

Le date 1975

23 marzo	Mugello
6 aprile	Dijon
20 aprile	Monza
4 maggio	Spa
18 maggio	Pergusa
1 giugno	Nurburgring
29 giugno	Osterreichring
27 luglio	Watkins Glen
12 ottobre	Buenos Aires
9 novembre	Kyalami

Com'è il Mondiale MARCHE

● Per l'assegnazione del **punteggio mondiale** per ogni prova si applica il sistema Can-Am, e cioè prendono punti le prime dieci vetture classificate che ricevono nell'ordine 20, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 3, 2, 1 punti. Prende punti solo la prima macchina classificata di ciascuna marca: le successive congelano il punteggio.

● Le vetture **GT gr. 4** ammesse alle gare, oltre a poter guadagnare punti nella classifica mondiale, daranno vita ad una loro classifica particolare con lo stesso sistema di punteggio.

● Le vetture **Turismo**, ammesse alle gare mondiali, anche se si dovessero piazzare in «zona punti» non potranno vedersi assegnati i punti, ma congeleranno il punteggio.

● Praticamente **nulla è variato** dallo scorso anno: solo per quel che riguarda la lunghezza massima da percorrere, che doveva essere di 1000 km o 6 ore, si potrà usufruire, come in alcune gare della scorsa stagione (a cominciare dal Mugello), della riduzione a 750 km.

AUTOMOBILE CLUB FIRENZE



patrocinio

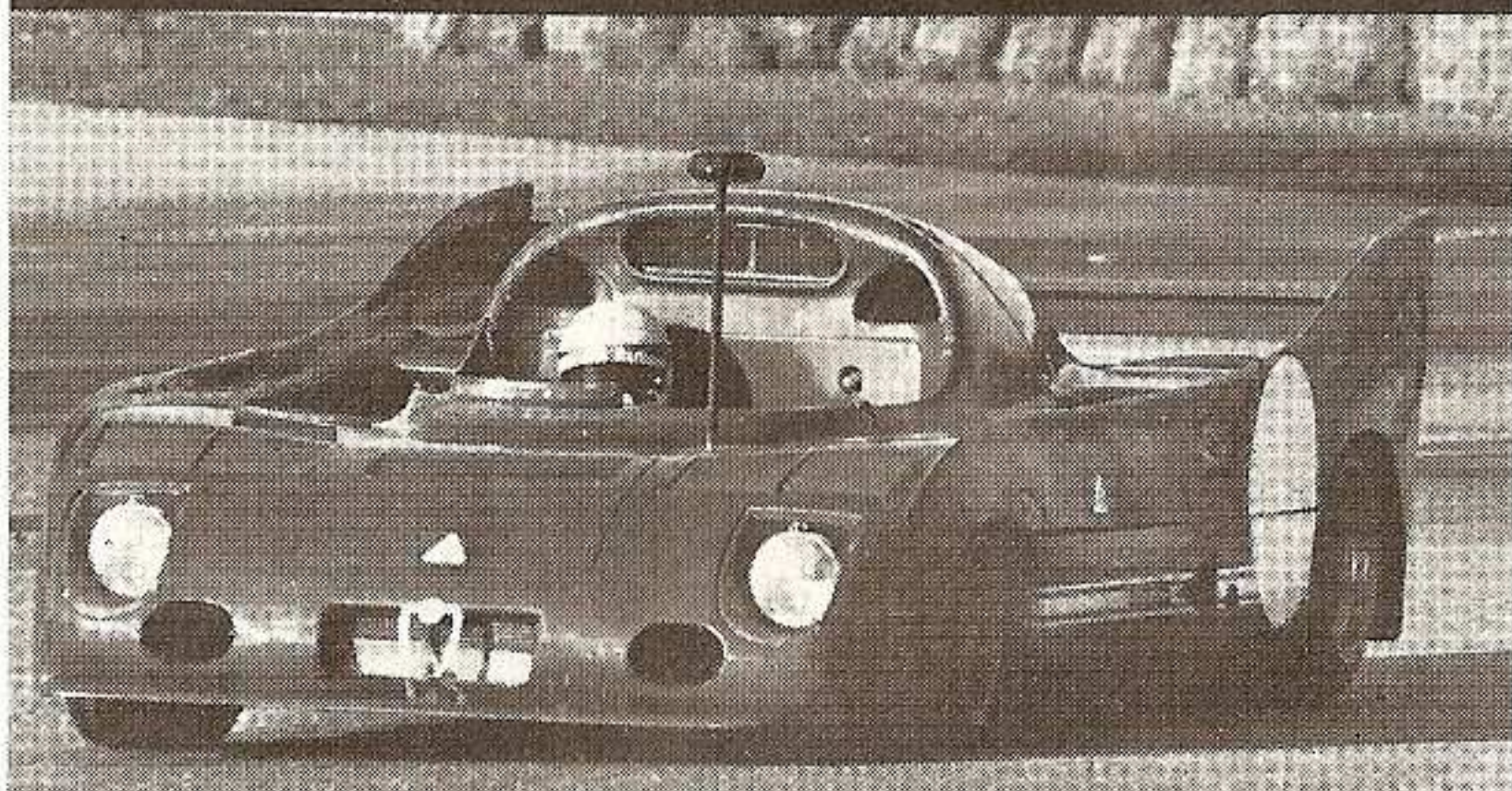


23 MARZO 1975
MONDIALE MARCHE
MUGELLO



Il poker dei «furbi»

ALFA ROMEO 33 tt 12



Spider in vetroresina. Motore Alfa Romeo 12 cilindri contrapposti, alesaggio 77, corsa 53,6, cilindrata totale 2995, potenza 500 cv a 11.000 giri. Distribuzione bialbero a 4 valvole per cilindro. Alimentazione a iniezione indiretta Lucas. Cambio Alfa Romeo a 5 velocità + retromarcia. Telaio a traliccio tubolare con pannelli in lega leggera. Sospensioni anteriori a triangoli sovrapposti, posteriori con braccio superiore a quadrilatero inferiore. Freni a disco Lockheed, post. interni. Peso 2350, carreggiata ant 1430, post 1470. Peso 650.

23 marzo

primavera toscana

con l'iride

IL MUGELLO apre le sue piste alla prima grande corsa mondiale della sua storia, domenica prossima, con la gara iniziale di quello che noi definiamo il «Campionato dei furbi». Campionato mondiale costruttori, o marche se preferite, questo del 1975 doveva essere poca cosa, di fronte all'assenteismo confermato della Ferrari, già quasi del tutto latitante l'anno scorso, al ritiro della Matra Simca ed a quello dell'Alfa Romeo, oltre che all'astensione temporanea della squadra ufficiale della Porsche. Al campionato smunto del 1974, quindi, si prevedeva succedesse un campionato pressoché inesistente nel 1975. Tanto è vero che taluni organizzatori, viste le prospettive, hanno annunciato da tempo la loro rinuncia alla data.

Invece, e forse proprio per questa situazione, le cose sono cambiate in modo radicale.

Si diceva che tutti coloro che erano interessati a questo titolo avrebbero atteso il 1976 e l'entrata in vigore delle nuove regolamentazioni internazionali, per rimettersi nella lotta. Il nuovo allegato J, il nuovo gruppo 5, erano le basi su cui lavorare a preparare l'avvenire.

Il che è vero, e di certo sono in molti a pensare adesso alle gare del 1976, ma è anche vero che parecchia gente ha fatto un ragionamento semplice: se nel 1975 non ci sarà nessuno... io ci sarò, ed otterrò abbastanza facilmente il successo. Ragionamento furbo e abbastanza logico. Solo che l'hanno fatto in molti.

I «furbi» sono infatti tanti, naturalmente senza presumere che altri avrebbero avuto la stessa idea, e così salta fuori che questo cam-

Franco Lini

CONTINUAZIONE DA PAG. 36

Alpine Renault A442 Turbo



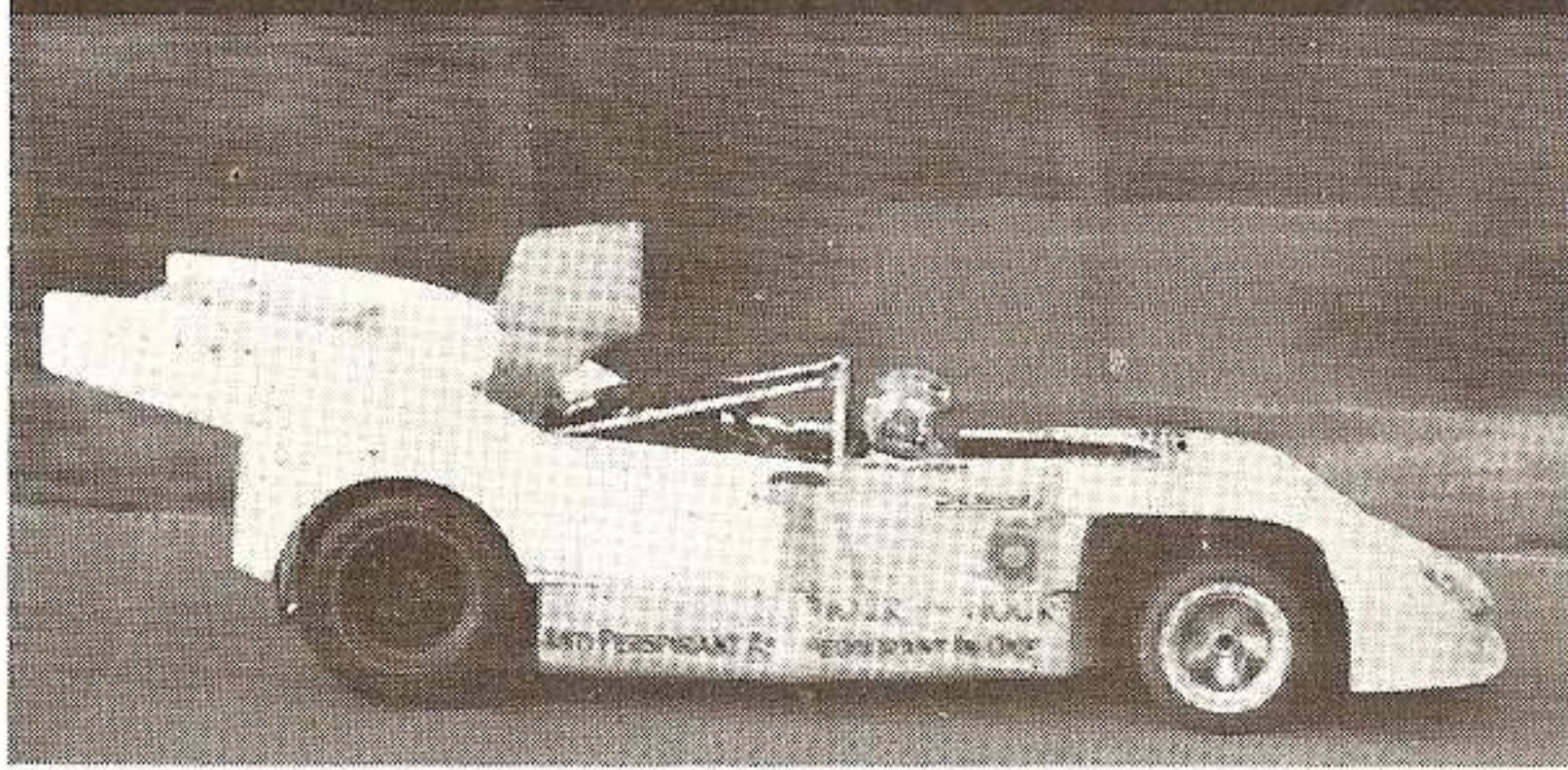
Spider in vetroresina. Motore Renault Gordini CHS 6 cilindri a V di 90°, alesaggio 86, corsa 57,3, cilindrata totale 1997. Potenza 490 cv a 9900 giri. Distribuzione bialbero a 4 valvole per cilindro. Alimentazione ad iniezione indiretta Kugelfischer, sovralimentazione con turbocompressore azionato dai gas di scarico. Telaio a traliccio tubolare rinforzato. Sospensioni anteriori a doppi triangoli sovrapposti, posteriori con triangolo superiore a quadrilatero inferiore. Freni a disco Lockheed, post. intern. Passo 2350, carreggiata ant. 1436, post. 1389. Peso 650.

LIGIER 3000 Cosw-JS2



Berlinetta in acciaio e vetroresina. Motore Ford Cosworth DFV 8 cilindri a V di 90°, alesaggio 85,6, corsa 64,8, cilindrata totale 2993. Potenza 470 cv a 10500 giri. Distribuzione bialbero a 4 valvole per cilindro. Alimentazione ad iniezione indiretta Lucas. Cambio Hewland TL 200 a 5 velocità + retromarcia. Telaio scatolato a pianale portante. Sospensioni anteriori a triangoli sovrapposti, posteriori a quadrilatero deformabile. Freni a disco Girling. Passo 2350, carreggiata anteriore 1534, post. 1488. Peso 710.

PORSCHE 908/4 Turbo



Spider in vetroresina. Motore Porsche a 6 cilindri contrapposti, alesaggio 80,2, corsa 70,4, cilindrata totale 2140. Potenza 500 cv a 8000 giri. Distribuzione monoalbero, due valvole per cilindro. Alimentazione ad iniezione, pompa Bosch, sovralimentazione con turbo compressore azionato dai gas di scarico. Telaio a traliccio tubolare. Cambio Porsche a 5 marce + retromarcia. Sospensioni anteriori a doppi triangoli sovrapposti, posteriori con braccio superiore e quadrilatero inferiore. Freni a disco Ate, post. interni, Passo 2264, carreggiata ant. 1470, post. 1470. Peso 655.

Per il turbo la 1000 in 2 manches!

● Tramite gli organizzatori della 1000 Km. del Nurburgring la Porsche vorrebbe risolvere il problema del maggior consumo che handicappa le turbo 908/4 nelle gare del « Marche » 1975. Così a Ginevra la CSI discute la richiesta di far disputare la gara tedesca in due manches (di 500 Km) il che permetterebbe alla « Turbo » di recuperare nell'intervallo il necessario rifornimento in più. Inutile dire che l'Alfa si è opposta a questa farsa veramente fantasiosa.



Ecco Nesti con il suo « patron » Tondelli quel giorno famoso di fine febbraio al Mugello, quando con la Chevron-Cosworth 3000 sarebbe stato ottenuto il discusso 1'47" nel primissimo test di collaudo della pista toscana in vista del mondiale Marche di domenica 23 marzo. Il tempo che, come sapete, Merzario con l'Alfa 33 tt 12 ha trovato (per il momento) inavvicinabile, e che invece il pistoiese disse di aver ottenuto addirittura con facilità dopo pochissimi giri su una « pista molto sporca ». Comunque, se si tratta di tempo reale e soprattutto se la Chevron 3000 è in grado di ripeterlo, lo sapremo subito questa settimana, anche se Tondelli adesso ha fatto capire di essere propenso a correre (sempre con Nesti) con la Chevron 1300 anziché col 3000 nella « 725 km. » mondiale toscana. Forse non vogliono mortificare gli avversari.

● Alla TV svizzera, nei giorni di vigilia del Salone di Ginevra, (presentato con un simpaticamente polemico slogan di rilancio dell'automobile) c'è stata una trasmissione di un'ora sui rallies. Hanno parlato molti protagonisti, costruttori, team-managers e piloti. Tra gli altri c'erano anche Andruet e la Biche. Però, guarda caso, la neo coppia francese dell'Alfa in tutta la trasmissione ha praticamente evitato di ricordare la macchina e la Casa per la quale essi corrono oggi. Sbrodolavano soprattutto (e si capisce) ricordando le loro prodezze in Lancia Stratos. Si smaccata nostalgia non è apparsa comunque un complimento per la Casa

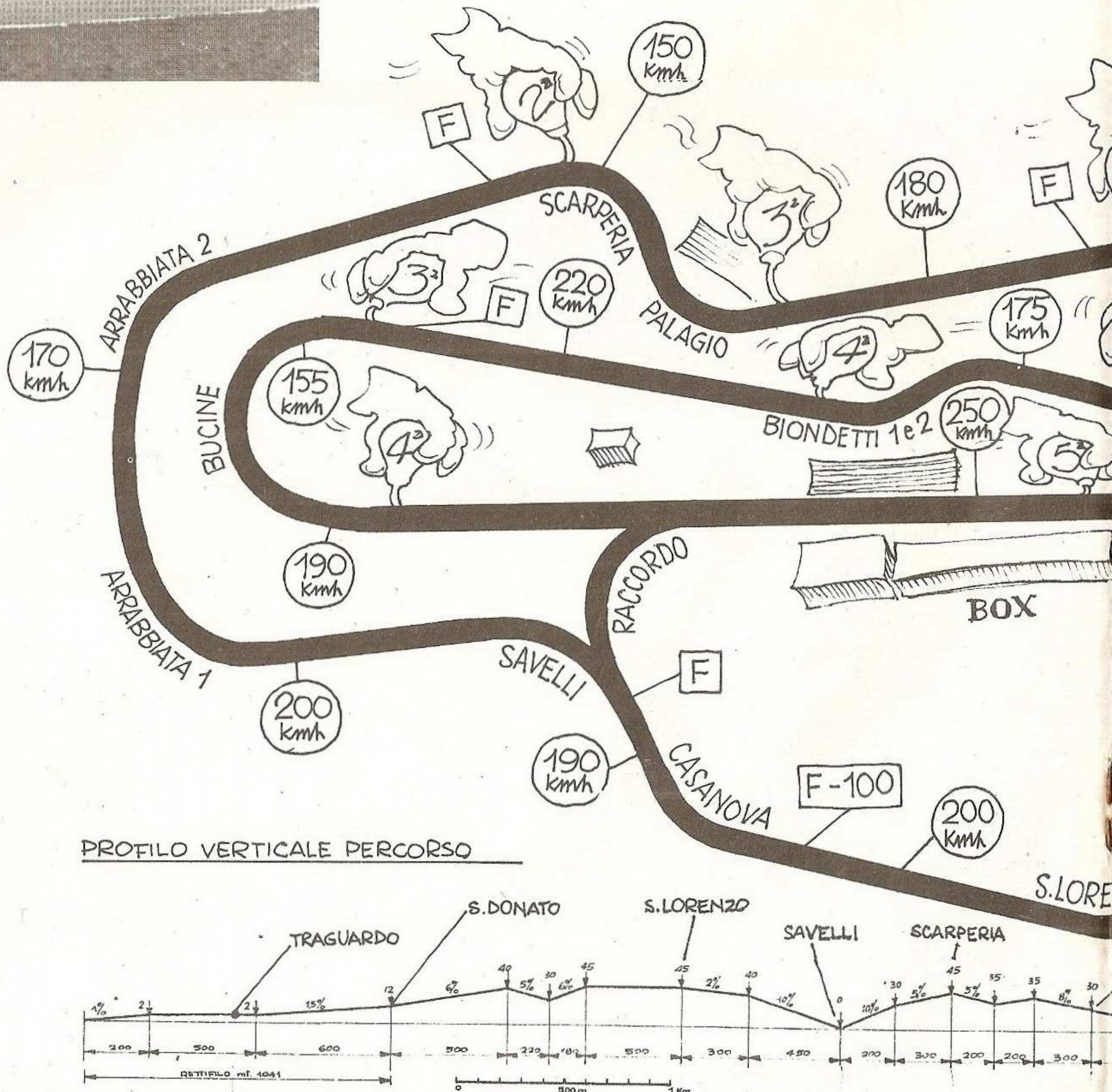


ARTURO MERZARIO spiega

Come guido la

Che fatica ragazzi, con la 3.a...

Schematizzato nel disegno a destra un giro di Mugello « ospiti » di Merzario sulla rinnovata Alfa Romeo 33tt12. I simboli sono piuttosto chiari ed intuitivi, ma qualche spiegazione è necessaria. Si noterà come il Mugello, nonostante le apparenze, sia un circuito non velocissimo per vetture superiori alla media. Lo dimostra il fatto che Merzario usa la quinta solo nel rettilineo principale, per circa 500 metri, mentre il profilo altimetrico e la successione di curve e controcure costringe il pilota di una tre litri ad utilizzare sempre le marce basse nel resto del tracciato. E' la terza la marcia più usata, con velocità fra i 160 ed i 200 kmh.; in particolare, Merzario mantiene la vettura in terza per tutta la parte di circuito che va dalla curva Materassi, giù per la « esse » Savelli, su per le due curve dell'Arrabbiata fino alla curva Scarperia. Questo è uno dei tre punti del tracciato mugellano in cui Merzario volta in seconda; gli altri sono la successiva curva del Correntaio e la S. Donato, la curva dopo il rettilineo principale. A regimi correntemente varianti fra i 9.000 e gli 11.300 giri, la seconda velocità va da 130 a 160, la terza da 160 a 200, la quarta da 200 a 250 e la quinta fino a 280 Kmh. circa. Secondo il comasco, il Mugello sarebbe un circuito fantastico per le gare maggiori solo che offrisse una maggior opportunità ai sorpassi, che sono possibili invece solo nel rettilineo principale. E' molto più adatto ad un bel duemila dotato di un assetto perfetto, mentre per la stessa ragione Merzario ha espresso i suoi dubbi sulla possibilità che le vetture con turbocompressore possano sfruttare al Mugello tutta la loro potenza.



che oggi profumatamente li stipendia. Ma tant'è: l'esterofilia nella scelta dei piloti espone anche a queste «sorprese». E' un... interesse scontato sul già appesantito (s)bilancio dei (nostri) pagamenti.

● Gli stand Fiat e Lancia al Salone di Ginevra sono gli unici senza impianti diretti di luce. L'austerità ENEL è stata esportata anche in Svizzera?

● Altra sorpresa: magari sarà stato per le novità maggiori esposte ma certo che lo stand Lancia è apparso quello del «padrone ricco» e il Fiat quello del socio «povero»...

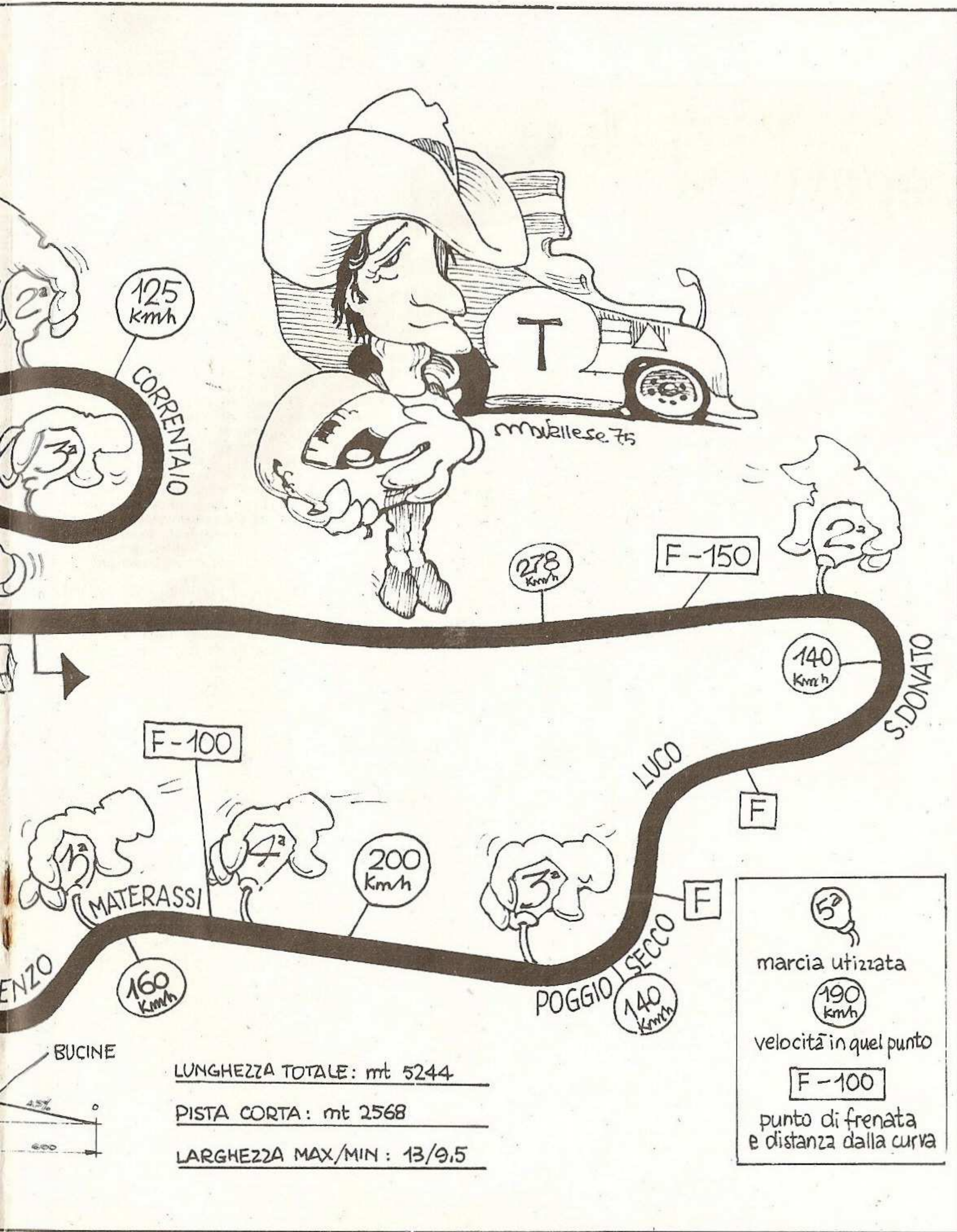
MERZARIO assolto per la velocità

● Anche se il 'Cor-sera' si è ben guardato dallo scriverlo, Arturo Merzario è stato assolto «perché il fatto non costituisce reato» dalla famosa multa per «eccesso velocità» contestatagli nella primissima settimana della famigerata austerità-Rumor da una pattuglia della Stradale di Forlì sull'autostrada Bologna-Rimini. Come si ricorderà per quell'episodio di fine '73 Merzario fu additato al «pubblico disprezzo» con un articolo sul quotidiano milanese, che volle così esemplarmente stigmatiz-

zare un «personaggio» che aveva infranto la nuova legge della velocità austerità. Il Pretore di Forlì è stato di diverso avviso e, andando persino oltre le altre recenti sentenze contro l'illegittimità del limite di velocità, almeno per come è stato introdotto dal governo Rumor, ha affermato che il D.M. del 28 novembre 1973 «è viziato da eccesso di potere e d'illegittimità sotto due profili». Quali, ve le spiegheremo nel prossimo numero. La carenza di spazio ci suggerisce di trattare più ampiamente il tema, anche per il significato che i rilievi del Pretore forlivese assumono. Essi infatti non solo aiutano gli automobilisti oggi a reagire ad altre contestazioni di multe simili ma sono illuminanti anche in vista del futuro «limite» definitivo dei 130.



33tt12 nel MUGELLO



Il rapimento del coraggio

L'ambiente delle corse automobilistiche sta ormai dando un concreto contributo quantitativo di suoi personaggi alla cronaca (nera) dei rapimenti. Dopo i giovani siciliani Vassallo e Spatafora, è stata la volta come sapete di Gianni Bulgari, il commerciante romano di preziosi che negli anni 60 è stato un pilota dilettante tra i migliori. Si ricorda una sua bellissima Targa Florio in coppia con Maurizio Grana su una Porsche 904, con la quale vinse anche la prima edizione del rinato Mugello stradale. Avrebbe forse avuto negli anni ruggenti un futuro agonistico da professionista se il papà non lo avesse richiamato ai doveri del commercio di preziosi (e di altri rischi, come si è visto). Nella vicenda Bulgari c'è però un lato amaro che la totalità degli organi di stampa, pur nelle loro abitudini di saccenti interpreti dell'evoluzione sociale del vivere di oggi, si sono ben guardati dal sottolineare. Mentre Bulgari veniva rapito in pieno Corso d'Italia, nel traffico intenso di prima



Gianni Bulgari in due foto-ricordo sportive: premiato per la vittoria in Coppa Fisa nel '63 e come «vetture» da pilota nel '64.

sera, non c'è stato uno, dicasi uno, tra gli automobilisti presenti che abbia risposto all'appello dell'autista del rapito di inseguire la 132 con i malviventi; non c'è stato un cittadino che abbia sentito il dovere umano e il coraggio sociale di opporsi a quell'atto di delinquenza. Nel mondo della vigliaccheria singola e collettiva che stanno convincendoci ad accettare, nell'orgia della violenza troppo spesso colorata di falsi ideali, non fa più impressione forse questa rinuncia ipocrita alla solidarietà umana. E' lo scotto che si paga anche a certi falsi profeti del moralismo.

Coloro che hanno ignorato quel meschino particolare del rapimento Bulgari, sono però magari gli stessi pronti a scrivere frasi di fuoco in caso di incidenti nelle corse automobilistiche, facendo passare questo sport di coraggio nel rischio per semplice manifestazione di incoscienza. Ma noi preferiremo sempre uomini come Hailwood e Purley, che sanno se necessario gettarsi nelle fiamme per salvare un collega, uomini che le corse hanno sempre saputo darci, agli evasori della solidarietà umana di Corso d'Italia a Roma, che questa società delle rinunce morali ci regala sempre più facilmente.

Marcellino

CONTINUAZIONE DA PAG. 33

pionato che pareva nascere morto, per mancanza di concorrenti validi, sarà molto più affollato e combattuto di quello del 1974 che è stato davvero molto « addormentato ».

Eccoci perciò, alla vigilia, a dover considerare il campionato marche 1975 come uno dei più vivaci degli ultimi anni, con una bella schiera di pretendenti, quasi tutti su un piano di equilibrio fautore di incertezza, tali da promettere delle corse molto interessanti.

La **LIGIER**, che in sostanza è la marca che può meno essere incolpata del calcolo astuto, aveva già deciso di parteciparvi, anche perché è la partecipazione alle gare che ne assicura la sopravvivenza. Al suo programma relativamente modesto, però, è succeduto un programma ambizioso e nutrito, frutto della rinuncia della Matra e della non rinuncia dei finanziatori della Matra ad una azione propagandistica da svolgere attraverso le corse.

Le sigarette Gitanes, che avevano fatto i loro programmi (di intervento pubblicitario nelle corse) a lunga scadenza, hanno trovato nella Ligier la possibilità di continuare la loro azione anche senza la Matra, ed hanno riversato sulla Ligier le somme che erano state stanziare per la Matra, chiedendo però che si facesse qualcosa per rendere maggiormente competitive le macchine.

Poiché la Ligier si è trovata coinvolta nel turbine delle vicende della Citroen, ora assorbita totalmente dalla Peugeot, e rischiava di non avere più l'aiuto tecnico (motori e cambi) che aveva avuto finora, tutto questo è stato accolto con entusiasmo. Il risultato è che le **LIGIER JS 2** che vedremo nelle corse di durata del 1975 saranno delle macchine altamente competitive, per l'uso di motori Cosworth che sono molto più potenti dei Citroen-Maserati dell'anno scorso.

La Ligier dunque pensava di essere in primo piano. Però in Francia si stava preparando dell'altro. La **RENAULT**, dopo la felicissima stagione 1974 con le barchette due litri sei cilindri, ha aumentato i suoi appetiti. Vuol puntare a traguardi più ambiziosi, ed ha programmi a lunga scadenza che probabilmente spaziano al di sopra delle gare di durata (pensa anche alla F. 1). Per questo la **RENAULT** ha deciso, saputo del ritiro di Matra e Alfa, di compiere un passo avanti costruendo un motore sovralimentato a turbocompressione, da 2140 cc., capace di circa 500 cavalli allo stato attuale.

Si è detto che la occasione del 1975 era troppo bella per lasciarsela scappare, ai fini non soltanto della sperimentazione tecnica ma anche del prestigio. Un titolo di campione del mondo, anche se non « sofferto » è sempre buono. Alla base della decisione debbono esserci state anche le argomentazioni di Larrousse, uno dei piloti più vittoriosi del 1974. Fatto sta che la Renault è stata la seconda « furba » di questa storia.

In Svizzera, pensa pensa, **HERBERT MULLER** (diciamo così) ha avuto la stessa idea. Rimasto momentaneamente appiedato perché la Porsche ha sospeso per il 1975 le attività con la Carrera Turbo-Martini, ed in attesa del ritorno della Porsche come squadra ufficiale, Herbert Muller si è detto che — vista la povertà di concorrenti — il campionato 1975 poteva offrire una buona occasione a chi disponesse di una macchina valida. E così ha progettato il connubio tra un telaio **PORSCHE 908-03** (quello molto leggero) un motore Porsche turbo ed una carrozzeria molto profilata e moderna. Il suo ragionamento teorico era validissimo, ed è andato avanti, anche perché a dargli una mano notevole è rimasta la Martini.

La classifica del Mondiale Marche 1974

	MONZA	SPA	NURBURGRING	IMOLA	LE MANS	ZELTWEG	WATKINS GLEN	PAUL RICARD	BRANDS HATCH	KYALAMI	PUNTI VALIDI
MATRA-SIMCA	—	20	20	20	20	20	20	20	20	20	140
GULF	10	15	10	—	10	10	—	12	12	12	81
PORSCHE	8	12	6	8	15	6	15	10	8	6	76
ALFA ROMEO	20	—	15	15	—	15	—	—	—	—	65
CHEVRON	1	—	3	2	—	4	—	—	10	10	30
LIGIER	3	—	—	—	3	—	—	6	—	—	12
LOLA	6	—	—	—	—	—	—	—	1	3	10
FERRARI	—	—	—	—	8	—	—	—	—	—	8
MARCH	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	3
ALPINE	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1
AMS	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1

Il 23 marzo di un anno fa l'ALFA perdeva il « suo » progettista

ORAZIO SATTA PULIGA

ancora un insegnamento

MILANO - Nel 1971, quando ancora la crisi energetica era roba da Cassandre e si preferiva trastullarsi con l'auto-sicura-ed-ecologica, accadde a chi scrive di assistere ad una conferenza stampa californiana e di informarne AUTOSPRINT.

Sempre in quell'epoca, avevo occasione di inoltrare strani servizi a base di « Muskie Bill » e di « E.P.A. » che in Europa non significavano nulla neanche per gli iniziati. Nessuna meraviglia, tuttavia, poiché si trattava solo del ripetersi di un'esperienza già fatta negli USA acquistando mercanzia locale: bastava attendere 4/5 anni perché l'acquisto appena fatto si trasformasse in ultimo strillo di moda nella Vecchia Europa.

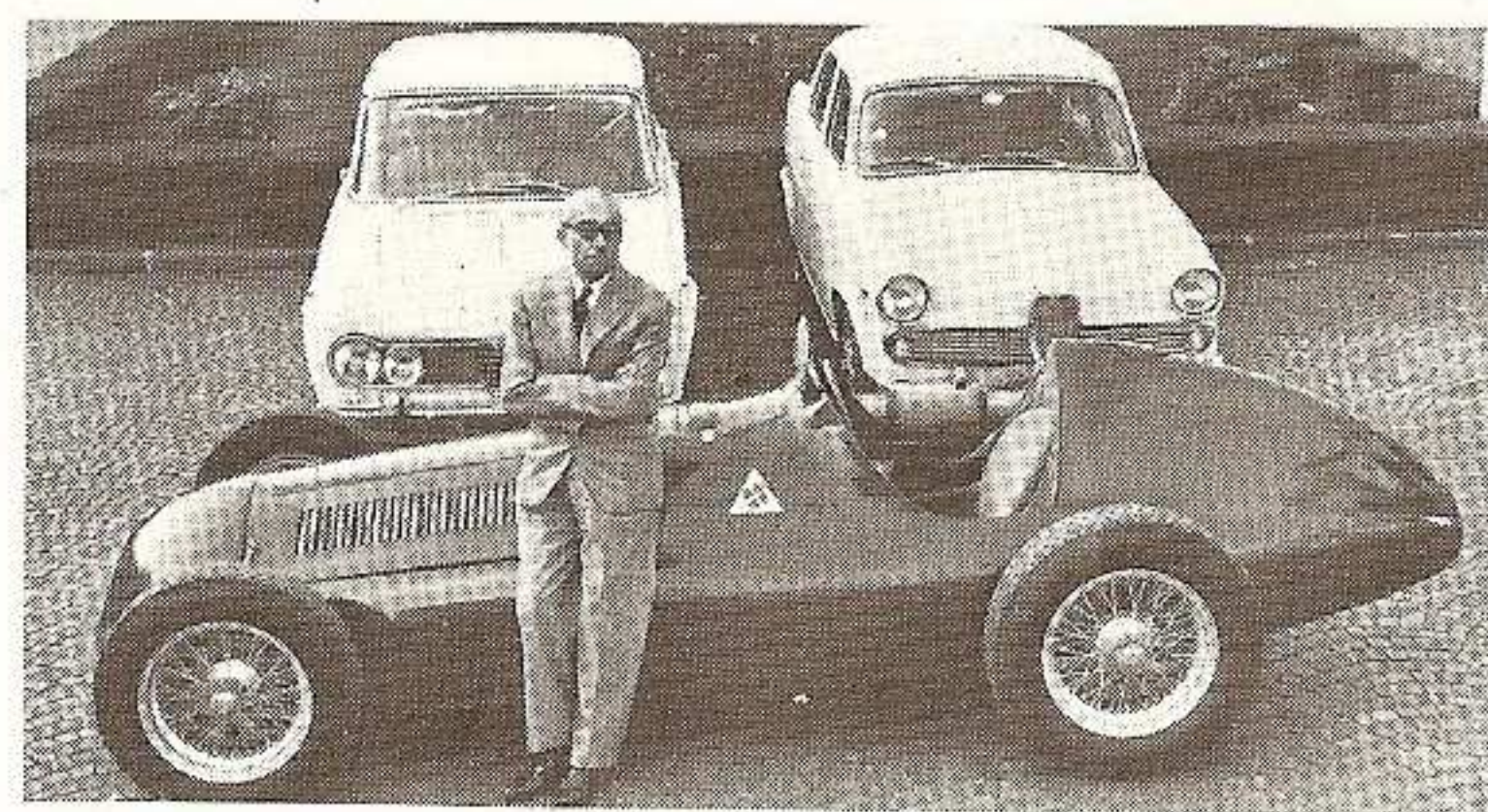
Siamo (salvo errori) nel '75 ed il « gap » di cui sopra si dimostra ancora valido, anche se l'auto sicura ha già avuto i suoi quarti d'ora di attualità, come avrete letto in altre corrispondenze a partire dalla riunione di Kyoto (1973)?

Il preambolo « storico » serve solo a tratteggiare quale potesse essere l'assetto mentale col quale prendevamo posto al meeting Alfa Romeo del Salone Auto di Torino, 1972. Ma a dimostrarci che anche in Italia c'era chi si teneva al corrente bastò che prendesse la parola l'ing. Satta, con pochi e centrati accenni che distinguevano le possibilità dalle fantasterie. Una sua concisa panoramica sul futuro dell'automobile ridimensionava ad involontario umorismo molte delle tesi allora più in voga, anche e soprattutto oltre Atlantico, dimostrando come alcuni mattatori avessero perso — ancora una volta — un'ottima occasione per tacere.

Nel successivo trasferimento al ristorante, ci trovammo per caso nella scia dell'ingegnere ed apprezzammo la sicurezza (vera) con la quale si destreggiava nel traffico, non rifuggendo ogni tanto dal far derapare il retrotreno della sua 1750.

E' una delle ultime immagini che ci rimangono nella memoria, a proposito di un uomo che ha tanto caratterizzato la produzione Alfa Romeo del dopoguerra. Caratterizzato e, potremmo dire, rivoluzionato introducendo con la berlina 1900 4 cilindri a scocca portante una nuova linea di montaggio che segnò al Portello l'inizio della produzione in serie.

Non è che in precedenza la tradizione Alfa Romeo mancasse di



personalità; al contrario, l'automobilismo dei tempi eroici trovò proprio nelle vetture del quadrifoglio una delle sue espressioni più leggendarie.

Fu proprio l'ing. Satta ad inserire nel processo produttivo quelle misure e quei concetti che, fermo restando che un'Alfa è un'Alfa, aprissero alla casa milanese la porta grande del mercato mondiale.

La « Millenove » era solo l'inizio di questa saga, con la quale fu già possibile assistere alla moltiplicazione degli alfisti nel periodo '50/'54 ma era solo l'innesco della vera deflagrazione. Venne infatti la Giulietta, altra creatura dell'ingegner Satta, a suscitare passioni disordinate nei pretendenti romei di tutto il mondo. Dapprima in versione Sprint, coupé chiuso biposto e bello a vedersi ancora oggi; successivamente berlina e definita dai dépliant dell'epoca come « svelta, pratica, comoda, sicura, conveniente ».

Disponibile in tutta una gamma di colori « lecca-lecca », fu la frenesia di un periodo indimenticabile e certamente più facile da ritenere sbagliato (come vuole la prassi odierna) per chi allora non c'era o limitava al ciucciottio i suoi interessi di plasmoniano.

La stratificazione della produzione fu un altro concetto applicato da Orazio Satta coi modelli 2000, berlina e spider, nonché producendo su licenza la nota Dauphine Renault che divenne per l'Italia « Dauphine Alfa Romeo ».

Niente di simile, per questi due modelli, al plebiscito Giulietta che venne per contro rinnovato nel 62/63 con l'entrata in produzione della prestigiosa Giulia. Possiamo riportare da « Car & Driver », marzo 1963, che: « Con tutti i suoi gloriosi modelli del passato, è giusto dire che mai prima d'ora l'Alfa Romeo ha prodotto una così cospicua serie di grandi automobili ».

Ci sembra un eloquente tributo, oggi, alla memoria dell'ingegnere scomparso esattamente un anno fa il 22 marzo 1974. Non ha potuto assistere da vivo alla riuscita di un altro modello, l'Alfetta, da lui studiato.

Ma siamo sicuri che, anche dove si trova adesso, localizza ad orecchio il rombo un po' sbracato delle Alfa di passaggio e magari, se vale la pena, mette ancora mano a regolo e cronometro.

Ecco dunque il terzo « furbo ». (L'altra 908-04 Porsche l'ha affidata ai « privati » Jost-Casoni).

In Germania è sputato il quarto. **WILLY KAHUSEN**, buon pilota da sempre, ha deciso di non dare più tanto tempo alle gare dell'interserie, divertenti ma costose. E si è dato da fare dapprima con la Matra, poi con l'ALFA ROMEO, per avere delle macchine valide da far correre. Si è certo detto che con macchine di questo genere, tra l'altro callaudatissime, poteva ottenere risultati eccellenti. A fargli da « spalla », nelle trattative iniziate con l'Alfa Romeo, è stata la filiale tedesca della marca italiana, col suo direttore Di Bona che quanto valgono i risultati sportivi su un mercato sensibile come quello tedesco (questa politica ha dato frutti eccellenti con le vendite in Germania di vetture Alfa Romeo).

E così il quarto « furbo » ha potuto concretizzare un programma molto solido.

Eccoci quindi arrivati, alla vigilia del campionato con uno schieramento degli organizzatori del 1974, i quali invece avevano pochissimo pane da mettere sotto i denti degli spettatori delle loro gare.

Si aggiunga che c'è una quinta squadra, quella con etichette d'appoggio della GULF, a restare in campo, oltre ad altre formazioni private che se pure hanno minori ambizioni non debbono essere considerate solo come riempitivo. La Porsche che guideranno Jost e Casoni, ad esempio o la Lola su cui saliranno Pianta e forse Brambilla, sono macchine da rispettare.

C'è poi la fioritura delle due litri. Alle buone macchine già viste nel 1974 si aggiungono la **RENAULT**,

La FORD ha vietato a MASS di correre su ALFA

Non sarà nemmeno Jochen Mass il partner di Merzario sull'Alfa del Kauhsen Racing Team, nella prima mondiale marche '75 del Mugello. La Ford ha negato al pilota tedesco, sotto contratto esclusivo, di correre con motori Alfa Romeo. Perciò egli figura iscritto alla corsa toscana con la ripescata Gulf-Mirage, ceduta alla Scuderia dell'ex pilota tedesco Loos. Avrà in coppia, su questa sport 3000 ex Wyer, l'australiano tuttofare Tim Schenken.

Ickx che correrà con Merzario, sarà al Mugello lunedì pomeriggio per alcuni test.

spacialmente quella ufficiale della ELF con **LELLA LOMBARDI** e **MARIA BEAUMONT**, a rendere nutrito il campo. Macchine coi motori B.M.W., macchine coi motori Ford, macchine magari con motori nuovi (ci dovrebbe essere anche l'otto litri di Ferraris), e qualche macchina giapponese.

Come vedete il campionato « nato morto » è invece vitalissimo.

Si apre con la mille del Mugello una pista eccellente che avrà un campo eccellente. La gara del 23 marzo valorizzerà la categoria ed il circuito. Adesso, di sicuro, stanno mordendosi le dita quelli che troppo affrettatamente hanno rinunciato, ad esempio Brands Hatch ed il Paul Ricard.

Vedremo a ottobre chi sarà stato il più « furbo ».

f. l.

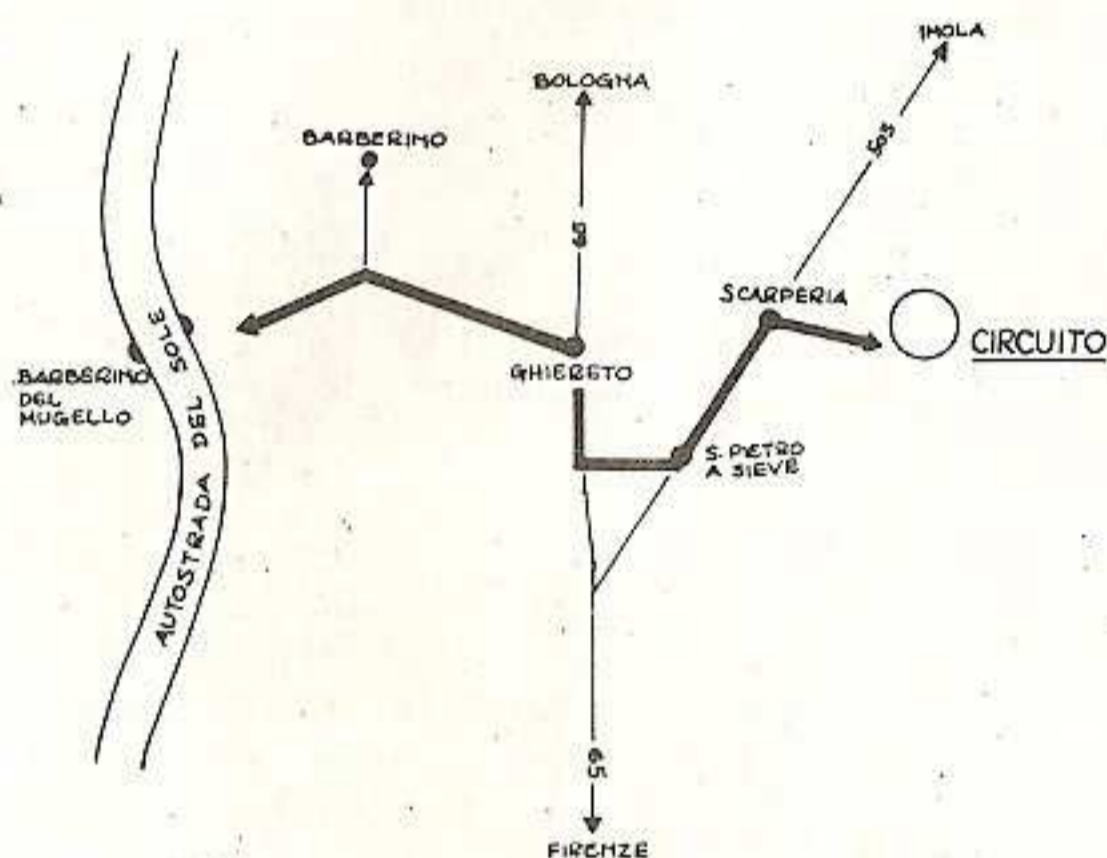
Le ORE del MUGELLO



giorno	ore	evento
venerdì 21 marzo	13-13,20	1° turno prove Coppa Renault
	13,30-13,50	2° turno prove Coppa Renault
	14-15,30	prove Mondiale Marche
	15,40-16	3° turno prove Coppa Renault
	16,10-16,30 16,40-18,10	4° turno prove Coppa Renault prove Mondiale Marche
sabato 22 marzo	13,30	1° batteria Coppa Renault
	14-15	prove Mondiale Marche
	15,10	2° batteria Coppa Renault
	15,35-16,35	prove Mondiale Marche
	16,50 17,15	3° batteria Coppa Renault 4° batteria Coppa Renault
domenica 23 marzo	8,40-9	prove libere Coppa Renault
	9,30	finale Coppa Renault
	11,30	partenza gara Mondiale Marche

L'albo d'oro iride MARCHE

1953	Ferrari
1954	Ferrari
1955	Mercedes Benz
1956	Ferrari
1957	Ferrari
1958	Ferrari
1959	Aston Martin
1960	Ferrari
1961	Ferrari
1962	Ferrari (Porsche, Abarth)
1963	Ferrari (Porsche, Abarth)
1964	Ferrari
1965	Ferrari
1966	Ford
1967	Porsche
1968	Ford
1969	Porsche
1970	Porsche
1971	Porsche
1972	Ferrari
1973	Matra
1974	Matra



COME si arriva DOVE si entra

• Non dovrebbero esserci grossi problemi, almeno per gli spettatori che escono dall'Autosole al casello di Barberino del Mugello: la strada è ben segnalata da cartelli gialli e percorre l'itinerario che riproduciamo schematicamente in pianta. Non dovrebbero comunque essere più di una trentina di Km. di strada: per chi giunge dalle nazionali segnaliamo due nuovi ingressi pedonali, aperti sull'Arrabbiata a 200 mt. dall'ingresso del Giogo.

I records in prova e gara

MUGELLO mt 5240	Sport: Merzario (Alfa 33 TT 12)	1'49"3 media 172,753 kmh (in prova)
DIJON-PRENOIS mt 3220	Sport: Cevert (Matra MS 670)	59"4 media 194,484 kmh (1973)
MONZA mt 5770 (una chicane)	Merzario (Alfa 33 TT 12)	1'28"26 med. 235,350 kmh (in prova)
SPA-FRANCORCHAMPS mt 14100	Sport: Pescarolo (Matra MS 670)	3'13"4 media 262,472 kmh (1973)
PERGUSA mt 5400 (nuova variante)	Sport: non hanno mai corso	
NURBURGRING mt 22835	Sport: Jarier (Matra MS 670) Pescarolo (Matra MS 670)	7'15"9 media 188,602 kmh (1974) 7'10"8 media 190,821 kmh (in prova)
OSTERREICHRING mt 5911	Sport: Ickx (Alfa 33 TT 12) Larrousse (Matra MS 670)	1'35"81 med. 222,100 kmh (1974) 1'35"97 med. 221,731 kmh (in prova)
WATKINS GLEN mt 5435	Sport: Beltoise (Matra MS 670) Larrousse (Matra MS 670)	1'44"05 med. 186,949 kmh (1974) 1'43"69 med. 188,678 kmh (in prova)
BUENOS AIRES mt 5968 (circuito n. 15)	Sport: Wisell (Lola)	1'58"39 med. 181,482 kmh (1972)
KYALAMI mt 4104	Sport: Larrousse (Matra MS 670) Jarier (Matra MS 670)	1'19"3 media 186,545 kmh (1974) 1'18"3 media 188,689 kmh (in prova)

NUMERI - MACCHINE - PILOTI

- Willy Kausen Racing Team
- Willy Kausen Racing Team
- Ligier Gitane Racing Team
- Ligier Gitane Racing Team
- Renault-Alpine
- Team Dr. Dannesberger D
- Team Dr. Dannesberger D
- Equipe Elf-Switzerland
- Scuderia Nettuno Ovoro
- Scuderia Nettuno
- Scuderia Nettuno
- Gelo Racing Team
- Renault-Alpine
- Scuderia Ateneo
- Scuderia Città dei Mille
- Termoplaid
- Scuderia Nord Ovest
- Scuderia Nord Ovest
- Scuderia Nord Ovest
- KV Racing
- Pedro de Lamare
- Scuderia Brescia Corse
- Dario Cusani
- Scuderia Vesuvio
- Scuderia Vesuvio
- March Engineering
- Lorenzo Niccolini
- Ermanno Pettiti
- Giuseppe Piazzi
- Scuderia Nord Ovest
- « Mici » - X
- Aldo Crovella
- Team Italiano Chevron
- Scuderia Nettuno
- Elcom Racing Team
- Blue Team
- Scuderia Brescia Corse
- Gelo Racing Team
- Gelo Racing Team
- Jolly Club
- Jolly Club
- Jolly Club
- Gabriele Gottfriedi
- Tebernum Porsche Racing
- Tebernum Porsche Racing
- Vittorio Benvenuti
- Porsche Club Romand
- Rodolfo Aguzzoni

Arturo Merzario - Jacky Ickx
Derek Bell - Henry Pescarolo
Jean Pierre Beltoise - Francois Migault
Jean Pierre Jarier - Jean Louis Lafosse
Jean Pierre Jabouille - Gerard Larrousse
Herbert Mueller - Gijs van Lennep - Leo Kinnunen
Leo Kinnunen - Emilio Zapico - Ben Heiderich
Lella Lombardi - Marie Claude Beaumont
Reinhold Joest - Mario Casoni
Jurgen Barth - Ernst Kraus
Mauro Nesti - Eris Tondelli
Timothy Schenken - Jochen Mass
Gerard Larrousse - Jean Pierre Jabouille
« Amphicar » - Mario Savona
Tarcisio Fornara - Romeo Camathias
Vittorio Mascari - Mario Facca
Pasquale Anastasio
« Gianfranco »
Achille Soria
John Hine - Jan Grob
Pedro De Lamare - Neto
« Pam » - « Pal Joe »
Dario Cusani - Domenico Giannotti
Cosimo Turizio - Carlo Biolotti
Domenico Giannotti - Vittorio Maione
John Lapp - José Uriarte
Lorenzo Niccolini - X
Ermanno Pettiti - Roberto Filanino
Giuseppe Piazzi - Arcadio Pezzali
Pasquale Anastasio - X
« Mici » - X
Aldo Crovella - X
Eris Tondelli - Mauro Nesti - David Purley
Corulli Irelli - « Brahmen »
Claudio Francisci - Roberto Marazzi - Enzo Santucci
Marcello Gallo - « Gero » - Mario De Luca
Franco Berruto - Mario Ilotte
Manfred Schurtl - Georg Loos - Pesch
Tofne Hexemans - John Fitzpatrick
Giorgio Schoen - Giovanni Borri - Nuri Pelit
Giorgio Schoen - Giovanni Borri
« Gero » - X
Gabriele Gottfriedi - X
Reino Wisell
Clemens Schickentanz - Hartwig Bertrams
Vittorio Benvenuti - X
Claude Haldi - Jacques Henri
Rodolfo Aguzzoni - X

A.R. 33 TT 12 boxer 3000
A.R. 33 TT 12 boxer 3000
Ligier Gitane Ford Cosworth DFV
Ligier Gitane Ford Cosworth DFV
Alpine Renault A 442 turbo Porsche 908/36 turbo Porsche 908/3 turbo Alpine Renault A 441/2000 Porsche Ovoro 908/4 turbo Porsche 908 Chevron B27 Ford AFV Gulf Mirage Ford DFV Alpine Renault A 442 turbo Chevron 2000
March BMW 2000
Porsche 906/2000
Chevron B26 Ford 2000 Osella BMW 2000
Abarth Osella 2000
Chevron B31 Ford 2000 March 75S Ford 2000 Osella PA3 BMW 2000 Lola T294 Ford 2000
Lola T294 BMW 2000 Lola T294 BMW 2000 March 755/2000 Osella 1600 Osella PA3/1600
Dallara 1300
Chevron B23/1300
Osella PA3/1300 Osella 1300 Chevron B31/1300
AMS Ford 1300 Chevron B23 Angelini 1300 Lola T290 Ford 1300
Porsche Carrera GT
Porsche Carrera GT
Porsche Carrera GT
Porsche Carrera GT
Lancia Stratos GT
Lancia Stratos GT De Tomaso Pantera
Porsche Carrera GT
Porsche Carrera GT
Porsche Carrera GT Porsche Carrera GT
Renault Alpine 1800 GT