

PARIGI - I due patrocinatori hanno battezzato l'equipaggio formato da Lella Lombardi e Marie-Claude Beaumont «l'equipaggio del fascino». La carriera della prima di queste due conduttrici non ha certamente nulla di segreto per il pubblico italiano, del quale è diventata giustamente la beniamina, ma quella di Marie-Claude è indubbiamente poco nota oltre le frontiere francesi. Eppure si tratta di una storia già lunga. Tutto ebbe in effetti inizio al principio del 1964, quando Marie-Claude, allora ventiduenne, debuttò come compagna di Claudine Trautmann, imbattibile campionessa di Francia a quei tempi, nel Rally Routes du Nord. Del resto quell'inizio non fu frutto del caso perché Marie-Claude viveva da tempo nel mondo delle competizioni; suo padre, concessionario della Citroen a Gap, era a sua volta appassionato di corse e gareggiava ogni tanto, anzi nel 1953 si piazzò terzo al Rally di Montecarlo.

A quell'epoca Gap era un punto strategico di numerose grosse competizioni come il Rally di Montecarlo, il Tour de France o la Coppa delle Alpi e il garage Charmasson (vero cognome di Marie-Claude dato che «Beaumont» è uno pseudonimo) assisteva la squadra Citroen. Per questo la ragazza frequentava regolarmente Neyret, Coltelloni, Ogier, Lucien Bianchi e così via, oltre a... Claudine Trautmann.

Dopo il tentativo, riuscito, nel Routes du Nord, Marie Claude Charmasson diventò la compagna ufficiale di Claudine prima alla Citroen, poi alla Lancia, ove per motivi diplomatici evidenti il nome Charmasson si tramutò in Beaumont. Il legame durò un anno e mezzo, poi Claudine terminò la stagione '65 come coéquipière del marito René Trautmann. Allora Marie Claude fece la conoscenza di Greder, di cui diventò coéquipière, poi, per l'ultima grande prova dell'anno, il Criterium delle Cévennes, la NSU le propose di pilotare una vettura! Per il suo grande debutto Marie Claude fu costretta ad affrontare una vera bufera di neve. Niente di grave, la piccola NSU era fra le venti sopravvissute, al diciottesimo posto!

Inutile aggiungere che i responsabili della NSU furono soddisfatti e che, pertanto, Marie Claude si trovò a fare parte della squadra NSU-CEIDA, a fianco di Larrousse e di Chasseuil. Nella sua prima stagione, compì l'exploit di portare a termine le quindici gare alle quali partecipò, vincendo inoltre la sua classe sia nella Coppa delle Alpi che nel Giro di Corsica. Anche se il 1967 fu un anno meno felice, nel 1968, rimasta sola alla NSU, Marie Claude mise di nuovo in luce una sicurezza che le era raramente mancata e diede brillanti prestazioni, come testimoniano le sue sette Coppe delle Dame.

Dall'altra parte, come avevano fatto prima di lei Larrousse e Chasseuil, ora la ragazza mirava più in alto e nel 1969 entrò alla Greder Racing e General Motors. Il passaggio a vetture più potenti non la turbò minimamente e già dal Rally di Montecarlo, ove piazzò la sua Commodore al secondo posto nella Coppa delle Dame, si mise in luce. Una Coppa delle Dame dietro l'altra e al Rally di Rouen Marie Claude salì un ulteriore gradino vincendo la turismo di serie, al volante di una pesante e superpotente Camaro. Ora era diventata una conduttrice in vista e dopo una magnifica vittoria nel gruppo 1 al Tour de France, sempre con la Camaro, e un bell'undicesimo posto in classifica generale al Giro di Corsica con la Kadett, ottenne il suo primo titolo di campionessa di Francia dei rallies. L'anno seguente i successi continuarono con un'Ascona, una Opel GT gruppo 3 e una Camaro. Un nuovo titolo si aggiunse al suo albo d'oro, aureolato quell'anno da due vittorie in gruppo 3 (Tulipani e Mont Blanc) e da una in gruppo 1 (Rally AGACI) su Camaro.

Non meno brillante il 1971: quattro vittorie smaglianti in gruppo 1 con un'Ascona

(Mont Blanc e Ronde Cévenole) e con una Camaro (Saint Raphael e Tour de France), le garantirono un altro titolo nazionale. Del resto il 1971 fu anche una grande «prima» per Marie Claude: partecipò alla 24 di Le Mans con Greder, su una Corvette.

Il 1972 la consacrò miglior conduttrice europea nei rallies: al volante della sua Opel Ascona disputò le gare più importanti e si aggiudicò la Coppa d'Europa dei rallies per dame. E' anche giusto sottolineare le sue notevoli prestazioni al Tour de France, ove, con la pesante Corvette, si piazzò quarta nella classifica assoluta. Quell'anno ottenne il suo quarto titolo nazionale!

L'anno chiave doveva essere il 1973. Marie Claude continuò la sua carriera nei rallies, però meno regolarmente e al volante di vetture dalla robustezza incerta, pur dando ancora prestazioni di tutto rilievo al Tour de France ove, nella turismo di serie, s'impose con la Commodore nonostante una vi-

*Vi presentiamo*  
*la partner di LELLA*  
*signorina CHAMASSON*

# L'altro mondo di MARIE-CLAUDE

vace concorrenza maschile, capeggiata da... Greder. Ma, soprattutto, quell'anno cominciò a cimentarsi con la sport due litri al volante della Lola T290 della Scuderia Café Côte d'Ivoire che la Elf le aveva preso a nolo. Purtroppo la vettura era preparata piuttosto male e Marie Claude non poté sfruttarla per acquisire le cognizioni in cui aveva sperato.

## 1974: nuova carriera

L'anno scorso la carriera di Marie Claude assunse un volto nuovo. Nel suo programma ci fu un solo rally, l'East African Safari ove, su Renault 16 TS, fu costretta al ritiro. Per contro tutto il resto della stagione fu dedicato ai circuiti.

«Non credo di avere più molto da scoprire, né da dimostrare, nei rallies — spiega —. Inoltre l'orientamento assunto dalle prove stradali europee non è eccitante: fare qualche centinaio di chilometri a 45 di media per disputare una «speciale» di 5-10 km. e così via, per tutto un rally, non presenta veramente un grosso interesse! Però — aggiunge subito — sono passata dai rallies ai circuiti per piacere personale e non costretta da questa evoluzione; in fin dei conti vincere sempre la stessa cosa, cioè una Coppa delle Dame o una classifica di gruppo, non dà una grande soddisfazione».

L'anno scorso, dunque, con il suo carattere dalla nota fermezza, Marie Claude de-

cise di passare al gradino superiore e di affrontare altre difficoltà. Aveva un doppio programma: turismo di serie con una Commodore GSE della Greder Racing e sport due litri con l'Alpine Renault A440 del team Switzerland-Archambeaud. Del tutto a suo agio con la Commodore, si piazzò subito tra i favoriti del campionato di Francia dei circuiti gruppo 1.

Purtroppo handicappata all'inizio di stagione da un guasto meccanico che non fu scoperto rapidamente, Marie Claude (che intanto si era imposta nel Grand Prix Femminile di Monaco con una R5 LS) ottenne la sua prima vittoria il 14 luglio a Magny Cours. Da quel momento dominò la seconda parte della stagione, aggiudicandosi altre quattro vittorie in sei corse. Alla conclusione si piazzò seconda nel campionato di Francia, alle spalle di Gréder, ottenendo il quinto titolo femminile della sua carriera.

Con l'Alpine due litri avrebbe però scoperto un altro mondo. Purtroppo la iella la perseguitò spesso, limitando una progressione che esisteva realmente ma che avrebbe potuto essere ancora maggiore. Le due prime corse (Magny Cours e Charade) si conclusero con due ritiri per guasti meccanici. La terza fu paradossale: Marie Claude s'impose, ma non aveva avversari degni dell'Alpine, sul circuito di Montlhéry, e noie al cambio le impedirono di segnare tempi significativi. Si dovette infatti aspettare la sua ultima corsa, quella di ottobre a Jarama: in mezzo ai «tenori» del campionato d'Europa la ragazza si qualificò decima (su ventun vetture al via) e grazie a una corsa coraggiosa, anche se rallentata da due noie meccaniche, mise finalmente in luce un quadro preciso delle sue possibilità.

Ora lei stessa sa come stavano le cose. «All'inizio — riconosce — ero veramente spaesata, non disponevo di nessuno degli automatismi indispensabili al volante di una vettura del genere. Per fortuna quando guidavo sono molto istintiva e riesco facilmente a capire con una certa esattezza le reazioni della vettura, anche se, almeno per ora, sono incapace di indicare i regolaggi corrispondenti (aiuto aerodinamico, flessibilità degli ammortizzatori ecc.). Per me il problema di guida maggiore è rappresentato dal frenaggio; fino a quel momento avevo sempre pilotato vetture pesanti (Chevrolet, Commodore e così via) che richiedevano distanze di frenaggio piuttosto lunghe. Nei prototipi, invece, è difficile immaginare che sia possibile frenare così tardi. In circuito — continua — e soprattutto coi prototipi, la difficoltà consiste nel fatto di essere sempre al limite. Nel turismo non ci sono problemi, ma è un altro paio di maniche cercare l'ultimo decimo in monoposto o prototipo, soprattutto di fronte a ragazzi che partono tutti col coltello fra i denti! Si tratta di un grosso sforzo, che richiede una tensione nervosa e un'aggressività enormi; la guida di un prototipo esige una vera e propria brutalità, fisicamente stancante, nel cambiare marcia, nel frenare, nel preparare la vettura per le curve».

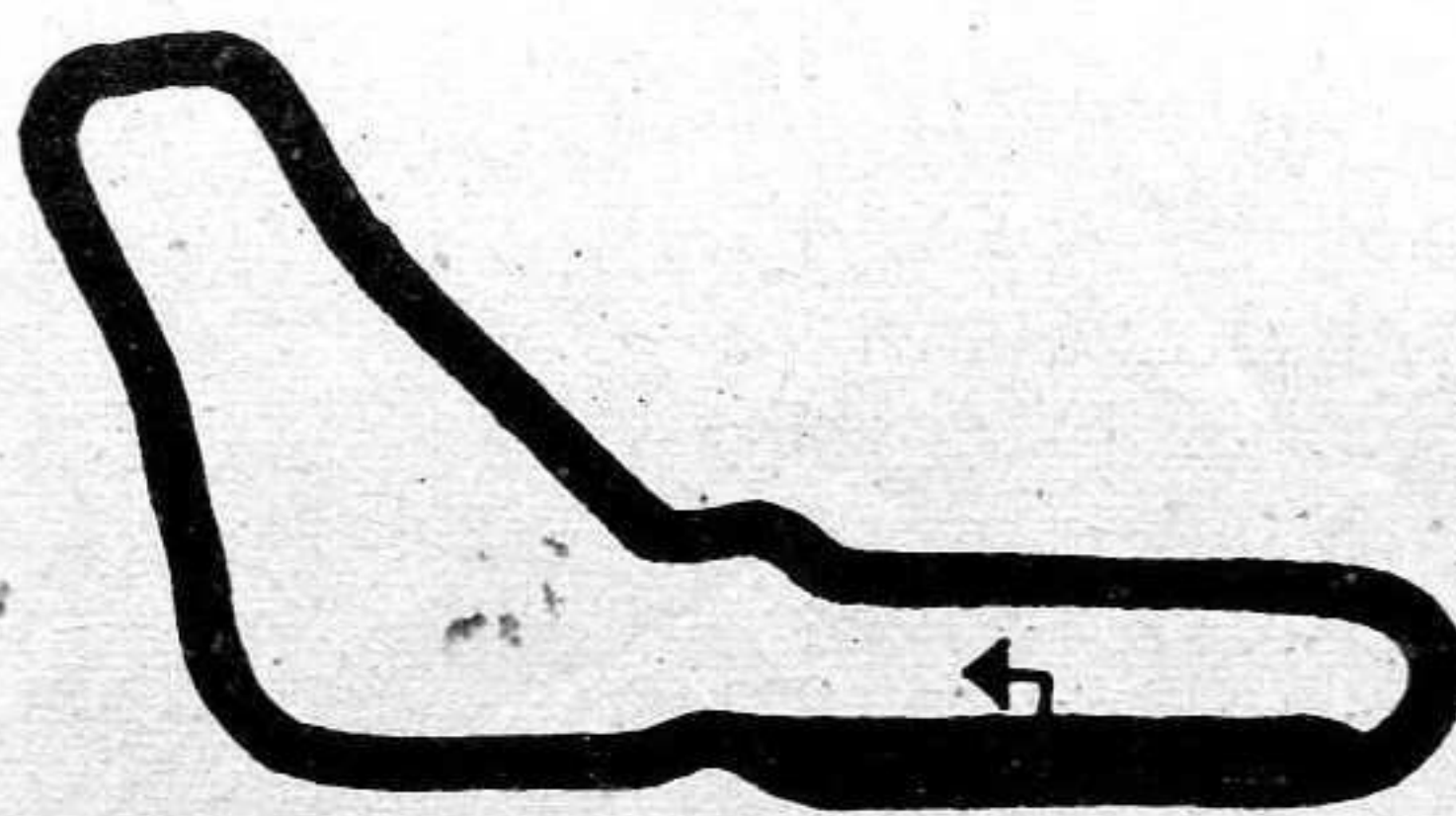
In funzione di questa esperienza già acquisita, Maria Claude segue con ammirazione la progressione della sua nuova compagna, Lella, poiché come dice: «insisto nel credere che, giunti al più alto livello, quale che sia lo sport praticato, le sportive non possono uguagliare le prestazioni dei loro compagni maschi. Anche se le donne sono resistenti quanto gli uomini nelle prove di lunga durata, quando è richiesto uno sforzo breve e violento secondo me la donna continua a essere inferiore, anche se la differenza è minima. Ecco perché mi sembra difficile che una conduttrice si piazzasse fra i primi cinque in una corsa di F. 1, tanto più che a mio parere una donna sarà sempre meno aggressiva di

Daniel Boutonnet

CONTINUA A PAGINA 20



# Questi i 62 ISCRITTI con numeri di gara a MONZA



## I records di MONZA

(con variante ASCARI)

circuito m. 5.770

NUMERO GARA	PILOTI	MACCHINE
<b>GR. 5 - CLASSE 3000</b>		
1.	PESCAROLO-BELL	Alfa Romeo 33TT12
2.	MERZARIO-LAFFITE	Alfa Romeo 33TT12
3.	BELTOISE-JARIER	Ligier Gitane JS2
4.	LARROUSSE-JABOUILLE	Alpine Renault A 442
5.	CASONI-JOEST	Porsche Ovoro 908/4 turbo
6.	BARTH-KRAUS	Porsche 908/3
7.	MUELLER-VAN LENNEP	Martini Porsche 908/36
8.	SCHENKEN-MASS	Gelo Ford Mirage
9.	PIANTA-BRAMBILLA V.	Lola T 282
11.	GARGALLO-LAGOSTERA	Porsche 908/3 turbo
12.	PENKER-ALOIS MUELLER	KMW SP 30
<b>GR. 5 - CLASSE 2000</b>		
15.	LOMBARDI-BEAUMONT	Alpine Renault Elf
16.	MOHR-FINOTTO	AMS
18.	FRANCIA-KESSEL	Cheetah G 501
19.	« AMPHICAR »-SAVONA	Chevron B 23
21.	« GIMAX »-ALBERTI	Chevron B 21
22.	ROBIN SMITH-X X	Chevron B 23
23.	BLANCKLEY-CALVERT	Chevron B 23
24.	PETER SMITH-X X	Chevron B 23
25.	GROB-HINE	Chevron B 31
26.	FILANNINO-PETTITI	Dallara BMW
27.	FACETTI-FINOTTO	Lola Ferraris 2000
28.	« POOKY »-RASSEGA	Lola T 292
29.	JAUSSAUD-PAINVIN	Lola T 292
31.	LAPEYRE-FERRIER	Lola T 294
32.	SERVANIN-FREQUELIN	Lola T 294
33.	JONES-SHELDON	Lola T 294
34.	TURIZIO-NAPPI	Lola T 294
35.	ZANUSO-LEGULLEC	Lola T 294
36.	CRESPIN-BRACEY	Lola T 294
37.	RAYMOND-GOA	Lola T 390
38.	DE LAMARE-NETO	March 75 S
39.	ANDREWS-STUBBS	March 75 S
41.	CABRAL-JOHNSON	March 75 S
42.	FORNERA-CAMATHIAS	March BMW
43.	« TATOG »-VOLTOLINA	March Vetrella
44.	BILOTTI-BARBERIO	Osella PA 3
45.	TRUFFO-« ALVAL »	Osella Ferraris PA 3
46.	« PAL JOE »-« PAM »	Osella BMW
<b>GR. 5 - CLASSE 1600</b>		
51.	GUIDETTI-MASTAGLIO	Chevron
52.	ZAMPOLLI-SOLINAS	GRD
53.	NICCOLINI-NESTI	Osella PA 3
<b>GR. 5 - CLASSE 1300</b>		
56.	CERULLI-« BRAMEN »	AMS
57.	« LUCIEN »-GIORGIO	AMS 274 Armaroli
58.	ANASTASIO-SORIA	Chevron B 23
59.	« BRAMEN »-TONDELLI	Chevron B 31
61.	GALLO-« PIBO »	Lola T 290
62.	« MICI »-MOLA	Osella PA 3
<b>GR. 4 - CLASSE OLTRE 3000</b>		
65.	GOVONI-PARPINELLI	De Tomaso Pantera
66.	GOTTIFREDI-GALIMBERTI	De Tomaso Pantera
<b>GR. 4 - CLASSE 3000</b>		
71.	« GERO »-RADICELLA	Lancia Stratos
72.	CAPRA-LEPRI	Porsche Carrera
73.	SCHON-PELIT	Porsche Bazaar
74.	HALDI-BEGUIN	Porsche Carrera
75.	BERRUTO-ILOTTE	Porsche Carrera
76.	HEYER-KELLENS	Porsche Carrera
77.	HEZEMANS-FITZPATRICK	Porsche Carrera
78.	FITZPATRICK-HEZEMANS	Porsche Carrera
79.	SCHICKENTANZ-BERTRAMS	Porsche Carrera RSR
81.	BERTRAMS-WISELL	Porsche Carrera RSR
82.	VOLLERY-DORCHY	Porsche Carrera RSR
83.	BALLOT LENA-BIENVENUE	Porsche Carrera RSR

TEMPO	MEDIA	PILOTA E VETTURA	GARA	DATA
1'51"1	187,290	Zorzi GRD	Gara di F. 3	30-6-74
1'37"4	213,694	Gethin Chevron-Chevy	GP Lotteria	30-6-74
1'54"5	181,414	Riccitelli S.	Coppa Benaglia	7-4-74
1'58"1	175,884	« Lucas » Lola	Gara di F. Ford	26-5-74
1'31"3	227,513	BELL GULF Gr. 7	1000 Km	25-4-74
1'34"4	208,973	Rosselli Abarth-Osella	Coppa Sport	26-5-74
1'49"4	189,872	Filannino Dallara	Coppa Sport	26-5-74
1'48"8	190,919	« Pal-Joe » Abarth-Osella	Coppa Sport	26-5-74
1'57"4	176,933	Guidetti Ferraris	Coppa Sport	26-5-74
1'45"0	197,828	Casoni De Tomaso Pantera	Coppa Bevilacqua	7-4-74
1'44"6	198,585	Hezemans e Keller Porsche	Intereuropa	1-9-74
2'00"6	171,238	Pianta Porsche 914	Intereuropa	1-9-74
2'00"1	172,955	Colzani Alfa Romeo GTA	Intereuropa	1-9-74
2'09"0	161,023	Fornera Fiat X-1/9	Intereuropa	1-9-74
1'55"3	180,156	Finotto De Tomaso Pantera	Intereuropa	1-9-74
1'52"9	183,985	Rousselot Porsche Carrera	Intereuropa	1-9-74
1'44"4	198,965	Brun BMW 34 CSL	4 Ore	24-3-74
2'04"3	167,111	Chiapparini Alfa Romeo GTV	Gara nazionale	24-3-74
2'03"2	168,603	Litrico Alfa Romeo GTAJ	Gara nazionale	24-3-74
2'11"8	157,602	Pezzella Fiat 128	Gara nazionale	24-3-74
2'08"9	161,148	Amighini Fiat-Abarth	Gara nazionale	24-3-74
2'19"9	148,477	Bernerio Fiat-Abarth	Gara nazionale	24-3-74
2'28"1	140,256	Gattafoni Fiat-Giannini	Gara nazionale	24-3-74
2'29"1	139,315	« Tibeli » Fiat-Abarth	Gara nazionale	24-3-74
2'38"4	131,136	Squarise Fiat	Gara nazionale	24-3-74

## II MONDIALE MARCHE finora

### LE GARE DISPUTATE

1-2 febbraio	24 ore Daytona
Gregg-Hoywood	(Porsche Carr.)
23 marzo	Mugello
Larrousse-Jabouille	(Alpine A 442)
6 aprile	800 km. di Dijon
Merzario-Laffite	(Alfa R. 33TT12)

### ...E LE PROSSIME

20 aprile	Monza
4 maggio	Spa
18 maggio	Pergusa
1 giugno	Nurburgring
29 giugno	Osterreichring
27 luglio	Warkins Glen
12 ottobre	Buenos Aires
9 novembre	Kyalami

## (La classifica dopo 3 prove)

	DAYTONA	MUGELLO	DIGIONE	TOTALE
PORSCHE	20	12	15	47
ALFA ROMEO	—	15	20	35
ALPINE RENAULT	—	20	—	20
CHEVRON	—	8	12	20
LIGIER	—	4	6	10
FERRARI	3	—	—	3
LOLA	—	—	1	1

● Questa la situazione del Mondiale Marche dopo le tre prove, anche se la 24 Ore americana è stata falsata dalla presenza di alcune vetture non conformi alle prescrizioni dell'Annesso J. Poiché la CSI non si pronuncia, l'ALFA ROMEO ha deciso di interessare la CSAI per muovere il problema a Parigi.

## Marie Claude qui parla di LELLA

CONTINUAZIONE DA PAG. 19

un uomo, handicap ovvio nelle lotte serrate, così frequenti nei Gran Premi».

Per favorire al massimo le proprie possibilità, e per giustificare la fiducia dimostrata dai suoi patrocinatori, Maria Claude si è imposta un addestramento fisico intenso, con l'aiuto degli specialisti dell'I.N.S.

« Eppure — afferma Maria Claude — io, che credevo di essere una vera professionista, posso dire che nei confronti di Lella sono una debuttante! Appena ora cominciamo a conoscerci bene, ma parliamo la stessa lingua della passione ».

La preziosa esperienza acquistata da Lella in monoposto, pur non dando nessun complesso a Maria Claude, l'ha però indotta a non cullarsi in illusioni.

« So benissimo che i tempi di Lella eclissano i miei nelle prove — non nasconde — ma nelle gare di durata dobbiamo entrambe rispettare le tabelle di marcia che ci avrà preparato Larrousse, in funzione delle possibilità dell'Alpine. Fra noi non esiste rivalità ».

## ULTIM'ORA EDWARDS per Merzario?

LONDRA - A Silverstone si diceva essere possibile che, a far compagnia a Merzario sull'Alfa Romeo nella 1000 chilometri di Monza, possa essere al posto di Laffite Guy Edwards (che è senza dubbio un buon pilota per le macchine sport ma che non ha mai corso altro che sulle due litri).



**L'AFFITE porta-  
fortuna anche  
per MERZARIO**

# Il suo ex meccanico fa rabbia a JABOUILLE

SPECIALE AUTOSPRINT

Come in una vecchia comica di Charlot, alla fine «l'omino» riesce sempre ad avere la meglio sull'omone grande e grosso. Solo che questa volta il copione anziché nell'America dei «Roaring twenties» è ambientato nella cornice di una corsa di automobili dell'Europa 1975. Precisamente a Digione, per la seconda prova del «Mondiale Marche». Da un lato l'esultante «omino» delle fotografie è il minuscolo JACQUES LAFFITE partner ideale di quell'altro «omino» tutto coraggio che è Arturo Merzario, dall'altro «l'omone» schiumante di rabbia è l'aitante e atletico Jean Pierre Jabouille, che assieme al suo coequipier altrettanto bello e altrettanto atletico Gerard Larrousse, è stato costretto a mettere K.O. la sua «Alpine Turbo» nel disperato tentativo di contenere la foga dei due piloti dell'Alfa Romeo.

Per Jabouille, come per tutti, è difficile mantenere il «self-control» davanti alle disavventure, ma la goccia che fa traboccare il vaso è la guasconata con cui Laffite, cercando dal basso del suo metro e sessantadue di battere sulle spalle da un metro e ottanta e passa del connazionale; si congedò «Domenica a Hockenheim in 'F.2' porta pazienza ma vinco ancora io». (Quando leggete queste note sapete già se ha avuto ragione...).

«Eh no — pensa Jabouille e l'espressione del suo viso tradisce in pieno l'amara riflessione — amico mio non potrà mica andarti sempre così! Ma come appena tre anni fa eri il mio meccanico personale e l'unico volante che vedevi era quello della mia macchina quando la spostavi dal garage ai boxes. Poi ti è venuta la mania, a ventisette anni compiuti di metterti a correre, e io, non lo avessi mai fatto, ho messo una buona parola con il mio amico Tico Martini perché ti affidasse una F. Renault. Certo correvi nei ritagli di tempo, dato che la tua occupazione principale rimaneva quella di meccanico addetto alla mia "F.2". Comunque quei tuoi successi iniziali non mi dispiacevano, anzi mi lusingavano "Buon sangue non mente mi dicevo, la mia scuola è servita a qualcosa". Poi invece all'improvviso, nel passaggio dalla "F. Renault", di cui avevi vinto il "Challenge", alla "F.3" scopro che quello del pilota per te non è un hobby ma una vocazione.

Il tuo sodalizio con Martini diventa più forte e, licenziatoti da meccanico del mio "Team" te ne vai a vincere da pilota il "Campionato d'Europa e di Francia della 'F.3'", con le "Martini". Così, senza quasi che me ne accorgessi, mentre io per dare una sistemazione alle Alpine di "F.2" e "prototipi due litri" mi gioco forse la strada per la "F.1", in meno di due anni, ti ritrovo nel 1974 al mio fianco in "F.2", non più come meccanico ma come rivale, e nella lotta ad armi pari che conduciamo sulle piste dell'"Euro F.2" tu riesci anche a trovarti una apertura alla "F.1" con Williams.

Fin qui, anche se non è da tutti, in così breve tempo ritrovarsi con il proprio meccanico rivale in pista, le cose potrebbero anche andarmi bene. Ma però adesso caro Jacques esageri, e ti dico io con cosa: con la fortuna. Sbaglio? Beh stammi a sentire. Rifiuti i soldi che la Elf ti offre per correre nell'«Euro "F.2" del 1975 con la

## 1000 km di Monza - Trofeo Filippo Caracciolo - 4. prova del Mondiale Marche

PROVE:	Venerdì 18	ore 9 - 12 ore 14,30 - 18
	Sabato 19	ore 10 - 12 ore 14 - 15 ore 15,30 - 16,30
	Domenica 20	ore 9,40-10 prove libere
GARA:	Domenica 20	ore 11
Percorso: 174 giri di km. 5,770 pari a 1000,98 km.		

● Sarà ammesso alla partenza un numero massimo di 40 vetture, in base ai migliori tempi di qualificazione, così suddivise: 7 del gruppo 4 e 33 del gruppo 5. Tutte le vetture sport 2000 e 3000 se qualificate saranno ammesse al via: il tempo minimo di qualificazione non dovrà superare il 123 per cento della media dei tre migliori tempi stabiliti nel corso delle prove.



Il WKRT in festa, dopo Digione. Al volante dell'Alfa vittoriosa è Laffite, l'ex-mecanico di Jabouille che attualmente insidia il suo vecchio «padrone» in Formula 2. Jabouille, ad Hockenheim, si è servito del suo coequipier sull'Alpine-Turbo, Larrousse, per fermare lo scatenato Laffite in monoposto (Foto D.P.P.I.)

March ufficiale, con la quale Depailler ha appena vinto un titolo, e rifiuti anche la guida della nostra "Elf 2" per poter correre, maledetto sciovinismo dei francesi, con la monoposto che il tuo amico ed estimatore Tico Martini ha costruito sempre con i soldi della Elf per la prima volta in vita sua per questa formula solo ed esclusivamente se a guidarla fosse stato Jacques Laffite.

All'Estoril sotto la pioggia la Martini fatica a tenere la strada, tanto è vero che fai un bel paio di testa coda, ma l'asciugarsi della pista prima, poi i ritiri di Serblin e di Kessel, ed infine l'errore nel conteggio dei giri da parte dei cronometristi, riescono a regalarti un successo che più incredibile di così non poteva essere! Quindici giorni e siamo a Thruxton. Il mio motore Schnitzer, eguale al tuo e a quello di Brambilla, come già in Portogallo fa i capricci.

La stessa cosa succede a te e a

Vittorio. Solo che il motore di Brambilla i fastidi li accusa durante il giro di ricognizione, mentre il tuo, assieme alla frizione, aspetta gli ultimi giri di entrambe le manches per metterti in difficoltà, e perciò, dato che, debbo essere sincero, in fatto di guida e di esperienza nel metterti a posto la macchina a questo punto non hai più niente da imparare da nessuno, con la compiacenza della dea bendata mi infili il secondo successo consecutivo.

Però non è ancora niente. Vieni a Digione con l'Alfa due litri, che non hai mai visto se non in fotografia. Io e Gerard con l'Alpine, le vetture italiane, avverse dalla sfortuna, le abbiamo già battute al Mugello e perciò, nonostante la bravura di Merzario, la battaglia può essere ad armi pari. Invece, patatrà salta fuori la "chances" di Laffite. E mentre noi ci fermiamo nemmeno a metà gara con il motore fumante tu vai a vincere per la seconda domenica consecutiva,

addirittura con una macchina che non avevi mai visto prima.

Allora a questo punto, da parigino a parigino, non posso che dire una cosa sola. Il sig. Merzario non me la racconta giusta, con il fatto che ti ha voluto a Digione, e ti vuole ancora per tutte le corse del "Mondiale Marche", a cominciare da Monza, perché tu, sei cinquantadue chili come lui, sei alto come lui, ti trovi a guidare con gli assetti che vanno bene a lui, hai fatto la stessa gavetta dura senza aiuti che ha fatto lui. Sono tutte balle!

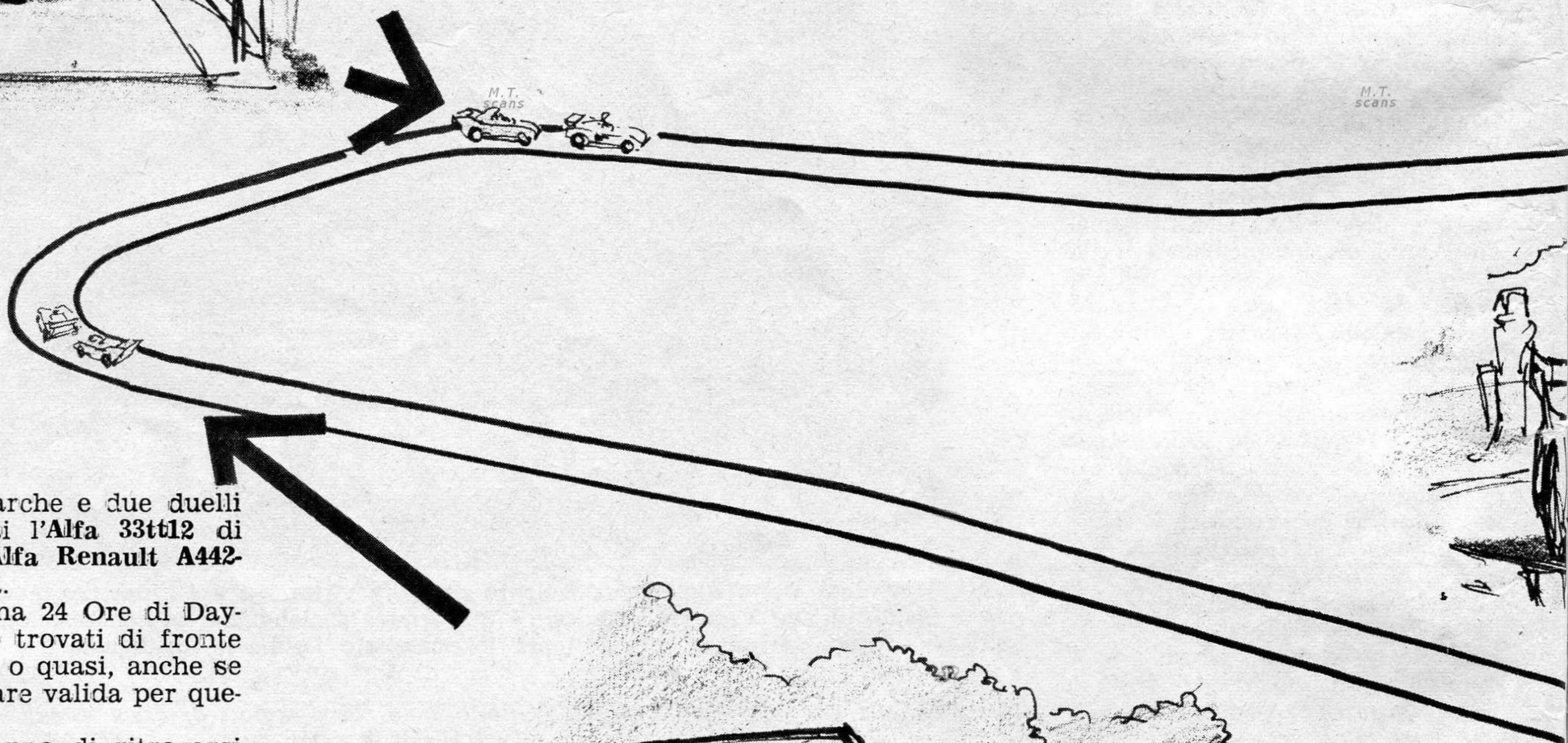
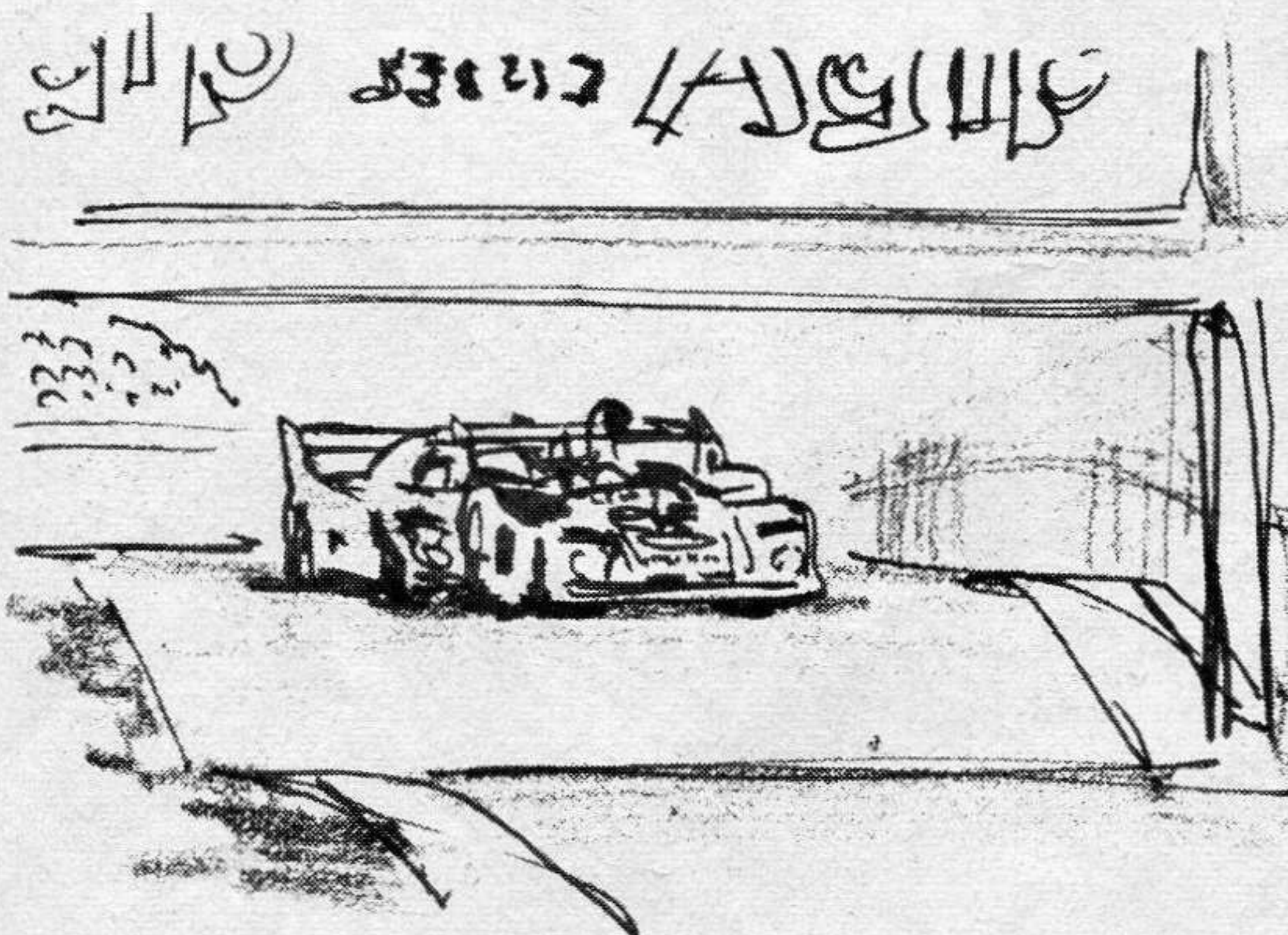
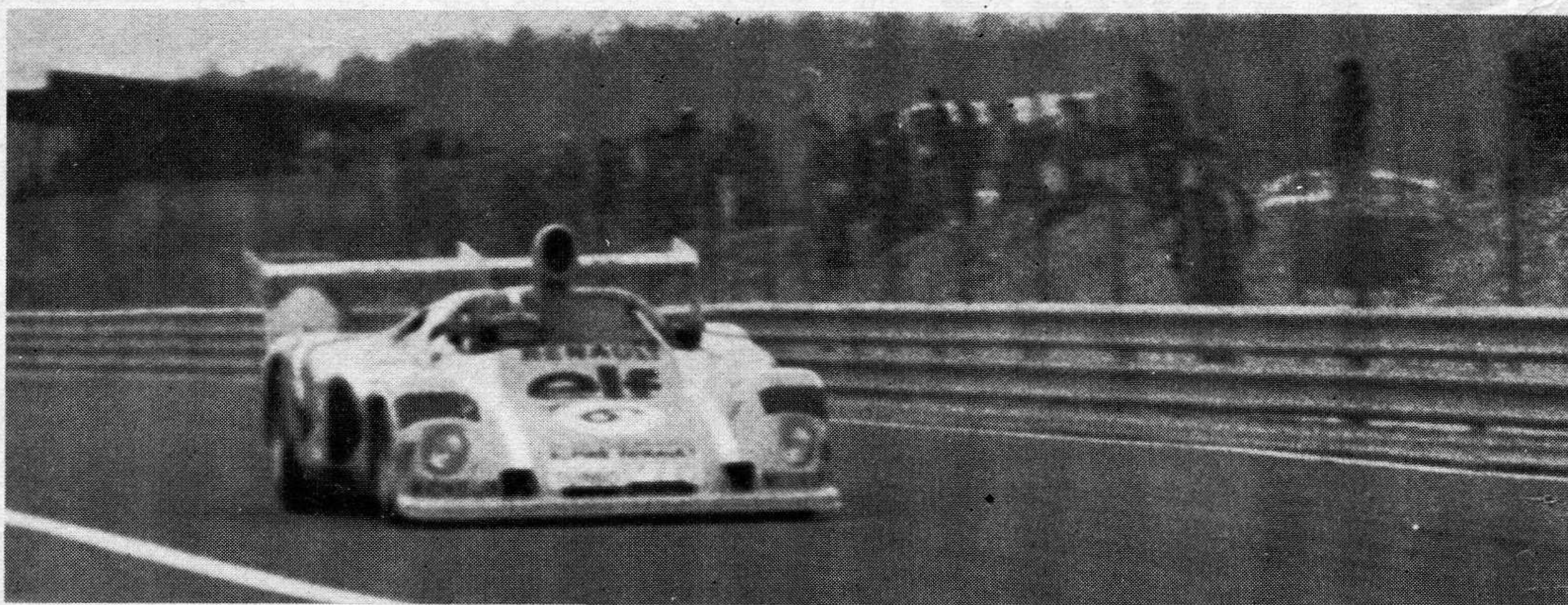
Merzario ti vuole perché sa benissimo che il pilota Jacques Laffite è bravissimo, ed in questo momento è anche uno dei più promettenti di tutto il giro internazionale, ma però è anche quello che, nonostante le apparenze, in fatto di quella cosa che gli italiani nominano con il fondo schiena, se è vero quello che dicono, è l'unico che possa aspirare a battere Fittipaldi».

Tito Zogli



DE ADAMICH fa

# LARROUSSE anticipano

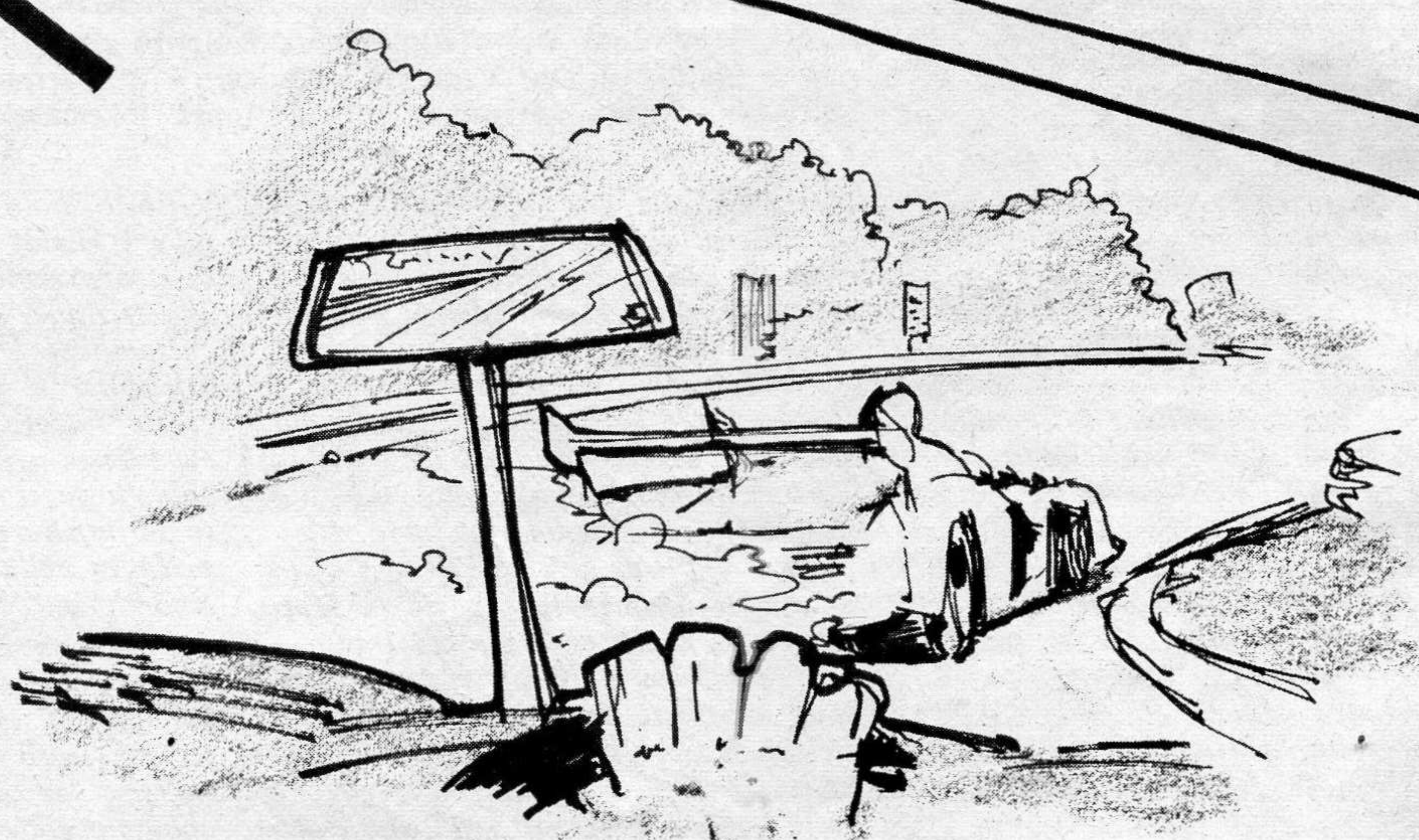


Due gare del Mondiale Marche e due duelli che hanno visto protagonisti l'Alfa 33tt12 di Merzario da una parte e l'Alfa Renault A442-Turbo di Larrousse dall'altra.

Certo c'è stata quella prima 24 Ore di Daytona, dove in realtà ci siamo trovati di fronte ad una gara di « silhouettes » o quasi, anche se per ora è ancora da considerare valida per questo campionato 1975.

Si pensava all'inizio dell'anno di ritrovarsi a seguire delle gare valide per un titolo mondiale che non avrebbe certo rispecchiato dei valori sui quali poter realmente dare delle classifiche differenti da quelle crude del risultato finale, ma il Mugello e Digione ci hanno subito schiarito le idee ed in questo Merzario, con la sua guida piuttosto « spettacolare », ha in più ravvivato l'ambiente.

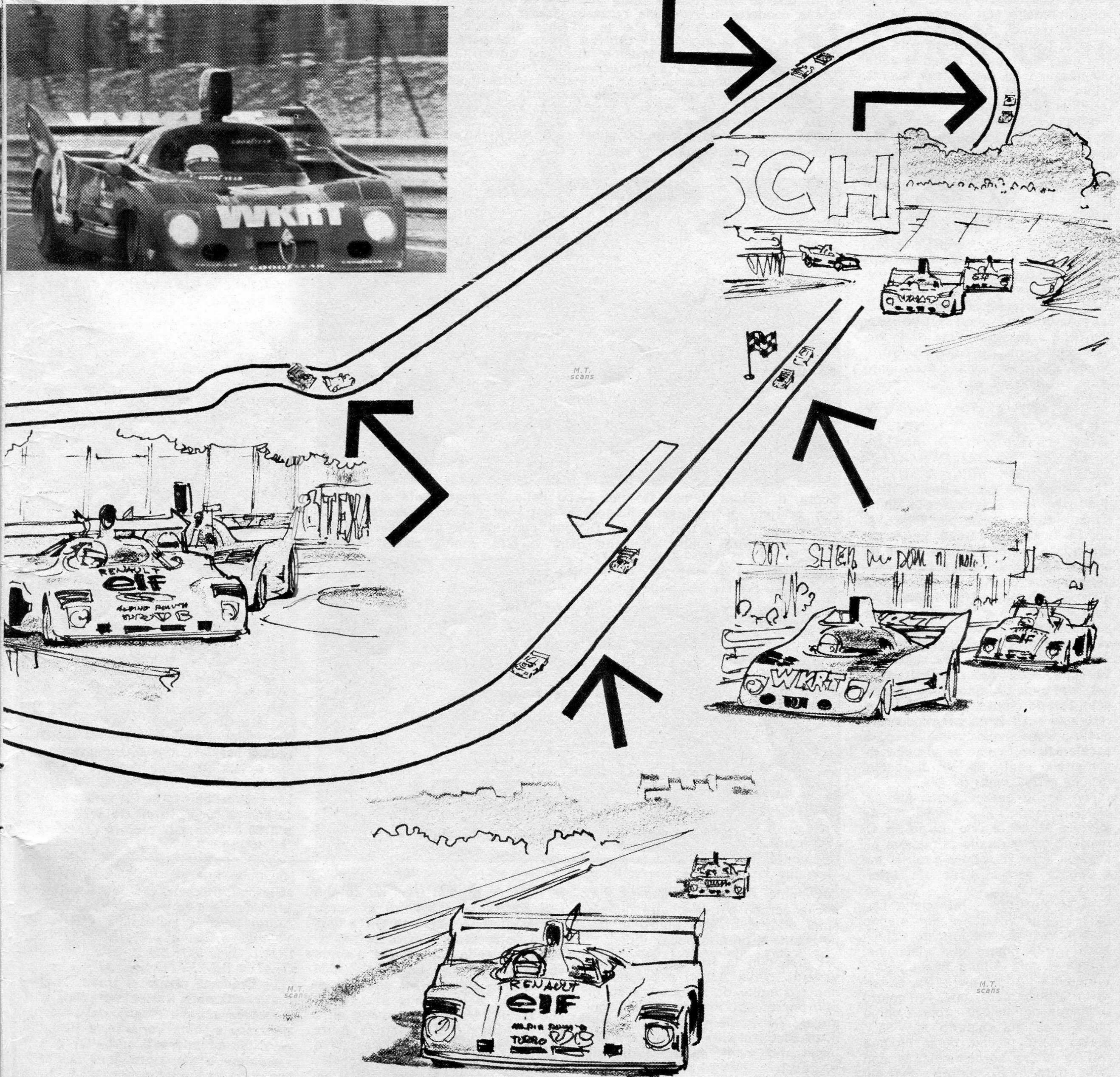
Se da un lato, saputo il nuovo sviluppo preso dal programma Alfa con l'accordo Kaushen, pensavo che sulla carta non ci sarebbero stati grandi avversari potenziali, dall'altra parte, conoscendo l'impegno che l'Alpine Renault mette nel settore corse (basta guardare le prestazioni dei suoi due litri nell'europeo 2000), ero convinto che la decisione della casa francese di entrare in lizza in questo mondiale, non poteva significare che la determinazione di fare bene e di riuscire a fare delle belle figure e di essere competitiva anche contro un'Alfa, che l'anno precedente le aveva prese dalla Matra ma in modo abbastanza onorevole.





la filo (telefonico)

# MERZARIO osì il duello





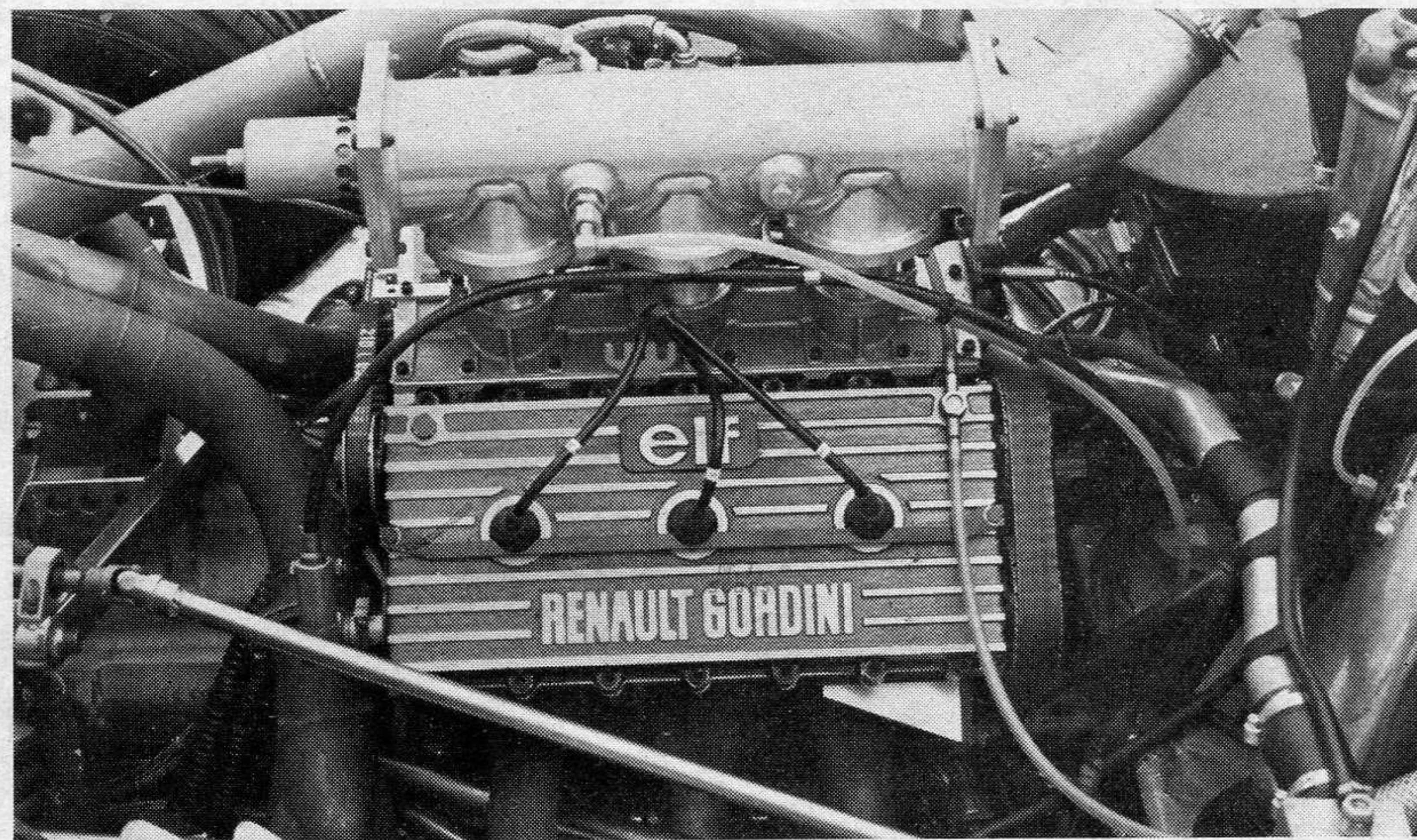
## Il tele-duello CONTINUAZIONE DA PAG. 23

Tra le due case, poi, avevamo una Alpine Renault che di sicuro aveva preso delle decisioni al tempo giusto, aveva fatto dei programmi e li avrebbe portati avanti come stabilito nell'arco della stagione. È questo nel mondo conduttori è determinante per essere competitivi a lungo termine. L'Alfa invece si era trovata a fine stagione '74 ad avere praticamente annullato ogni attività prototipi legata al 12 cilindri 33, per cui l'improvviso risveglio legato a Kaushen non poteva dare tutti quei margini di sicurezza su eventuali sviluppi tecnici per pensare che le corse si sarebbero vinte con una mano sola, anche contro vetture meno qualificate all'origine.

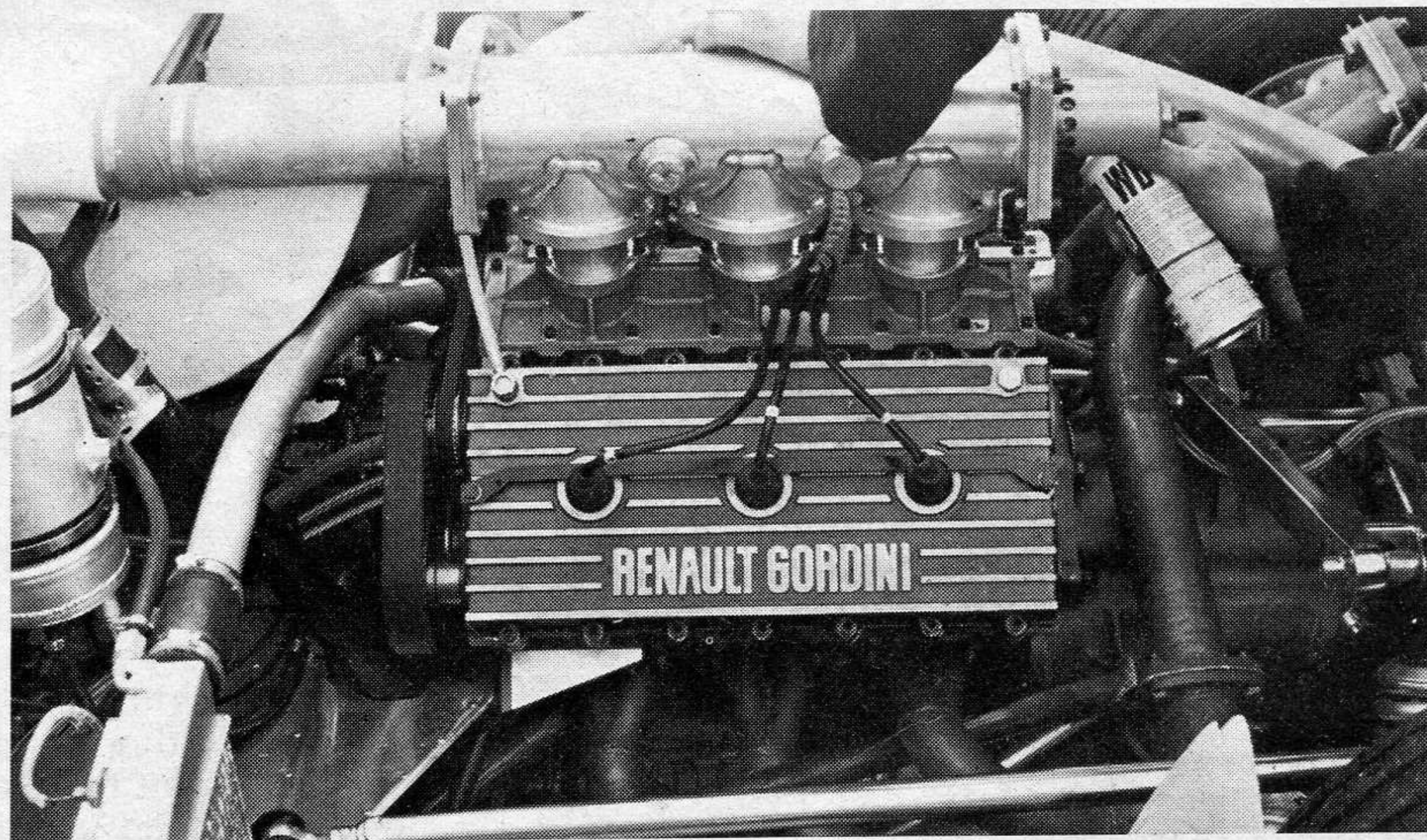
Oddio, Merzario a Digione, a basarsi sulle foto, sembra abbia vinto veramente con una mano sola, avendo l'altra più impegnata fuori dall'abitacolo a lanciare maledizioni agli altri piloti, ma a chiedere ad Arturo direttamente non è che pensi che la vittoria l'abbia raggiunta in tranquillità, anzi!

Un'Alfa dell'ultimo minuto quindi, su una base preesistente, ed un'Alpine Renault anche lei dell'ultimo minuto, quella turbo, ma su un programma nuovo e con possibilità di ulteriori sviluppi. L'Alfa però ha avuto una grande fortuna dalla sua: Merzario, che con la sua guida e le sue condotte di gara alla ragazzino iniziò attività, ha supplito e supplirà a diverse deficienze che la squadra di Kaushen potrà ritrovarsi nell'arco della stagione. Macchina a punto, competitiva o no, Merzario andrà sempre forte e possiamo dire che questo suo comportamento sta salvando l'Alfa da una situazione che avrebbe potuto essere veramente pesante con la mancanza di Arturo nella squadra delle 33.

Ed ora siamo a qualche giorno dalla 1000 chilometri di Monza, dove lo scontro Alfa-Alpine Renault sarà ancora più esasperato che in precedenza proprio per le caratteristiche della pista, delle prestazioni delle due macchine e da quelle dei piloti stessi legati all'ambiente del campo di gara.



Sopra, il motore Renault-Gordini Turbo nella versione usata al Mugello, con scarichi di medesima lunghezza. Sotto, il nuovo andamento degli scarichi sul motore dell'Alpine a Digione, con tubi che confluiscono in un unico collettore subito all'uscita dalle testate. Nuovo anche il telaio



dovremmo riuscire ad andare via, anche perché per le nostre dimensioni ridotte, di scia dietro di noi ne lasciamo proprio poca.

E poi, con la frenata di Lesmo, variante curva Ascari e parabolica non c'è molto da recuperare su di noi, per quanto Arturo tiri ad ogni giro. Tieni presente che, per ora, di problemi di freni noi non ne abbiamo mai avuti, mentre l'Alfa sì, e grossi.

— Andrea, non so quanto abbia ragione Gerard su queste storie del-

la velocità, ma sui freni mi sa che non sia tanto sbagliato. Io spero che a Monza si sia tutti OK e spero di poter fare la gara, se necessario, frenando dove voglio e come voglio io ad ogni giro della 1000 km, perché se non mi sarà possibile farlo, e loro sono più veloci, che faccio? Ma non posso dire altro per fare un po' di pretattica senza dare informazioni agli avversari e queste parole potrebbero leggerle alla concorrenza; in ogni caso ti assicuro che, dopo la corsa persa al Mugello per le pastiglie freni, ab-

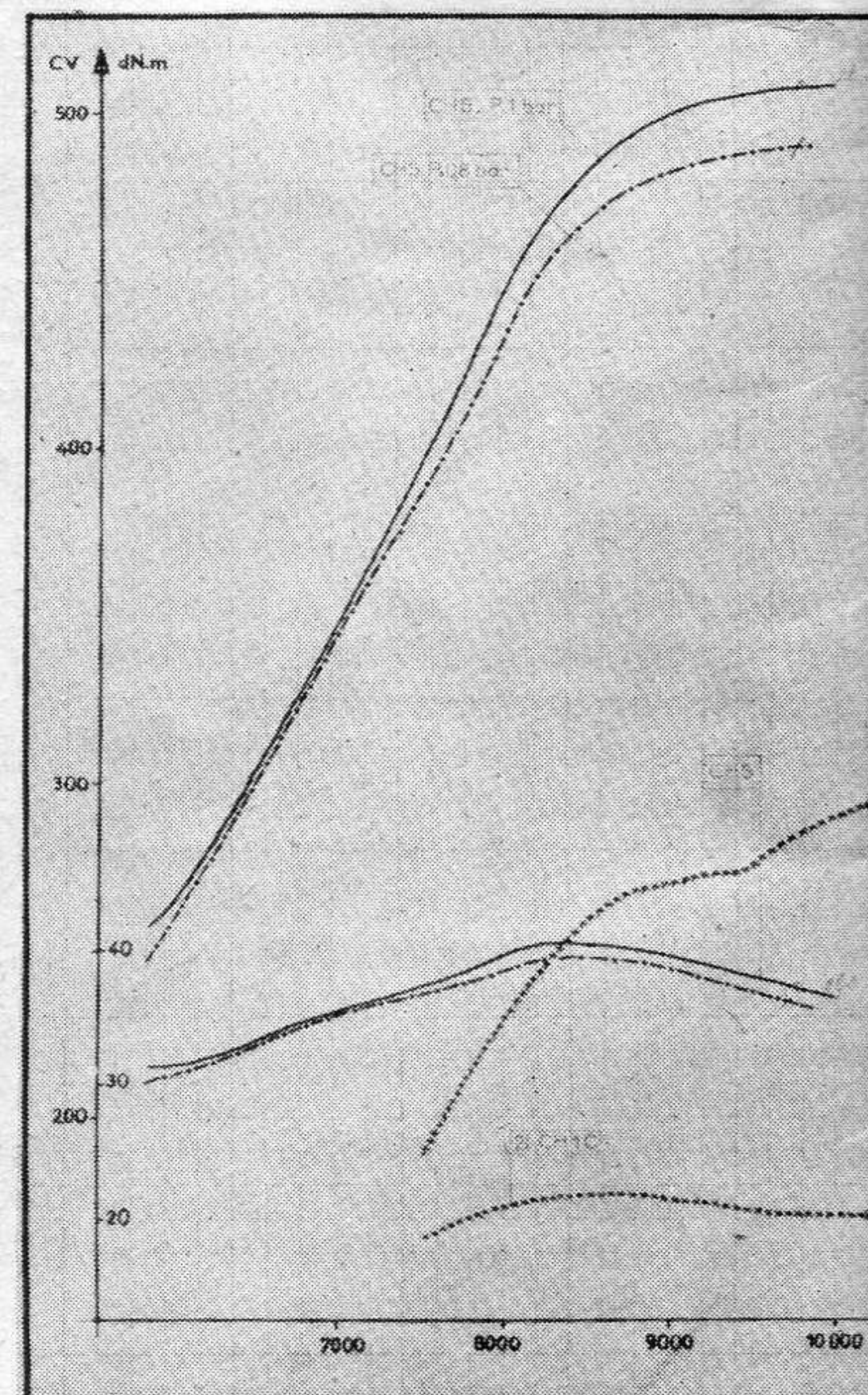
biamo lavorato sodo e dovremmo far vedere a Larrousse che a Monza si può anche supplire in frenata a una minor velocità in rettilineo.

Su quel fatto cui accennava della scia, ha proprio ragione lui. Quando mi son trovato dietro di lui in scia, di scia non ce n'era mica; neanche un po' di turbolenza mentre era lì davanti a me, anche se effettivamente a vedersi la sua coda mi sembra piccola piccola.

— Con la scia, invece, dell'Alfa mi sembra di venire catapultato da una portaerei con un Jet — spiega Larrousse —. Quando con la mia Alpine mi son trovato dietro l'Alfa, mi pareva di essere in autostrada in sorpasso di un autotreno TIR, tale era il risucchio e la turbolenza ed i giri del mio motore salivano che era uno spettacolo. A Monza, se prendo la scia dell'Alfa devo stare attento di non « stamparmi » nel suo posteriore ma di saltar fuori scia in tempo prima che il risucchio mi tenga dentro.

Dunque la situazione è abbastanza chiara tutte e due i piloti fiduciosi

In questo disegno, l'andamento delle curve di potenza del 6 cilindri Renault-Gordini con e senza turbocompressore. Con la sovralimentazione, esso raggiunge i 508 CV a 9800 giri con una pressione di 2 bar, mentre con una sovralimentazione



di 1,8 bar la curva è leggermente più bassa. Ad alimentazione atmosferica, i CV sono 290 a 10.400 giri. La coppia del turbo è fantastica: 40 kgm a 8500 giri contro i 22 kgm a 8700 del normale motore aspirato.

nelle due macchine, ma uno deve arrivare primo e l'altro secondo quindi, Arturo, come la mettiamo...

— CI SARA' BEN UN PUNTO DOVE 'STO TURBO E' SVANTAGGIATO RISPETTO AL 33?

— Credo di sicuro si troverà nei pasticci nella variante Ascari; lì il motore scende di giri, deve parzializzare a metà variante, a bassa velocità, ed allora il turbo si può « sedere » e non riprendere subito con tutta la potenza; ma a Lesmo e in parabolica, dove entri forte, 180-200 kmh, imposti e riapri tutto

— MA TU, ARTURO, CHE NE PENSI DI QUESTA 1000 KM DOVE HAI VINTO LO SCORSO ANNO, E VUOI SICURAMENTE RIVINCERE OGGI, MA FORSE NON TUTTO GIOCA A TUO FAVORE?

— Andrea, se tutto va come penso non ci sono problemi, se va come pensano gli altri i problemi ci sono e me li ritrovo io nell'abitacolo del mio prototipo dalla partenza fino all'arrivo. Mugello e Digione sono state due gare da vincere e ho mancato solo il Mugello, ma Monza con le caratteristiche di prestazione del turbo dell'Alpine Renault può essere anche la loro gara.

— Guardate, — dice Larrousse — che se veramente a Monza tutto va normalmente e non sorgono inconvenienti tecnici, di problemi non ce ne sono per nessuno, perché la nostra macchina va via e non la vede più nessuno ed Arturo, per quanta grinta ci metta, non può fare dei rettilinei più corti.

Evidentemente nei due piloti c'è già un indirizzo ben preciso di quello che dovranno fare a Monza e questo traspare dalle loro parole: Merzario sa che la sua macchina va bene e che lui ci si trova bene, ma pensa di non avere quelle prestazioni velocistiche a livello del turbo avversario e Monza non è una pista che permette di supplire, in curva o in frenata, ad una eventuale inferiorità di velocità in rettilineo.

Gerard Larrousse, al contrario, pensa di avere una macchina completa che tiene il passo in curva ed in frenata all'Alfa, ma poi negli allunghi di Monza, specie in quello del rettilineo boxes, saranno gli altri a non tenere il suo passo.

— MA TU, ARTURO, CHE COSA PENSI DI QUESTA CONVINZIONE DI GERARD DI ANDARSENE VIA FIN DALLA PARTENZA ED ARRIVEDERCI A TUTTI?

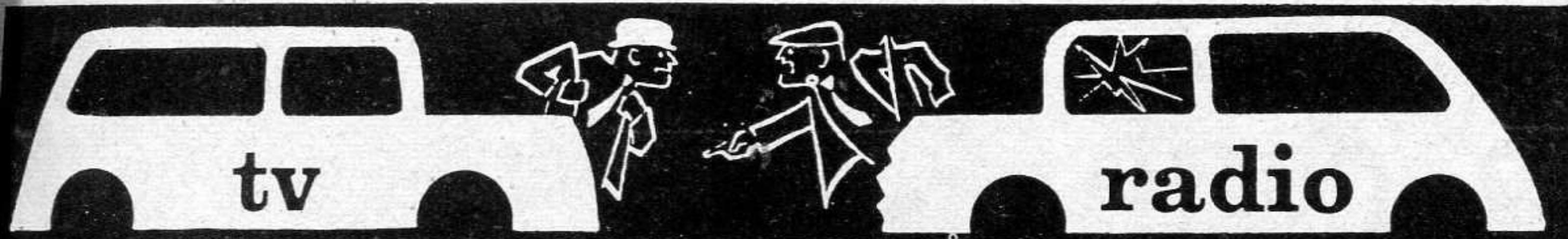
— Io non ho ancora capito, dalle due gare finora fatte, se l'Alpine Renault turbo risulta più veloce di noi in rettilineo perché raggiunge prima la sua velocità massima o se perché ha una velocità massima superiore alla nostra. Mi spiego meglio: al Mugello ed a Digione l'Alpine andava un po' più forte dopo 800 metri dalla curva, mentre la mia velocità era 300 kmh che prendevo dopo un chilometro, passando agli 800 metri a 285, per cui risultavo sì più lento dell'Alpine Renault ma solo esteriormente, non avendo un rettilineo sufficiente per recuperare quello perso nella prima fase di accelerazione (anche se vi può suonare strano sentir parlare di accelerazione a 290 kmh).

Può anche essere però, Andrea, che loro fanno i 300 e noi i 295 ed allora a Monza siamo un po' in situazione grama; nelle prime due piste non sono riuscito a capirlo, ma a Monza sarà... facile da interpretare.

— Veramente — interviene Larrousse — le differenze non stanno proprio così nel rendimento velocistico tra le nostre due macchine, perché la mia Alpine Renault fa i 310 kmh e l'Alfa i 290!... No, scherzavo; penso però che la nostra turbo sia più veloce proprio come punta massima rispetto al « 33 ». Siamo molto piccoli, come un due litri, e molto aerodinamici e con tanta potenza di motore, che più prende giri più migliora le prestazioni del turbo. Per questo a Monza



# 2 ore di «diretta» per la 1000 Km. del 20 aprile



Programmi dal 16 al 27 aprile

**MERCOLEDÌ 16 NAZIONALE**  
Ore 12,30 - Sapere: « I motori »  
Ore 21,50 - Mercoledì sport

**SABATO 19 SECONDO**

Ore 19,00 - « Dribbling » -  
**DOMENICA 20 NAZIONALE**

Ore 13,30 - (dopo il Telegiornale) Sport

Ore 17,15 - Notizie sportive

Ore 21,35 - La Domenica sportiva

**SECONDO**

Ore 14,30 - Monza: « 1000 Km. »

Ore 19,50 - Telegiornale sport

**TUTTI I GIORNI SECONDO**

Ore 18,45 - Telegiornale sport

**SABATO 19** Secondo programma

Ore 11,35 - Ruote e motori

**DOMENICA 20** Secondo programma

Ore 12,00 - Anteprima sport

Ore 17,00 - Domenica sport

**LUNEDÌ 21** Programma Nazionale

Ore 8,15 - Lunedì sport

**MERCOLEDÌ 16**

Ore 22,10 - Mercoledì sport

**SABATO 19**  
Ore 22,35 - Sabato sport

**DOMENICA 20** Secondo programma

Ore 17,55 - Domenica sport, primi risultati

Ore 22,30 - La Domenica sportiva (parzialmente a colori)

**LUNEDÌ 21**

Ore 19,45 - Obiettivo sport (parzialmente a colori)

## TV Svizzera

**DOMENICA 27 TV SVIZZERA**

Ore 10,55 - Eurovisione - Barcellona: « Gran Premio di Spagna »

**DOMENICA 27 TV CAPODISTRIA**

Ore 16,30 - Eurovisione - Barcellona: « Gran Premio di Spagna »

**DOMENICA 27 TV MONTECARLO**

(orario da stabilire) - Eurovisione: « Gran Premio di Spagna »

A Digione l'Alfa di Pescaroto è stata ferma mezz'ora per la rottura di un cuscinetto anteriore. I meccanici hanno dovuto cambiare tutto il gruppo portaruota anteriore sinistro



## Dalla goliardica cena di DIGIONE ai segreti di Chiti

# Da SPA un'ALFA con nuova «linea»

800 mila lire di cena-riconciliazione dicono sia costata a patròn-Kauhsen la vittoria di Digione. Era tanto contento il barbuto ex pilota e ora manager dell'Alfa-mondiale che, giura Domingo Piedade, non ci ha fatto troppo caso al salasso del suo portafoglio. La rimpatriata è servita per rasserenare gli animi, ed ha avuto per teatro il piccolo ristorante dell'aeroporto di Digione. C'erano tutti, tecnici e piloti del team alfista, ma anche invitati d'onore lo squadrone blu dell'Alpine, al completo anche di maestranze. E' stata una di quelle serate memorabili che conservano all'automobilismo un pizzico di alone di sana goliardia sportiva. E lo champagne ha fatto il resto, smuovendo gli animi fino alle...torte in faccia. Finché addirittura Larrousse bombardiere (blu) non ha pensato bene di riempirne una con un po' di polvere, ed il «botto» con coriandoli sfilacciati di torta è stato il fuoco pirotecnico finale!

Animi distesi dunque nel clan Alfa in questa vigilia della bella (prima fase) a Monza. A Digione, quando Arturo ha pareggiato in prova i records dei colleghi, Domingo d.s. ha inaugurato il cartello di segnalazione « grazie! »; per i meccanici si canta la nuova prodezza del rifornimento gomme-benzina in 45" e le gran lodi del clan tedesco per Manfredini e C. nel loro lavorare senza risparmio; in due notti han dormito 6 ore: figurarsi, se lo sapessero i... sindacati!). Ora si confida per il futuro che pure se il turbo Alpine è davvero una bomba, il costringere i suoi piloti a tenere sempre il piede giù può far ripetere il caso Digione. Come dire che, se debbono fare 1000 km tutti spinti c'è proprio da sperare che i turbo non ce la facciano e saltino. Come è capitato anche a Muller, annuisce Casoni. Che stupisce: « Invece guarda i motori Alfa. Ne fan di tutti i colori i suoi piloti, gli tirano il collo ma i boxer di Chiti sembrano indistruttibili. Adesso capisco la Brabham... ».

Intanto in Autodelta, a dimostrare che non si è proprio fuori del gioco anche nella sport, si sta lavorando sodo a una evoluzione della 33 TT 12. Se non ci fossero state le Alfette da preparare per l'Elba (tra squadra ufficiale clienti — Alfasud, Alfette e GTV — saranno un 18 le macchine che chiedono, cure speciali da rallies) veniva pronta anche per Monza una sport nuova linea e altre modifiche sostanziali. L'avrà Merzario da Spa. La modifica più importante è il cambio che non sarà più centrale ma arretrato a sbalzo. Il che comporterà un arretramento dell'abitacolo e quindi una linea un po' diversa dall'attuale. Non è detto che vada meglio, ma stante a certe esperienze di moda dovrebbe offrire una distribuzione pesi forse più favorevole. Lo sapremo presto.

Mario Morselli

m. s.

## Anche problemi aerodinamici per per la PORSCHE 908/04 finalese

# CASONI sconcertato «corrono come F. 1»

MODENA - Casoni come Merzario; vita tribolata (di piloti), spesso incomprensioni, poi le impennate. A Digione una 1000 Km. certamente italianissima; l'Alfa vittoriosa, con Merzario e Laffite e poi Casoni, modenese di Finale Emilia con Jost. Ci dice la moglie, giustamente orgogliosa ma con un po' di rammarico « Gli anni purtroppo passano », quasi per accennare che Mario può essere verso la fine della sua carriera e per rimpiangere il tempo perduto.

Casoni, quando l'abbiamo avvicinato, era in partenza per la Germania, dove si tratterà per affari. Poi rientrerà in vista della 1000 km. di Monza.

— Tutto bene, Mario, a Digione?

— Tutto bene per modo di dire:

la stampa mette sempre in evidenza le difficoltà degli altri, ma le nostre? Ci sono state, ad esempio, le gomme; e sul circuito di Digione i pneumatici hanno estrema importanza in relazione alla potenza di una macchina da 500 cavalli.

— \*Avete migliorato molto però in questa Porsche ottenendone dei risultati validi.

— Non è stato facile correre con la nostra macchina; anzi, direi che è stato arduo. La vettura non è ancora completamente a posto, c'è qualcosa al cambio che non va e poi dobbiamo modificare l'assetto posteriore, cosa

che si sta facendo. Correre su un circuito dove le gomme sono elemento basilare non è facile. Fra l'altro dopo 5/6 giri siamo rimasti senza contagiri. Su una macchina che ha un motore da ottomila giri c'era il pericolo di far saltare tutto. In pratica abbiamo girato alla cieca cercando però di non fare una gara da F. 1 come quelli dell'Alpine e per poco nel rischio ci cadevano anche gli alfisti. Ecco che per tenere il ritmo iniziale ci siamo impegnati allo spasimo, poi abbiamo ragionato. Volevamo il risultato e l'abbiamo ottenuto. Una cosa è certa: che l'Alfa ha un gran motore se ci sfilava in rettilineo come una spada!

— E sul percorso di Digione c'è qualcosa da criticare?

— Senz'altro, le corse a lunga durata sono impossibili per il pilota e per il mezzo. Ripeto che è un tracciato al massimo da F. 1. E' un percorso assurdo per una gara di resistenza, era un tourbillons da non capirci più niente. Alla partenza poi con le Gran Turismo non le dico.

— A Monza avrete la macchina migliorata?

— Senz'altro. In confronto al Mugello, a Digione siamo andati molto meglio e a Monza faremo altri progressi. Tra l'altro dovremo modificare il muso a cucchiaio anteriore che è poco aerodinamico.

on credo avranno fastidi.

— No, ha ragione Arturo — spiega Gerard — solo nella variante forse avremo qualche calo di accelerazione. Ho detto forse perché le prestazioni del nostro turbo migliorano volta in volta e per Monza magari anche questi punti critici del percorso li potremo fare come tutto il resto della pista. Quando aprò l'acceleratore e sono su di giri non ci sono quelle pause di cui spesso si sente parlare; si va via bene e, rispetto ad un'Alfa, direi che se non è una curva lenta la nostra accelerazione è persino migliore. A Monza da Lesmo e da metà Parabolica dovremmo forse andare via noi, dalla variante forse pro.

— Senti, Andrea, loro hanno delle gomme differenti di marca dalle nostre e vanno bene diciamo come le nostre sull'asciutto. Sul bagnato non credo, siano alla nostra altezza né come gomme, né come macchine, né come prestazioni di motore, modestia a parte, nemmeno come prestazione di pilota. Quindi tagliamo la testa al toro, organizziamo una bella pioggerella che non disturbi troppo gli spettatori, e vedrai che tutti i discorsi non servono niente. Monza con l'umido, poi, è la sogno anche di notte...

— Ma certo che se piove tanto contento non lo sono mica, perché soprattutto nel dosaggio dell'acceleratore del turbo che vado in crisi e certamente la gara sarebbe falsata nel suo andamento. Arturo a Monza va forte sia sull'asciutto che sul bagnato, quindi restiamo tranquillamente sul secco.

— Qui tutti parlano, ma me non mi contate? Io corro con Bell, che ve lo ricordate tutti lo scorso anno con la Mirage cosa faceva sul bagnato a Monza!...

Tutti parlano, ma di Pescarolo, nessuno tiene conto, appunto. Forse perché in genere tra i due litiganti!

Andrea De Adamich