

# AUTO SPRI NT

ANNO XV 20-27 maggio 1975 L. 350

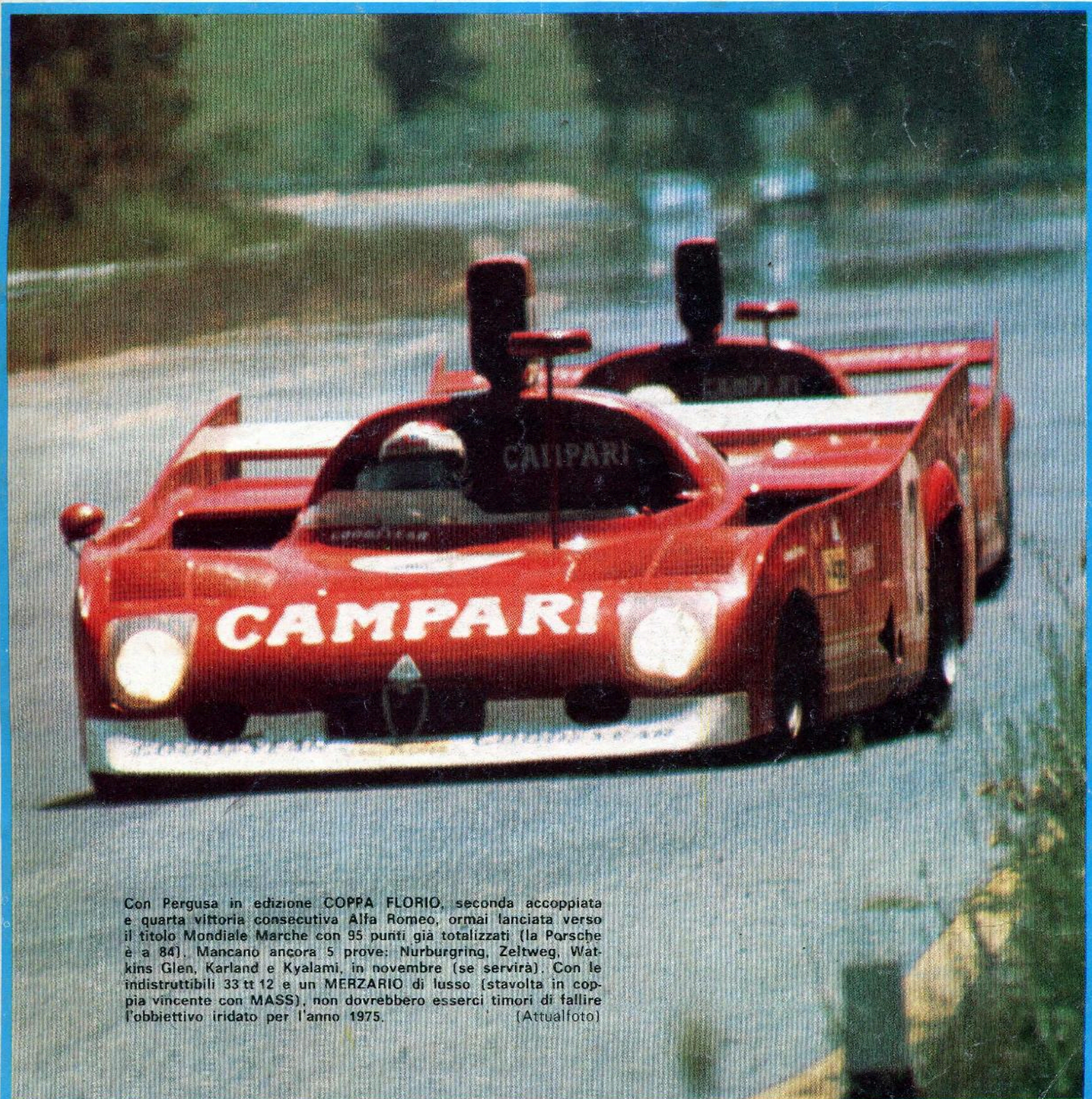
N. 21 settimanale di automobilismo

esce il martedì spedizione in abbonamento postale gruppo II/70

## POKER mondiale a PERGUSA

# ALFA 95

## 111 km. di vantaggio!



Con Pergusa in edizione COPPA FLORIO, seconda accoppiata e quarta vittoria consecutiva Alfa Romeo, ormai lanciata verso il titolo Mondiale Marche con 95 punti già totalizzati (la Porsche è a 84). Mancano ancora 5 prove: Nurburgring, Zeltweg, Watkins Glen, Karland e Kyalami, in novembre (se servirà). Con le indistruttibili 33 tt 12 e un MERZARIO di lusso (stavolta in coppia vincente con MASS), non dovrebbero esserci timori di fallire l'obiettivo iridato per l'anno 1975. (Attualfoto)



**ALFA**  
sempre  
a 1000

**domenica SPRINT**

## IL PILOTA e il PRESIDENTE: quale sintesi migliore sul podio di Pergusa?



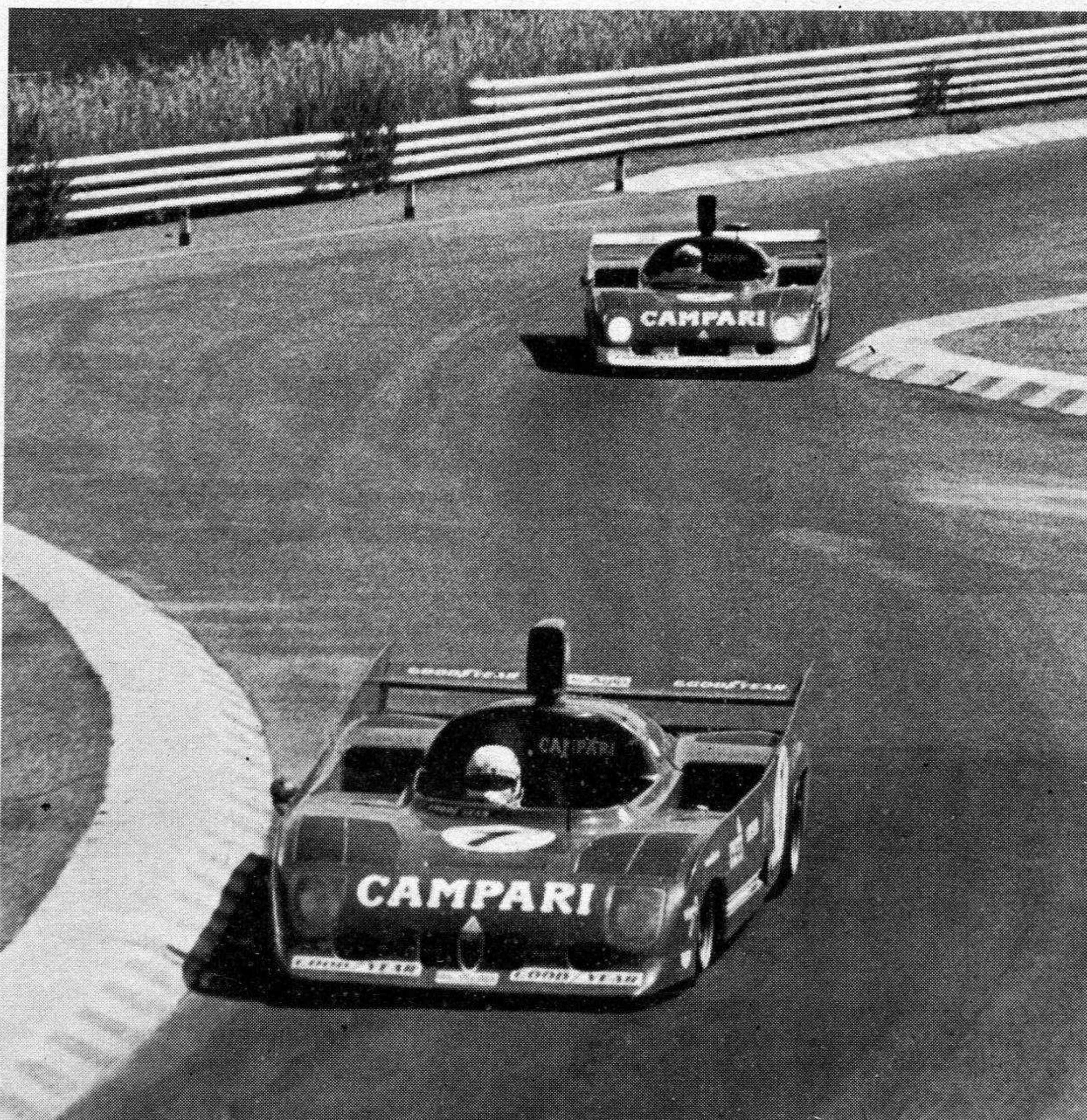
Accumulati nel trionfo Alfa, nella corona d'alloro il presidente Gaetano Cortesi e il suo pilota Arturo Merzario, questa volta alla vittoria con il nuovo coequipier tedesco Jochen Mass. La gara si è svolta senza scosse per le 33, che hanno viaggiato in tandem giungendo con un solo giro di distacco all'arrivo

# Il dovere di vincere

### DALL'INVIATO

PERGUSA - Meglio di così, per l'Alfa, non poteva andare. Quarta vittoria consecutiva, seconda « doppietta », davanti ad un pubblico entusiasta, « da Targa Florio », in mezzo al quale era mescolato il presidente Cortesi, più che mai appagato in questa passione che si è recentemente scoperto. Cortesi è stato accompagnato in pista, ed ha cinto lui stesso dell'alloro i vincitori, a dimostrazione di un interesse reale della casa milanese nei confronti della sua emanazione sportiva che ne fa il degno successore di Luraghi.

A questo punto, ora che è tutto finito e le due Alfa-WKRT sono arrivate prima e seconda, si può anche dire che l'Alfa non poteva fare a meno di vincere: non c'erano né Alpine-Turbo né Ligier, che se pur su diversi piani sono sempre avversari a far numero, non c'era neppure la Mirage-Gelo, che almeno era iscritta. Ma all'Autodelta non hanno trascurato niente, onde evitare che quello che poteva essere un bell'allenamento per il nuovo pilota (Mass), e la



nuova macchina (la « Cambio Posteriore ») si trasformasse in una beffa, scherzi sempre possibili alle corse.

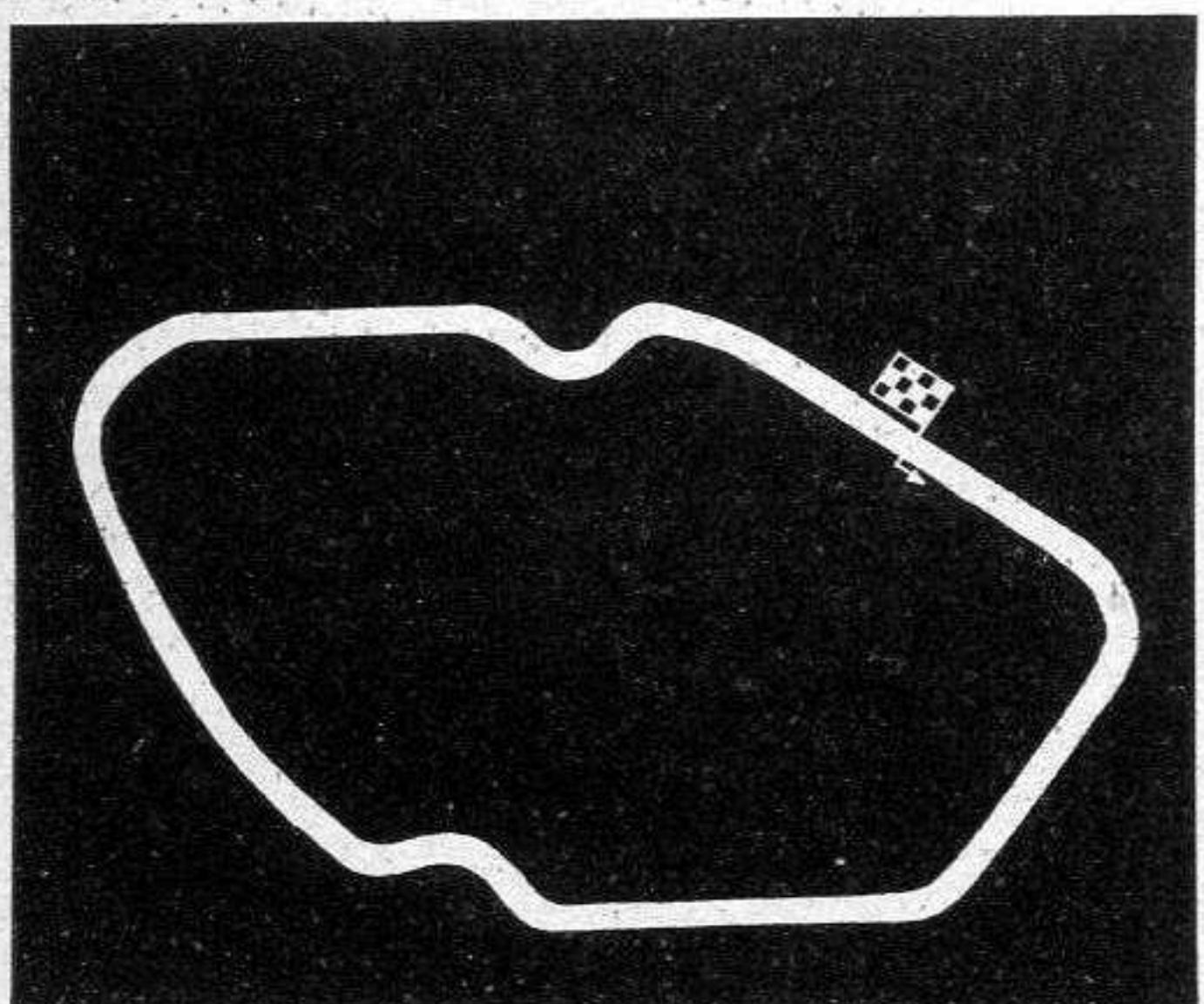
In funzione di ciò, Chiti ha voluto rifinire la preparazione della sua vettura di punta, quella che Merzario aveva provato poco nell'ultimo turno di prove, facendo alzare tutti alle 4 e mezza della mattina di domenica per scoprire, alle prime luci dell'alba, il perché di quelle incertezze di accensione evidenziate dal 12 cilindri della n. 1. Sono stati cambiati alcuni particolari, candele e distributore d'accensione, ed anche questo dubbio è stato fugato.

A facilitare ulteriormente il compito delle due Alfa ci si è messo il solito « Turbolader ». Quello della Porsche-Martini di Kinnunen si è rotto addirittura nel giro di ricognizione, e quando questa macchina ha iniziato la sua corsa il primo aveva già compiuto 23 giri, quello della Porsche-Ovoro si è rotto invece al 123.0 passaggio. Questa vettura era saldamente terza, ma non era poi tanto

**Marco Magri**

**CONTINUA A PAGINA 26**





# COPPA FLORIO

15ª COPPA FLORIO - Gara internazionale di velocità e durata valida quale sesta prova del Campionato Mondiale Marche 1975. Autodromo di Enna, di km. 4,845. Gara su 207 giri, pari a 1002,915 km., 18 maggio 1975.

## COSÌ (IN 16) AL VIA... E IN 9 ALL'ARRIVO

Alfa Romeo 33tt12 (Pescarolo-Bell) 1'22''55  
Alfa Romeo 33tt12 (Merzario-Mass) 1'21''76

● Alpine R. A 441 (Lombardi-Beaumont) 1'27''21  
Porsche Ovro 908-4 (Casoni-Joest) 1'23''88

Porsche 908-3 (Kraus-Barth) 1'28''58  
Chevron B 31 2000 (Grob-Hine) 1'27''61

Chevron B 26 2000 (Amphicar-Moreschi) 1'33''09  
Osella PA 3 1600 (Pettiti-Bilotti) 1'32''86

Chevron B 31 1600 («Bramen»-Gagliardi) 1'35''11  
Porsche Carrera RSR (Schickentanz-Bertr.) 1'34''84

Porsche Carrera RSR (Bertrams-Wisell) 1'35''83  
Lola T 294 2000 (Crespin-Harrower) 1'35''13

Porsche Martini 908-4 (Muller-Kinnunen) 1'37''23  
GRD 74 S 2000 (Lisitano-« King ») 1'36''45

Lola T 290 1300 (Gallo-« Pibo ») 1'38''71  
Chevron B 26 1600 (Anastasio-Arfè) 1'38''38

Chevron B 23 1300 (Ceraolo-Popsy-Pop) 1'41''03

1. Alfa Romeo 33tt12 (Merzario-Mass), 207 giri pari a km. 1002,915 in 5.05'25''7, media 197,018 kmh.; 2. Alfa Romeo 33tt12 (Pescarolo-Bell) a 1 giro; 3. Porsche-Ovro 908 Turbo (Joest-Casoni) a 23 giri; 4. Porsche Carrera RSR (Bertrams-Wisell-Schickentanz) a 25 giri; 5. Porsche Carrera RSR (Schickentanz-Bertrams-Wisell) a 29 giri; 6. Chevron B 31-1300 («Bramen»-Gagliardi) a 34 giri; 7. Porsche-Martini 908-Turbo (Muller-Kinnunen) a 34 giri; 8. Lola T 294 (Crespin-Harrower) a 42 giri; 9. Chevron B 26 (Anastasio-Arfè) classificato ma non arrivato, a 53 giri;

### NON CLASSIFICATI

Chevron-Hart B 31 (Grob-Hine) arrivato ma non classificato a 62 giri; Chevron B 26 («Amphicar»-Moreschi) arrivato ma non classificato, a 71 giri.

### BATTUTO UN PRIMATO

● Sulla distanza: Merzario-Mass, alla media di 197,018 kmh. (non esistevano records precedenti sulla distanza).

● Sul giro: il 30° di Merzario, in 1'24''1 media 207,396 kmh.

● Record imbattuto (in corsa): Depailler (Elf 2), 1'22'', media 211,675 kmh. (GP Mediterraneo 1973).

● L'Alpine A 441 della coppia Lombardi-Beaumont non ha preso il via a causa di un incidente nelle prove libere della mattinata.

● In neretto i piloti che hanno preso la partenza.

I RITIRI	QUANDO	PERCHE'
Barth-Kraus:	135° giro	semiasse
Pettiti-Bilotti:	77° giro	motore
Gallo-« Pibo »:	64° giro	pressione olio
Lisitano-« King »:	63° giro	condotto alim.
Ceraolo-« Popsy-Pop »:	18° giro	motore

## LA CLASSIFICA MONDIALE DOPO 6 PROVE

	DAYTONA	MUGELLO	DIGIONE	MONZA	SPA	PERGUSA	TOTALE
Alfa Romeo	—	15	20	20	20	20	95
Porsche	20	12	15	15	10	12	84
Alpine Renault	—	20	—	12	—	—	32
Chevron	—	8	12	3	1	6	30
Ligier	—	4	6	—	—	—	10
Lola	—	—	1	—	—	3	4
Ferrari	3	—	—	—	—	—	3

● La prossima prova del Mondiale Marche sarà la 1000 km del Nurburgring, in programma sul circuito del Nurburgring il 1° giugno.



La voglia di corsa dei siciliani ha fatto da scenario al monologo Alfa nella Coppa Florio ospitata a Pergusa. Oltre 50 mila spettatori intorno al lago per uno spettacolo forse non da suspense ma sempre esaltante per appassionati che delle vetture rosse milanesi hanno fatto un simbolo nazionale pieno, col rispetto sempre avuto per i piloti nazionali: ieri erano i Vaccarella (dirigente-spettatore questa volta) oggi i Merzario

## Torna LAFFITE con MERZARIO al NURBURG (e 1 ALPINE)

● La Alpine Renault turbo sarà alla Mille Chilometri tedesca del primo giugno ma con una macchina soltanto. La seconda vettura, prevista per Depailler e Scheckter, non potrà essere pronta e correrà soltanto nella Mille Chilometri di Zeltweg. Questa rinuncia è seccata molto a Depailler che contava sulla 1000 Km per prepararsi al G.P. F. 1. Intanto è confermato che nel team ALFA tornerà Laffite in coppia con Merzario, anche perché per Mass si è rinnovato il veto Ford (Mc Laren).

### CONTINUA A PAGINA 25

staccata dalla seconda Alfa. Dopo 25 minuti, Joest è tornato in gara e la rimonta sua e di Casoni, che sono tornati ad occupare, alla fine, il posto « logico » che gli era assegnato dalle vicende della corsa, cioè il terzo, è stata una delle cose più belle di questa 1000 Km.

Dietro, i soliti problemi ed i soliti eroismi, meno del solito questa volta perché le macchine al via erano solo 16. Magnifica la corsa della piccola Chevron 1300 di Gagliardi-«Bramen», che sono arrivati fino ad occupare il terzo posto assoluto, per poi scivolare tre posti indietro a causa di una serie di noie alcune delle quali evitabili. Sono stati preceduti dalle Porsche-Carrera (per l'occasione nuovamente in gruppo 5) dei tre amiconi Schickentanz, Wisell e Bertrams, che si sono tutti e tre alternati alla guida delle due Rsr della Tebernum.

E' mancata una delle vetture di maggior richiamo, cioè l'Alpine della Lella e della Beaumont, ed il perché lo leggete in cronaca, quindi la vittoria nella due litri è sfuggita anche a Grob, il quale appena avuta la macchina, l'ha sbattuta violentemente in chican, costringendo i suoi meccanici ad una ricostruzione anteriore che ha del

miracoloso. Con il risultato di lasciare via libera alla volonterosa Lola di Crespin-Harrower, che ha fatto a tempo anche ad effettuare una riparazione volante.

I moltissimi spettatori presenti (tanti veramente, anche facendo la « tara » alle dichiarazioni entusiastiche di Mingrino), hanno comunque avuto modo di divertirsi, anche se gli organizzatori non hanno nascosto la loro delusione per lo scarso lotto di partenti: con 33 milioni, fra ingaggi, premi, affitti, speravano in qualche vettura di più. Meno male che l'incasso, inatteso, di quasi 20 milioni, li ha fatti tornare a sorridere.

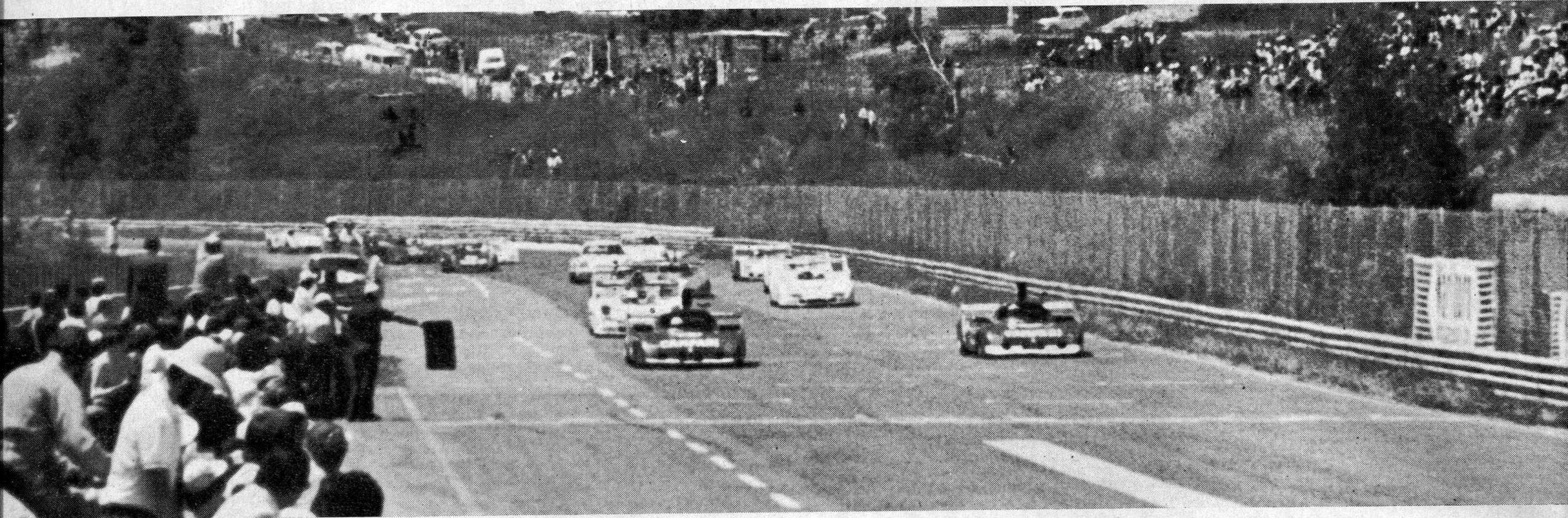
m. m.

● Con il « non volere » di Jochen Mass si sta creando un nuovo problema nel team GELU per affiancare Tim Schenken al volante della Mirage GR 7: le scelte di Georg Loos, patron della squadra, si orientano chiaramente su John Watson e Hans Stuck, ed è molto probabile che il tedesco sia il primo a provare la rinnovata sport inglese.

● Era dai giorni delle prove che l'ing. Chiti aveva avanzato l'ipotesi, presso gli organizzatori, di ridurre la 1000 Km di Pergusa agli ormai consueti 750 km. Solo che questa volta non c'erano ragioni obbiettive per accettare la proposta, e la risposta era « no ». Chiti tornerà alla carica poi a tre quarti di corsa, mandando in avanscoperta Merzario appena sceso dopo il suo terzo turno di guida, ma ovviamente la risposta è stata analoga.



20. GIRO	40. GIRO	60. GIRO	80. GIRO	100. GIRO	120. GIRO	140. GIRO	160. GIRO	180. GIRO
Merzario-Mass Pescarolo-Bell Joest-Casoni Kraus-Barth Grob-Hine Crespin-Harrower « Bramen » Gagliardi Schickentanz Wisell Bertrams Schickentanz « Amphicar » Moreschi	Merzario-Mass Pescarolo-Bell Joest-Casoni Kraus-Barth Grob-Hine Crespin-Harrower « Bramen » Gagliardi Schickentanz Wisell Bertrams Schickentanz « Amphicar » Moreschi	Merzario-Mass Pescarolo-Bell Joest-Casoni Kraus-Barth « Bramen » Gagliardi Schickentanz Wisell Anastasio-Arfè « Amphicar » Moreschi Pettiti-Bilotti Crespin-Harrower	Merzario-Mass Pescarolo-Bell Joest-Casoni Kraus-Barth « Bramen » Gagliardi Schickentanz Wisell Crespin-Harrower Pettiti-Bilotti Anastasio-Arfè Schickentanz Bertrams	Merzario-Mass Pescarolo-Bell Joest-Casoni Kraus-Barth « Bramen » Gagliardi Schickentanz Wisell Schickentanz Bertrams Anastasio-Arfè Crespin-Harrower « Amphicar » Moreschi	Merzario-Mass Pescarolo-Bell Joest-Casoni Kraus-Barth « Bramen » Gagliardi Schickentanz Wisell Schickentanz Bertrams Anastasio-Arfè Crespin-Harrower	Merzario-Mass Pescarolo-Bell Kraus-Barth « Bramen » Gagliardi Schickentanz Wisell Schickentanz Bertrams Joest-Casoni Anastasio-Arfè	Merzario-Mass Pescarolo-Bell « Bramen » Gagliardi Schickentanz Wisell Joest-Casoni Schickentanz Bertrams Anastasio-Arfè	Merzario-Mass Pescarolo-Bell Schickentanz Wisell Joest-Casoni Schickentanz Bertrams Anastasio-Arfè



## DALL'INVIATO

PERGUSA - Delusione già nei 15 minuti di prove libere assegnati ai piloti, che le avevano giustamente richieste: Lella va a collaudare la sua Alpine con la sospensione posteriore ricostruita dopo il secondo urto, nelle prove di sabato, fa tre giri e rompe nuovamente il giunto sferico del puntone superiore della sospensione posteriore destra, evidentemente stregata. Il tutto in pieno rettilineo, alla massima velocità, ma ormai Lella ha l'abitudine a questa rottura e tiene la macchina in strada, non potendo comunque evitare che dietro si rovini di nuovo tutto.

Preallineamento, un giro di ricognizione e quando le due Alfa scattano davanti alla bandiera di Ciccio la Delfa si vede la Porsche-Martini di Kinnunen rientrare nella corsia box: ha rotto il turbocompressore, e la rivedremo dopo più di mezz'ora. In testa va via Merzario, seguito

## « Assolto » BRAMEN

PERGUSA - Al 154. giro di gara, la Chevron di Lino Anastasio usciva di strada, nella parte più veloce del tracciato. Anastasio, subito dopo la conclusione della gara, sporgeva reclamo verso la Chevron 1300 di « Bramen » responsabile, a suo dire, dell'uscita di strada, con un comportamento scorretto in fase di sorpasso. I commissari sportivi decidevano di sentire le ragioni di entrambi, poi emettevano un comunicato nel quale si respingevano le ragioni di Anastasio, e la classifica rimaneva invariata.

da Bell che si trascina dietro Joest, l'unico che cerca di tenere il ritmo della Alfa. Quarto è Kraus, con la 908 aspirata, quinto Hine con la Chevron 2 litri, sesto Crespin dietro di questi inizia un bel duello fra le due Porsche-Carrera e la piccola Chevron di Gagliardi, che alla fine molla le veloci berline (che lo frenano in curva) e va ad occupare un tranquillo settimo posto.

Al 24. giro, quando finalmente la Por-

sche-Martini riparte con KKK nuovo, il tandem della Porsche-Carrera si spezza, poiché Schickentanz si gira in chicane e deve fermarsi per sistemare la scocca. Strano il comportamento del Brian Hart di Hine: l'inglese gira a spasso, e con il motore sotto il regime di utilizzazione la carburazione è grassa, quindi passa « rattando » vistosamente, per poi « pulirsi » non appena Hine « pesta ».

Si va avanti così fino al 39. giro, quando Joest inizia le soste di routine dando il cambio a Casoni. Due giri dopo, è la volta di Merzario che cede il volante a Mass che riparte dopo 33"2, quindi di Bell, che viene sostituito da Pescarolo dopo 31"8.

Al 50. giro, cinque giri dopo aver avuto il volante da Hine, Grob sbatte in chicane, ed i suoi meccanici gli cambiano l'intera sospensione anteriore sinistra, le tubazioni dell'acqua e tutta la carrozzeria anteriore: ripartirà 27 giri dopo, ormai tagliato fuori anche perché la macchina è quello che è, ora.

Jochen Mass assume il comando, tenendo facilmente il ritmo consueto, e ben presto dietro di lui e Pescarolo c'è il vuoto. Gagliardi, che è ultimo a fare la sosta di routine, dopo aver fatto un primo turno strepitoso, cede la Chevron a « Bramen » addirittura quinta assoluta.

Seconda sosta di routine per le Alfa attorno all'83. giro: Arturo riparte dopo mezzo minuto con due gomme nuove davanti, Bell riparte dopo 56" con quattro gomme nuove, « bucando » allegramente il semaforo rosso. Questo determina anche che dieci giri più tardi, Merzario è il solo a giri pieni, avendo doppiato anche la vettura gemella di Bell. Poco prima della loro terza sosta, le Alfa hanno completamente via libera per la rottura del turbo della Porsche-Ovoro, i cui bravissimi meccanici si dimostrano anche in questo più efficienti di quelli del Team Martini impiegando solo 25 minuti per rimettere l'8 cilindri tedesco in condizioni di sibilare.

Terza sosta Alfa, dicevamo: 32" per la n. 1 con nuove gomme posteriori, 30" per la n. 2 senza cambio di pneumatici, questa volta. I sorprendenti Gagliardi-« Bramen », che a questo punto cede nuovamente la guida al milanese, sono risaliti fino al terzo posto: demerito altrui, ovvio, ma anche molto merito loro e della loro vettura, che per ora va come un orologio e non ha neppure eviden-

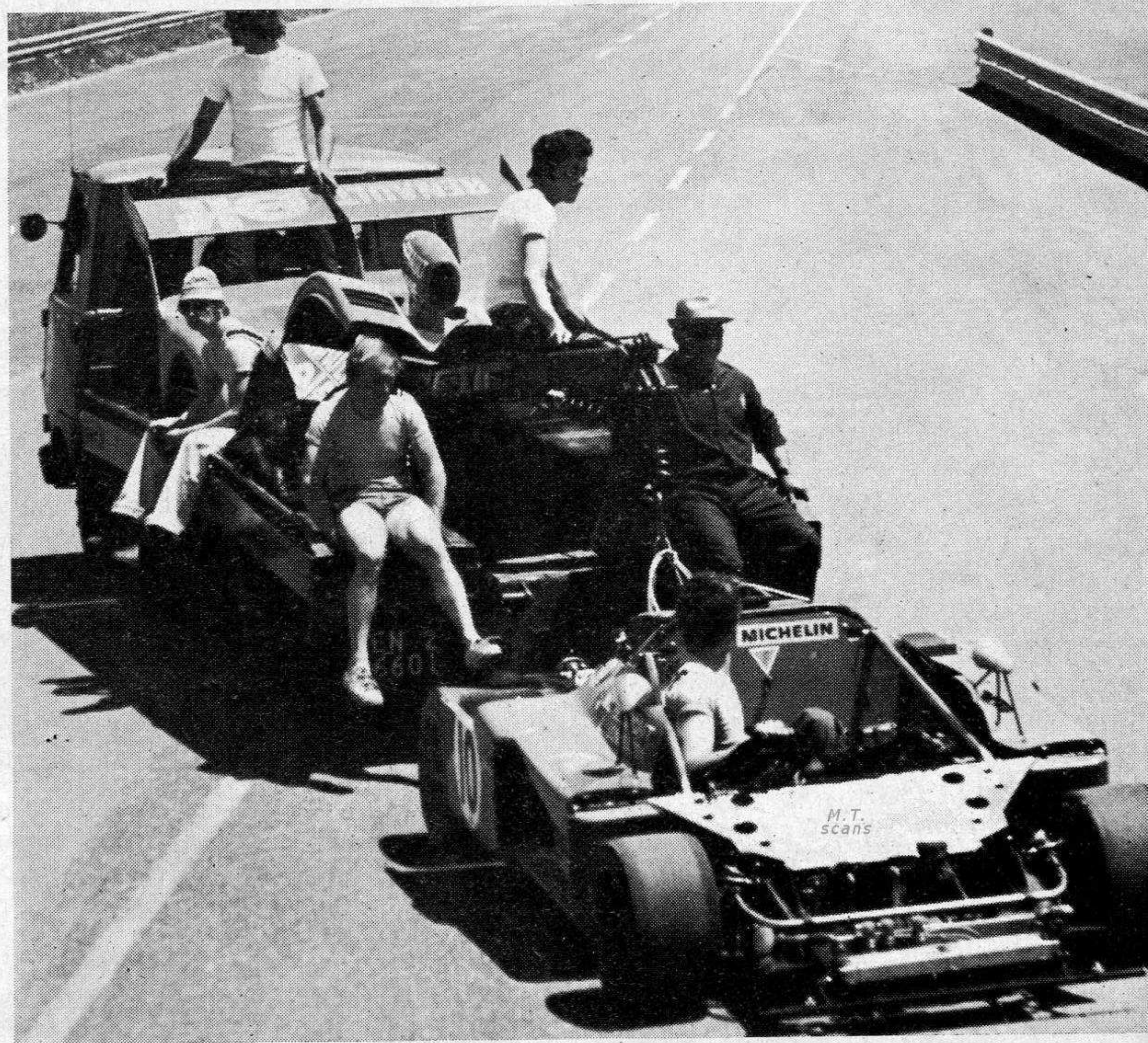
ziato la necessità di cambiare pneumatici, quelli sinistri (esterni) essendo di mescola più dura di quelli destri, meno sollecitati. Purtroppo, vi saranno ben presto guai anche per loro, quando il motore si mette a « sbagliare » e Gagliardi rientra. Gli cambiano le candele, ma non la batteria, cosa che deve poi fare « Bramen » tornato a sua volta in pista. Concludendo (dopo un'altra sosta inattesa per cambiare un pneumatico forato) con un magnifico sesto posto, che poteva comunque essere il quarto visto che la Chevron era stata chiaramente, all'inizio, più veloce della Carrera. Molti guai anche per « Amphicar »-Moreschi.

La gara ha uno scossone al 160. giro, quando Mass rientra con 6-7 giri di anticipo rispetto al momento previsto. Ha sentito delle vibrazioni davanti, ed infatti si è scoperto che il fermo del gallettone era saltato via, ed il dado della ruota anteriore sinistra si era allentato.

Già che ci sono gliela cambiano, riforniscono e Merzario con l'ipotesi poco piacevole di dover fare quasi certamente un rabbocco, prima della fine.

Pescarolo rientra puntualmente al 168. giro, ma la sua sosta si prolunga fino a quasi due minuti poiché si è rotta la cinghia dell'alternatore ed oltre a 4 gomme, e la cinghia, si deve montare una batteria nuova. Merzario ha ora un giro e 30" circa di vantaggio, e può prevedere con calma la sua sosta di rabbocco, che avviene al 196. giro, e « costa » alla vettura di testa solo una decina di secondi. Bell riesce a sdoppiarsi, ma Arturo lo raggiunge e lo passa poco prima della fine. Ultimo giro al rallentatore, con le due Alfa appaiate e seguite in formazione dalla Porsche-Ovoro che al 183. giro aveva riconquistato il terzo posto. Invasione di pista finale, uso Monza.

mag.





Nello straripante «assolo» delle ALFA due belle prodezze agonistiche

## La rimonta del turbo e un GAGLIARDI sesto posto...

Dalla immagine a sinistra a quella a destra sono passati 207 giri del circuito di Pergusa: alla partenza vediamo le due Alfa in prima fila pronte a scattare, e le rivediamo all'arrivo «in parata» con Merzario che alza entrambi le braccia davanti alla bandiera a scacchi sventolante



GLI ASSENTI perchè ...

## Anche difficili le «importazioni»

PERGUSA - Erano solo 16 (dopo l'improvvisa defezione dell'Alpine di Lella Lombardi) le macchine al via di questa Coppa Florio. A parte i piloti non qualificati (solo una macchina) contro una più massiccia adesione a questo sesto atto del Mondiale Marche.

Intanto mancava l'Alpine Turbo che verrà di nuovo in gara al Nurburgring. Mancavano la Mirage di Schenken-Stuck e la Carrera RSR di Hezemans-Fitzpatrick dal momento che la conferma di ingaggio al Gelo Racing Team era arrivata «fuori tempo massimo», mancava la Lola tre litri di Pianta-Brambilla che era stata iscritta dalla scuderia palermitana «Ateneo» per sopravvenuti «problemi tecnici», è venuta meno anche la Lola due litri di Jaussaud-Painvin scoraggiata da pesante onere che comportava la trasferta in Sicilia e non si sono presentate un'altra decina di vetture minori che pure avevano perfezionato le iscrizioni.

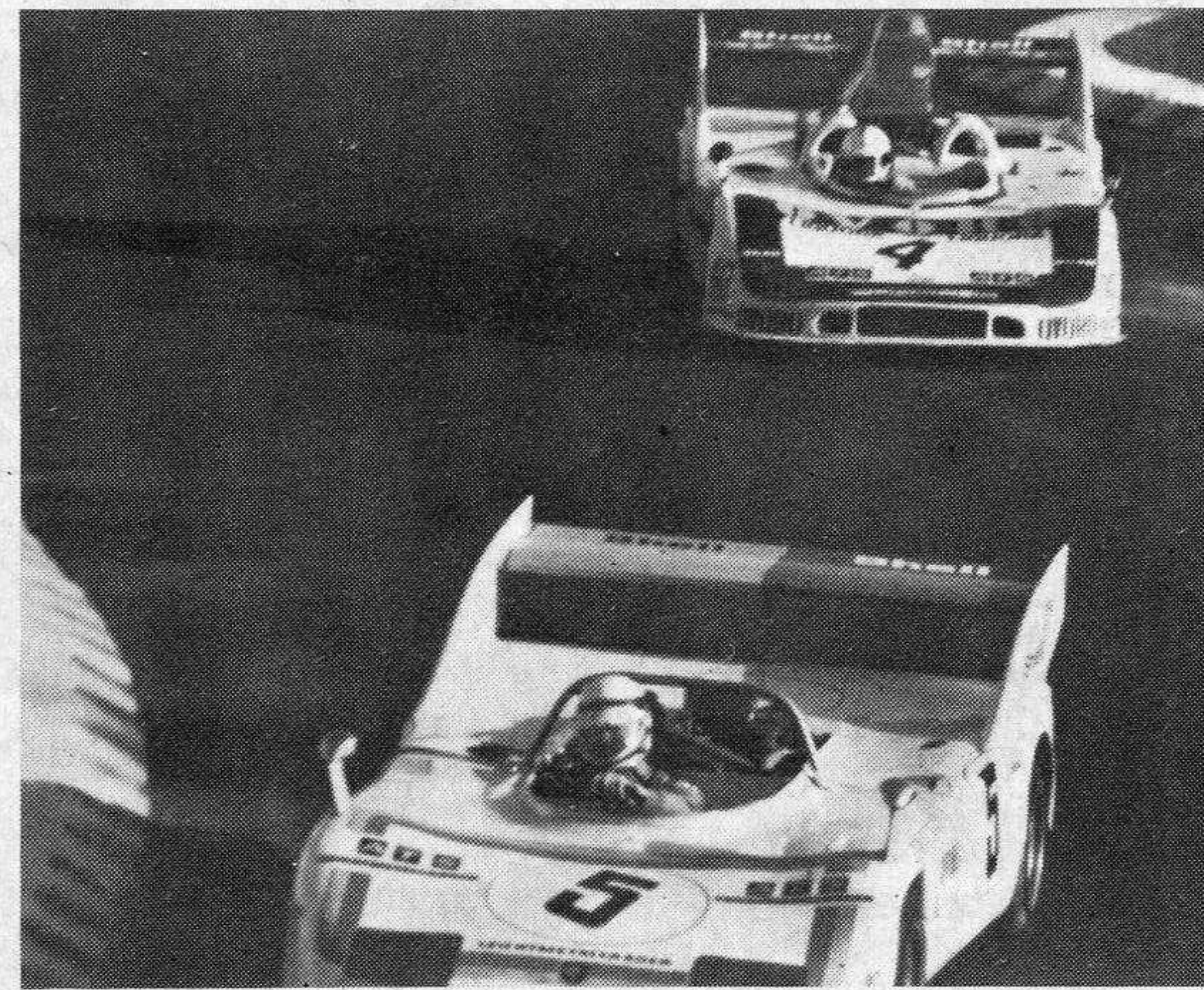
Ovviamente per i «big» ha giocato la meccanica di un campionato che permette di scartare i risultati meno brillanti, inducendo parecchie scuderie a disertare le trasferte finanziariamente più onerose. Se a questo si aggiunge la posizione praticamente inattaccabile di leader dell'Alfa che ha «matato» di molto l'interesse per il campionato, si comprende perchè ai vertici si sia finito per «snobbare» la corsa di Pergusa.

Ma i problemi non erano tutti qui. Come se non bastassero le migliaia di chilometri da fare per raggiungere il lago al centro della Sicilia, ci si sono messi anche gli scioperi alle dogane (e ne sanno qualcosa gli uomini del Team Martini che hanno dovuto sudare le proverbiali sette camice per «importare temporaneamente» la 908 Turbo di Mueller-Kinunen), di molti voli aerei e dei traghetti. Le due Chevron Angelini di Francisci Pelangio e Sebastiani-Delfante fra l'altro sembra siano rimaste lungamente bloccate a Villa San Giovanni nella vana attesa di poter superare lo stretto di Messina.

Comunque, nonostante tutto, Pergusa ha utilizzato questa Coppa Florio come primo rodaggio «Mondiale» in vista dei più ambiziosi programmi per i prossimi anni.

● «Devo farmi benedire»: sono le uniche parole che riesce a pronunciare Lella Lombardi mentre assiste ad una partenza che avrebbe dovuto vederla presente, a bordo dell'Alpine due litri. «Stavolta è davvero incomprensibile — aggiunge la Lella dopo qualche minuto —: la riparazione della sospensione era stata accuratissima, durante la notte, e l'uniball montato era molto più solido di quello che avevano piazzato molto affrettatamente nel corso della seconda giornata di prove».

● Assalto ai boxes dell'Alfa dopo la conclusione della Coppa Florio: un vero assedio con centinaia di persone che hanno stretto fin quasi a soffocarli Merzario, soprattutto, e l'ing. Chiti. Ha dichiarato Chiti: «Il caldo ci ha fatto paura: già ieri, in prova le macchine hanno avuto qualche problema e per questo avevamo chiesto che la distanza da coprire venisse diminuita da mille a settecentocinquanta chilometri, come già è stato fatto a Spa ed al Mugello. Fortunatamente, tutto è filato via liscio come l'olio, non abbiamo avuto il minimo fastidio, eccetto quello, ovvio, del cambio delle gomme e dei rifornimenti: sulla macchina di Pescarolo sono stati cambiati sei pneumatici (due anteriori e quattro posteriori), su quella di Merzario quattro (anteriori e posteriori)».



Nonostante la coraggiosa rimonta ben 23 giri dividevano alla fine la Porsche Ovoro di Casoni dall'Alfa: qui la vediamo dietro alla 908 di Barth

● Merzario: «Problemi? Nessuno. Anzi, uno solo: negli ultimi giri i freni cominciavano a cedere. Colpa anche del caldo e delle tre violente frenate cui il circuito costringe ad ogni giro».

● Casoni, infine: «Un vero peccato, non si può dire che siamo stati molto fortunati: finché la macchina è andata bene siamo riusciti a tenere il passo delle Alfa e anche noi eravamo a pieni giri. Poi il compressore ha cominciato a fare i capricci e non c'è stato più nulla da fare. E' già un grosso successo essere riusciti a conquistare il terzo posto».

g. m.

p. c.

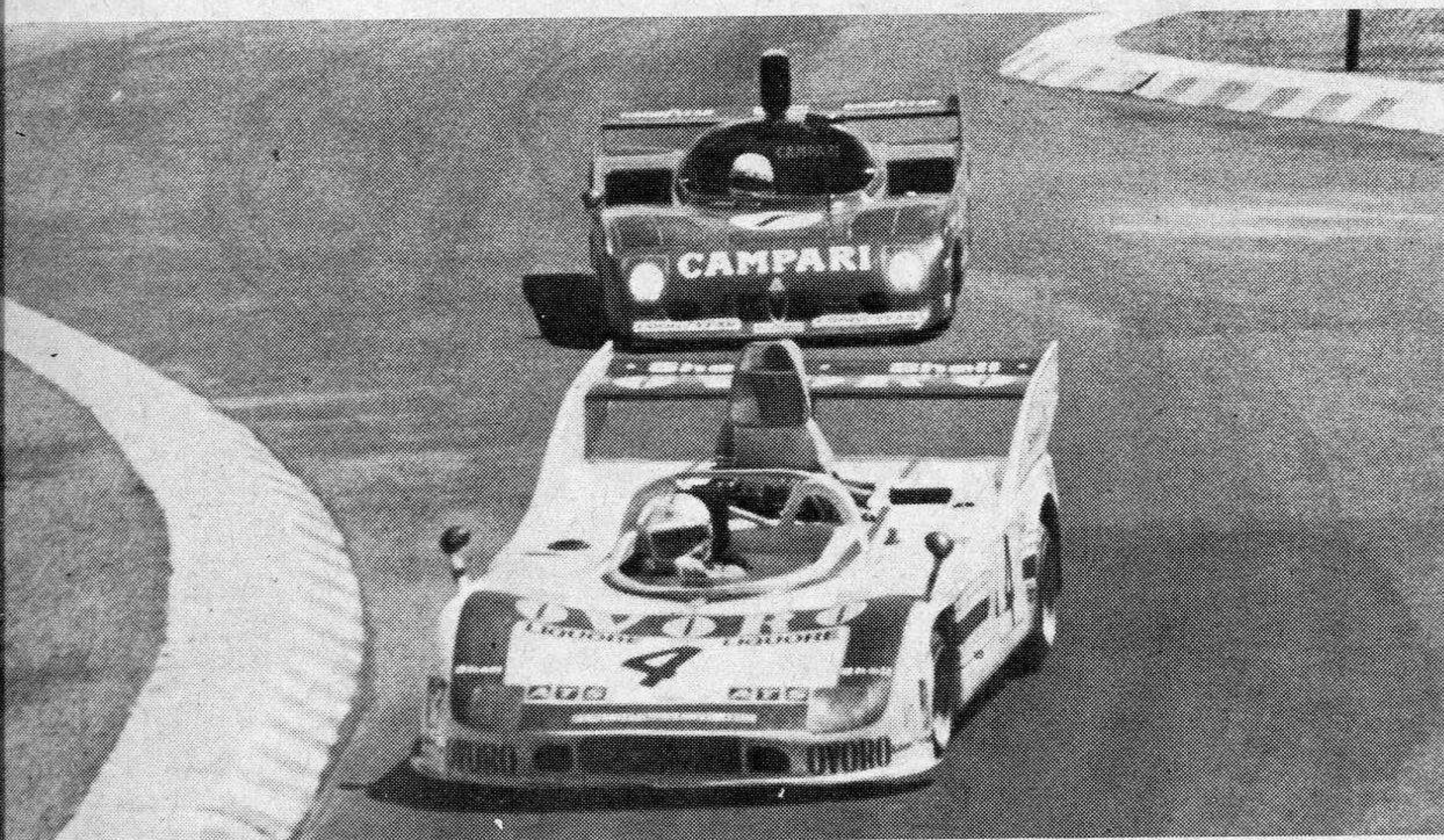


E' rimasta in shorts Marie Claude Beaumont a causa di una avaria che per ben tre volte ha fermato l'Alpine della coppia tutta femminile: vediamo infatti a sinistra la A 441 portata fuori pista con la sospensione posteriore fuori uso



# Subito al vertice le prove ALFA: ecco i migliori tempi di ognuno

## MERZARIO record MASS si affiata bene LOMBARDI bloccata



Ancora una volta il «turbo» è stato la causa dei problemi delle Porsche, uniche avversarie valide per l'Alfa Romeo; Casoni comunque, nonostante la fermata ai box, ha ripreso con caparbietà riconquistando il terzo posto

### DALL'INVIATO

PERGUSA - Due giorni prima dell'inizio ufficiale delle prove per la 15. Coppa Florio, l'Alfa Romeo era scesa ad Enna con tre delle sue sport «CC», cioè cambio centrale, secondo una definizione interna dell'Auto-delta.

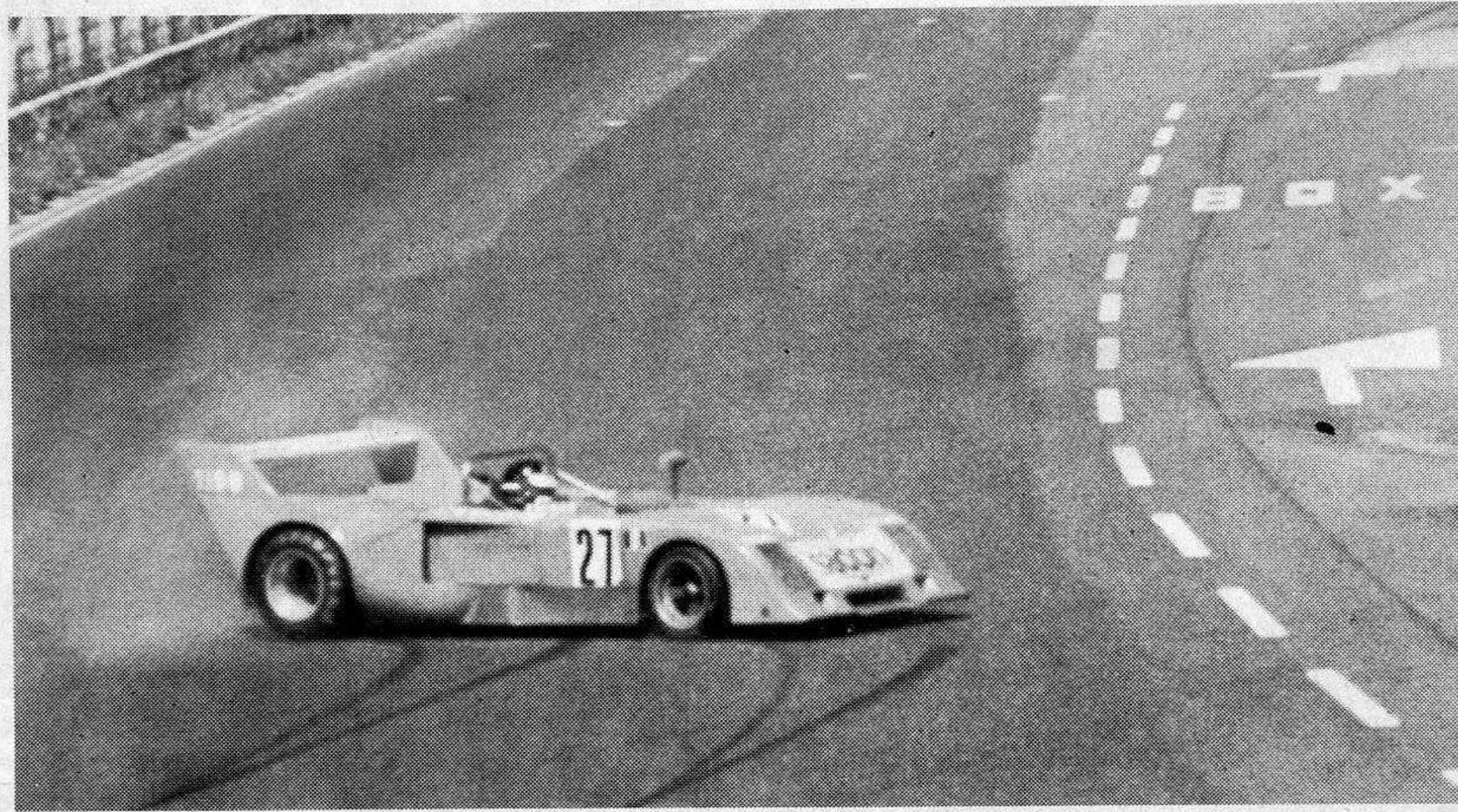
La nuova, quella con il cambio a sbalzo e la diversa distribuzione di pesi (motore ed abitacolo arretrati) ha raggiunto le altre solo il venerdì.

Nelle sessioni private, Merzario si era spinto fino a 1'21"8, approfittando della già ottima messa a punto delle ormai collaudate 33tt12 e di giornate con temperatura piuttosto fresca, sui 16°. Non si era evidenziato nessun problema con le Goodyear intermedie, mentre invece sono bastati 10° di temperatura ambiente in più, all'inizio delle prove ufficiali del venerdì, per evidenziare qualche fenomeno di dechappaggio, cui si è ovviato passando a mescole più dure. Merzario è comunque sceso sui tempi delle prove private, e con una certa facilità, dedicandosi poi alla vettura nuova che l'ing. Chiti vorrebbe collaudare il più a fondo possibile in vista di una sua partecipazione alla 1000 km del Nurburgring, il 1. giugno.

Mentre Jochen Mass proseguiva il suo affiatamento con la 33tt12 N. 1 che divide con Merzario, il comasco ha fatto una ventina di giri con la L/T, in vero e proprio rodaggio. Sono stati piuttosto pochi, questi giri perché Merzario ha insistito che gli si controllassero i pneumatici posteriori a suo dire di diametro diverso. Era vero, e così se n'è andato un po' di tempo prezioso; quindi, è stato necessario compiere qualche regolazione del leveraggio di comando del cambio ed altri controlli. Nonostante ciò, Merzario ha ottenuto un buon 1'23"58 con la vettura nuova, mentre con la seconda macchina da gara Bell e Pescarolo si sono in pratica equivalsi, a livello del record del circuito della Elf 2 di Depailler. Pescarolo, al termine della prima

giornata, lamentava una quinta troppo lunga (prendevo 10.800 contro i previsti 11.200).

Stesso problema di eccessiva lunghezza dei rapporti era sentito dalla Lombardi e dalla Beaumont sulla Alpine 2000, ma questo dipendeva dal fatto che i rapporti montati in partenza erano quelli che aveva usati Larrousse nella gara dell'Europeo Marche dello scorso anno, su questa stessa pista, e non si era tenuto conto che allora la barchetta francese utilizzava delle Goodyear che avevano un diametro diverso da quello delle Michelin attualmente montate. In quinta l'Alpine non superava i 9.600 giri, mentre era lun-



Eccezionale la gara della piccola Chevron di Giancarlo Gagliardi-«Bramen»: qui vediamo il milanese in uno dei pochi attimi di «deconcentrazione» di una gara che li ha visti per qualche tempo anche al terzo posto assoluto.

ga anche nelle marce inferiori.

Casoni e Joest rimanevano a circa 3" dai tempi delle Alfa, con la speranza di migliorare il giorno dopo con le ultime novità aerodinamiche, ed handicappati anche dalla mancanza di molle posteriori ideali al circuito cioè un poco più dure di quelle montate.

Vettura	Pilota	Venerdì	Sabato
Alfa Romeo 33tt12	Merzario Mass	1'21"76 1'22"91	1'26"30 1'25"28
Alfa Romeo 33tt12 «CP»	Merzario	1'23"58	1'22"09
Alfa Romeo 33tt12	Bell Pescarolo	1'22"55 1'22"87	1'24"74 1'23"04
Porsche-Ovoro 908-4 Turbo	Casoni Joest	1'25"32 1'26"45	1'26"12 1'23"88
Porsche 908-3	Kraus Barth	1'28"58 1'29"47	1'29"45 —
Porsche-Martini 908-4 Turbo	Muller Kinnunen	—	1'37"23 1'37"33
Alpine Renault Elf A 441 2000	Lombardi Beaumont	1'27"21 1'30"73	1'40"26 —
Chevron B26 (BDA 2000 Armaroli-Negrini)	«Amphicar» Moreschi	1'35"84 1'36"70	1'33"09 1'36"98
Lola T. 294 (FVC 2000 Richardson)	Crespin Harrower	1'42"73 1'37"26	1'37"14 1'35"13
Chevron B 31 (2000 Brian Hart)	Grob Hine	1'31"81	1'29"79 1'27"61
GRD 74 S (BDE 2000 Racing Service)	Lisitano «King»	1'38"11 1'37"94	1'42"81 1'36"45
Osella PA 3 (FVA 1600 Armaroli-Negrini)	Pettiti Bilotti	1'35"39	1'45"05 1'32"86
Chevron B 31 (FVC 1600 Novamotor)	«Bramen» Gagliardi	1'39"11	1'38"77 1'35"11
Chevron B 26 (FVA 1600 Armaroli-Negrini)	Anastasio Arfè	1'38"47 1'49"36	1'38"38 1'38"59
Chevron B 23 (FVA 1300 Armaroli-Negrini)	Ceraolo «Popsy Pop»	1'41"03 1'41"37	1'41"91 —
Lola T 290 (BDA 1300 Armaroli-Negrini)	Gallo «Pibo» De Luca	1'42"51 1'43"29 1'46"22	1'39"43 1'38"71 1'42"51
Abarth-Osella 1300 Fuoribordo	«Moon» Brancato	—	2'03"87 2'20"97
Porsche Carrera RSR	Schickentanz Bertrams	1'37"77	1'34"84 1'38"69
Porsche Carrera RSR	Bertrams Wissel	1'37"17	1'37"99 1'35"83

Tempo massimo di qualificazione: 1'42"17 In neretto i tempi validi per lo schieramento

Il Brian Hart di Grob rompeva una biella, mentre l'unico incidente della giornata capitava alla Lella quando, all'uscita dalla seconda chicane, mentre la sua Alpine girava a fari accesi per provare la funzionalità dell'impianto elettrico, sempre in vista della 24 ore di Le Mans, il portamozzo posteriore destro cedeva, e la ruota si «apriva» immobilizzando la vettura. Non c'erano altri danni, ma il difetto di fusione (accertato) al portamozzo è preoccupante. In questa prima giornata venivano verificate, e prendevano parte alle prove, sedici vetture.

Per le prove di sabato, arrivava la Porsche-Martini di Muller-Kinnunen,

tro, all'inizio della seconda giornata di prove: Mass con la n. 1, Pescarolo con la n. 2, Bell con la 2T e Merzario con la sperimentale «c.8», migliorata in nottata con l'abbassamento ulteriore dell'assetto, che ha dato risultati eccellenti, tanto che Merzario ha tolto un secondo abbondante al suo tempo (con questa vettura) del venerdì.

Per quanto riguarda le altre vetture del WKRT, da segnalare solo un inizio di scollamento di battistrada sulla gomma posteriore sinistra, quella in appoggio, della vettura di Mass. Questo dei pneumatici continua ad essere un problema per le Alfa, in situazioni di alta velocità e di temperatura ambiente elevata; e meno male che non c'erano problemi di concorrenza.

Si è poi presentata la Porsche-Ovoro con la nuova coda lunga. I risultati velocistici sono stati quelli sperati, con un buon guadagno in velocità pura, ma l'aumento del carico sul treno posteriore ha evidenziato vieppiù la mancanza di molle posteriori abbastanza rigide, risultandone quindi un assetto precario. Nei curvoni Joest non è andato più in là di 1'28"29 e per questo, si è ritornati alla coda solita.

Nelle altre categorie, altro brivido per la Lombardi a metà sessione: le si rompeva uno snodo sferico della sospensione posteriore destra, e per fortuna che la vettura rimaneva controllabile non subendo in pratica danni altro che alla sospensione stessa. Si vedeva finalmente John Hine, al volante della sempre eccellente Chevron-Hart, cui era stato cambiato il motore, e l'inglese si portava immediatamente a ottimi livelli.

Molto veloce l'adattamento anche per Gagliardi, che non aveva problemi con la Chevron di «Bramen» a scendere su tempi competitivi.

Sul finire degli allenamenti, Merzario saliva quindi sulla n. 1, quella da gara, ma ormai le prove erano terminate ed in pochi giri non faceva a tempo a fare nulla.

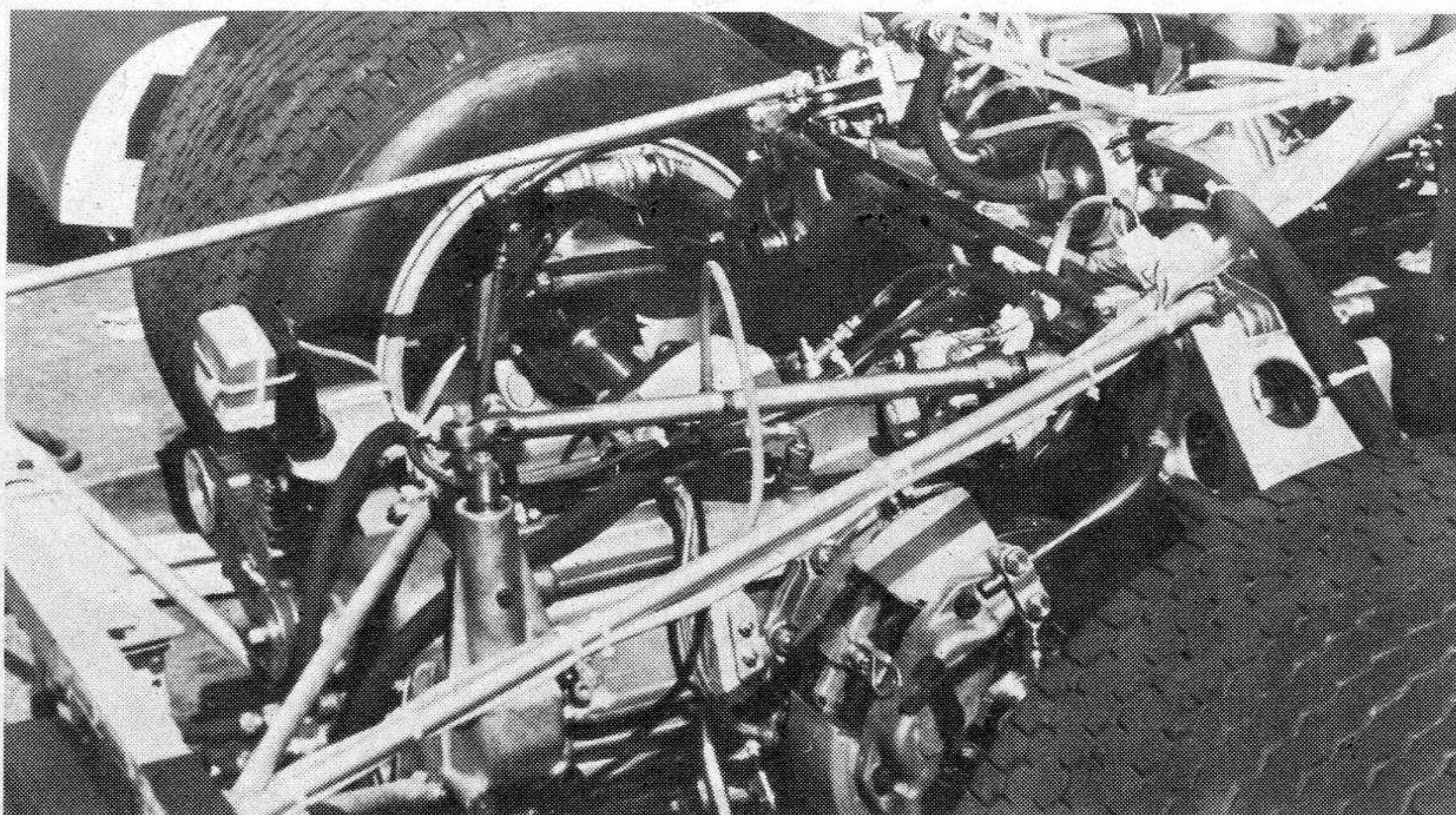
a vivacizzare un po' il campo. Peccato che la Porsche turbo abbia immediatamente accusato noie al cambio, che «sputava» la quinta, per cui i tempi venuti fuori non sono stati granché, preferendo i tedeschi sistemare con calma il cambio prima della gara.

Le Alfa sono uscite tutte e quat-



PERGUSA - Al centro dell'attenzione tecnica, alla 1000 km di Pergusa, un buon numero di novità, nonostante la relativa pochezza del campo. Innanzi tutto, l'esordio della più recente versione dell'Alfa Romeo sport, la 33tt12 con cambio a sbalzo e pesi spostati all'indietro, detta convenzionalmente «CP», cioè cambio posteriore. L'abbiamo diffusamente presentata la settimana scorsa, in un servizio da Settimo Milanese. I primi test hanno confermato i progressi voluti, e Merzario l'ha trovata molto buona e migliore dell'altra, pur avendola potuta provare poco.

Molto interessanti le novità presentate dell'Alpine Renault-Elf delle ragazze. Carrozzeria uguale a quella della Turbo, freni uguali a quelli della Turbo, diversa sistemazione del radiatore anteriore per il lubrificante. Il tutto in funzione di Le Mans, cui la 2 litri blu si sta preparando con coscienza.



Il retrotreno della nuova «CP» (cambio posteriore) con la nuova sistemazione del distributore Lucas, ora sopra la traversa del cambio. La squadra Alfa aveva a Pergusa 3 vetture tradizionali, la nuova CP e 7 motori

Un week-end sportivo  
per il Presidente - ALFA

## CORTESI conferma: F. 1 nel '76

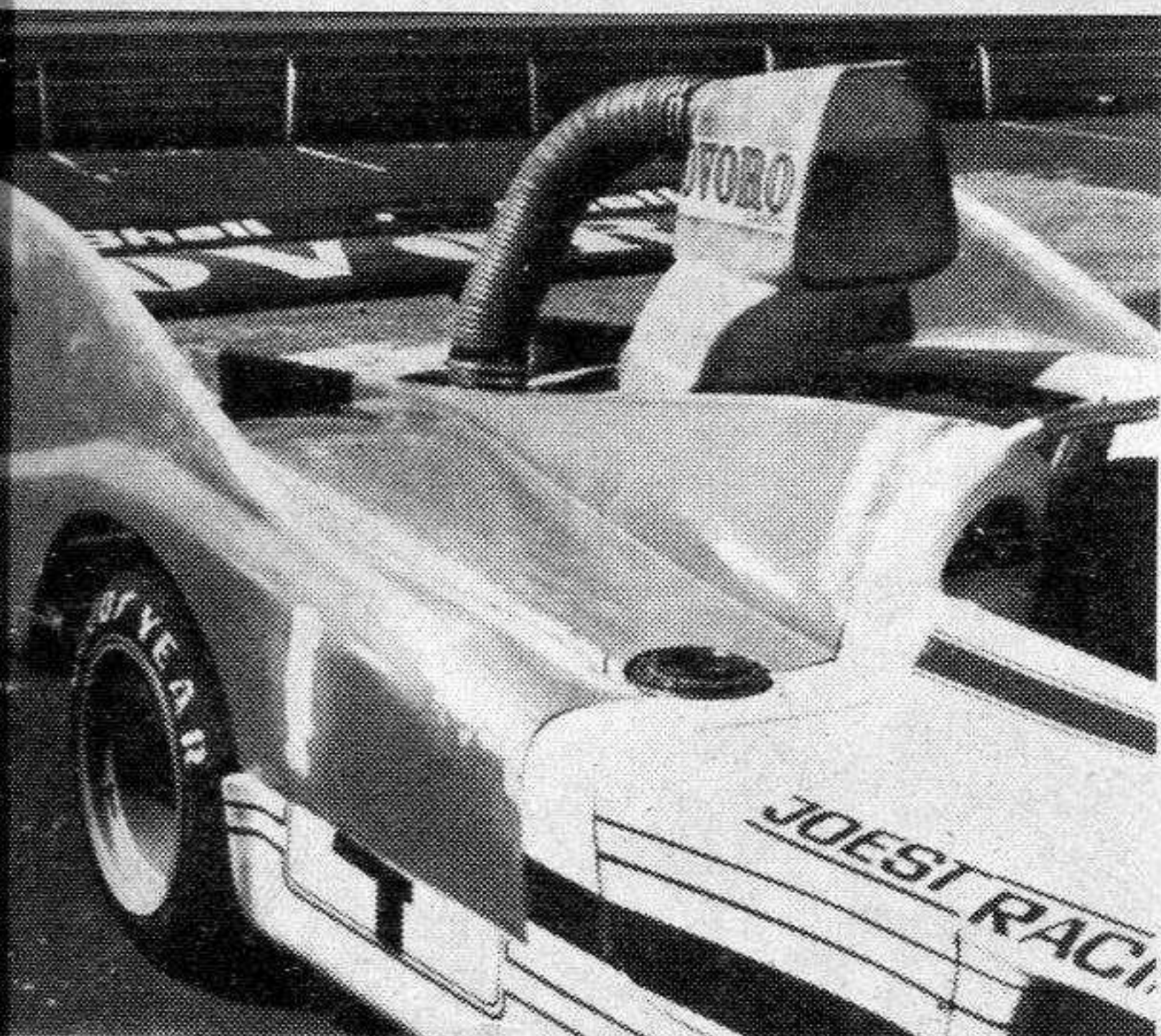
PERGUSA - Il profumo di vittoria ha attirato a Pergusa il presidente dell'Alfa Romeo, dott. Gaetano Cortesi. Cortesi è stato ricevuto — insieme con lo staff dirigenziale della casa di Arese, con il presidente dell'AC Palermo Sansone e quello dell'AC Enna Mingrino — dal Prefetto. Nel corso dell'incontro, il presidente ha parlato dei programmi futuri dell'Alfa Romeo ed ha riparlato dell'ormai atteso debutto in formula uno. «La nostra speranza — ha detto Cortesi — è di esordire nella fase finale del campionato mondiale in corso, con la collaborazione della Brabham. Se non faremo in tempo, certo l'Alfa Romeo sarà della partita per la prossima stagione».

Sempre nel corso dell'incontro, Mingrino ha chiesto a Cortesi un finanziamento Alfa per la realizzazione del ponte sulla pista e la richiesta è stata appoggiata dal Prefetto. Cortesi ha promesso il suo appoggio ed il suo interessamento, lasciando capire che il progetto è realizzabilissimo.

Dopo aver presieduto una riunione tra i concessionari Alfa della Sicilia, Cortesi questa mattina ha compiuto una ricognizione del circuito a bordo di una vecchia «Torpedo» in perfette condizioni. Poi, è salito a bordo di un elicottero dei carabinieri e ha dato al circuito un sguardo dall'alto. Quindi, si è trasferito in tribuna, da cui ha assistito al trionfo delle «sue» Alfa. Quando è sceso sulla pista ed è salito sul podio per stringere la mano a Merzario, Mass, Pescarolo e Bell, appariva davvero gongolante. Infine, scortato da una staffetta della polizia stradale, ha concluso il week-end siciliano con una rapida volata verso l'aeroporto di Catania, dove è salito a bordo del primo aereo per Milano.

Puccio Corona

# Ecco l'ALFA cp



La coda «lunga» provata dalla Porsche Ovoro deriva decisamente da quella già impiegata nella 917 — a destra — le due Porsche GT del team Tebernum.



## Smentita la Porsche

PERGUSA - Puntualmente, si è riproposta per le Porsche Carrera la doccia scozzese delle verifiche tecniche. Irregolari in Italia, regolari all'estero, questa volta erano due le Carrera RSR a cadere nel rigore della legge sportiva applicata — giustamente — alla lettera dai nostri verificatori. Ad Enna si sono presentate solo le due Tebernum, regolarmente «pescate» dall'ing. Galmanini con la nota libertà, cioè la ribattitura al passaruota destro e gli irrobustimenti agli attacchi superiori degli ammortizzatori dietro. Sulla scorta della risultanza tecnica, i commissari sportivi non potevano che prendere l'unica decisione, cioè quella di passare le due Porsche in gruppo 5. Questo ha significato l'ipotesi più unica che rara che le diciassette macchine qualificate per la 1000 km di Enna fossero tutte Gruppo 5, non essendovi alcuna GT. Intanto da Stoccarda si continua a consigliare i propri clienti-piloti a tenere duro, che le modifiche sono fatte all'origine e saranno ben presto omologate. In mancanza di una formale richiesta di omologa, comunque, l'AVD ha mandato alla CSI una «memoria» nella quale si ribadisce che le modifiche sono eseguite su tutte le Carrera della catena di montaggio. Ciò non è stato verificato da un segretario della CSI, Leon, che presentatosi presso un concessionario Porsche, a Parigi, ha avuto modo di appurare che la vettura che il concessionario aveva in esposizione non aveva né ribattitura né irrobustimenti, e lo ha messo per iscritto in una nota alla CSI.

## Ligier (rimesso) pensa a MANS

### SPECIALE AUTOSPRINT

PARIGI - Guy Ligier prosegue a passo di corsa la sua convalescenza dopo il delicato intervento che ha subito qualche settimana fa. Avendo contro l'opinione di coloro che gli stanno attorno ha già ritrovato la strada che porta alla sua fabbrica, mentre Gérard Ducarouge e Francois Migault sono tornati soddisfatti da Spa-Francorchamps, dove noie all'accensione, in seguito a violenti rovesci, avevano privato alla Ligier-Ford un confortevole 3. posto, dietro le due Alfa Romeo.

«La macchina ha fatto grandissimi progressi per quanto riguarda la tenuta di strada, e il problema delle vibrazioni sembra risolto: è stato meglio aver avuto queste noie

all'accensione a Spa, così avremo il tempo di portare rimedio per la 24 ore di Le Mans, che rimane il nostro obiettivo principale».

Battuta di spirito o realtà? «Le Mans e dopo al museo!» ha dichiarato Guy Ligier la settimana scorsa, «qualunque sia il risultato». I coupé JS 2 non terminerebbero dunque il campionato mondiale e nessuna versione a motore Maserati sarebbe impegnata al Tour de France.

Tutti gli sforzi saranno dunque rivolti alla Formula 1... per la quale Guy Ligier ha appena rifiutato un nuovo modello! Malgrado il suo stato di convalescente, era, lo scorso fine settimana, a Monaco per vedere da vicino ciò che si fa attualmente in Formula 1. Quanto al motore, la sua posizione è sempli-

ce; è una questione di danaro: «Ms. Lagardère ed io abbiamo dei conti da rendere. Egli si trova di fronte a un bilancio preventivo, e anch'io. Il prezzo del motore Matra V 12 è senza dubbio alto, ma giustificato dal punto di vista commerciale e del rendimento, ma è molto più caro del Ford-Cosworth, che corrisponde di più alla mia bilancia. Sia ben chiaro che, a prezzo uguale, sceglierei il Matra V 12, perché il mio desiderio è di realizzare un monoposto al 100% francese».

Per tornare all'argomento Matra, se, entro la fine di giugno, non si arriverà ad un accordo fra il reparto motori ed una scuderia, il reparto rischia di essere definitivamente sciolto.

Jacques R. Jaubert



**Confermato che i problemi delle PORSCHE non sono solo di motore**

# Il turbo da tenere in terra

ENNA - Note le conclusioni della 15<sup>a</sup> Coppa Florio, si può anche argomentare a posteriori che lo spettacolo avrebbe avuto tutto da guadagnare da un maggior equilibrio dei valori in gioco. Tuttavia sappiamo per esperienza che un corsa si vince conservando fino in fondo la prima posizione; e nessuno, a questo proposito, è in possesso di una garanzia scritta. Ma come mai, dirà qualche irriducibile, le Porsche-Turbo hanno fatto così poco per ridurre le Alfa allo strapazzo? Classica domanda da un milione-e-centoventicinquemila-lire, che sposta il discorso sugli evidenti problemi accusati sia dalla 908/36 di Müller/Kinnunen sia dalla 908/4 di Jöst/Casoni nel venire a capo della fase di transizione fra regime aspirato e regime compresso. Fra i due regimi esiste un divario dell'ordine di trecento cavalli che, giocando a nasconderella, possono evidentemente creare qualche problema di « progressione ».

Quello che sembrava un problema risolto sulla 917/30 della serie Can-Am può con tutta probabilità riproporsi sulle macchine attuali, equipaggiate di « motorini » assai meno potenti quando il turbo non soffia, a differenza dei « dinosauri » della serie americana. Non va dimenticato nemmeno che a Pergusa, circuito veloce fin che si vuole, esistono fior di chicanes e almeno un curvone che può essere fatto « in pieno » solo dalle cilindrate minori. Questo ci confermava anche Lella Lombardi — 1'27" 21/100 senza tirare proprio tutto — che nel corso delle sue « prove maledette » era riuscita a farlo a chiodo, ma solo col pianto.

A parte queste sventure, d'altronde ormai risapute, di chi viaggia col turbocompressore, l'assistenza Porsche dedicava attenzioni particolari e notturne alla vettura Jöst Racing/Ovoro. Tanto da trasformarla fra il venerdì e il sabato in un quasi fac-simile di 917 rifacendo tutto il cofano posteriore in vetroresina. Questo ci fa pensare che non si tratti solo di motore e che tutt'ora, a Campionato pressoché definito, persistano dubbi e problemi al riguardo di come la macchina sta in terra.

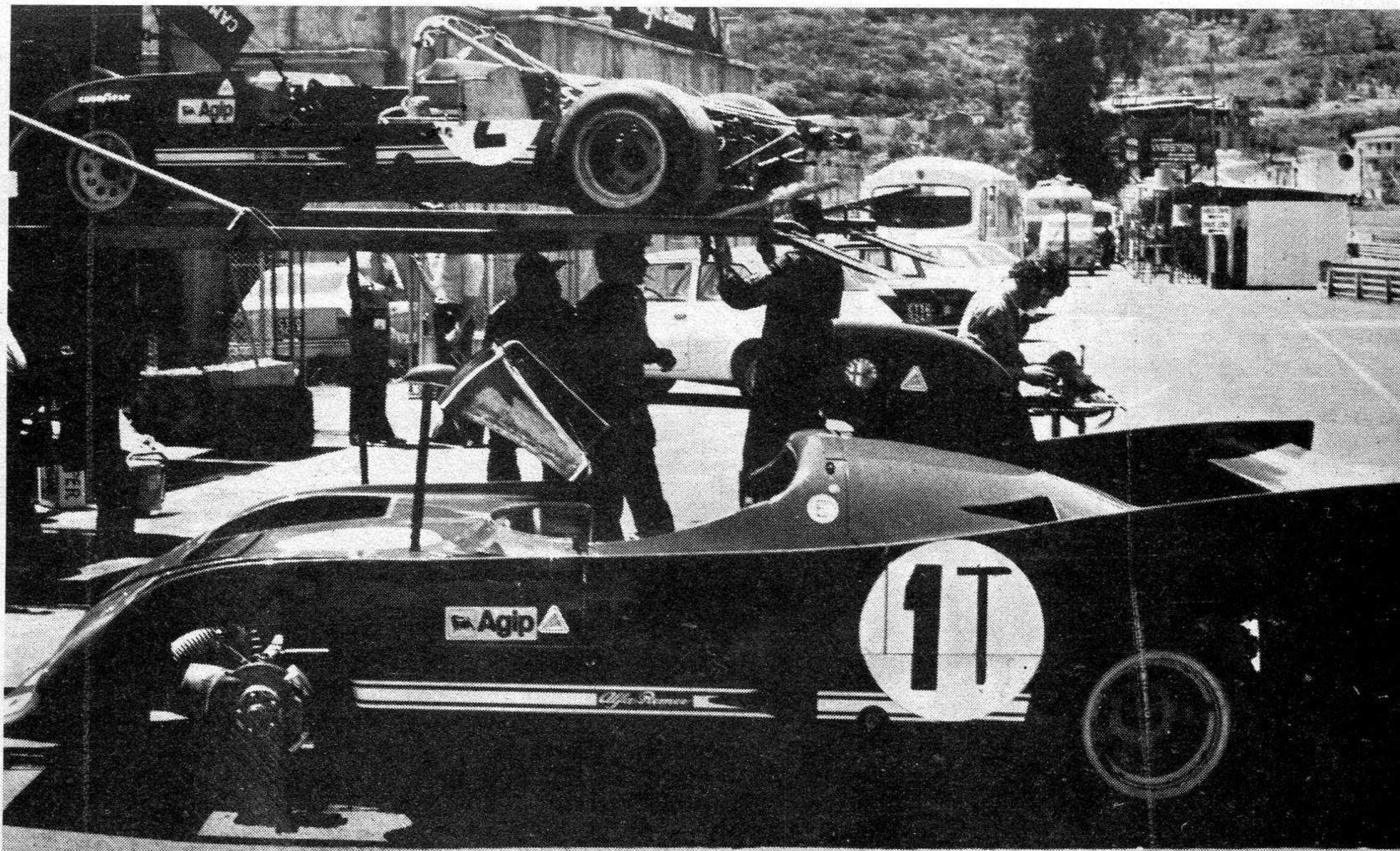
Jöst ha provato un po' la versione « langheck » (coda lunga), che apparentemente migliora assai l'aderenza del retrotreno. Peccato che le molle disponibili non fossero in condizioni di assorbire il sovraccarico, ragion per cui si era costretti a girare con l'alettone a incidenza zero. Ecco perché si è preferito ritornare alla coda vecchia.

Per la parte motore tutto tace e nemmeno i piloti sono al corrente delle transazioni in atto fra Porsche K.G. e Airesearch, sebbene i cambiamenti saltino all'occhio si può dire corsa per corsa. Quelli da noi osservati a Pergusa riguardano le dimensioni dell'intercooler e nuovi pezzi di raccorderia che forniscono al compressore una sua personale presa d'aria. Novità anche sul fronte Alfa Romeo, come ormai abbondantemente sapete, con la presenza della « Cipì » che potrebbe far pensare a Carlo Ponti in veste inusitata di sponsor e invece vuol solo dire « cambio posteriore », come se le altre, il cambio, lo avessero chissà dove.

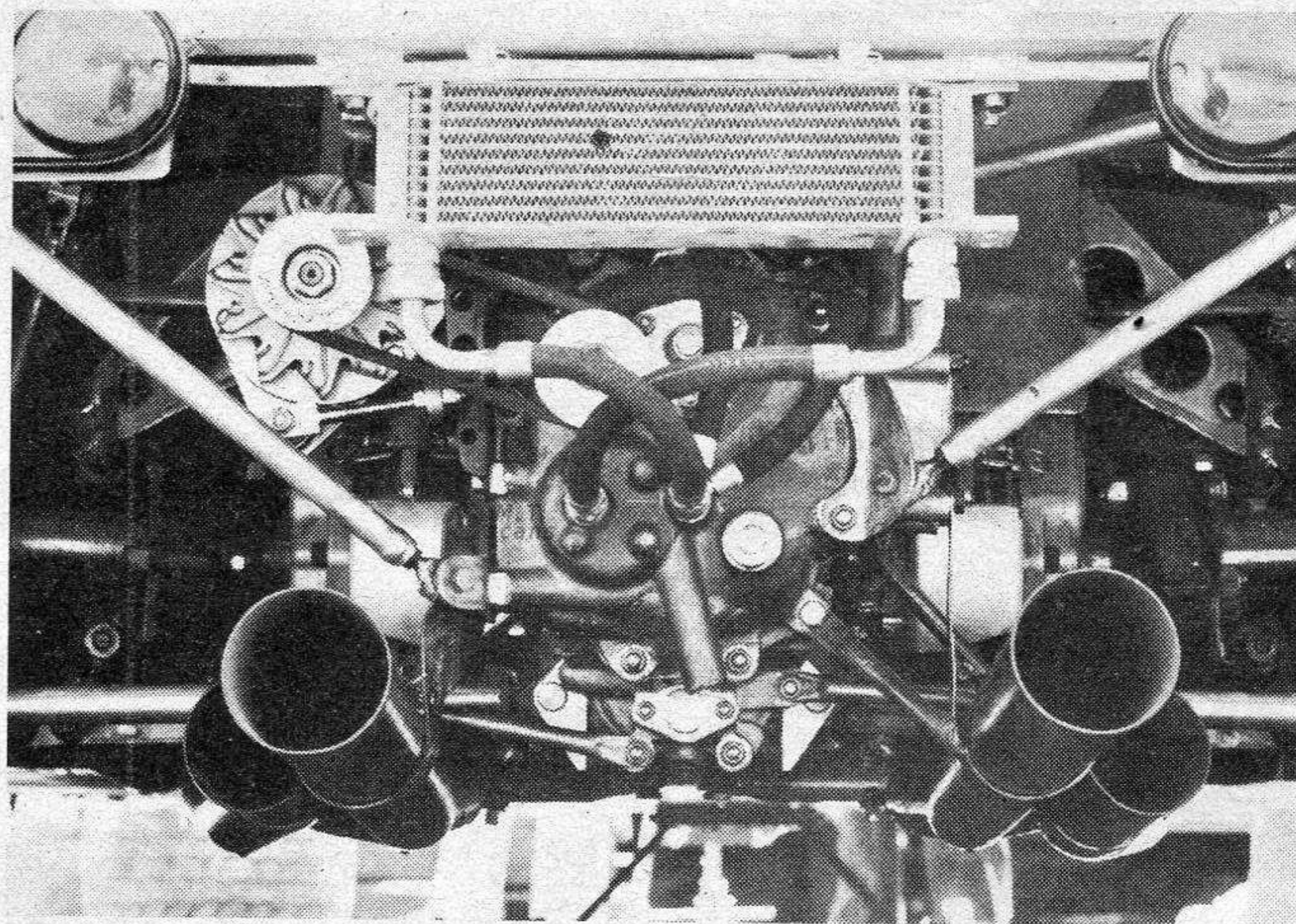
In compenso il gruppo cambio è girato, di nuovo in posizione classica e fornito di un interessante giro dell'olio con relativo radiatore autonomo. Le foto rendono possibile un confronto immediato fra i due modelli per quanto riguarda la posizione del pilota rispetto al passo. Un'altra variazione facilmente captabile riguarda l'ubicazione del dosatore di iniezione che abbiamo già visto spuntare dai luoghi più trani all'evidente ricerca dell'optimum. (Sinonimo in questo caso di posizione tranquilla, non esulcerata da eccessi vibratori e/o termici).

Giuliano Orzali

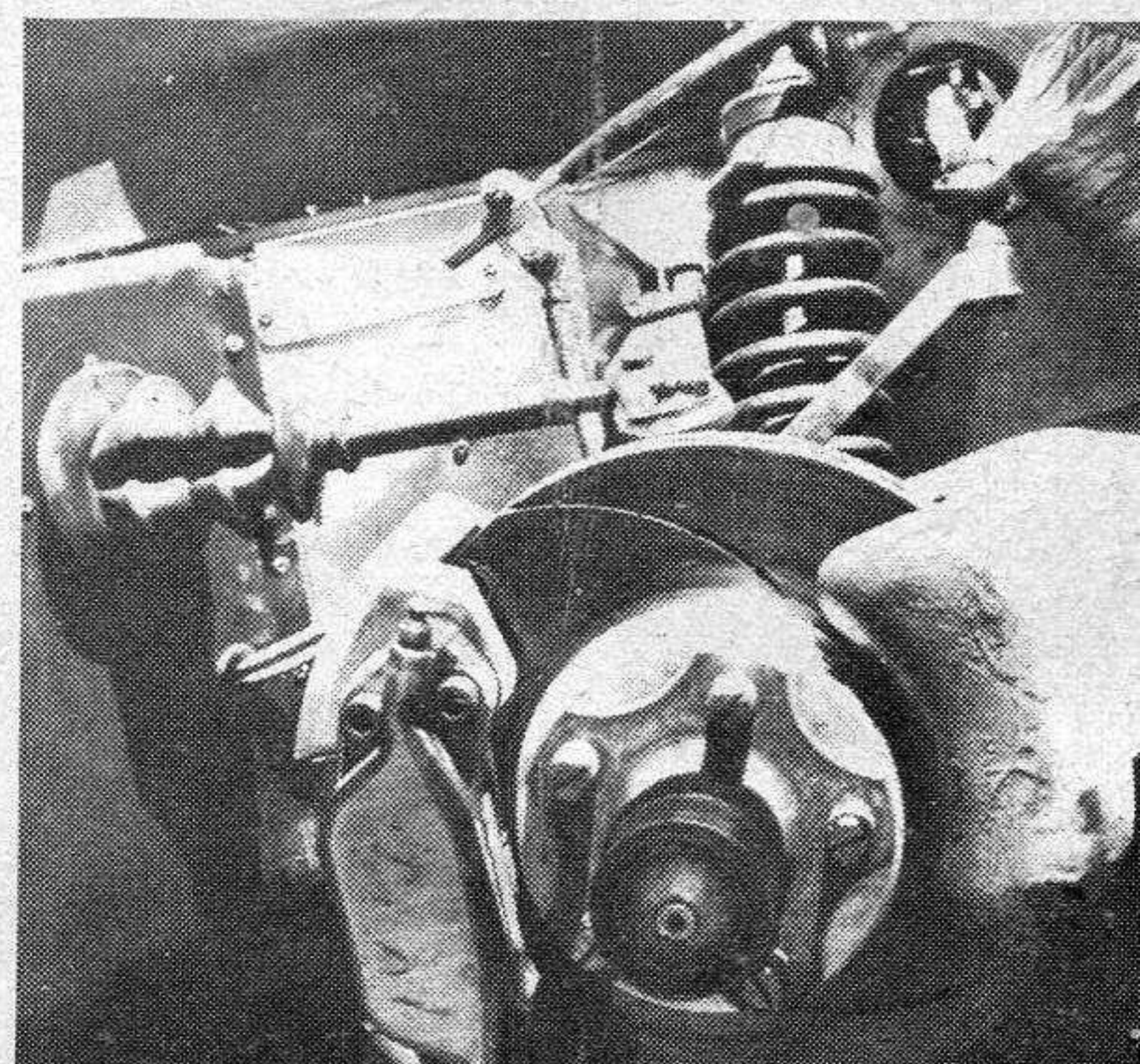
CONTINUA A PAGINA 20



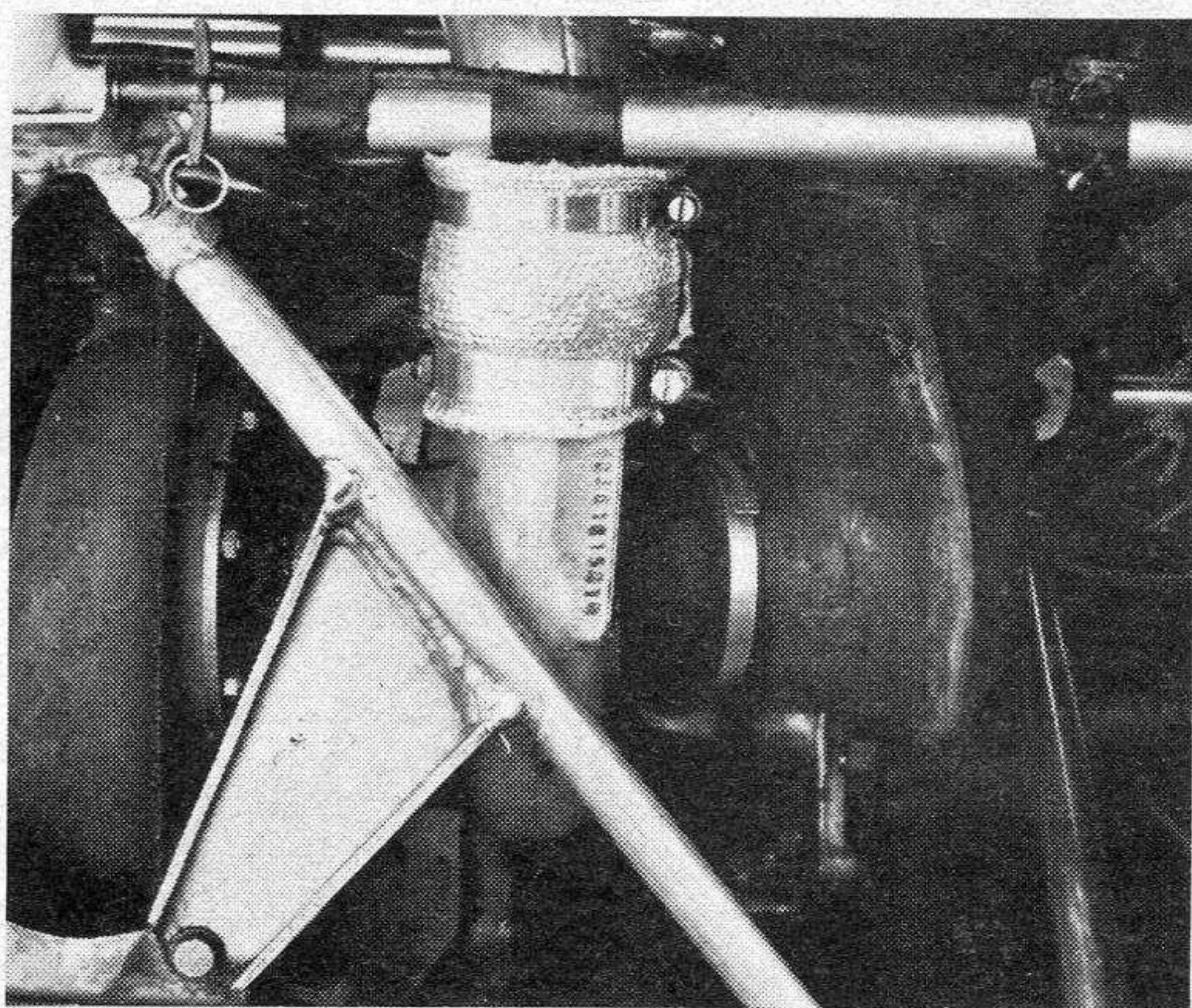
L'Alfa Romeo « cp » a confronto diretto con la versione a cambio « entrobordo », in secondo piano. Si nota che il roll-bar (coperto, ma più o meno all'altezza della « E » sulla 1/T) seziona idealmente il passo, staccando segmenti assai diversi: abitacolo e pilota sono più vicini al retrotreno



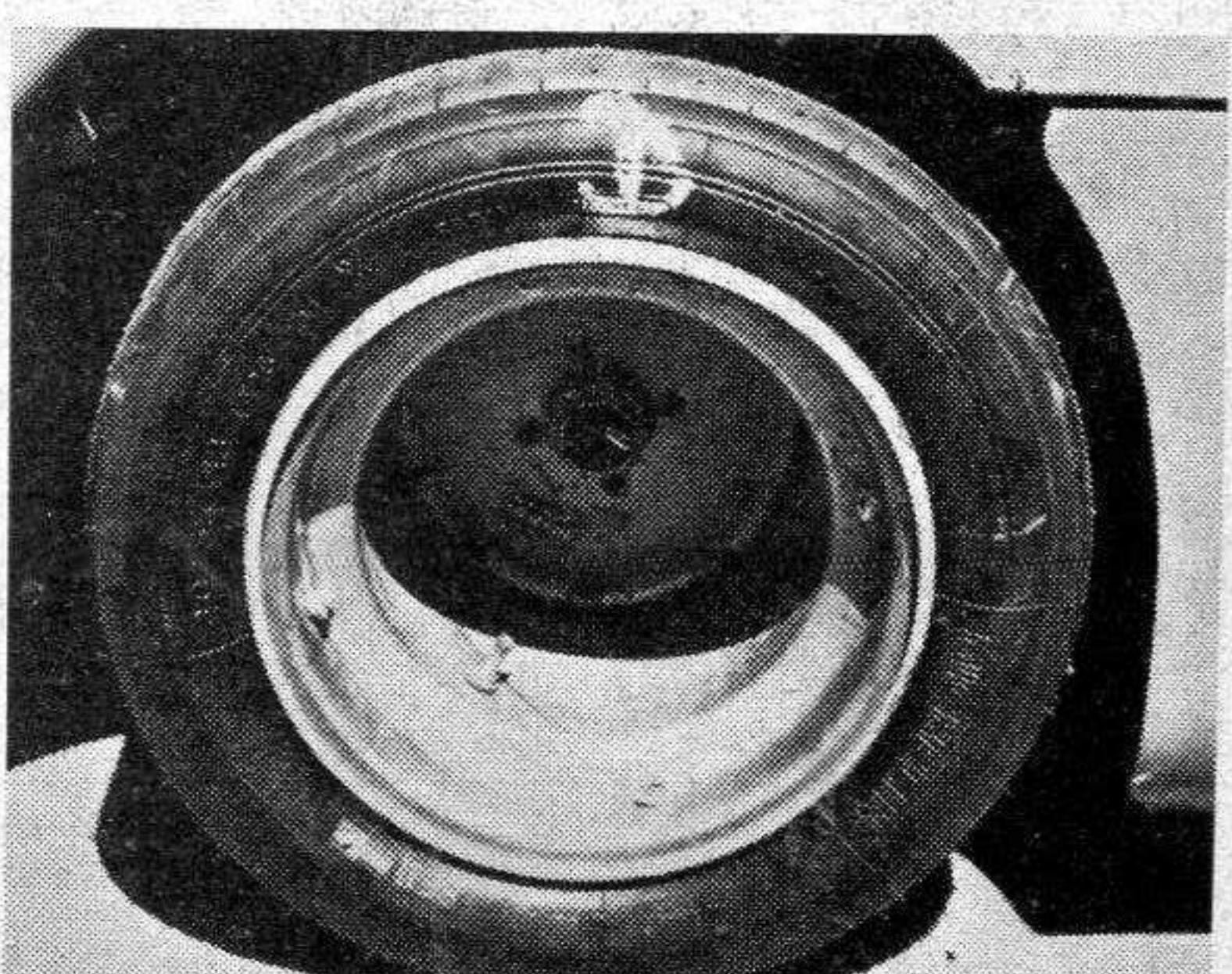
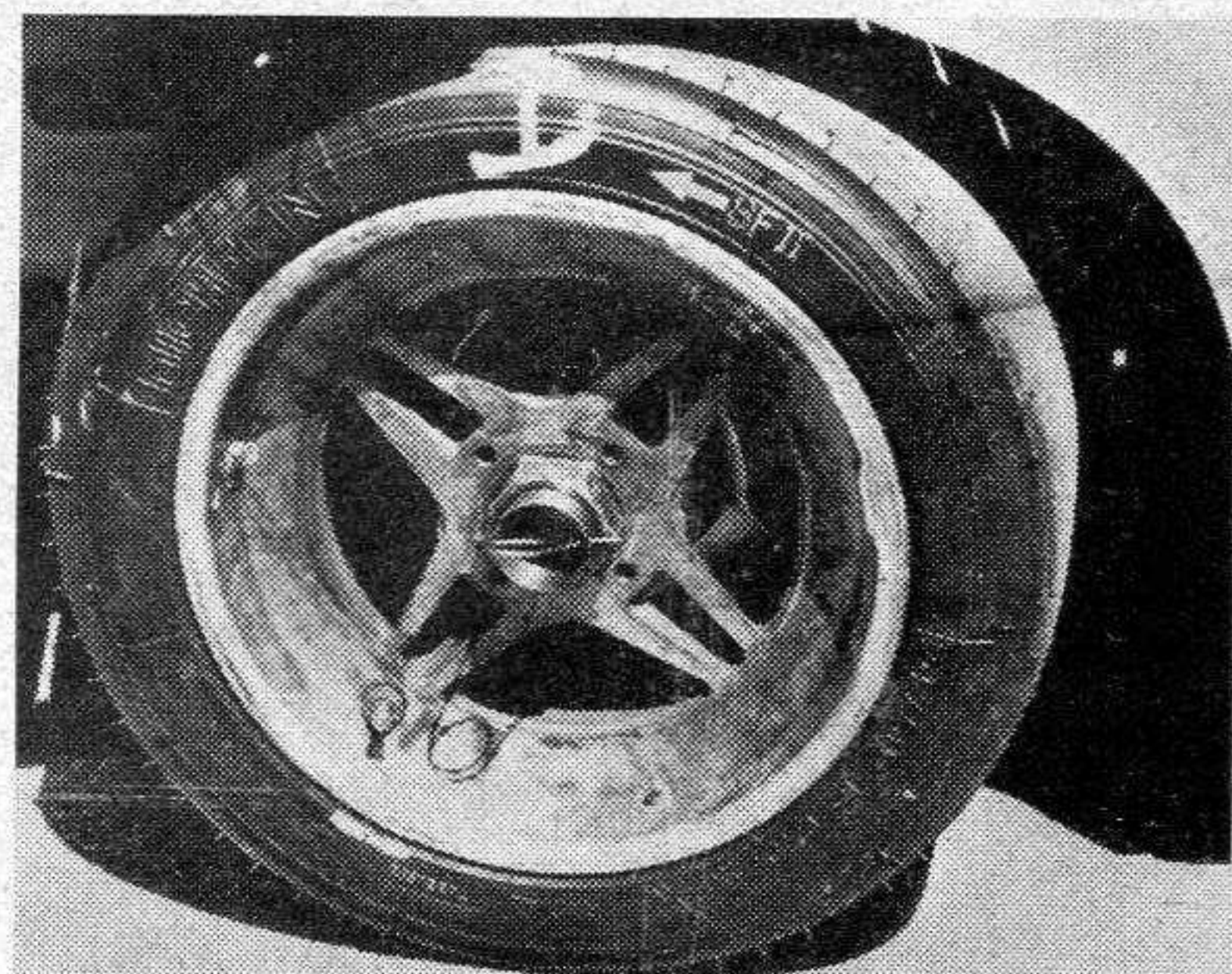
Sopra, il cambio della « cp » con il suo giro d'olio e radiatore autonomo. A destra, in alto vediamo la pinza Girling ed i fori trasversali nelle scanalature del freno a disco; in basso, una maniera indiretta per conoscere il peso di un motore 12 boxer Alfa: 160 kg/526 CV fanno 0,304 kg. per CV di potenza



AUTODELTA	
<p>           Sig. Ronacchi            Fermo Arcoreto            CATANIA         </p>	<p>           COL         </p>
<p>           Contenuto: MOTORE            Peso lordo Kg. 129            Peso netto Kg. 120         </p>	



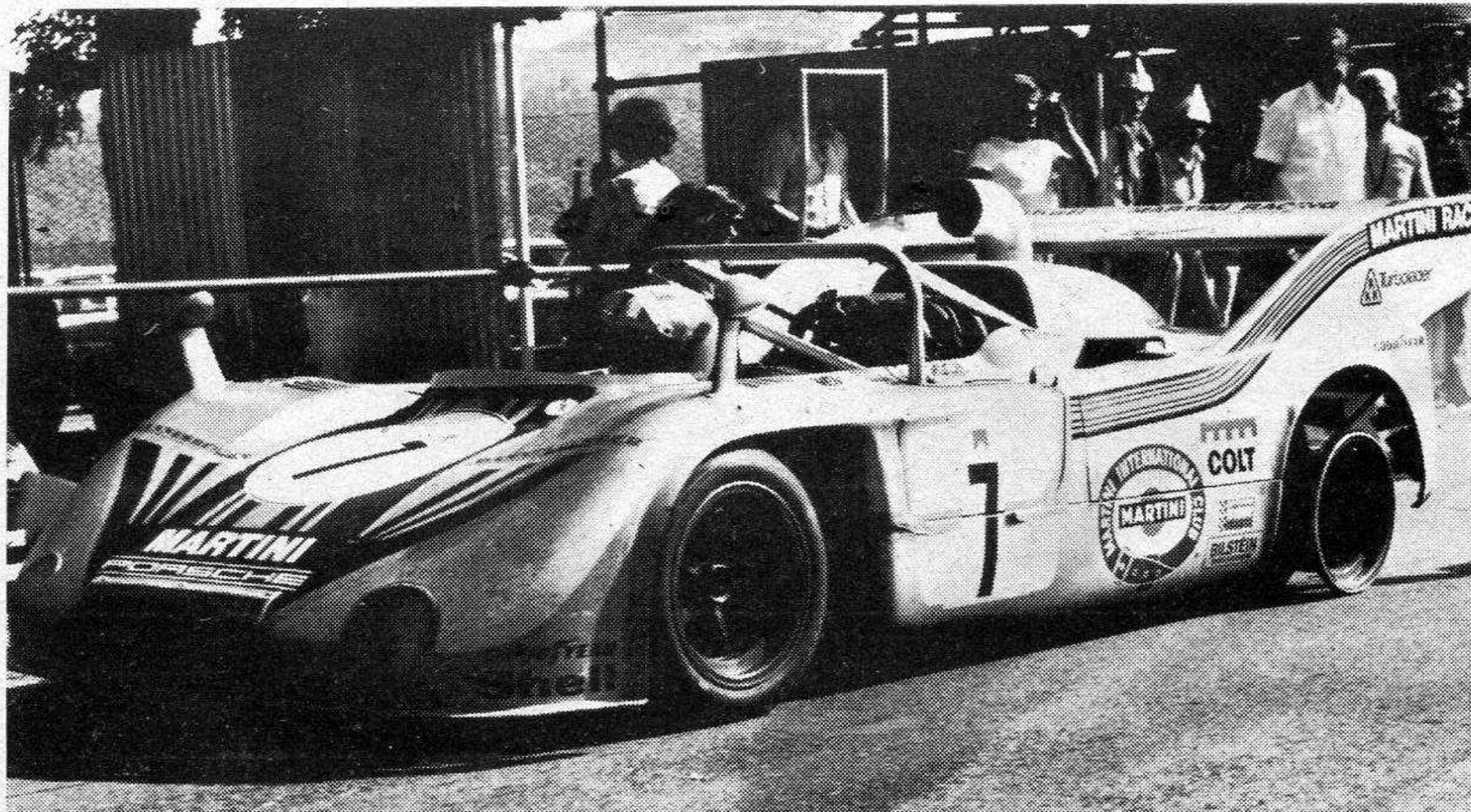
A sinistra in alto, l'arrivo della presa d'aria supplementare direttamente nel turbo della Porsche-Ovoro. A sinistra in basso, il montante posteriore rotto dell'Alpine della Lella nelle prove di venerdì. A destra in alto, il pneumatico anteriore e in basso quello posteriore dell'Alpine. Sono Michelin radiali, e « costano » un po' al giro, ma pare riducano il consumo



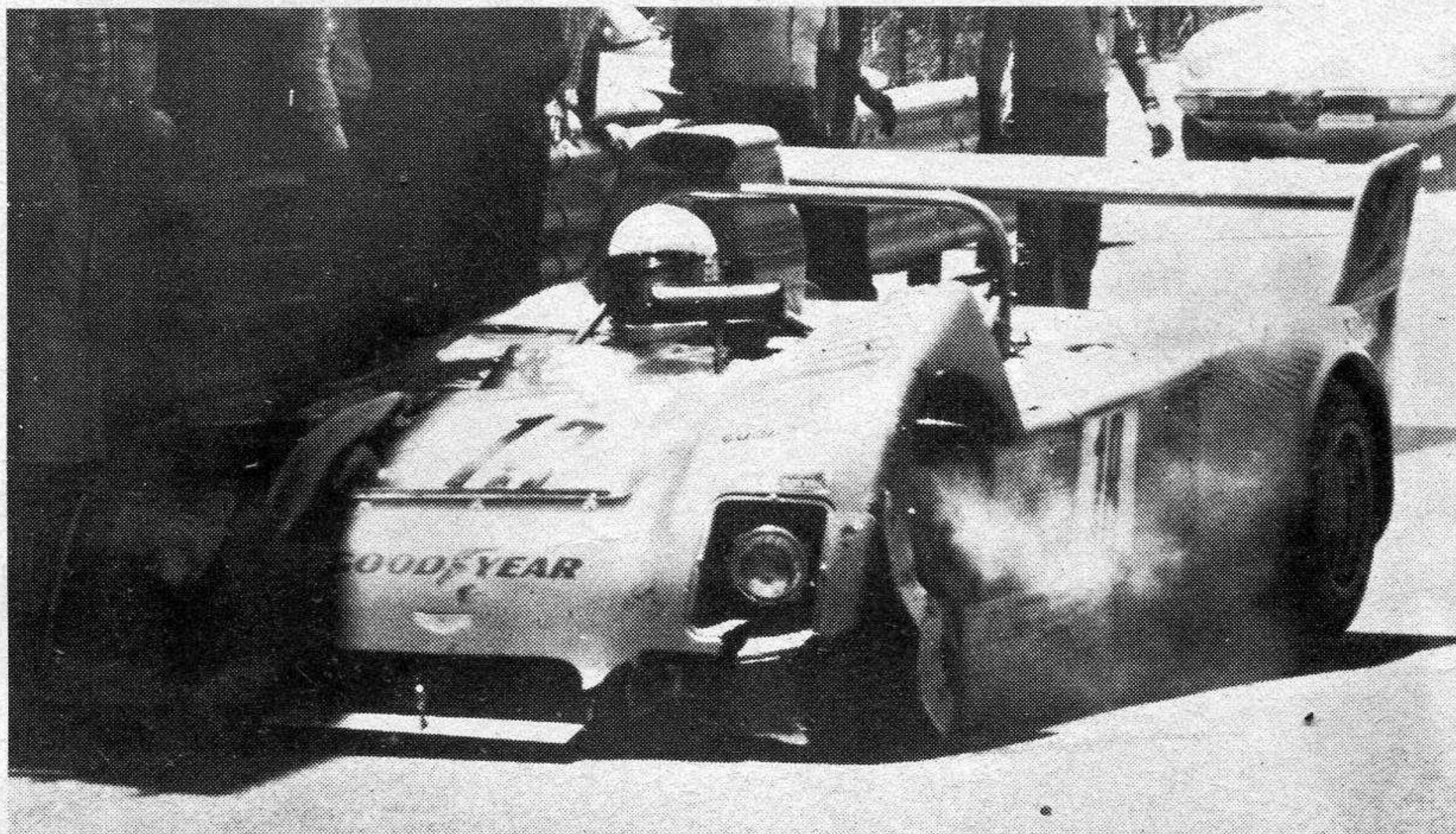


CONTINUAZIONE DA PAG. 19

La nostra ricerca di un compare disposto a tenere l'altro capo del nostro centrimetro è stata ridimensionata a pio desiderio dalla continua presenza, a pochi passi dal gioco, di un bonario ma massiccio Ing. Chiti. Ne concludiamo, fino a prova contraria, che non è cambiato nulla come ci fu garantito a nostra precisa domanda e che — pertanto — siamo sempre a 235cm di passo con carreggiate di 143cm anteriore e 147 posteriore. Ma non ci meraviglierebbe affatto una variazione a qualche centimetro di quota in più rispetto al suolo. E' ingatti noto che, grosso modo, la carreggiata cresce con l'altezza baricentrica in ragione di 5:1 il che è come dire che il baricentro un cm. più basso ci permette di risparmiare 5 cm. di carreggiata. Come chiudere, senza un accenno alla voiture des filles; quella Alpine A441



Sopra, Muller quasi alla conclusione della corsa ha passeggiato un po' sul cerchio, dopo una digressione sui cordoli di Pergusa. Sotto, Grob rientra dopo aver « sistemato » l'anteriore della sua Chevron-Hart, questa volta però contro un'Armco che lo ha « stoppato » violentemente



### 3 ALFA e 5 piloti in Germania

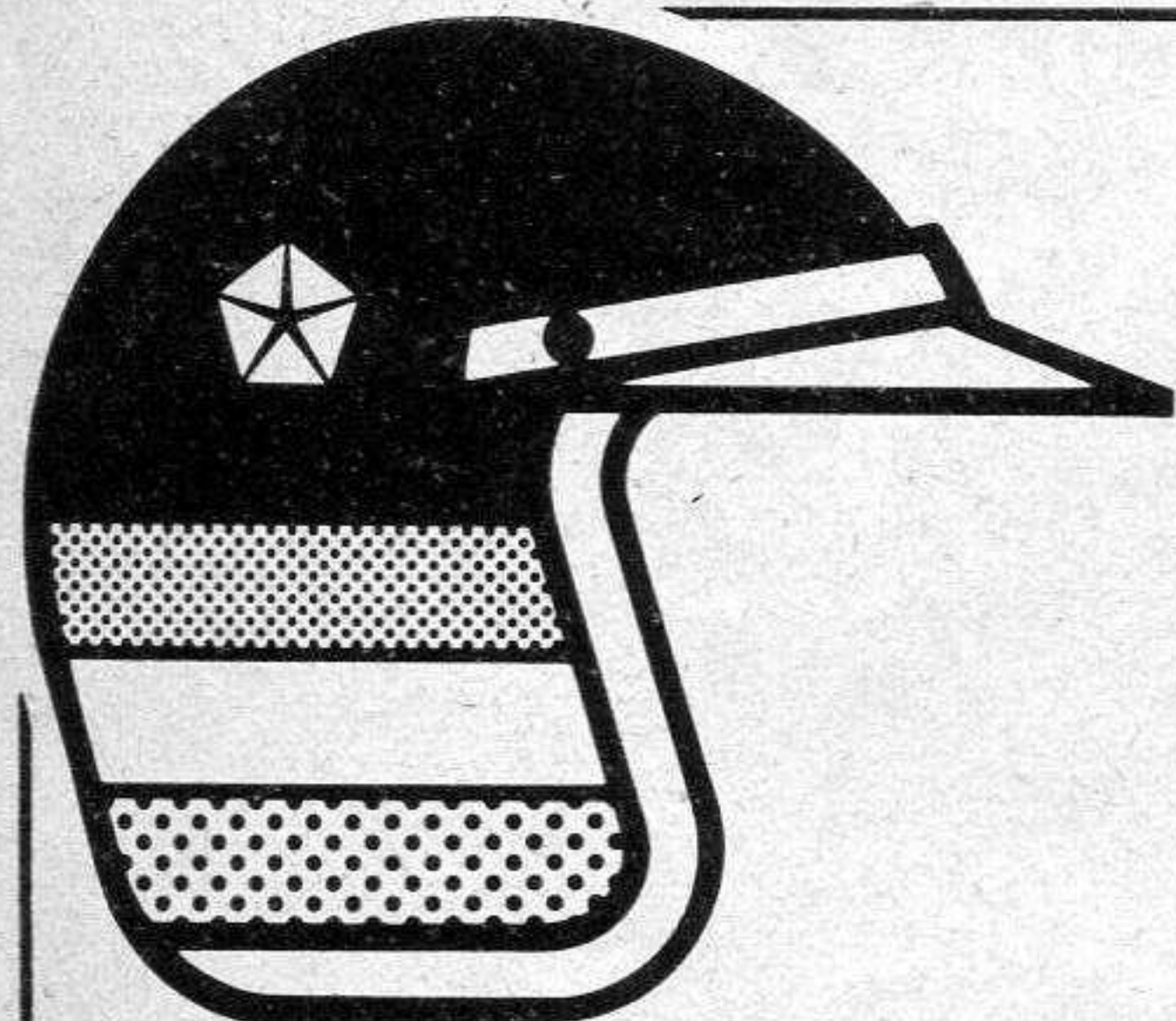
Alla 1000 km del Nurburgring del 1. giugno, l'Alfa Romeo porterà nuovamente le quattro vetture che aveva ad Enna, cioè tre tradizionali e la sperimentale « cp » con cambio fuoribordo. Correranno sicuramente tre vetture: una con Merzario-Laffite, le altre due con a turno i tre piloti rimanenti cioè Pescarolo, Bell e Mass. Non è improbabile che Merzario-Laffite possano correre con la « cp », se i tests al Nurburgring continueranno le indicazioni positive già viste ad Enna.

di Lella e Marie-Claude, la cui trasferta ennese si è condensata in triplice rompimento di uniball. A dar retta, pare che la scelta dei « radiali » Michelin da parte della Règie abbia un po' del masochistico (sponsorship-rate a parte) se è vero che la differenza al Ricard fra Michelin e Goodyear si traduce per ciascun pilota in due secondi sul giro.

La meccanica della barquette presenta soluzioni interessanti, come accade solitamente nella tecnologia dell'automobile francese. Niente di rivoluzionario, ma costruzione accurata e leggera che reinventa la « scocca » in tubi e pannelli rinfacciata a Ferrari dalle massime autorità telaistiche del bar sotto casa. Loro la chiamano « auvent travaillant », versione gallica dell'anglicano « stressed skin » che, in giarganesco dell'auto, potrebbe divenire « a pannelli portanti » o qualcosa così. Anche il V6 Gordini che propelle il tutto contribuisce alla robustezza strutturale buscandosi fior di carichi concentrati dove insiste la sospensione posteriore.

Certe buone idee solitamente nascoste sono state portate alla luce del sole (di Sicilia) dalle pirolette con fischio e botto che hanno contrappuntato le prove di Lella von Frugarolo. Ad esempio, l'acciaioso traversino che integra il portamozzo e interviene in caso di necessità con le sue superiori caratteristiche meccaniche, tenendo praticamente insieme la sospensione.

Quello che permette alle ragazze Alpine di non far dormire sonni tranquilli a los Chevrons Hine & Grob con tutti i loro (diconsi) trecento o quasi cavalli scatenati dalla bomba di Brian Hart è la straordinaria progressività con la quale il V6 Gordini « canta » i suoi 285 HP in un campo di utilizzazione più che doppio rispetto al meno elastico 4 cilindri avversario. Ed ora aspettiamo il Nurburgring, per vedere le diavolerie cogitate dai responsabili del V6 Turbo in questo periodo di assenza per esercizi spirituali,



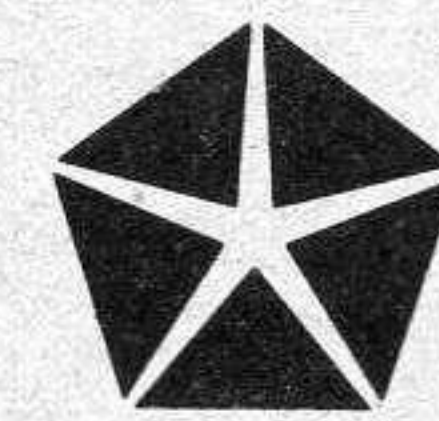
## TROFEO

## SIMCA - KLEBER

dolci italia



## RALLYES E VELOCITA'



CHRYSLER  
ITALIA



AUTO  
SPRI  
NT

### CAMPIONATI 1975

### III TROFEO RALLYES

Per i piloti di vetture del Gruppo Chrysler (Simca, Chrysler, Sunbeam, Matra) in gara nelle prove Rallyes Internazionali valide per il Campionato Italiano Rallyes e nelle prove di Rallyes Nazionali valide per il Trofeo CSAI. Premi pagati ogni 3 gare.

### II TROFEO VELOCITA'

Per i piloti di vetture Chrysler-Simca partecipanti a gare di velocità in circuito e in salita Turismo CSAI classe sino a 1300 cc. Premi pagati ogni 3 gare.

### ISCRIZIONI PRESSO

Chrysler Italia, sue Concessionarie, Succursali Kléber Colombes Italiana, sedi CSAI, Scuderie.

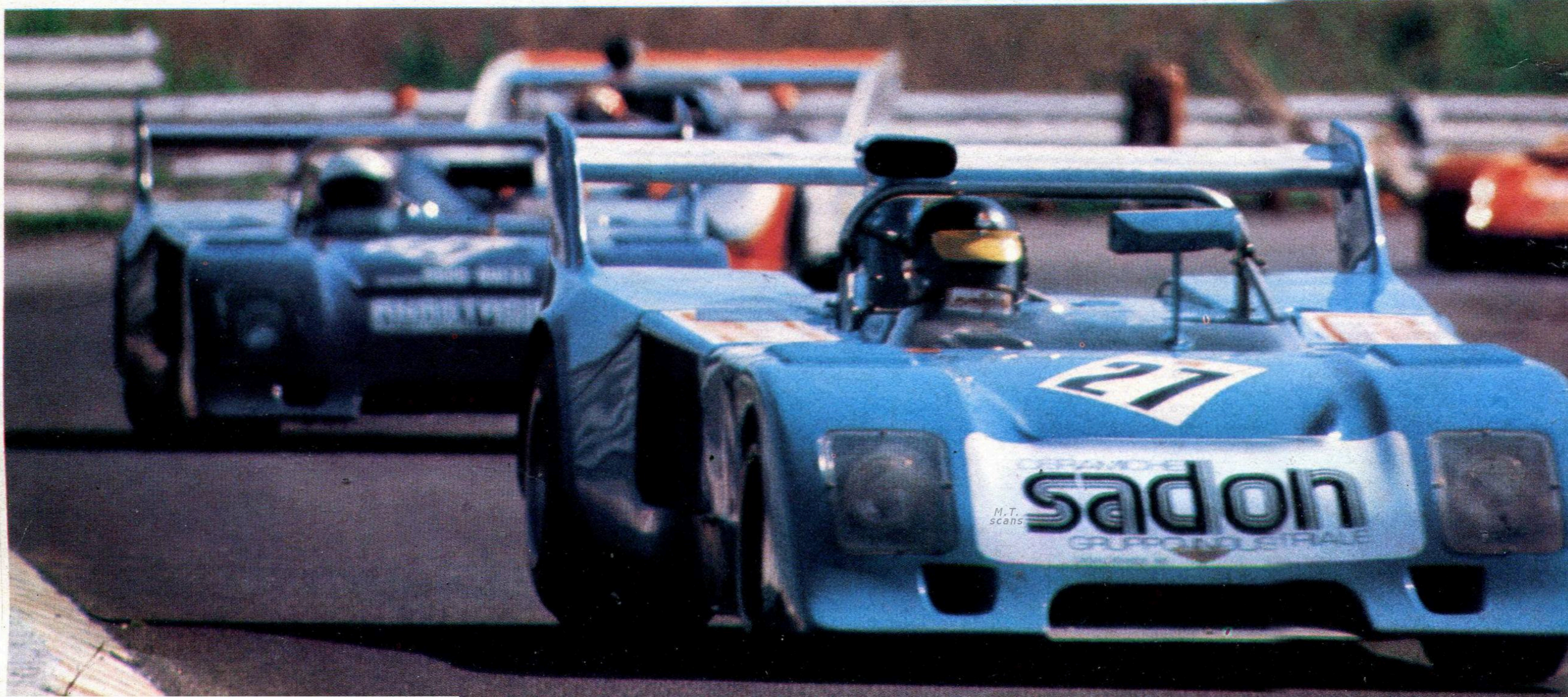
### AGEVOLAZIONI D'ACQUISTO

sulle vetture del Gruppo Chrysler e sui principali accessori di gara a tutti i piloti impegnati in almeno 5 competizioni a calendario CSAI.

### INFORMAZIONI

Chrysler Italia S.p.A. - Casella Postale 480 - 10100 Torino - Telefono (011) 96.988.32





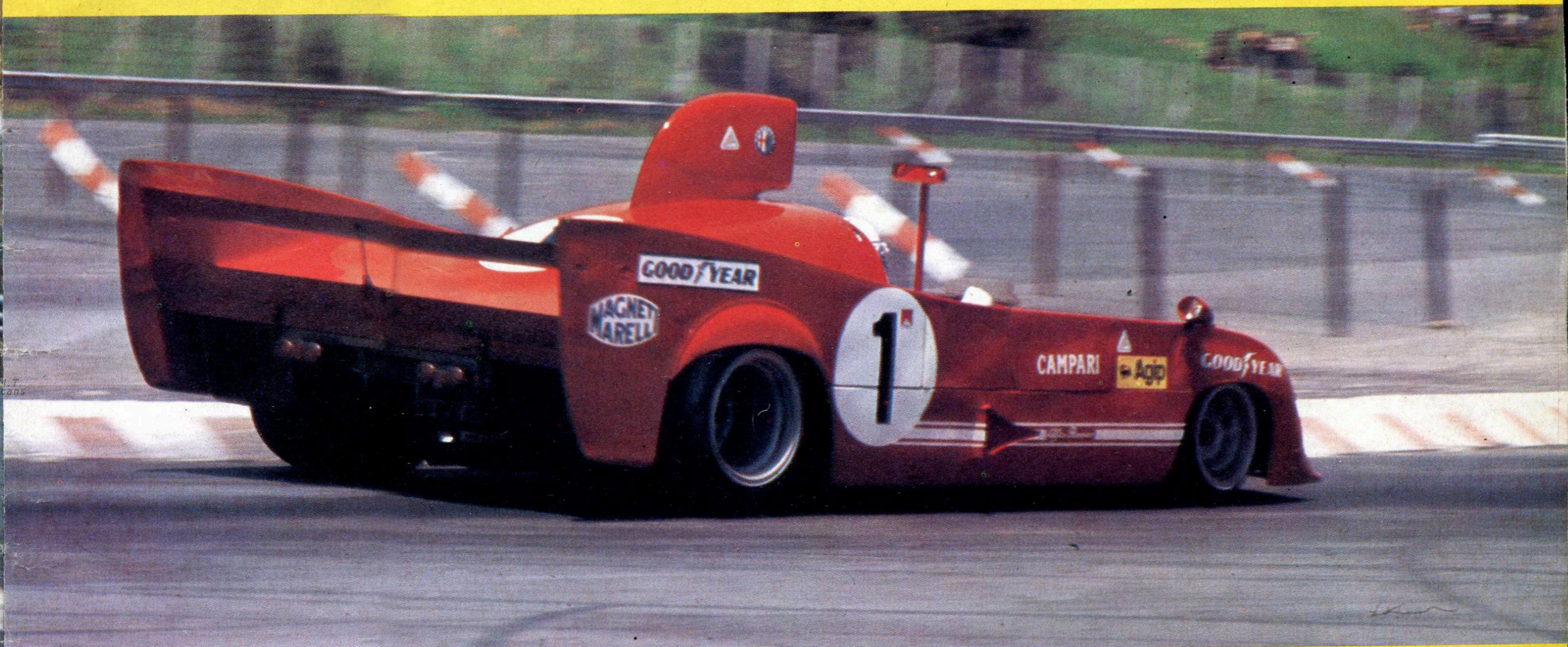




Ancora una volta Arturo Merzario è il più lesto a prendere il via per questa sesta prova del Mondiale Marche. Sarà (a sinistra) un'altra cavalcata vittoriosa che si concluderà con l'arrivo in parata assieme alla seconda 33tt12 guidata da Pescarolo e Bell, che si scorge in seconda posizione davanti alle due Porsche di Casoni e Barth, alla Osella di Pettiti e alla Chevron di Gagliardi. Sotto: Mass, per la prima (e forse ultima) volta al volante della 33. E' stato un coequipier di lusso per Merzario e di rara qualità anche nell'armonia di coppia. Eccolo impegnato in entrata alla chicane. Nella foto in basso a sinistra: chi ha veramente strabbiato tra le potentissime tre litri è stata la Chevron 1300 brillantemente condotta da Giancarlo Gagliardi e « Bramen », che a tre quarti della gara si è trovata addirittura in terza posizione

Forse un'occasione di ritorno (con l'ALFA)

# Vaccarella «TARGA» di nostalgia?



**PERGUSA** - Parlare di Coppa Florio, qui a Pergusa, implicava inevitabilmente anche il discutere di Targa Florio, la gara stradale che quest'anno giungerà alla propria 59. edizione e che dovrebbe disputarsi sul tradizionale circuito di 72 km, da ripetersi otto volte invece che sette come lo scorso anno, il prossimo 22 giugno. Sfumata la possibilità (in un primo tempo apparsa cosa fatta) che la CSI le riconoscesse la « partecipazione straniera », la gara sarà solo nazionale, valida per i campionati velocità dei gruppi quattro e cinque.


Non sono mancati i « pour-parler », e così, ferma restando la ormai certa partecipazione della Lancia con le Stratos Turbo, si è approfittato dell'euforia Alfa per strappare a Chiti una mezza promessa, seppure condizionata da mille « se », circa la possibilità di mandare giù una 33 in caccia di assoluto e un paio di Alfetta gruppo due con il nuovo motore quattro valvole.

Nino Vaccarella non ha mancato di dar fondo alle proprie risorse prospettando a Marie Claude Beaumont la possibilità di prendere una licenza italiana e fare la Targa, insieme a Lella Lombardi, sulla due litri Alpine.

Ma, di fronte a tutte queste allettanti possibilità si staglia un problema di date. Difficilmente l'Alfa avrebbe una macchina libera prima della metà di luglio, mentre in quel periodo estivo non mancherebbero le difficoltà logistiche per organizzare una corsa tanto complessa e superaffollata.

Infine, complice la parete forse troppo sottile di un hotel di Enna, potrebbe pure concretizzarsi la possibilità, finora assolutamente inimmaginabile, che l'ex « preside volante » riprenda il casco già appeso al simbolico chiodo per fare una coppia tutta made in Italy, con Mario Casoni sulla Alfa Romeo. Se son rose...

g. m.



INDUSTRIA RUOTE  
SPECIALI IN LEGA LEGGERA

**STILauto**

20156 MILANO  
VIA BARNABA ORIANI 22/10 TEL. 02/30 86 165



E' cambiato lo scenario ma non il tifo per la FLORIO; tra gli oltre cinquantamila spettatori anche la colonia «madonita»

## Con l'ALFA e un MERZARIO di gala anche il cassiere ha sorriso...

PERGUSA - «E' stata una prova generale certamente consolante, in considerazione anche dello schieramento di partenza e del tipo di gara. L'anno prossimo, confortati dal successo di questa edizione e col mondiale delle silhouettes contiamo di riuscire a mettere in cantiere una prova degna della migliore tradizione della Targa Florio». Chi si esprime in questi termini, scaricando una tensione accumulata in alcuni giorni di contrarietà, è il dott. Miceli, baffuto direttore dell'A.C. Palermo, sulle cui spalle pesava il grave compito di far quadrare i bilanci di una manifestazione che in partenza poteva contare solo contro una spesa certa tra premi, ingaggi e noleggio dell'autodromo, di circa trenta milioni.

Il pubblico siciliano, calamitato anche da un Merzario in forma scintillante e da un'Alfa (vecchia passione nel cuore dei « tifosi » isolani) in corsa verso un titolo mondiale, ha risposto in modo ancor più positivo del previsto e bastava girare lo sguardo sui dolci pendii che come un anfiteatro naturale fanno da cornice ai quasi cinque chilometri della pista del lago, colline e boschi punteggiati da migliaia di macchine, roulottes e tende (con i falò già accesi dalla sera prima, come non era mai successo a Pergusa), per rendersi conto che il Mondiale Marche era rientrato in Sicilia

con tutti gli onori.

Le prime prudenziali valutazioni parlano di diverse decine di migliaia di spettatori, mentre i conti dei biglietti venduti si potranno fare solo nei prossimi giorni. Solo, in tribuna pare siano stati quasi tre-

### La premiazione «sul campo» ormai necessità

PERGUSA - Premiazione in tono minore con tanta delusione degli organizzatori locali che non si sono visti nessuno dei piloti Alfa, matatori della gara, a ritirare i premi loro destinati. Non c'era neppure Mass che all'uopo era stato incaricato dall'ing. Chiti, con l'ing. Severi, un delegato stampa dell'azienda e Kaubsen. Purtroppo anche in Sicilia bisogna convincersi che il mondo delle corse è molto cambiato negli ultimi tempi con i piloti gravati da calendari fittissimi che richiedono continui spostamenti il più possibile rapidi. Per un altro anno sarà allora bene ricordarsi di prevedere, come dovunque oramai, la premiazione direttamente sul campo di gara, oltretutto motivo di interesse in più per il pubblico presente.

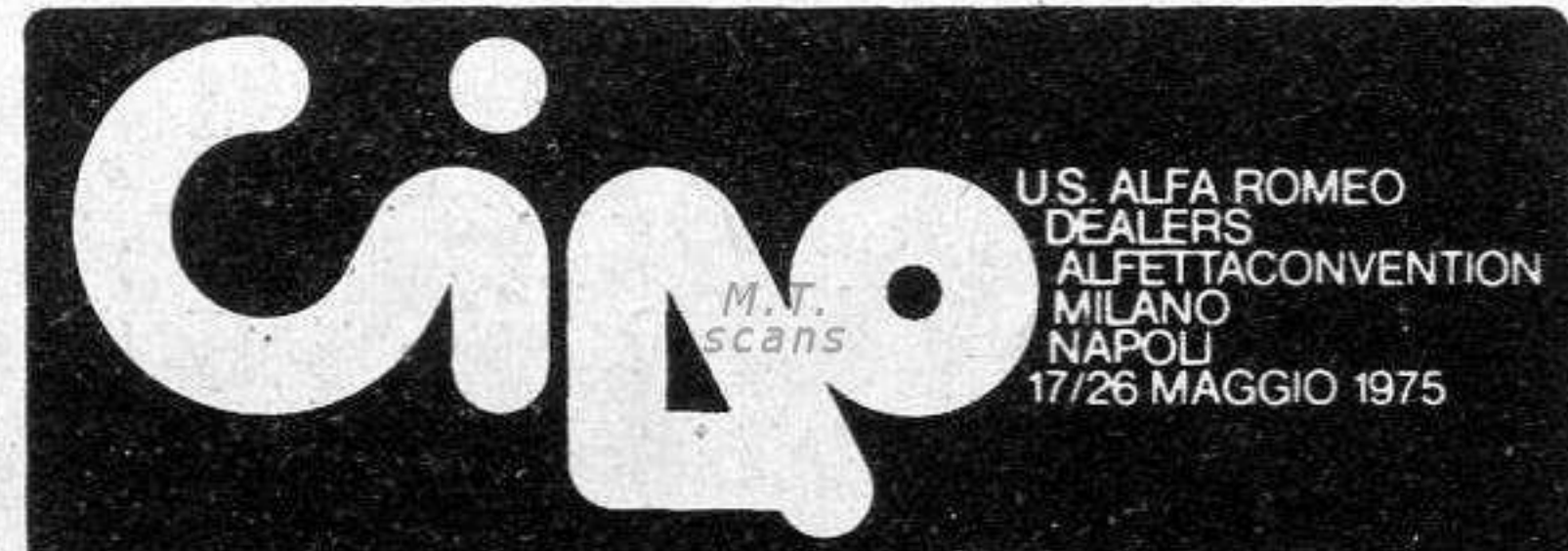
mila i paganti (sotto la grande pensilina in cemento armato che fronteggia i box dovevano esserci sì e no sei o settemila anime) mentre una buona maggioranza delle macchine che sono affluite a Pergusa pare abbiano pagato il «pedaggio» (1500 lire) ai vari posti di blocco.

Per il prossimo anno dunque l'A.C. Palermo promette di fare le cose in grande, con le case impegnate con le silhouettes e una più organica organizzazione di gara. Tra l'altro sin dal prossimo mese l'autodromo di Pergusa potrà contare sulla nuova variante di quasi 700 metri che è già pronta e che deve essere solo raccordata con la pista esistente, cosicché il prossimo «Mondiale» sarà certamente disputato su un tracciato assai più selettivo.

La data prescelta dovrebbe essere quella del 16 maggio 1976 e con un campionato ancora nel vivo come si prevede che dovrebbe essere il prossimo Mondiale Marche è probabile che alla lunga l'iride della «Coppa» finisca per rimpiazzare nel cuore dei siciliani il fascino irripetibile della vecchia «Targa».

Una prima conferma si è avuta dalla «colonia» di Madoniti che attraverso l'autostrada sono arrivati a Pergusa per seguire la cavalcata delle Alfa. In fondo è cambiato lo scenario ma il tifo no.

g. m.



Alfa Romeo

### La prima festa con gli alfisti americani

MILANO - Il dott. Pincherli era preoccupato, e non avrebbe voluto che il dott. Cortesi presidente dell'Alfa Romeo andasse a Pergusa a salutare la doppietta Alfa Romeo nel mondiale Marche. Con gli scioperi degli aerei il presidente avrebbe potuto mancare lunedì mattina ad Arese al rendez-vous con l'ambasciatore americano in Italia Volpe. Ma il presidente è stato irremovibile ed è voluto essere con l'equipe dell'Auodelta sul lago siciliano per festeggiare la quarta vittoria dell'Alfa.

Mentre l'Alfa vinceva a Pergusa un Jumbo carico di «Dealers» ha sbarcato alla Malpensa il suo carico. Sono i venditori made in USA dell'Alfa Romeo che sono venuti a ritirare la loro Alfetta berlina 2000 ad iniezione con cui faranno il Giro d'Italia visitando gli stabilimenti Alfa di Arese e di Pomigliano.

I «Dealers» americani hanno poi incontrato il presidente Cortesi ad Arese al museo Alfa, lunedì mattina prima di iniziare il loro «Giro d'Italia». Insieme hanno festeggiato anche a Pergusa. Il Presidente era rientrato regolarmente da Catania la sera di domenica insieme a Merzario e all'ing. Chiti.

# MIRAGE

## CREMA PER AUTO



# Vi regala un POSTER della Ferrari

Presso autoaccessori autoricambi colorifici ecc.