modo troppo soddisfacente. Per questa gara la Casa non disponeva di Beltoise, ma come si era già sussurrato a Monza il suo posto era occupato dall'«indipendente» Ickx, che condivideva la vettura di Monza con Jarier. Sulla sua pista «di casa» Ickx offre sempre prestazioni di rilievo e proprio in questo sperava la Matra, quando Jackie è sceso in pista il primo giorno. Purtroppo non è mai riuscito invece a segnare un tempo veloce perché è finito fermo sul circuito per tutto il tempo in cui non ha piovuto, per via della rottura del motore. Non si è saputa l'esatta natura del guasto, ma si è rite-

nuto che forse uno dei fattori fosse una partita difettosa di bielle. Un altro motore si è rotto sul banco di prova, per cui il direttore corsa ha deciso di essere prudente. Due motori nuovi sono stati costruiti rapidamente, però con cura, a Parigi e portati precipitosamente, di notte, a Spa per le prove del venerdì, durante le quali Ickx ha segnato un secondo miglior tempo di 3'24"9, prima che cominciasse a piovere.

Al primo cadere della pioggia i piloti della Gulf sono andati a prendere il tè, ma Ickx ha deciso che voleva continuare anche se la pista era inzuppata. Pilotando come se si trattasse della sua ultimissima occasione di guidare una vettura da corsa, ha girato in 3'49", benché la pista fosse ancora fradicia.

Pescarolo e Larrousse condividevano la loro normale vettura, al terzo posto, e il venerdì Pescarolo aveva segnato un miglior tempo di 3'25"6, mentre quello del giovedì era stato di 3'28"3.

Fra le tre litri erano assenti anche le Porsche 908/3 del Joest Racing ma per fortuna, nonostante il basso premio di partenza offerto dagli organizzatori c'erano molte sport due litri. Lepp-Schuppan erano nella seconda fila dello schieramento accanto alla Matra, avendo segnato un decoroso 3'41"1 con la Chevron Hart BDA semi ufficiale, ex Gunston, che aveva corso ufficialmente a Kyalami e a Capetown. La vettura era ancora vennicciata con i colori arancione-marrone della Gunston, anche se era iscritta dalla Forge Mill Racing, patrocinata dalla Democcy Sherry. Il giovedì la due litri più veloce era stata la Chevron di Hine-Grob, che i due piloti avevano condiviso in Sud Africa, ma il venerdì la vettura è uscita di scena dopo che Hine aveva a malapena evitato un brutto incidente. Uno dei pneumatici anteriori si è afflosciato e la vettura ha girato a sinistra, proprio nella velocissima curva a destra di Stavelot. Ha urtato e piegato la barriera, prima di arrivarci in cima, per ricadere poi in pista, finendo contro la barriera sull'altro lato. Per fortuna Hine è rimasto illeso, ma il telaio della Chevron era molto danneggiato e non è stato possibile ripararlo per la corsa.

Il posto successivo nello schieramento era occupato dalla più potente versione delle due Ligier Maserati JS2S, questa volta affidata a Chasseuil e Migault, il quale il primo giorno ha segnato 3'46" ma dopo è finito parcheggiato a metà del terrapieno mentre entrava nella chicane durante i primissimi minuti delle prove del venerdì.

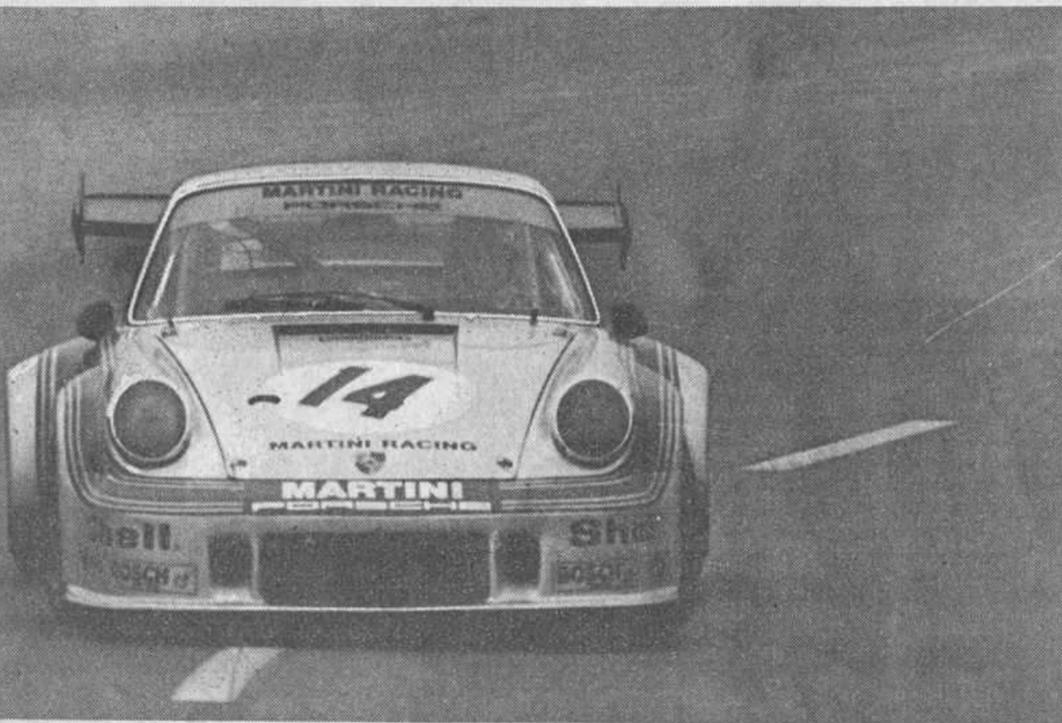
Wollek è uscito di pista in un punto assai più veloce e, dopo il testa-coda lungo la barriera, la vettura aveva un aspetto pietoso sia posteriormente che anteriormente. Entrambe le macchine sono state portate in garage nella speranza di rimetterle in sesto nella giornata libera, il sabato, ma poi si è rilevato che una aveva il telaio storto e irrimediabile.

La serrata battaglia fra la Ligier e la Porsche con compressore è continuata a Spa e ha le premesse per essere interessante perché l'ora barbuto piccolo Muller e van Lennep sono stati più lenti di soli 00"9, in rapporto al miglior tempo della Ligier, 3'46"9.

Poi c'era la Chevron di Dupont-Ferrier e il posto accanto avrebbe dovuto essere occupato dalla vettura di Hine-Grob, prima dell'incidente; quindi, la seconda Chevron della Forge Mill con motore Smith FVD, pilotata da Hanson-Barrios, vettura che aveva provato soltanto il venerdì segnando 3'58"6 dopo che si era cercato di eliminare un persistente ritorno di fiamma.

L'unica altra vettura che ha infranto la barriera del 4' è stata la nuova Lola due litri di Raymond-Goodwin, tempo 3'59"5. La Chevron due litri vincitrice di classe a Monza era stata rimandata in Inghilterra per un rapido rifacimento del motore e per un controllo generale, tornando sul continente per essere pilotata da Welpton-Monty.

C'erano poi Heavens e Leguëllec, di nuovo insieme con la Lola con motore Smith FVD, Fitzpatrick con la Carrera della Gelo Racing, Haldi-Ballot Lena e il versatile Mohr che aveva abbandonato l'AMS per una BMW 3.0 CSL che condivideva con il proprietario della vettura, Finotto, e la loro era senz'altro la più veloce del gruppo 2; ottimo il tempo di 4'6"8. Poi via via tutti gli altri, fra i quali Kauhsen-Schickentanz su una di cinque Porsche Carrera, una Porsche 908/3, e una vettura ritardataria, cioè la Lola T282 di Pianta-Pica che ha coperto soltanto pochi giri sul bagnato segnando 4'19"6. Poi altre due turismo e le ragazze. Beckers-Fontaine in fondo allo schieramento con 4'24"4 segnato il primo giorno; dopo il motore FVC della loro Chevron patrocinata dalla Seiko è andato all'aria, però le due ragazze sono riuscite a trovarne un altro per la gara.



Qui sopra, la Porsche Carrera turbo, come al solito efficientissima. A proposito di Porsche, Emerson Fittipaldi farà la gara Interserie del Nurburgring con una Porsche-Turbo 4500 del team Kauhsen

Fra le turismo decide il bagnato

SPA - Le Coppe di Spa, prova di km. 500, avevano il vantaggio di essere la anteprima di ciò che sarà la 24 Ore di Francochamps. E' infatti noto che per questa gara il regolamento tecnico sarà particolare e che non vi si vedranno più quelle famose «turismo» speciali del gr. 2. Per le Coppe di Spa si è seguito lo stesso regolamento tecnico e, inoltre, la prima vettura classificata in ogni classe veniva prenotata d'ufficio per la 24 Ore. Sotto questo aspetto,

si può dire che sia stato un successo. Si è per di più potuto finalmente constatare che le medie e i migliori tempi sui giri non sono stati tanto peggiori che in precedenza, con vetture in pista ben lungi dall'essere i mostri del gruppo 2.

Fino dalla partenza, Tricot, compagno di Peltier, prendeva il comando con la BMW. Veniva però ben presto superato dalla Plymouth di Bertinchamps, che copriva il suo primo giro con partenza da fermo in 4'36", alla media già alta di 184,173 orari. Dopo è stato un continuo alternarsi fra i due piloti, fino al momento in cui, prima della conclusione del primo terzo della gara, alla vettura di Tricot si è rotto un bilanciere e il pilota ha dovuto abbandonare.

Soste e ritiri sono, del resto, stati numerosi. Boschi, su Alfa, è uscito di pista senza però riportare danni e dal decimo giro ha preso il comando Rub-

bens su Mustang, dopo il primo terzo di gara lo conservava ancora, avendo coperto la distanza alla media di 180,575 orari. Al giro successivo è però stato attardato e si è fermato più volte al box. Nel frattempo la BMW (preparata da Cimarosti in Belgio) di Xhenceval è passata al comando e in 24 giri ha coperto la distanza alla media di 178,352 orari. Da questo momento è cominciata la battaglia più interessante, proprio fra Xhenceval e Bertinchamps, che ha riguadagnato terreno sull'avversario, anche se il distacco superava il minuto.

Quando mancavano pochi giri alla fine la pioggia ha cominciato a cadere e le medie sono notevolmente calate oltre al fatto che il pubblico ha assistito a un vero festival di giravolte. In queste condizioni la Plymouth ha perso terreno e Xhenceval non ha più faticato a ottenere una vittoria che aspettava da tempo e, del resto, veramente

meritata. Nelle classi lotta altrettanto interessante. Nella prima si è imposto Alix-Cremer su Fiat 128, davanti alla Simca di Delhaes; i tedeschi Abt-Novak nel 1300-1600 hanno battuto su Audi 80, la Toyota di Holvoet. Nella 1600-2000, dopo il ritiro della Triumph Dolomite di Vernaeve, ha avuto la meglio quella di Pilette, davanti all'Alfa del francese Imbert.

André Royez

COPPE DI SPA - Gare di velocità in circuito per vetture Turismo - 2,4 maggio.

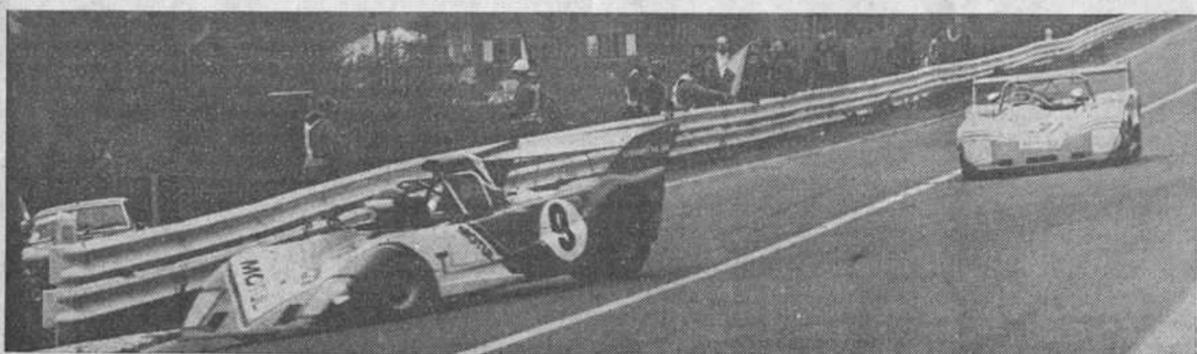
1. Xhenceval-Demol (BMW) 2.52"34", media kmh. 176,728; 2. Bertinchamps (Plymouth) 2.54"02"6; 3. Neve-Polak (Opel Commodore) a 1 giro; 4. Wautès-Dieu-donné (Opel Commodore) a 1 giro; 5. De Drijver Pegout (Opel Commodore) a 1 giro; 6. Degey-Remion (Opel Commodore) a 1 giro; 7. Joosen-Bijttebier (Opel Commodore) a 1 giro; 8. Pilette-Hine (Triumph D.) a 2 giri; 9. Imbert-James (Alfa Romeo) a 2 giri; 10. Mandron-Gillesen (Alfa Romeo) a 2 giri; 11. Matooza-Crespin (Alfa Romeo) a 3 giri.

Classe da 1000 a 1300: 1. Alix-Cremer (Fiat 128) 31 giri, media kmh. 147,842; 2. Delhaes-Marco (Simca) 31 giri; 3. Delvenne-Gonay (Simca) 31 giri.

Classe da 1300 a 1600: 1. Abt-Novak (Audi 80) 33 giri, media kmh. 157,581; 2. Holvoet E.-Holvoet C. (Toyota CEL) 32 giri; 3. Hecq-Landeloos (Audi 80) 31 giri.

Classe da 1600 a 2000: 1. Pilette-Hine (Triumph DOL) 34 giri, media kmh. 164,520; 2. Imbert-James (Alfa Romeo) 34 giri; 3. Mandron-Gillesen (Alfa Romeo) 34 giri.

Classe oltre 3000: 1. Bertinchamps (Plymouth) 2.54"02"6, media kmh. 175,188; 2. Rubens-Delbar (Ford Mustang) 32 giri.



Due Lola quasi identiche, una è la 3 litri T 282 di Pianta-Pica, che si sono ritirati quando erano in decima posizione, dopo essere risaliti dal fondo dello schieramento, l'altra è la 2000 di Heavens