

## LE MANS anno 0

# Formula di rigetto per il pubblico

DALL'INVIATO

**LE MANS** - La prima vittoria di un motore Cosworth nella 24 Ore di Le Mans, ottenuta dalla GULF di Ickx e Bell, è coincisa con una edizione particolare della grande classica di Francia. Anche se apparentemente le due cose sono distinte, noi diciamo che non è un caso che sia stato in questa edizione 1975, tanto discussa, che il motore 8 cilindri inglese ha trovato la maniera di imporsi.

Infatti finora i motori Cosworth, nati per impieghi violenti ma brevi, non avevano mai potuto superare le lunghissime fatiche che comporta una corsa di 24 Ore, e c'è voluta questa edizione, coi suoi nuovi regolamenti, per permettere una resistenza che altrimenti sarebbe stata impossibile. In ultima analisi quindi la Cosworth, la Ford, debbono ringraziare il nuovo corso di Le Mans se sono giunti al risultato pieno.

Questa Le Mans è stata caratterizzata soprattutto dalla limitazione dei consumi, prima delle innovazioni che l'A.C.O. ha deciso di apportare alla sua corsa. Le altre, quelle che riguardano specificamente le vetture, sono ancora in gestazione e possiamo presumere che saranno applicate davvero e integralmente soltanto nel 1977. Nel frattempo però (vale a dire nel 1976) vi saranno altre novità, in modo da arrivare progressivamente dove gli organizzatori vogliono.

Quale lo scopo finale? Ve ne abbiamo già parlato parecchie volte: vogliono riportare sulla pista di Le Mans automobili che siano vere automobili, non mezzi speciali concepiti e realizzati unicamente in funzione della pista. Una idea di base che ci trova perfettamente consenzienti, visto che abbiamo cominciato ad agitarla ancor prima che la gente di Le Mans osasse ancora una volta mettersi fuori legge rispetto ai regolamenti della CSI.

Stabilito che la idea direttrice è quella buona, e che plaudiamo a Le Mans per volerla portare avanti, resteranno da fissare nei particolari le regole del giuoco, quelle che dovrebbero permettere in futuro di avere alla partenza di questa gara (e non solo di questa, se abbiamo capito bene certe allusioni) delle

macchine che o sono in produzione e quindi possono automaticamente avere nazionalità accettabile sulle piste, o sono soltanto dei prototipi ma dei veri prototipi, di macchine che un giorno possono diventare di serie, costruiti avendo come punto di mira non solo il successo sportivo ma anche e soprattutto la eventuale evoluzione di prodotto da vendere.

Poiché ciò non è di certo stato il caso della tecnica utilizzata negli ultimi anni, è chiaro che non si può che seguire con molta simpatia questo tentativo di Le Mans, che a nostro parere mette di nuovo sui binari della logica e del buon senso le corse

sono snaturate le corse, facendole diventare dei doppioni dei Gran Premi. Per inciso, tra l'altro, dobbiamo ricordare come anche nei Gran Premi sia avvenuta la stessa involuzione, con le sorprendenti richieste di modificare i circuiti per adattarli alle macchine, e non viceversa.

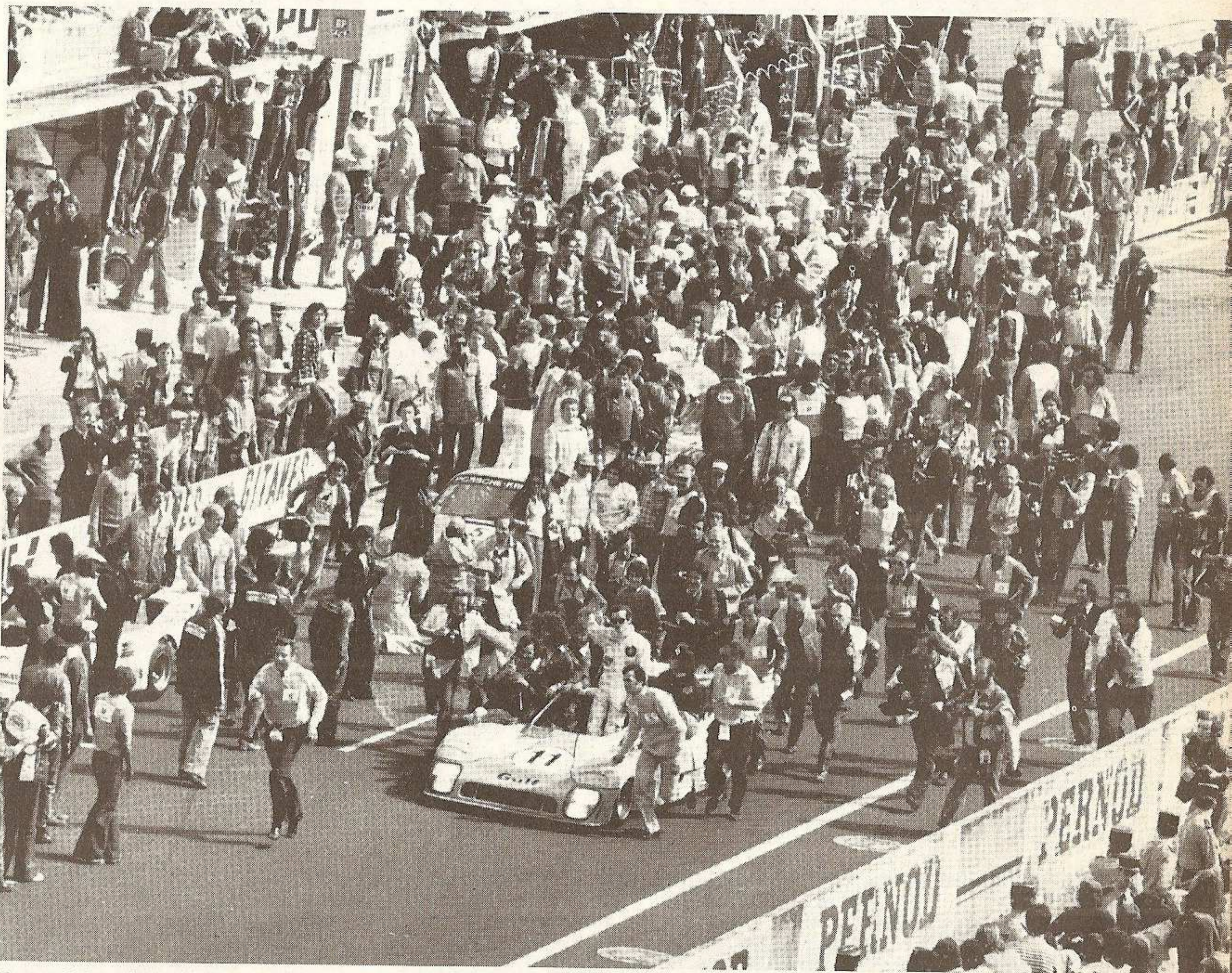
Arrivati a questo punto non ci si potrebbe più sorprendere di niente, ma permetteteci di essere sorpresi nel constatare come ci sia stata molta gente che... si sia sorpresa di quello che la organizzazione di Le Mans vuol fare.

Visto l'andazzo, però, perché stupirsi se c'è gente che non capisce il buon senso?

Comunque adesso Le Mans è

ire di chi si era abituato a vedere anche nelle corse del campionato costruttori dei puri bolidi da corsa. Ne abbiamo avuto una riprova la vigilia della corsa, quando in un dibattito organizzato proprio a questo proposito abbiamo udito cose dell'altro mondo. In sostanza vi sono state accorate difese di posizioni acquisite, senza che da parte degli oppositori si sia dato segno di aver capito che non di piccole cose regolamentari si trattava ma di profonda ristrutturazione delle concezioni.

Le Mans 1975 ha pagato in mancanza di pubblicità preventiva lo scotto della incomprensione da parte di molta gente di questo



Fermatisi subito dopo il traguardo per non rischiare di rimanere sul circuito con la macchina rotta, Ickx e Bell si avviano alla tribuna ufficiale per la premiazione. Gli altri li hanno imitati, ed è stato un caos

di durata, e quel torneo che viene da troppo tempo impropriamente definito campionato dei costruttori. Ditemi voi se la Gulf, la March, la Chevron, la Lola, anche la Matra prima versione, sono dei costruttori!

La degenerazione del concetto di base, andata sempre più accentuandosi, aveva portato al controsenso totale. Al punto che i cosiddetti costruttori che partecipavano alle gare del Campionato Mondiale Marche avevano fatto pressioni perché le corse fossero sempre più ridotte, fissando il massimo in 1000 chilometri o sei ore, proprio perché le loro macchine non ce la facevano a resistere di più. Si erano insomma rovesciate le parti, ed anziché essere i costruttori a far automobili capaci di resistere si

sulla strada buona, ancora una volta. Le intenzioni di far cose buone le aveva già avute, una ventina di anni fa, quando diede vita alla categoria prototipi, che però appena passata nelle mani della CSI è stata subito snaturata, diventando un doppione della F.1. La definizione di «Formula Uno in abito lungo», che noi abbiamo coniata qualche anno fa (Ferrari le ha poi chiamate le F.1 matrimoniali) era la più indicata a definire quei «prototipi» che la CSI non si è mai accorta essere fuori dalla logica.

Adesso dunque Le Mans vorrebbe riportare ordine, vorrebbe che alle sue gare partecipassero macchine che avessero almeno un certo grado di parentela con quelle che l'industria propone al consumo. Sollevando le

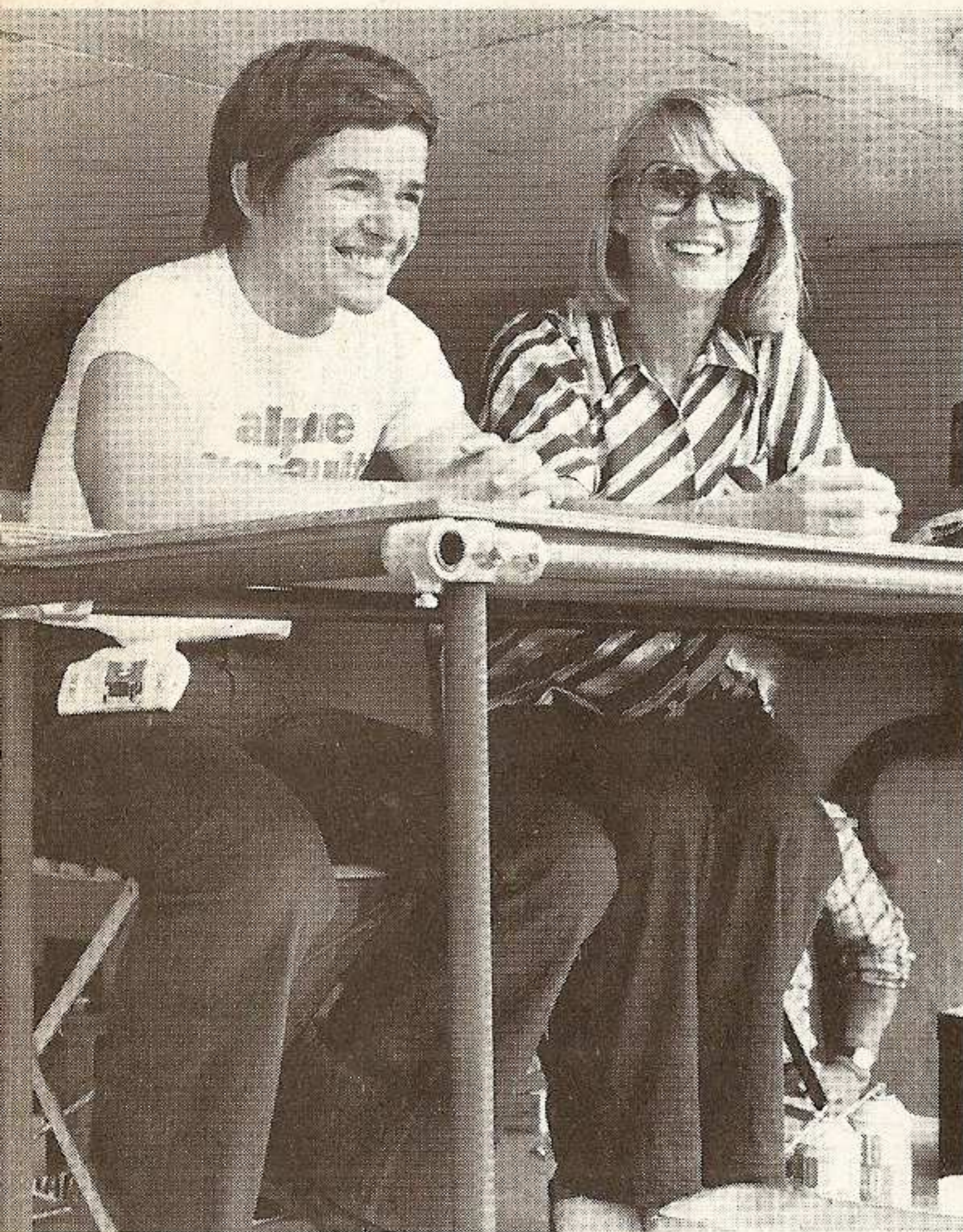
assunto basilare. Molti dei giornalisti francesi, per mala fede o per semplice ignoranza, hanno giudicato questa Le Mans non degna del solito interesse, e così la gente venuta a vederla è stata meno che in passato. Però la curva decrescente nelle statistiche riguardanti il pubblico non era un fatto di oggi. Anche l'anno scorso, nonostante la quasi sicura vittoria della Matra, di gente ne era venuta meno. Pare che a nessuno sia passato per la testa che forse la ragione è che il pubblico non è stupido.

La innovazione principale di quest'anno era data dalla limi-

Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 20





Sorridenti e fiduciose, Lella e Marie-Claude (a sinistra), prima della corsa. Non credevano certo di avere tanti guai, e subito, in corsa. A destra, la stanchezza e l'impegno del cronometraggio (qui siamo nel box Ligier) non fanno dimenticare la civetteria di un colpo di spazzola nei capelli.



## L'anno della donna

CONTINUAZIONE DA PAG. 19

tazione dei consumi, abbiamo detto, oltre che dalla ammissione di macchine non omologate ma che rispondessero alle idee di base della nuova formula.

La formula del consumo, in fondo, è stata benefica. Tutti hanno parlato di « Economy Run di Le Mans », anche noi, per indicare appunto questa necessità di risparmio di carburante. Con la differenza che, se le nostre erano osservazioni sorridenti, da parte di qualcun'altro erano dispregiative.

Orbene la formula adottata, cioè la interdizione di effettuare rifornimenti prima di 20 giri, non ha cambiato niente alla corsa. Perché si trattava di andar il più forte possibile con un dato quantitativo di carburante. Ha semmai avuto un effetto positivo, spingendo i tecnici alla ricerca.

Tanto è vero che le GULF che hanno vinto sviluppavano pressapoco la stessa velocità massima in rettilineo, consumando però molto meno, avendo un motore che era stato volontariamente privato di 70 cavalli di potenza e di 2000 giri di regime massimo. La necessità aguzzatrice di ingegneri aveva dettata una nuova linea aerodinamica, alle GULF, che sono state all'altezza del loro compito.

Pensate a quello che ha fatto la Ferrari, quando ha dovuto risolvere il problema del maggior consumo dei suoi motori in F.1, e vedrete che non vi è nulla di nuovo. Ferrari lo ha fatto per non dover penalizzare le sue macchine con tanto peso; quelli di Le Mans per percorrere più chilometri con lo stesso quantitativo di carburante. Se lo scopo era diverso il risultato è uguale: un passo avanti nell'affinamento della tecnica.

Di conseguenza già questa prima innovazione concreta, quella della limitazione dei consumi, è stato un fatto positivo. Vedremo cosa accadrà con le altre che sono allo studio.

Le Mans 1975, per questo, è stata interessante ed anche atta a migliorare la spettacolarità. Infatti la prima soluzione venuta in mente ai tecnici è stata quella di adattare i motori esistenti alle nuove condizioni. E poiché quasi tutti erano motori concepiti per sforzi elevati (e consumi elevati) essi sono stati « sgonfiati », riducendone le potenze. E con le potenze si sono ridotti gli sforzi e quindi le usure. Col risultato che alla fine troviamo una percentuale altissima dei partiti. Dal punto di vista dello spettacolo è un fatto positivo, anche se sarà sempre difficile che una gara come Le Mans possa essere spettacolare nella sua ultima parte.

C'è stata un poco di confusione nelle due giornate di prova. Troppo lunghe, decisamente, con le dieci ore ciascuna, ma rese inevitabili dal fatto che per la qualificazione occorreva percorrere i famosi 20 giri senza riforni-



La Beckers (a sinistra), a Le Mans non correva, ma è venuta ugualmente. Eccola con la Hoepfner, con la quale correrà la 24 ore di Spa



La Dacremont (nascosta in vettura) Marianne Hoepfner e Michèle Mouton hanno portato la nuova Moynet al primo posto nella 2000 gruppo 5



Corinne Tarnaud ascolta da Yvette Fontaine la descrizione del circuito. Sotto, due giapponesi venuti a Le Mans al seguito della Sigma



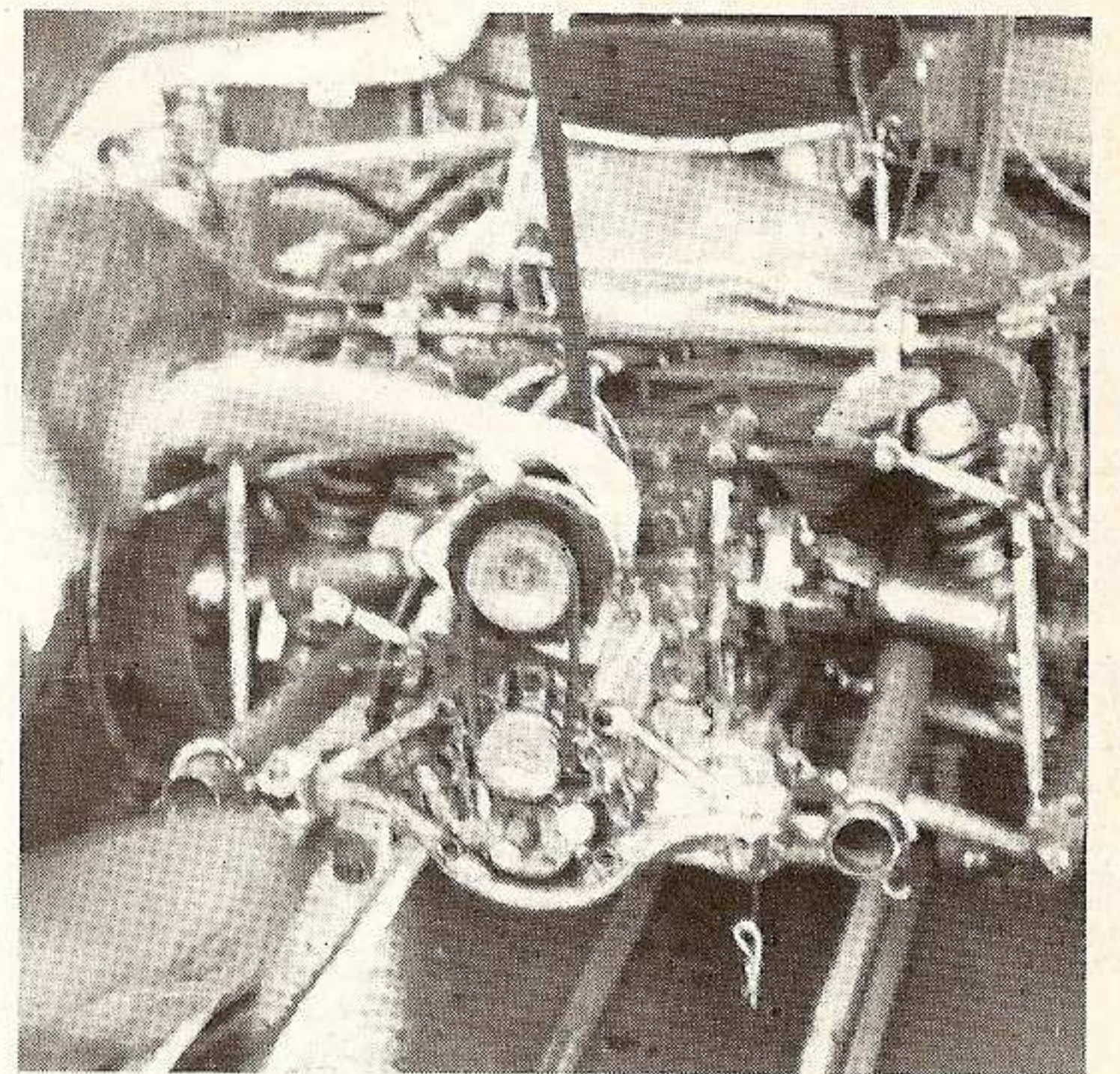
**ORA OMOLOGATA A 4 POSTI !!!**

Per informazioni inviare L. 300 in francobolli  
40138 BOLOGNA (ITALY) - Via Mazzini, 26 - Tel. (051) 307886-397456

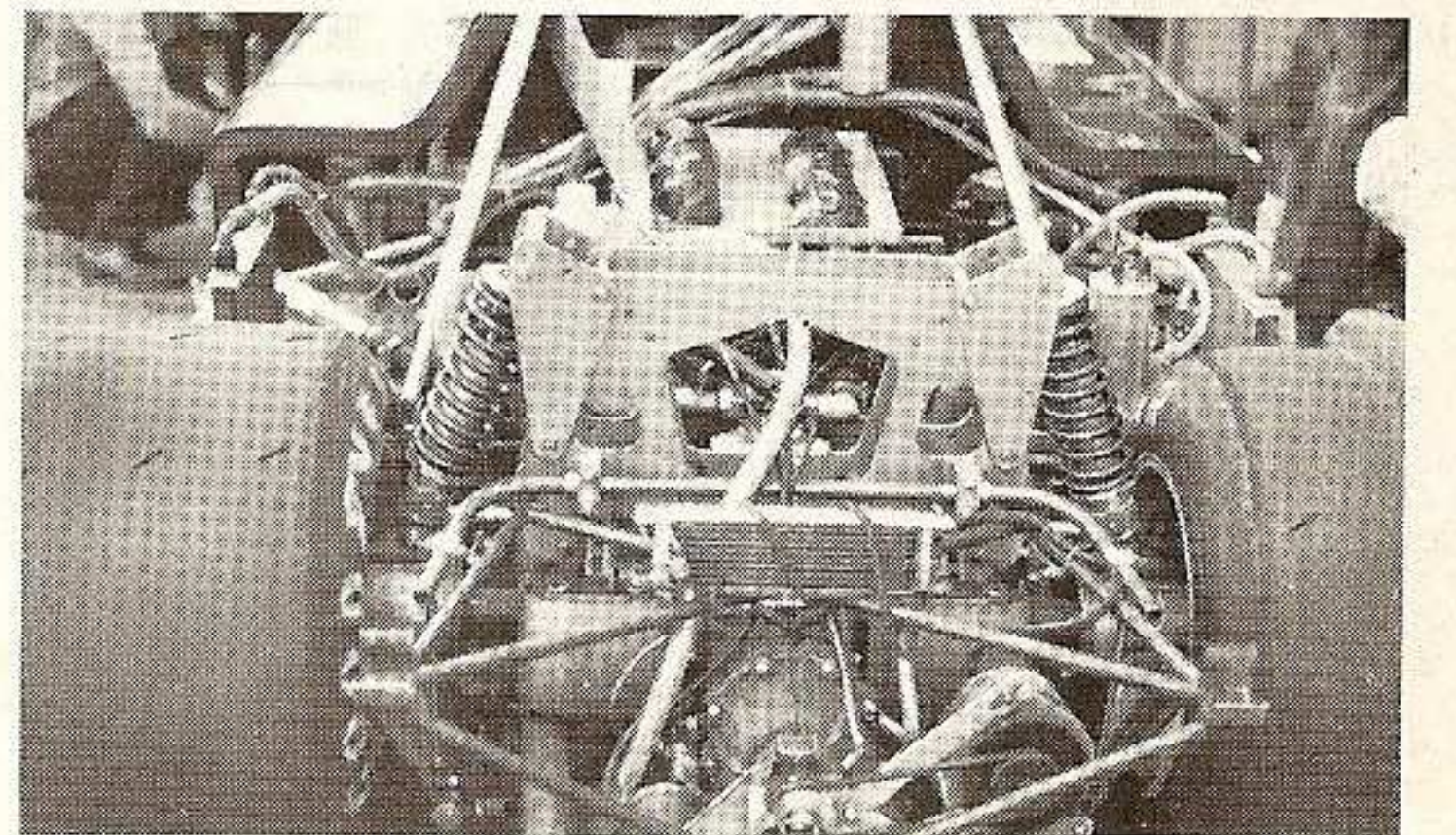
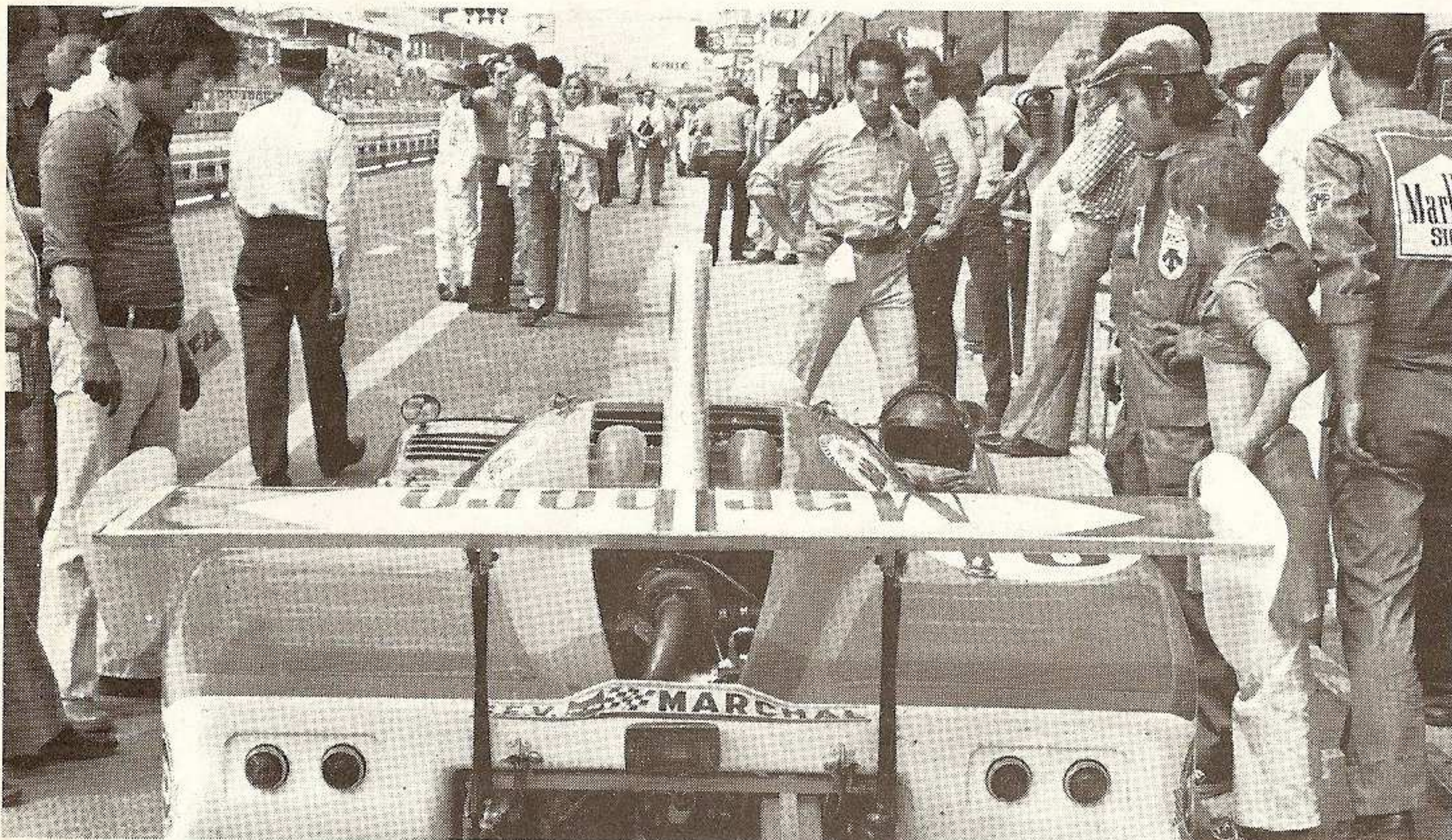


CONTINUA A PAGINA 22



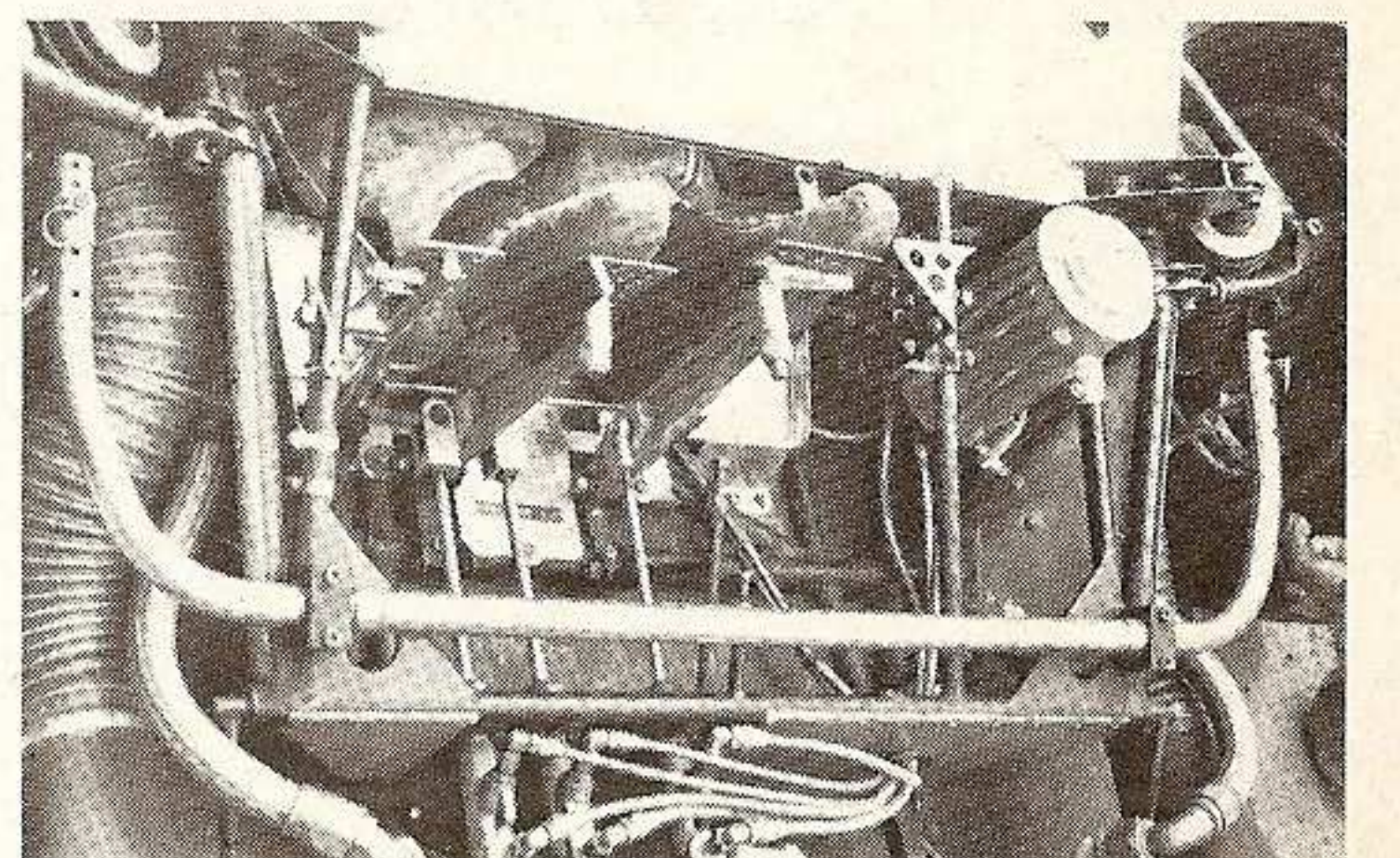


A sinistra, ammessa al via per il forfait delle Nart, questa Datsun ha dovuto cambiare due volte il differenziale. Sopra, il cambio dell'alternatore sulla Gulf di Jaussaud. Era il telaio che vibrava



La parte posteriore della Sigma, molto pulita. La macchina giapponese è apparsa buona come telaio e come profilatura, tanto che era una delle più veloci. Oltre a noie al motore, essa ha avuto guai con il cambio, sottodimensionato per la potenza del Toyota-Turbo, circa 330 CV. Il motore era dotato di una doppia accensione elettronica costruita in Giappone e ottimamente riuscita

La singolare sospensione posteriore della Lola T 380. Il gruppo molla-ammortizzatore è molto in alto, sopra i montanti, che dal canto loro sono guidati non da puntoni, ma da una slitta a rulli



La sagomatura posteriore della Daytona Ferrari della Nart, carrozzata da Michelotti. Piuttosto alta e massiccia, ricorda quella caratteristica delle americane Chevrolet Corvette 7 litri

A sinistra, i semiassi nuovi e più robusti utilizzati dalla Gulf. L'anno scorso avevano dato molte preoccupazioni. Sopra, la pedaliera della Alpine. Il filo del gas è doppio, ed è facilmente sostituibile





John Wyer ha passato tutta la 24 Ore cronometrando, in attesa ansiosa che la sua macchina di punta (a destra, qui condotta da Ickx) terminasse (foto LINI)



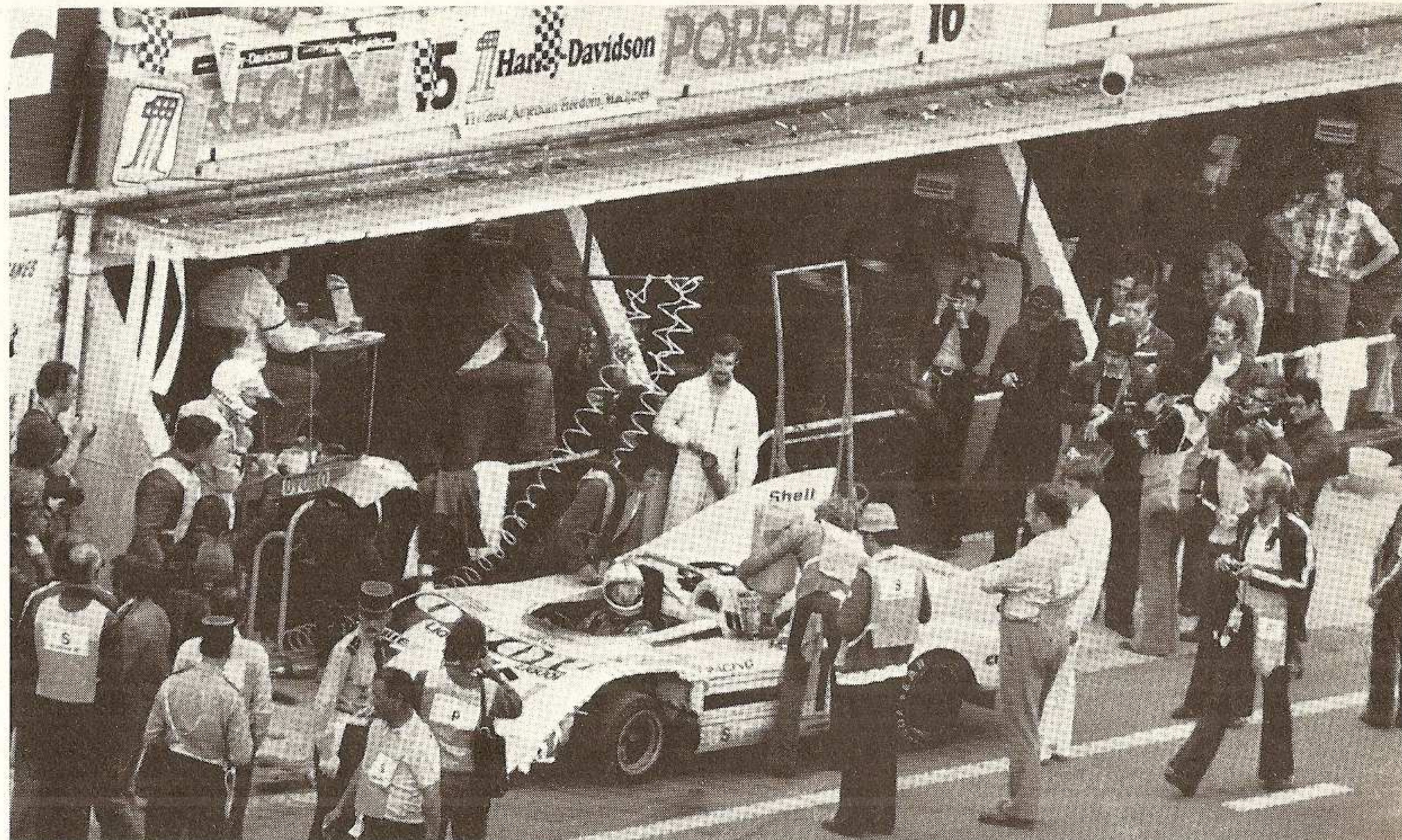
CONTINUAZIONE DA PAG. 20

nire, per dimostrare di essere in grado di partecipare. E poiché tutti avevano diritto di compiere i loro 20 giri e gli iscritti erano tanti, sono state necessarie tante ore.

Le Mans aveva previsto le solite giornate di prova preliminari, proprio per questo scopo. Erano in calendario in marzo, ma vi si è sovrapposta la 1000 km. del Mugello, e così sono state annullate. A Le Mans avrebbero voluto chiedere una altra data, e l'avevano trovata, ma alla CSI sono andati a nozze perché avevano l'occasione di castigare i « reprobri » che avevano avuto il coraggio di dire apertamente che cosa pensavano delle regole ufficiali, e di mettersi fuori legge. Così la CSI ha negato la data alternativa, col risultato che



Una lunga notte anche per i cronometristi. I tempi, inviati all'IBM a Parigi, sono stati elaborati velocemente: ogni ora c'era una classifica



La Porsche di Joest-Casoni-Barth all'ultimo rifornimento. La parte anteriore sinistra della macchina è strappata, conseguenza di una collisione subita dalla vettura durante la notte, con una vettura più lenta. L'ex 908 turbo disponeva del motore aspirato normale con potenza sui 350 CV. Non sono bastati contro le Gulf



Un appello molto esplicito sulla Porsche di Vollery-Dorchy-Chapuis: « Sponsors, venite a darci dei soldi »



A sinistra, poco prima della fine della corsa, la Ligier di Chasseuil supera ancora una volta la Gulf di testa, in difficoltà. La Ligier ha guadagnato quattro giri nelle ultime due ore. Qui sopra, un tecnico della Good-year si è messo a « costruire » gomme pioggia, appena c'è stata la minaccia di rovesci. A destra, verso la fine al box Gulf si era sempre all'erta

le prove di tutti, ed anche il collaudo delle regole escogitate, è dovuto avvenire nei due giorni precedenti la gara.

Di nuovo, questa gara, ci ha offerto poco. La giapponese Sigma col motore Toyota turbocompresso, la linea aerodinamica della GULF, qualche altro particolare. Adattamenti, insomma, ma niente di nuovo veramente. Le novità dovrebbero esserci l'anno venturo, se il nuovo regolamento sarà approntato in un ragionevole anticipo di tempo. E' certamente nel 1977.

Le Mans 1975 ha dato l'avvio ad un nuovo ciclo? Speriamolo. Le cose non sono ancora molto chiare, ma di positivo c'è che qualcuno ce l'ha davvero l'intenzione di far delle cose sensate. Auguriamoci che le buone intenzioni non si perdano per via, e che non ci siano deviazioni, magari influenzate da ragioni politiche o di convenienza spettacolare. Sarebbe un peccato.

f. l.