

Una 24 ORE
senza eclatanti
emozioni

domenica **SPRINT**

Questa foto è quasi da sola il commento della maratona francese bissata da ICKX (con BELL) con la GULF-FORD di JOHN WYER nell'edizione - consumo 1975



Senza... LE MANS!

E' toccato a Derek Bell alzare « le mans » in segno di trionfo all'arrivo della 24 Ore francese, retta quest'anno da una nuova formula nella quale aveva una parte preponderante il consumo. Assieme a Bell, Jacky Ickx ha portato alla vittoria la Gulf-Ford. E' la seconda Le Mans vincente per il pilota belga

DALL'INVIATO

LE MANS — Una 24 Ore di Le Mans particolarissima ha permesso alla Gulf di cogliere un successo che è il coronamento di una serie di sforzi tenacissimi e ben condotti, da parte di una squadra che è tra le più simpatiche e che deve essere animata ed ammirata per la serietà dei suoi programmi e delle sue realizzazioni. Il successo della Gulf si accompagna alla seconda vittoria di Ickx, che in coppia con Derek Bell è stato da ammirare almeno quanto la macchina e chi l'ha fatta. Un successo che sarà molto utile, e che forse permetterà alla Gulf di continuare la sua attività sportiva, in forse da qualche tempo per via di certi cambiamenti al vertice della società, in America, che parevano destinati ad eliminare le competizioni dai programmi di ricerca e pubblicitari della marca di carburanti.

Con questa vittoria, che ha molto valore, la Gulf è tornata quindi a splendere, e meritatamente, perché ha saputo sfruttare al meglio i dati del problema tecnico che gli organizzatori di Le Mans avevano imposto quest'anno a coloro che volevano cercare gloria sulla pista francese. La Gulf lo ha risolto al meglio, questo problema, ed è quindi giusto che ne tragga i benefici.

Le vicende della gara, che vi tracciamo rapidamente nella cronaca, sono state tali da rendere meno difficile del previsto il compito di Ickx e Bell su una macchina, e di Schuppan e Jaussaud sull'altra, ma in ogni caso le Gulf erano le favorite della vigilia e quindi non può essere stato casuale che siano giunte alla fine molto bene.

Poteva vincere, stavolta, la Porsche Ovoro di Casoni, Joest e Barth che era stata equipaggiata del motore aspirato otto cilindri e che andava benissimo soprattutto nel consumo che era l'elemento caratterizzante di questa gara. Invece hanno avuto dei guai, molta sfortuna e non sono che al quarto posto della classifica finale.

Poteva vincere una Ligier, ed è probabile che sarebbe stato così, se la macchina col motore Maserati, scelto per la sicurezza che dava, non fosse incappata in una grossa disavventura, una di quelle collisioni che ogni volta accadono quando sono in pista macchine diverse e piloti di troppa diversa classe.

Poteva accadere, infine, che vincessero le due donne della Alpine Renault. Non approfittando delle sfortune altrui ma per meriti loro, e lo hanno dimostrato coi tempi di prova e con la prima parte di gara che la macchina ha fatto. Invece per loro c'è stata la causa di ritiro più irritante che si possa

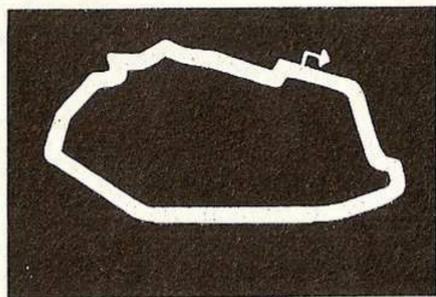
immaginare in queste corse: il serbatoio asciutto. Così Lella Lombardi non ha nemmeno preso il volante in corsa e M.C. Beaumont ha soltanto potuto far vedere che era capace di stare a ruota delle Ligier, anzi ad un certo punto è stata lì lì per superare Pescarolo.

La Lola, molto bella, che De Cadenet ha portata a Le Mans e che ha guidata con Craft, aveva troppe pecche costituzionali per poter arrivare bene in fondo, ma strutturalmente ha buone basi e potrebbe diventare una macchina temibile.

Abbiamo visto le solite grandi battaglie delle Gran Turismo, con le tantissime Porsche in gara a « scannarsi » tra loro, pur se frammezzate da qualche Ferrari Daytona e da una Pantera De Tomaso, che è stata stupefacente essendo arrivata bene fino in fondo. Merito anche del secondo nostro pilota all'arrivo, Paolo Bozzetto che alla fine era felicissimo per aver dimostrato di esistere ancora, e molto bene.

Di questa gara, dei suoi aspetti tecnici e del suo futuro, merita parlare diffusamente. E' quello che faremo più avanti nel tempo. Ora registriamo la vittoria della Gulf, che è la seconda di Ickx. Ed il fatto che, nonostante tutte le critiche, le innovazioni di Le Mans non sono poi tanto stravaganti. Anzi.

Franco Lini



24 ORE LE MANS

24 ORE DI LE MANS - Gara internazionale di velocità e durata. Circuito di Le Mans, di km. 13,640. 14-15 giugno 1975.

COSI' (IN 55) AL VIA...e (in 29) al traguardo

Bell-Ickx (Gulf-Ford) 3'49''9	Mignot-Jones (Ferrari Daytona) 4'20''1
Schuppan-Jaussaud (Gulf-Ford) 3'51''8	« Beurlys » Faure (Porsche Carrera) 4'21''9
Lafosse-Chasseuil (Ligier-Ford) 3'53''4	Vollery-Dorchy (Porsche Carrera) 4'22''4
Jost-Casoni-Barth (Porsche 908-3) 3'55''1	Fornage-Geurie (Ford Capri) 4'22''8
Pescarolo-Migault (Ligier-Ford) 3'57''4	Striebig-Mauroy (Porsche Carrera) 4'23''1
Schulthess-Bayard (Lola T 284) 3'59''9	Greder-Cudini (Chevrolet Corvette) 4'23''9
Craft-De Cadenet (De Cadenet-Lola) 4'02''6	Andruet-Pilette-De Fierland (Ferrari Daytona) 4'24''8
Beaumont-Lombardi (Alpine Renault) 4'02''9	Thiau-Bonnemaison (Porsche 911 S) 4'27''7
Beltoise-Jarier (Ligier-Maserati) 4'04''	Godard-Waugh (Porsche Carrera) 4'28''2
Posey-Poulain (BMW 3,0 CSL) 4'06''	Laplacette-Pigeon (Porsche Carrera) 4'28''3
Ferrier-Lapeyre (Lola T 294-ROC) 4'08''	Grandet-Wollek (Porsche Carrera) 4'28''9
Painvin-Hummel (Lola T 292 ROC) 4'12''9	Guitteny-Haran (Ferrari BB) 4'30''
Poirot-Cuynet-Ortega (Porsche 908) 4'16''	Ragnotti-Sourd (Tecma) 4'30''9
Ballot-Bienvenue (Porsche Carrera) 4'16''	Beguïn-Zbinden (Porsche Turbo) 4'31''
Servanin-Henry (Lola T 294-ROC) 4'16''7	Bussi-Metral (Porsche Carrera) 4'31''5
Schickentanz-Bertr. (Porsche Carrera) 4'16''7	Langlois-Malcher (Ferrari Daytona) 4'31''8
Haldi-Fernandez (Porsche Carrera) 4'17''2	Vetsch-Verrier (Porsche Carrera) 4'32''2
Facetti-Bucknum (Ferrari-Daytona) 4'17''3	Dacremont-Mouton-Hoepfner (Moynet) 4'32''4
Clarkson-Worthing. (Lola T 292) 4'18''2	Bering-Utz (Porsche Carrera) 4'33''2
Fitzpatrick-Lennep (Porsche Carrera) 4'18''4	Touroul-Hesnault (Porsche 911) 4'34''2
Cachia-Borras (Porsche Carrera) 4'18''4	Straehl-Beez-Maurer (Porsche Carrera) 4'34''3
Rons-Knight (March 75 S) 4'18''6	Sabine-Aeschlimann (Porsche Carrera) 4'35''4
Rubens-Bozzetto (De Tomaso-Pantera) 4'18''8	Boubet-Dermagne (Porsche 911) 4'35''6
Olivar-Caron (Porsche 908) 4'19''3	Vernay-Fontaine-Tarnaud (Porsche Carrera) 4'36''2
Hezemans-Schurti (Porsche Carrera) 4'19''4	Lemerle-Levie (Lola T 292-ROC) 4'43''2
Bolanos-Contreras (Porsche Carrera) 4'19''5	Buchet-Rondeau (Mazda S 124) 4'44''2
Aubriet-Depnic (BMW 3,0 CSL) 4'19''9	Brillat-Gagliardi-Degourais (BMW 2002) 4'47''9
Schenken-Ganley (Porsche Carrera) 4'20''	

1. Ickx-Bell (Gulf Ford Gr. 8) 336 giri pari a km. 4595,577, media 191,482 kmh; 2. Chasseuil-Lafosse (Ligier JS2 Ford) 335 giri; 3. Jaussaud-Schuppan (Gulf Ford Gr. 8) 330 giri; 4. Jost-Casoni-Barth (Porsche 908-3) 325 giri; 5. Fitzpatrick-Van Lennep-Hezemans-Schurti (Porsche Carrera) 315 giri; 6. Faure-« Beurlys » (Porsche Carrera) 311 giri; 7. Ballot-Lena-Bienvenue (Porsche Carrera) 309 giri; 8. Rulon Miller-Vaught-Godard (Porsche Carrera) 304 giri, 4159,111 km; 9. Bolanos-Contreras (Porsche Carrera), 304 giri, 4156,600 km; 10. Maurer-Beez-Straehl (Porsche Carrera gr. 3) 295 giri; 11. Verney-Fontaine-Tarnaud (Porsche Carrera) 294 giri; 12. De Fierland-Andruet-Pilette (Ferrari 365 GTB4) 293 giri; 13. Mignot-Jones-Gurdjian (Ferrari 365 GTB4) 293 giri; 14. Craft-De Cadenet (De Cadenet Lola T 390) 291 giri; 15. Beguin-Zbinden-Haldi (Porsche Turbo) 290 giri; 16. Rubens-Bozzetto (De Tomaso Pantera) 290 giri; 17. Sabine-Dagoreau-Aeschlimann (Porsche Carrera) 284 giri; 18. Touroul-Hesnault (Porsche 911) 283 giri; 19. Bering-Utz-Godel (Porsche Carrera) 283 giri; 20. Boubet-Dermagne-Touroul (Porsche 911) 281 giri; 21. Hoepfner-Dacremont-Mouton (Moynet 2000) 269 giri; 22. Lemerle-Levie-Daire (Lola-Roc T 292) 265 giri; 23. Servanin-Henry-Dufrene (Lola T 294) 257 giri; 24. Laplacette-Pigeon-Lerdoux (Porsche Carrera) 257 giri; 25. Haller-Schuller-Maeckler (Datsun 240 Z) 253 giri; 26. Brillat-Gagliardi-Degoumois (BMW 2002) 251 giri; 27. Striebig-Kirshoffer-Mauroy (Porsche Carrera) 242 giri; 28. Clarkson-Worthington (Lola T 292) 240 giri; 29. Mons-Knight (March 75 S) 217 giri.

● La Porsche di Wollek-Grandet, classificata 12. con 293 giri, è stata tolta di classifica per aver effettuato per due volte rifornimento dopo 19 giri anziché dopo i 20 minimi previsti.

IMBATTUTI I PRIMATI

● Sulla distanza: Ickx-Bell (Gulf Ford), media 191,482. **Primo imbattuto:** Pescarolo-Larrousse (Matra-Simca MS 670), media 202,247 kmh (1973).

● Sul giro: Chris Craft (Lola T 390), in 3'53''8, media 210,026 kmh. **Primo imbattuto:** François Cevart (Matra Simca MS 670), in 3'39''6, media 223,607 kmh (1973).

I vincitori di gruppo

Sport gruppo 5: Ickx-Bell (Gulf Ford Gr. 8).
GT Speciale gruppo 4: Fitzpatrick-Van Lennep-Schurti (Porsche Carrera).
GT di Serie gruppo 3: Maurer-Beez-Straehl (Porsche Carrera).
Turismo gruppo 2: Brillat-Gagliardi-Degoumois (BMW 2002).
GTX, cioè GT non omologate: Beguin-Zbinden (Porsche Carrera Turbo).
Coppa delle Dame: Vernay-Fontaine-Tarnaud.
Classifica combinata prestazione-efficacia: 1. Porsche (Boubet-Dermagne-Touroul); 2. Porsche (Maurer-Beez-Straehl); 3. Porsche (Rulon Miller-Vaught-Godard); 4. Porsche (Ballot Lena-Bienvenue); 5. Porsche (Fitzpatrick-Hezemans-Van Lennep-Schurti); 6. Porsche (Sabine-Dagoreau-Aeschlimann).
Classifica al consumo: 1. Lola ROC (Lemerle-Levie-Daire) 23 litri-100 km; 2. March 75 S (Mons-Knight) 25 litri-100 km; 3. Lola T 292 (Clarkson-Worthington) 25 litri-100 km; 4. Moynet 2000 (Hoepfner-Dacremont-Mouton) 25 litri-100 km; 5. Porsche 911 (Touroul-Boubet-Dermagne) 26 litri-100 km; 6. Lola T 294 (Servanin-Henry-Dufrene) 26 litri-100 km.
Migliori tempi sul giro notturni (comprese le notti di prova) per gruppi: Bell (Gulf Ford) 3'51''6; Fitzpatrick (Porsche) 4'18''4; Bering (Porsche) 4'33''2; Posey (BMW) 4'06''0.



1. ora
Jaussaud-Schuppan (Gulf Ford)
Ickx-Bell (Gulf Ford)
Jost-Casoni-Barth (Porsche 908)
Craft-De Cadenet (De Cadenet-Lola)
Pescarolo-Migault (Ligier-Ford)
Lombardi-Beaumont (Alpine Renault)
Beltoise-Jarier (Ligier-Maserati)
Poirot-Cuynet-Ortega (Porsche)
Fitzpatrick-Van Lennep (Porsche Carrera)
Schickentanz-Bertrams (Porsche Carrera)
ritirati: Greder-Cudini-Lagnez (Chevrolet Corvette), motore - Aubriet-Depnic (BMW 3,0), motore - Gadala-Segolen (Porsche 911 S) motore

2. ora
Ickx-Bell (Gulf Ford)
Jaussaud-Schuppan (Gulf Ford)
Craft-De Cadenet (De Cadenet-Lola)
Jost-Casoni-Barth (Porsche 908)
Pescarolo-Migault (Ligier-Ford)
Beltoise-Jarier (Ligier-Maserati)
Chasseuil-Lafosse (Ligier-Ford)
Posey-Poulain (BMW 3,0)
Poirot-Cuynet-Ortega (Porsche 908)
Schickentanz-Bertrams (Porsche Carrera)
ritirati: Ragnotti-Lateste (Tecma), motore - Lombardi-Beaumont (Alpine Renault), carburante

3. ora
Ickx-Bell (Gulf Ford)
Jost-Casoni-Barth (Porsche 908)
Chasseuil-Lafosse (Ligier-Ford)

Schuppan-Jaussaud (Gulf Ford)
Poirot-Cuynet-Ortega (Porsche 908)
Pescarolo-Migault (Ligier-Ford)
Olivar-Caron (Porsche 908)
Lapeyre-Ferrier-Tthuin (Lola 294)
Craft-De Cadenet (De Cadenet Lola)
Painvin-Hummel (Lola 292)
ritirati: Bayard-Schulthess-Savory (Lola 284) sospensione

4. ora
Ickx-Bell (Gulf Ford)
Schuppan-Jaussaud (Gulf Ford)
Jost-Casoni-Barth (Porsche 908)
Pescarolo-Migault (Ligier Ford)
Chasseuil-Lafosse (Ligier-Ford)
Posey-Poulain (BMW 3,0)
Fitzpatrick-Van Lennep (Porsche Carrera)
Poirot-Cuynet-Ortega (Porsche 908)
Faure-Beurlys (Porsche Carrera)
Schenken-Ganley (Porsche Carrera)
ritirati: Geurie-Fornage (Ford Capri), incidente - Beltoise-Jarier (Ligier-Maserati), incidente

5. ora
Ickx-Bell (Gulf Ford)
Schuppan-Jaussaud (Gulf Ford)
Jost-Casoni-Barth (Porsche 908)
Pescarolo-Migault (Ligier-Ford)
Chasseuil-Lafosse (Ligier Ford)
Fitzpatrick-Van Lennep (Porsche Carrera)
Posey-Poulain (BMW 3,0)
Poirot-Cuynet-Ortega (Porsche 908)
Bolanos-Contreras (Porsche Carrera)
Faure-« Beurlys » (Porsche Carrera)

ritirati: Nageotte-Picard (Porsche Carrera), motore

6. ora
Ickx-Bell (Gulf Ford)
Jost-Casoni-Barth (Porsche 908)
Chasseuil-Lafosse (Ligier Ford)
Pescarolo-Migault (Ligier Ford)
Schuppan-Jaussaud (Gulf Ford)
Fitzpatrick-Van Lennep (Porsche Carrera)
Poirot-Cuynet-Ortega (Porsche 908)
Faure-« Beurlys » (Porsche Carrera)
Bolanos-Contreras (Porsche Carrera)
Ballot Lena-Bienvenue (Porsche Carrera)
ritirati: Takhashi-Fushida (Sigma MC), motore

7. ora
Ickx-Bell (Gulf Ford)
Jost-Casoni-Barth (Porsche 908)
Chasseuil-Lafosse (Ligier Ford)
Schuppan-Jaussaud (Gulf Ford)
Fitzpatrick-Van Lennep (Porsche Carrera)
Poirot-Cuynet-Ortega (Porsche 908)
Bolanos-Contreras (Porsche Carrera)
Faure-« Beurlys » (Porsche Carrera)
Ballot Lena-Bienvenue (Porsche Carrera)
De Fierland-Andruet-Pilette (Ferrari 365)
ritirati: Schickentanz-Bertrams (Porsche Carrera) trasmissione

8. ora
Ickx-Bell (Gulf Ford)
Jost-Casoni-Barth (Porsche 908)
Chasseuil-Lafosse (Ligier-Ford)
Schuppan-Jaussaud (Gulf Ford)

DALL'INVIATO

LE MANS - Cronaca breve, e sintetizzata, per questa 24 ore di Le Mans che è stata lineare, anche noiosa in buona parte. Le due Gulf sono andate in testa subito e vi sono rimaste, con quella di Ickx-Bell che non è mai stata superata da nessuno.

Solo nelle ultime due ore, per effetto di cedimenti verificatisi sulle Gulf, vi è stata un poco di attesa di cose nuove, che si sono verificate ma che non hanno modificato la situazione per quanto riguarda la vittoria.

Al via, è andata in testa la Gulf di Schuppan, ma poi è passata quella di Bell, è così fin dalla fine della prima ora la macchina vincente ha preso il comando. I fatti importanti della prima ora riguardano la Lola di Schulthess che non è stata capace di avviarsi e che dopo tan-

to lavoro ha potuto partire in ritardo, ma durando poco. La fermata dopo due giri della straordinariamente veloce BMW decorata da Calder che era guidata da Sam Posey e che ha dovuto far regolare la carburazione alterata da un tubo allentato, e varie fermate di altre macchine.

Nella tabella delle posizioni vedrete come vi sia stata una moria di macchine evidentemente mal preparate. La Lola di De Cadenet ha potuto seguire la Gulf per un poco, poi si è stabilita in terza posizione ma per poco, superata dalla Porsche di Jost, mentre subito dietro venivano le Ligier in fila, con peraltro quella di Beltoise-Jarier staccata. La Alpine Renault di M.C. Beaumont si è mantenuta costantemente a ridosso delle due Ligier-Cosworth, mentre la BMW di Posey dopo aver ripreso la pista ha cominciato ad andare fortissimo recu-

Solo nel finale qualche emozione: con ICKX-BELL che han perso cinque giri

Dalle ragazze a secco alle vibrazioni - GULF (con il rush LIGIER...)

Nonostante il relativo richiamo agonistico, il pubblico è come al solito stato attratto dal fascino di Le Mans. Ne sono testimonianza le cartacce rimaste in tribuna. A sinistra, una fase notturna della corsa monotona fino a qualche ora dalla fine, ma poi vivacizzata dalle vibrazioni alle Gulf-Ford



Fitzpatrick-Van Lennep (Porsche Carrera)
Poirot-Cuynet-Ortega (Porsche 908)
Bolanos-Contreras (Porsche Carrera)
Ballot Lena-Bienvenue (Porsche Carrera)
Faure-« Beurlys » (Porsche Carrera)
Pescarolo-Migault (Ligier Ford)

9. ora

Ickx-Bell (Gulf Ford)
Joest-Casoni-Barth (Porsche 908)
Chasseuil-Lafosse (Ligier Ford)
Schuppan-Jaussaud (Gulf Ford)
Fitzpatrick-Van Lennep (Porsche Carrera)
Bolanos-Contreras (Porsche Carrera)
Poirot-Cuynet-Ortega (Porsche 908)
Faure-« Beurlys » (Porsche Carrera)
Ballot Lena-Bienvenue (Porsche Carrera)
De Fierland-Andruet-Pilette (Ferrari 365)
ritirati: Polese-« Willer »-D'Amore (De Tomaso Pantera), motore - Posey-Poulain (BMW 3.0), trasmissione

10. ora

Ickx-Bell (Gulf Ford)
Joest-Casoni-Barth (Porsche 908)
Chasseuil-Lafosse (Ligier Ford)
Schuppan-Jaussaud (Gulf Ford)
Fitzpatrick-Van Lennep (Porsche Carrera)
Bolanos-Contreras (Porsche Carrera)
Poirot-Cuynet-Ortega (Porsche 908)
Faure-« Beurlys » (Porsche Carrera)
Ballot Lena-Bienvenue (Porsche Carrera)
Rulon Miller-Vaugh-Godard (Porsche Carrera)
ritirati: Hezemans-Schurti

(Porsche Carrera) - Verrier-Vetsch (Porsche Carrera), testata

11. ora

Ickx-Bell (Gulf Ford)
Schuppan-Jaussaud (Gulf Ford)
Chasseuil-Lafosse (Ligier-Ford)
Joest-Casoni-Barth (Porsche 908)
Fitzpatrick-Van Lennep (Porsche Carrera)
Bolanos-Contreras (Porsche Carrera)
Faure-« Beurlys » (Porsche Carrera)
Poirot-Cuynet-Ortega (Porsche 908)
Ballot Lena-Bienvenue (Porsche Carrera)
Rulon Miller-Vaugh-Godard (Porsche Carrera)

12. ora

Ickx-Bell (Gulf Ford)
Schuppan-Jaussaud (Gulf Ford)
Chasseuil-Lafosse (Ligier Ford)
Joest-Casoni-Barth (Porsche 908)
Fitzpatrick-Van Lennep (Porsche Carrera)
Bolanos-Contreras (Porsche Carrera)
Faure-« Beurlys » (Porsche Carrera)
Ballot Lena-Bienvenue (Porsche Carrera)
Rulon Miller-Vaugh-Godard (Porsche Carrera)
Poirot-Cuynet-Ortega (Porsche 908)

13. ora

Ickx-Bell (Gulf Ford)
Schuppan-Jaussaud (Gulf Ford)
Chasseuil-Lafosse (Ligier Ford)
Joest-Casoni-Barth (Porsche 908)
Fitzpatrick-Van Lennep (Porsche Carrera)
Bolanos-Contreras (Porsche Carrera)

Faure-« Beurlys » (Porsche Carrera)
Ballot Lena-Bienvenue (Porsche Carrera)
Poirot-Cuynet-Ortega (Porsche 908)
Rulon Miller-Vaugh-Godard (Porsche Carrera)
ritirati: Buchet-Rondeau (Mazda S 124), trasmissione

14. ora

Ickx-Bell (Gulf Ford)
Schuppan-Jaussaud (Gulf Ford)
Chasseuil-Lafosse (Ligier Ford)
Joest-Casoni-Barth (Porsche 908)
Fitzpatrick-Van Lennep (Porsche Carrera)
Bolanos-Contreras (Porsche Carrera)
Faure-« Beurlys » (Porsche Carrera)
Ballot Lena-Bienvenue (Porsche Carrera)
Poirot-Cuynet-Ortega (Porsche 908)
Rulon Miller-Vaugh-Godard (Porsche Carrera)
ritirati: Pescarolo-Migault (Ligier-Ford), sospensione

15. ora

Ickx-Bell (Gulf Ford)
Chasseuil-Lafosse (Ligier Ford)
Schuppan-Jaussaud (Gulf Ford)
Joest-Casoni-Barth (Porsche Carrera)
Bolanos-Contreras (Porsche Carrera)
Faure-« Beurlys » (Porsche Carrera)
Ballot Lena-Bienvenue (Porsche Carrera)
Poirot-Cuynet-Ortega (Porsche 908)
Rulon Miller-Vaugh-Godard (Porsche Carrera)

16. ora

Ickx-Bell (Gulf Ford)

Schuppan-Jaussaud (Gulf Ford)
Chasseuil-Lafosse (Ligier Ford)
Joest-Casoni-Barth (Porsche 908)
Fitzpatrick-Van Lennep (Porsche Carrera)
Faure-« Beurlys » (Porsche Carrera)
Bolanos-Contreras (Porsche Carrera)
Ballot Lena-Bienvenue (Porsche Carrera)
Poirot-Cuynet-Ortega (Porsche 908)
Rulon Miller-Vaugh-Godard (Porsche Carrera)

17. ora

Ickx-Bell (Gulf Ford)
Chasseuil-Lafosse (Ligier Ford)
Schuppan-Jaussaud (Gulf Ford)
Joest-Casoni-Barth (Porsche 908)
Fitzpatrick-Van Lennep (Porsche Carrera)
Bolanos-Contreras (Porsche Carrera)
Faure-« Beurlys » (Porsche Carrera)
Ballot Lena-Bienvenue (Porsche Carrera)
Poirot-Cuynet-Ortega (Porsche 908)
Rulon Miller-Vaugh-Godard (Porsche Carrera)

18. ora

Ickx-Bell (Gulf Ford)
Schuppan-Jaussaud (Gulf Ford)
Chasseuil-Lafosse (Ligier Ford)
Joest-Casoni-Barth (Porsche 908)
Fitzpatrick-Van Lennep (Porsche Carrera)
Bolanos-Contreras (Porsche Carrera)
Faure-« Beurlys » (Porsche Carrera)
Ballot Lena-Bienvenue (Porsche Carrera)
Poirot-Cuynet-Ortega (Porsche 908)

Rulon Miller-Vaugh-Godard (Porsche Carrera)

19. ora

Ickx-Bell (Gulf Ford)
Chasseuil-Lafosse (Ligier Ford)
Schuppan-Jaussaud (Gulf Ford)
Joest-Casoni-Barth (Porsche 908)
Fitzpatrick-Van Lennep (Porsche Carrera)
Bolanos-Contreras (Porsche Carrera)
Faure-« Beurlys » (Porsche Carrera)
Ballot Lena-Bienvenue (Porsche Carrera)
Poirot-Cuynet-Ortega (Porsche 908)
Rulon Miller-Vaugh-Godard (Porsche Carrera)

20. ora

Ickx-Bell (Gulf Ford)
Chasseuil-Lafosse (Ligier Ford)
Schuppan-Jaussaud (Gulf Ford)
Joest-Casoni-Barth (Porsche 908)
Fitzpatrick-Van Lennep (Porsche Carrera)
Faure-« Beurlys » (Porsche Carrera)
Bolanos-Contreras (Porsche Carrera)
Ballot Lena-Bienvenue (Porsche Carrera)
Rulon Miller-Vaugh-Godard (Porsche Carrera)

21. ora

Ickx-Bell (Gulf Ford)
Chasseuil-Lafosse (Ligier Ford)
Schuppan-Jaussaud (Gulf Ford)
Joest-Casoni-Barth (Porsche 908)
Fitzpatrick-Van Lennep (Porsche Carrera)
Bolanos-Contreras (Porsche Carrera)
Faure-« Beurlys »

(Porsche Carrera)
Ballot Lena-Bienvenue (Porsche Carrera)
Rulon Miller-Vaugh-Godard (Porsche Carrera)
Maurer-Beez-Straehl (Porsche Carrera)
ritirati: Poirot-Cuynet-Ortega (Porsche 908), trasmissione
Schenken-Ganley (Porsche Carrera), cambio

22. ora

Ickx-Bell (Gulf Ford)
Chasseuil-Lafosse (Ligier Ford)
Schuppan-Jaussaud (Gulf Ford)
Joest-Casoni-Barth (Porsche 908)
Fitzpatrick-Van Lennep (Porsche Carrera)
Bolanos-Contreras (Porsche Carrera)
Faure-« Beurlys » (Porsche Carrera)
Ballot Lena-Bienvenue (Porsche Carrera)
Rulon Miller-Vaugh-Godard (Porsche Carrera)
Maurer-Beez-Straehl (Porsche Carrera)

23. ora

Ickx-Bell (Gulf Ford)
(Ligier Ford)
Schuppan-Jaussaud (Gulf Ford)
Joest-Casoni-Barth (Porsche 908)
Fitzpatrick-Van Lennep (Porsche Carrera)
Faure-« Beurlys » (Porsche Carrera)
Ballot Lena-Bienvenue (Porsche Carrera)
Bolanos-Contreras (Porsche Carrera)
Rulon Miller-Vaugh-Godard (Porsche Carrera)
Maurer-Beez-Straehl (Porsche Carrera)
ritirati: Painvin-Hummel (Lola 292), semiasse - Lepeyre-Ferrier-Ethuin (Lola 294), trasmissione

perando molte posizioni.

E' stato nel corso della seconda ora che si è verificato il primo colpo di scena: la Alpine Renault si è fermata a metà circuito senza alimentazione e attraverso un impianto radio installato a bordo la Beaumont ha potuto avvertire i suoi che le hanno dato tutti i consigli necessari per controllare che non ci fosse qualcosa che non andava. Marie-Claude ha tentato di riparare, ma in sostanza la benzina che era sul fondo non poteva essere aspirata dalle pompe ed alla fine ha dovuto rinunciare.

Si è scoperto poi che in realtà era rimasta quasi a secco, e che quindi si era trattato di un errore di calcolo da parte dei tecnici che non avevano forse tenuto conto del ritmo di gara e della differenza di temperatura, nel considerare a quale giro far rientrare la macchina. Altro avvenimento importante nel-

la quinta ora. La Ligier-Maserati di Beltoise entra in collisione con una Ferrari Daytona e finisce contro le barriere esterne danneggiandosi nella sospensione, e quindi non può più ripartire. Scompare così una delle macchine che puntavano al successo assoluto e che Ligier considerava migliore, alla distanza, delle altre due per le quali vi erano delle riserve.

Nello stesso tempo spariva anche la De Tomaso Pantera dei piloti italiani, che erano riusciti a partire grazie alla astensione delle Ferrari Nart. Il motore aveva ceduto.

Poiché anche la Lola di Craft era dovuto rientrare al box e restarvi a lungo, ecco che le posizioni si erano chiarite, con in testa Ickx seguito da Schuppan poi a un giro Casoni con la Porsche dotata del motore otto cilindri ad alimentazione normale, poi a tre giri la Ligier di Pescarolo, a quattro quel-

la di Chasseuil e infine a cinque la BMW di Posey che era stato straordinario.

La giapponese Sigma rientrava al box nel corso della sesta ora e da quel momento iniziava una lunga riparazione, con sostituzione di un cuscinetto di biella, che però non serviva a rendere la macchina di nuovo efficiente. Sempre nella sesta ora la Gulf di Jaussaud era al box per parecchio tempo, e doveva cambiare l'alternatore.

A posizioni chiare, si andava avanti nella notte, quando sono cominciate le peripezie della Lola con la carrozzeria. Il cofano posteriore si staccava e veniva divelto, e la cosa si sarebbe ripetuta parecchie volte. Purtroppo la prima volta dietro la Lola c'era la Ligier di Migault, che finiva addosso alla parte perduta della Lola danneggiando notevolmente la parte anteriore. La necessaria fermata al box per la ri-

parazione la faceva scendere molto in basso nella classifica generale.

Tutto pareva tranquillo, con le due Gulf in testa e la Porsche di Casoni-Jost-Barth al terzo posto, quando accadeva un altro dei «fattacci» tipici di queste gare. La Porsche stava superando un gruppo di quattro macchine, ne ha passate tre ma la quarta non deve averla vista, cosicché l'ha stretta e nella collisione è stata danneggiata la parte anteriore destra della carrozzeria, e la riparazione affrettata, almeno per rimettere in funzione i fari, è costata moltissimo tempo, facendo perdere quattro giri.

Tutto tranquillo, poi fino al mattino. Il cielo nel frattempo si era coperto e minacciava pioggia. Le Gulf sembravano orologi, ma sotto la apparenza covava una minaccia. Infatti le vibrazioni del motore pro-

CONTINUA A PAGINA 30

CONTINUAZIONE DA PAG. 57

vocano evidentemente degli sforzi al telaio, che probabilmente cedeva in qualche punto.

La macchina di Ickx doveva fermarsi e dopo aver montato gomme nuove ed anche diverse, doveva fermarsi di nuovo: le vibrazioni non cessavano. Anche su quella di Schuppan le cose erano allo stesso punto. Così si capiva che non c'era nulla da fare altro che tentare di portare le macchine all'arrivo.

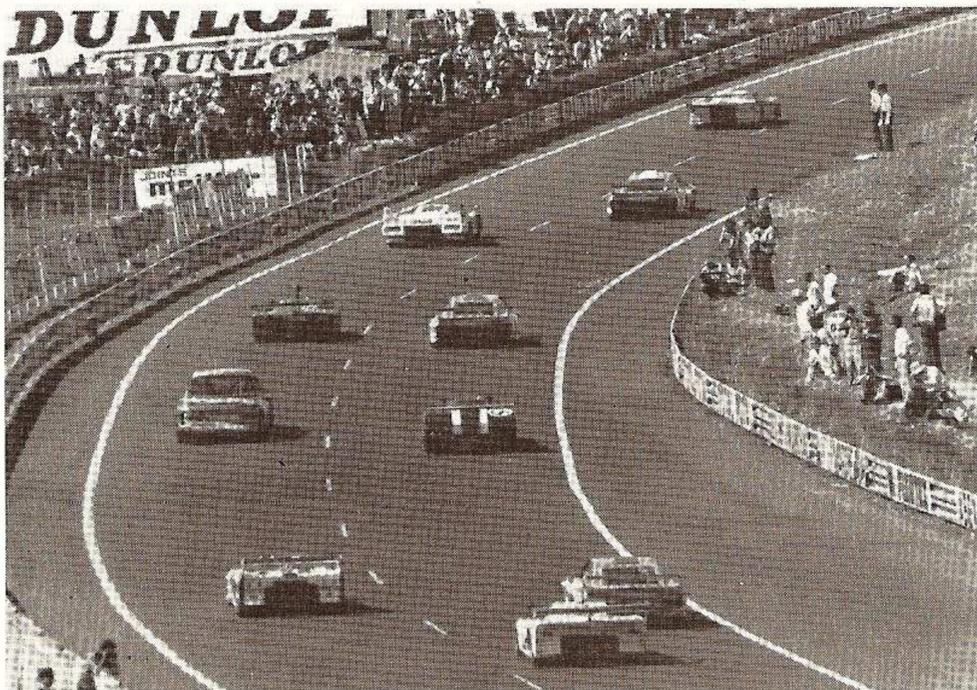
Mancavano cinque ore alla fine e le due Gulf hanno cominciato ad andare adagio, adagissimo, tanto che la Ligier rimasta poteva recuperare e superare la Gulf di Schuppan-Jaussaud.

Una improvvisa pioggia ha turbato la corsa verso le 12,30 quindi a meno di quattro ore dalla fine, costringendo tutti a montare gomme da acqua, e permettendo alla Gulf di constatare che anche con le gomme scolpite le vibrazioni restavano. Altre consegne di prudenza così le due macchine hanno ancor più rallentato il ritmo, cominciando a girare in oltre quattro minuti e 30".

Il risultato è stato che la Ligier ha ancor più recuperato ed alla fine ha ridotto il distacco dalla macchina di testa a poco più di un giro dopo averne avuto persino sei di ritardo. Però le Gulf hanno resistito, e la vittoria è arrivata.

Delle altre macchine in gara dobbiamo segnalare la De Tomaso Pantera di Paolo Bozzetto che era col belga Rubens. Ha fatto una corsa molto buona, nonostante abbia perduto quasi un'ora sul circuito per il blocco di un freno.

f. l.



Una «CUDA» a fuoco nelle prove (laboriose)

LE MANS - Le prove ufficiali che hanno portato alla qualificazione delle 55 macchine tradizionalmente ammesse alla partenza della 24 Ore di Le Mans sono state piuttosto laboriose e complesse, anche se in ul-

Qui a sinistra, il via alla 24 Ore. In testa è scattato Bell, seguito dagli altri. A destra, Jaussaud precede Bell con le Gulf, seguite a loro volta dalla Ligier di Chasseuil. I due vincitori, Ickx e Bell

I consumi

● Durante le prove sono stati ufficialmente constatati questi consumi indicativi: GULF e PORSCHE 908 litri 41 per 100 chilometri, mentre la ALPINE RENAULT 2000 ha consumato litri 23,82. Ciò significava che dal punto di vista delle fermate per i rifornimenti la Alpine Renault delle due ragazze era avvantaggiata notevolmente, e forse questo le ha fatte rischiare.

La lite per la DINO

LE MANS - La decisione di Luigi Chinetti di ritirare le sue macchine dalla 24 Ore di Le Mans è stata appresa con notevole stupore. Non si è capito bene, nella ridda di notizie che sono circolate a questo proposito, quali fossero in realtà i termini della diatriba che ha portato Chinetti ad irrigidirsi tanto da compiere il gesto clamoroso. Quello che è certo è che alla base c'era la volontà di far correre la Dino 308 portata qui dalla squadra americana, ma che la macchina non poteva prendere il via perché non ammessa tra le 55 selezionate, in seguito ai tempi ottenuti in prova. La differenza di tempi tra la Dino 308 e la macchina che la precedeva nella scala dei selezionati (nel suo gruppo) era minima, ma purtroppo i posti totali erano solo 55 e gli organizzatori, anche se a malincuore, hanno dovuto rinunciare ad ammettere la Dino.

Chinetti però avrebbe voluto che fosse trovato il modo di accoglierla, cosa che ovviamente poteva essere fatta solo a scapito di altri, ed è chiaro che simili posizioni non potevano incontrarsi. Cosicché c'è stata un'accesa discussione, che però è finita senza risultato, in quanto da parte della direzione di gara non si poteva far altro che applicare il regolamento.

E Chinetti ha deciso il gesto clamoroso, che è stato variamente commentato ma che ha avuto comunque il risultato di non far partire tre vetture Ferrari.

“...L'EUROPA TEST MI HA PERMESSO DI VALUTARE L'OTTIMA TENUTA DI STRADA DI VELTRO SU TRE VETTURE DI SERIE ANCHE A FORTI VELOCITA', IN CURVA, IN FRENATA, SU FONDI ACCIDENTATI. E SUL BAGNATO...
...IN CONCLUSIONE UNA SICUREZZA DI GUIDA ECCEZIONALE”.



VELTRO PNEUMATICO
FORMULA
CEAT



tima analisi si sono risolte in due lunghissime sedute di dieci ore ciascuna, abbastanza vivace la prima almeno nella parte serale e assolutamente noiosa la seconda.

La lunghezza di questi turni di prova era stata decisa per la necessità di permettere a tutti di effettuare il test di 20 giri consecutivi da compiere con un pieno di benzina, una delle condizioni imposte dal nuovo regolamento. Purtroppo questo genere di esame era stato previsto per le giornate di prova che dovevano aver luogo in marzo, ma che avevano dovuto essere annullate per la concomitanza che la CSAI aveva dato, con la messa in calendario della 1000 chilometri del Mugello negli stessi giorni.

Gli organizzatori avrebbero voluto spostare le loro date ma la CSI ha rifiutato, per evidente ripicca al fatto che Le Mans si era volontariamente messa fuori dalle regole sportive ufficiali. Una ripicca infantile ma che ha causato parecchi guai. Infatti nessuno aveva avuto così modo di provare preventivamente le effettive con-

dizioni di gara, per cui tutti sono venuti a Le Mans senza sapere esattamente quello che avrebbero potuto fare.

In funzione del numero degli iscritti in ogni categoria e classe, è stato deciso prima delle prove che gli ammessi alla gara sarebbero stati:

10 macchine gruppo 5 tre litri; 9 macchine gruppo 5 due litri; 21 macchine gran turismo speciale; 7 macchine GT di serie; 5 macchine turismo speciale gr. 2 e 3 macchine del gruppo detto «GT X», vale a dire delle macchine considerate valide anche se non omologate.

La qualificazione sarebbe avvenuta in funzione dei tempi ottenuti da ciascuna macchina (miglior tempo sul giro), col rispetto della percentuale del 130 per cento sulla media dei tre migliori tempi. Solo che stavolta i migliori tempi dovevano essere quelli di tre marche diverse. Il che ha creato una prima confusione negli spiriti.

I piloti dal canto loro dovevano effettuare una qualificazione personale, indipendentemente da quella della macchina (poteva però essere contemporanea) con

una prova notturna, e rilevamento dei tempi ottenuti di notte.

Dopo le verifiche tecniche, si sono presentate 71 macchine. Molta curiosità per talune vetture inedite, come la Lola di De Cadenet e la giapponese Sigma, peraltro pochissimo veloce e duratura, per via di certe debolezze all'apparato di sovralimentazione. E molta curiosità per vedere come certe macchine avrebbero risolto il problema dei consumi.

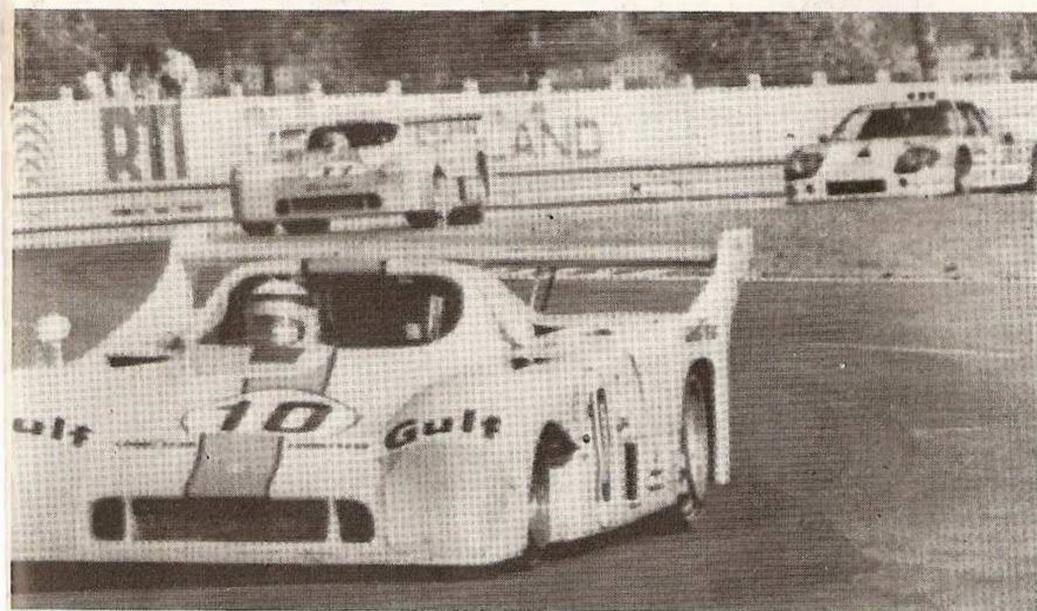
La prima parte delle prove è stata dedicata alle messe a punto, e ad esempio sulla Alpine Renault è salito Larrousse, che ha effettuato il controllo di tutto. Le prove vere e proprie sono cominciate nella tarda serata di mercoledì, e quasi tutti hanno ottenuto i loro tempi dalle venti alle 24 della prima giornata. Rilevanti sono stati i tempi ottenuti da Marie Claude Beaumont che ha potuto girare subito dopo le 21 quando la visibilità era ancora sufficiente, mentre la Lombardi ha girato solo più tardi, al buio totale.

Parecchia confusione nei vari scambi di piloti delle squadre, come ad esempio in

quella di Loos e in quella della NART, dove Facetti è stato visto su macchine diverse, anche perché a lui non è piaciuta molto la BB, che reputava troppo poco stabile e con scarsa potenza. E' infatti poi passato su una Daytona.

Qualche leggero incidente, come quello che ha portato fuori strada la Lamborghini di due francesi, e qualche episodio curioso come le manovre di Greder che nel tentativo di qualificare la sua Corvette sette litri senza consumare troppo, è stato visto percorrere a ruota libera il tratto che alla fine del rettilineo delle Hunaudières è in discesa. Come a un «economy run»...

La Chrysler «Cuda» ha avuto un leggero incidente ed ha preso fuoco, la Lamborghini è andata fuori fase con l'accensione, e i giapponesi della Sigma sono stati vittime delle loro incomprensioni, per cui quando si sono accorti che non erano qualificati hanno messo in pista un pilota dicendogli di tirare al massimo, ma dimenticandosi di mettere benzina nei serbatoi!



Le donne



Molte le ragazze a Le Mans. Lella si intrattiene con la Mouton (al centro) e la Hoepfner

• Otto donne alla partenza della 24 Ore di Le Mans, è un primato che non trova precedenti. E' vero che il 1975 è stato dichiarato «anno mondiale della donna», ma non si sarebbe mai immaginato che tante femmine avrebbero deciso di partecipare alla più lunga corsa della stagione.

Ci sono evidentemente le due della Alpine Renault Elf, Lella Lombardi e Marie Claude Beaumont, che puntano molto in alto, poi il trio Christine Dacremont, Marianne Hoepfner e Michele Mouton sulla Moynet due litri, e infine il trio composto da Charlotte Vernay, Corinne Tarnaud e Yvette Fontaine al volante di una Porsche Carrera.

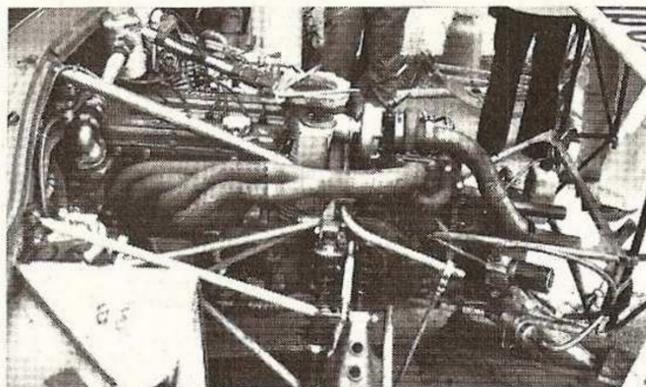
Delle donne pilota che si vedono abitualmente sulle piste c'era anche Christine Bekers, la belga che l'anno scorso aveva ottenuto l'eccellente risultato di finire molto bene la 24 Ore di Le Mans insieme con due altre donne, ma stavolta Christine non ha trovato una macchina adatta alle sue possibilità e si è accontentata di fare da segnalatrice, alla postazione di Mulsanne, insieme con Vic Elford.

Pochi TURBO

I motori sovralimentati che quest'anno sono stati visti in gran numero sulle piste sono pressoché scomparsi a Le Mans. In effetti quelli della Porsche sulle macchine prototipo e quello della Alpine Renault si sono rivelati troppo «assetati» per poter essere utilmente impiegati in questa gara retta da un regime di austerità dei consumi. E quindi sono stati lasciati a casa.

Alle prove ed anche in gara si è vista una Porsche Carrera turbo di serie, col motore normale, e nelle prove abbiamo avuto la sorpresa di vedere che un motore sovralimentato è venuto dal Giappone, il 1600 cc. Toyota della Sigma. Gli altri hanno tutti preferito non essere «turbati» dalle preoccupazioni di consumo.

Sotto, il Toyota 1600 sovralimentato della sport Sigma. Assieme ad una Porsche, era il solo turbo presente



Cambio rapido

• La Alpine Renault di Lella Lombardi e MCB è stata preparata in modo da poter effettuare la sostituzione dell'intero gruppo motore-cambio nello spazio di circa 45 minuti. I meccanici si sono allenati in questo senso e tutto è andato bene nelle prove. Un modo come un altro di sfruttare le libertà concesse dal regolamento che quest'anno era molto liberale come lo era già l'anno scorso.

VELOCITA'



Sul rettilineo del traguardo sfilano la Porsche 908 di Poirot e la Carrera di Schenken e Rulon Miller

• Secondo i rilevamenti effettuati durante le prove, e che stavolta ci sembrano attendibili, le velocità massime raggiunte dalle macchine migliori sono state:

Gulf di Ickx kmh. 312; Ligier di Pescarolo 310; Lola di Schultess 307; Ligier di Lafosse 305; BMW di Posey 293; Gulf di Schuppan 293; Alpine di Lella Lombardi 292; Porsche di Casoni 290; Lola di Cadenet 290.

L'irriconoscibile

• Portato qui da Chinetti abbiamo rivisto Ronnie Bucknum, il pilota americano che aveva avuto il suo momento di notorietà per essere stato scelto dalla Honda a guidare la prima macchina giapponese di formula uno, parecchi anni fa. Ronnie era irriconoscibile, perché si è fatto crescere un enorme paio di baffoni biondi e porta i capelli a zazzera, secondo le ultime mode.



Posey, con la BMW « illustrata » da Alexander Calder, è stato velocissimo finché è stato in gara

Arte semovente

• Una grossa novità, a evidente carattere pubblicitario. La BMW 3,500 di Posey e Poulain tra le macchine più potenti della gara, era stata interamente dipinta dall'artista moderno Alexander Calder, che è noto per le sue sculture « Mobili » e che ovviamente non perde occasione per rilanciare il suo nome.

Ha deciso quindi, insieme coi dirigenti della BMW, di far correre a Le Mans una delle sue opere artistiche, sotto forma della BMW numero 93 che è stata annunciata come una cosa eccezionale dal punto di vista artistico. La gente si attendeva perciò di vedere chissà cosa, ed è rimasta molto delusa nel constatare che alla resa dei conti la grande opera d'arte era rappresentata da colorazioni geometriche di toni vivacissimi e basta. Niente « Gioconda », come ha sottolineato il collega Tommy Franklin ai microfoni di France-Inter.

Pare che questo capolavoro sia stato assicurato per la bella somma di un milione di Deutsch Mark ed è certo che se la macchina... sopravviverà alle fatiche di Le Mans, e non sarà rubata da qualcuno dei ladri d'arte, verrà esposta in seguito nel museo della BMW.

E' la macchina che ha corso a Daytona e che ha poi vinto a Sebring, con Stuck. La vera originalità della BMW-Calder sta nel fatto che è priva assolutamente di pubblicità, il che è alla fine il vero punto di attrazione.

La pubblicità

• La fioritura di iscrizioni pubblicitarie sulle macchine della 24 ore è stata davvero straordinaria. Di fianco a quelle consuete che si vedono in tutte le corse, qui abbiamo visto sponsorizzazioni estremamente curiose, come ad esempio quella di case prefabbricate, quella dei « polli di Loué », un villaggio vicino a Le Mans, quella del sindacato dei salumieri della Sarthe, e quella dei produttori di frutta della regione del Maine.

Insieme ovviamente alla battaglia dei formaggi espressa dalla Svizzera sulla macchina di Lella Lombardi e dalla Francia su una Porsche Carrera che aveva la iscrizione di un « Emmental français » che ci risulta nuovo.

C'era proprio di tutto fino alle mutandine da uomo Eminance il cui nome campeggiava a grandi caratteri sulla tuta di Andruet.

L'equatore è lontano

• Due equipaggi equadoriani, a questa 24 ore, ma senza molto successo. Una spedizione in forze, appoggiata dai dirigenti della Federazione Equadoriana di Automobilismo e dalla Marlboro locale, ha portato a Le Mans due macchine. Una Porsche 908 che si era già vista due volte (ha terminato al settimo posto nel 1973) e una Porsche 911. Due dei piloti equadoriani erano i conosciuti Ortega e Merello, che avevamo visti per la prima volta a Sebring tanti anni fa al volante di una Dino Ferrari abbastanza malandata. Qui si erano divisi, uno su una macchina e l'altro sulla seconda, ed avevano a compagni dei giovani che si sono smarriti sulla grande pista di Le Mans, senza riuscire a fare tempi di un certo valore. Sono stati eliminati e così tutta la spedizione è andata in fumo, compreso il finanziamento della Marlboro che aveva inviato qui uno dei suoi dirigenti del settore sportivo.

MICHELOTTI pesante

• La Ferrari Daytona carrozzata da Michelotti e che è stata portata in pista a Le Mans era piuttosto curiosa. Somigliava molto a quella vista al salone di Torino, ma le forme massicce e spigolose posteriori erano state ancor

più accentuate, al punto che era difficile riconoscere in questa macchina una Ferrari. Anzi a ben guardare somigliava molto a una... Corvette, nella parte posteriore.

La macchina è stata persino troppo curata, con tanto di alzavetri elettrici ed altre finiture di lusso che sono abbastanza inconsuete su macchine da corsa. La prova è che la Ferrari-Michelotti era duecento chili più pesante delle altre e che ha avuto un notevole handicap nelle prestazioni.

Senza il nero

• Per la prima volta nella storia di Le Mans un pilota di colore ha partecipato alle prove della lunga gara, suscitando ovviamente molta curiosità. Si tratta del senegalese Daniel Thiaw, che è il campione del Senegal e che era stato immesso nell'equipaggio della Porsche Carrera numero 96 con Bonnemaizon e Geudin. Le prestazioni del negro tuttavia sono state molto modeste ed egli non è riuscito a girare in tempi utili alla sua qualificazione personale, per cui non ha potuto essere ammesso alla corsa. La macchina invece sì.

Thiaw si era distinto alla Sei Ore di Dakar, ma per il resto non aveva mai fatto grandi cose e non era mai uscito dai confini della sua patria. La sua venuta a Le Mans è stata poco felice, ma ha trovato modo di renderla utile facendo propaganda alla corsa di Sei Ore di Dakar, alla quale ha invitato Lella Lombardi e Marie Claude Beaumont, che tuttavia pare non possano accettare.



A Le Mans c'erano molte ragazze, ed un pilota nero: il senegalese Thiaw, ma non si è qualificato

Il francobollo LOLA

• Alain De Cadenet ha venduto una sua rara collezione di francobolli per reperire i fondi che gli hanno permesso di mettere in piedi la spedizione a Le Mans con la sua bella Lola, che egli ha voluto dipingere del verde classico inglese.

Fidando sulle qualità della macchina egli contava di ottenere un risultato eccellente, ma le sue ambizioni erano state un poco smorzate dalla constatazione che le sospensioni un poco sorprendenti della Lola avevano conservato il carattere « ballerino saltellante » già denunciato sulle macchine da due litri dello stesso modello, viste a Silverstone in aprile e poi in altre gare.

De Cadenet ha avuto la sorpresa della visita di un signor Bernard De Cadenet, abitante in Bretagna, che è risultato essere suo secondo cugino. Il De Cadenet, il cui nonno era fratello del nonno di Alain De Cadenet adesso inglese. Non ha potuto restare a vedere la corsa, perché troppo impegnato coi suoi affari di salumeria a Brest. Ha però promesso che sarebbe stato davanti al televisore per seguire la corsa e che alla prossima Le Mans sarebbe stato vicino al cugino.

Da tutta la faccenda è saltato fuori che De Cadenet non è di chiara origine britannica, e nemmeno bretone, ma che la famiglia viene dal centro della Francia. Il che spiega molto della vivacità di spirito di Alain De Cadenet.



Paolo Bozzetto, con il belga Rubens, ha condotto ad un onorevole piazzamento questa De Tomaso

L'errore giovane

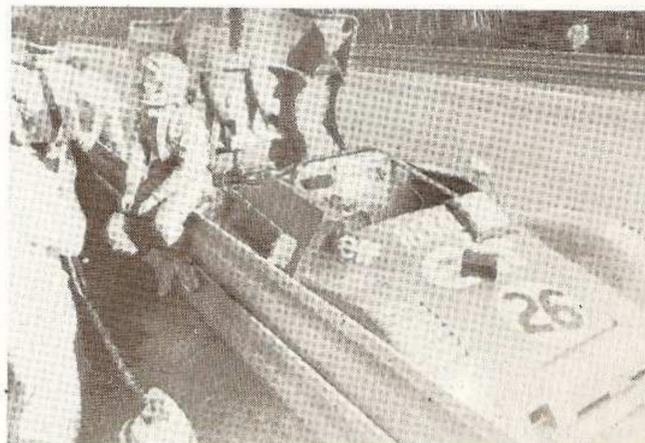
• L'avventura di Polese, D'Amore e « Willer » i tre giovani italiani venuti con la Pantera De Tomaso, è stata sfortunata, per via delle molte incomprensioni dei regolamenti di cui sono stati vittime in parecchi. Convinti che la qualificazione fosse stata ottenuta, non hanno voluto tirare sulla macchina per risparmiare motore e soprattutto i freni.

Invece la qualificazione non significava automaticamente ammissione alla partenza, visto che potevano essere ammesse solo le 55 macchine abituali. E venerdì mattina i nostri baldi giovani si sono ritrovati ad essere i primi nella lista degli eliminati della loro categoria.

L'AMERICA di consolazione alle ragazze

LE MANS - Pur se deluso della vicenda che ha eliminato la Alpine Renault di Lella Lombardi e Marie Claude Beaumont, nel modo che sapete, François Guiter del servizio competizioni della Elf ha voluto fare in modo che le due ragazze abbiano altre occasioni di dimostrare il loro valore e quello della macchina. Secondo gli accordi presi l'anno scorso in dicembre, infatti, questa di Le Mans avrebbe dovuto essere l'ultima gara della coppia femminile, almeno per la stagione 1975.

Invece François Guiter ha deciso che ve ne siano altre, perché non resti solo il ricordo di questa avventura sfortunata. E così Lella Lombardi e la Beaumont saranno in gara anche nella prossima Mille Chilometri di Zeltweg, e poi nella Sei ore di Watkins Glen.



MCB, sconsolata dopo averle provate tutte, si è arresa: la sua Alpine è proprio rimasta a secco!

CLAMOROSO!

Mondiale Marche con le SPORT anche nel 1975...

PARIGI - Questa notizia è abbastanza stupefacente, ma a guardar bene non tanto: durante i lavori delle varie sottocommissioni della CSI, svolti a Parigi nei giorni scorsi, sarebbe stato deciso che l'anno venturo le macchine del gruppo 5 attuale (Sport) saranno ancora in lizza per il campionato Marche.

Pare infatti che dopo aver tenacemente sostenuto la necessità di cambiare formula, arrivando ai progetti delle Silhouettes che tanto hanno fatto discutere, proprio coloro che parevano più interessati abbiano deciso di non partecipare alle future gare, rendendo così molto precaria la situazione degli organizzatori del settore.

Non abbiamo avuto modo di approfondire queste indiscrezioni, anche perché a Le Mans non è venuto nessuno dei membri della CSI (tranne il segretario Le Guezec, peraltro in forma vacanziera), visto che Le Mans è per il momento « fuori legge ». Quindi non sappiamo esattamente in quali termini sarà prevista la validità prolungata della categoria Sport (pare che sia prevista per due anni). Quel che è certo è che sarebbe un'altra delle brutte figure fatte dai reggitori attuali della organizzazione internazionale.