

LAFFITE - MERZARIO
dagli ultimi
cento chilometri

domenica SPRINT

M.T.
scans

M.T.
scans

DAL DIRETTORE

NURBURGRING (Adenau) — Erano le 13.14, ora solare tedesca. Da due ore e trentaquattro minuti la 1000 Km. del Nurburgring, settima prova del mondiale Marche, snocciolava i suoi emozionanti giri. Da due ore la gialla Alpine turbo V6, tornata alle prove iridate per questa occasione nella decisa intenzione di mortificare l'Alfa lanciata verso il titolo e di pareggiare così simbolicamente il conto dei risultati di quest'anno, guidava la corsa con lo scatenato Larrousse decisi a passare al comando al 5. giro, dopo l'arrembante inizio dell'Alfa rossoblù di Jochen Mass.

Al compimento di quella 20ª tornata, alla guida il lungo Jabouille, che sembra il « fidanzatino » di Peynet con la sua aria di educato timido, la sibillante vettura sport della Regie totalizzava il massimo vantaggio sull'Alfa. 2 minuti 36 secondi 8 decimi era, chiariti gli scompensi dei rifornimenti, il distacco inflitto all'Alfone del tedesco. I giornalisti d'oltralpe in tribuna sogghignavano. Eppure proprio in quel momento, visivamente la gialla due litri, tanto favorita dall'incremento di potenza permesso col turbo nel rapporto 1.4 nelle sport (contro il 2 in F. 2) nei confronti dei motori di tre litri aspirati, mostrava il plafond di queste sue esibizioni '75.



Alle 13.14 sul taccuino compariva l'annotazione « l'Alpine è in difficoltà ». Il giornalista francese vicino che sbirciava, si portò il dito indice alla tempia destra e lo fece oscillare vistosamente rivolto a un collega tedesco, come a dire *cet italien est fou*, quell'italiano è matto. Ma il cronometro non era pazzo. Al 6. giro Larrousse si era esibito nella prodezza record ufficiale in 7.20.8 pari a una media di 186.492, ma ora il ritmo era ben calato, se non solo l'Alfa di Mass ma anche la Mirage di Ganley e l'altra 33 di Laffite guadagnavano mucchietti di secondi.

Si era nella logica delle sconfitte Alpine precedenti, a Digione e Monza.

Al plafond delle due ore e mezza il turbo pretendeva il sacrificio meccanico degli organi da esso più sollecitati, con le zaffate di sovracompressione imposte. Solo che stavolta il cedimento poté essere mascherato ancora sei-sette giri, ma al conteggio-rifornimento delle tre ore, 29 primi, 25 secondi e 9 decimi, la galoppata dei 530 « drogati » cavalli Alpine era agli sgoccioli. Per gli altri 17 giri sarebbe stato un calvario il Nurburgring da 1000 km, al quale il borioso staff d'oltralpe si era presentato con il colpo mancino del

Marcello Sabbatini

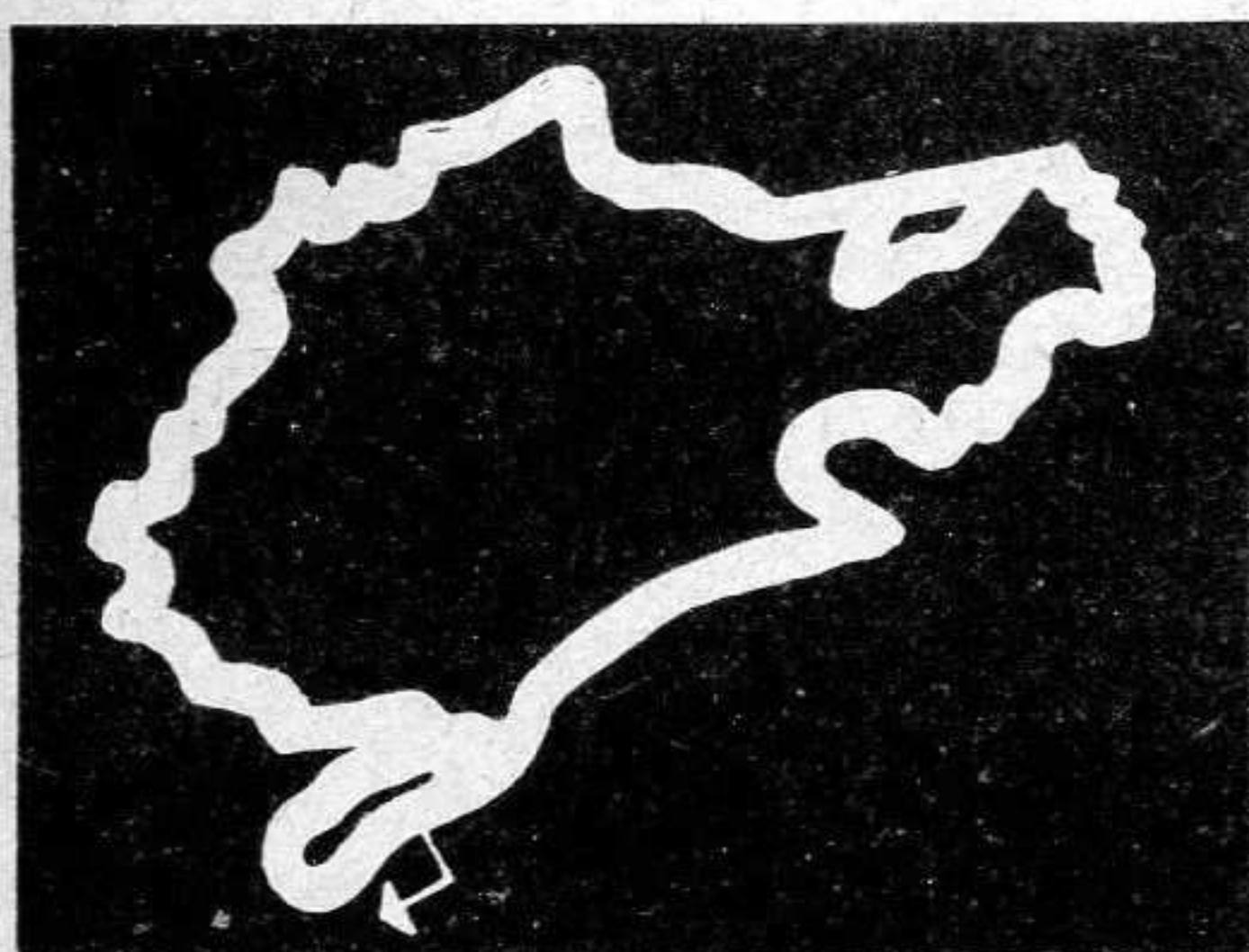
CONTINUA A PAGINA 26

I turbo si «sgonfiano» (ancora)
del RING nobilita il titolo

ma l'altalena della «1000»
MONDIALE MARCHE '75

L'Anno Santo dell'ALFA





1000 KM. NURBURG

1000 KM NURBURGRING - Gara internazionale di velocità e durata valida quale settima prova del Campionato Mondiale Marche 1975. Circuito del Nurburgring, di km 22,835, 1 giugno 1975.

Così (in 62) al via

Alpine Renault turbo Alfa Romeo 33tt12 (Larrousse-Jabouille) 7'12"1	(Bell-Pescarolo) 7'26"0
Alfa Romeo 33tt12 (Mass-Scheckter) 7'27"1	Alfa Romeo 33tt12 (Merzario-Laffite) 7'35"5
Porsche Ovoro TurboGelo - Ford Mirage (Joest-Casoni) 7'38"9	(Pryce-Watson) 7'41"0
Porsche Mart. TurboGelo - Ford Mirage (Muller-Kinnunen) 7'44"7	(Schenken-Ganley) 7'46"1
Lola T 390 (Raymond-Goodwin) 7'47"5	Lola T 380 (Brambilla-Pianta) 7'51"0
March 75 S Hart (Lepp-Morgan) 7'52"7	Chevron B 31 (Grob-Hine) 7'58"7
Lola T 294 (Servanin-Ferrier) 8'05"4	Cheetah G 501 (Burton-Kessell) 8'05"5
Toj SG 03 (Obermoser-Keller) 8'05"8	Porsche 908 (Kraus-Barth) 8'06"6
Lola T 294 (Uriate-Scott) 8'08"7	Lola T 294 (Zanusso-Leguillet) 8'09"3
Lola T 294 (Jones-Barrios-Sheldon) 8'12"5	Porsche Carrera RSR (Fitzp.-Hezemans) 8'15"9
KMW SP 30 T (Muller-Perschl) 8'17"1	Chevron B 23 (Smith-Robarts) 8'18"8
BMW 3.5 CSL (Grohs-Hennige) 8'22"1	Porsche Carrera RSR (Hezemans-V. Lenn.) 8'22"06
Porsche Carrera RSR (Brambring-Neuhaus-Deusch) 8'24"5	Lola T 294 (Hubert-Hurzeler) 8'25"6
Toj SG 03 (Nordstrom-Gantner) 8'25"7	Porsche Carrera RSR (Schickentanz-Bertrams-Misell) 8'25"7
Carrera RSK (Kellehers-Heyer-Wollek) 8'26"4	Vaillant Carrera RSK (Heyer-Wallek-Stenzel) 8'27"6
March 75 S (Cabral-Prado-Johnson) 8'30"1	BMW Alpina 3.5 CSL (Muller-Peltier) 8'30"2
Porsche Carrera RSR (Haldi-Beguine) 8'31"8	KMW SP 30 (Penker-Muller) 8'33"1
Porsche RSR (Ekberg-Larsson) 8'34"5	Chevron B 23 (Blankley-Calvert-Birrell) 8'34"8
Lola T 294 (Crespin-Bracey-Joscelyne) 8'34"8	Porsche Carrera RSR (Bertrams-Wisell-Schickentanz) 8'36"3
R. A. 1800 VB (Gilges-Schmitz) 8'36"6	Chevron Ford B 23 (Smith-Turner) 8'37"0
Porsche RSR (Schurti-Ludwig) 8'37"6	Porsche e Carrera RSR (Sindel-Doren) 8'41"0
KMW SP 30 (Hild-Ahrens-Anspam) 8'42"4	March 75 S (Knight-Mons-Knight) 8'43"6
Porsche Carrera RSR (Konrad-Kannacher-Roppes) 8'45"6	Porsche Carrera RSR (Lundgardh-Simonsen) 8'45"8
Astra RNR 1 spider (Wijk-Svenson) 8'50"2	BMW 3.5 CSL (Hegels-Rummell) 8'53"5
Porsche Carrera RSR (Kauwertz-Drees) 8'53"9	Porsche Carrera RSR (Stocks-Holup) 8'54"1
Porsche Carrera RSR (Zbinden-Dorchy) 8'56"9	Chevron Ford B 23 (Charnell-Jeffrey) 8'58"9
Porsche Carrera RSR (Ballot Lena, Rulon Miller-Waugh) 9'16"8	Porsche GSL (Seidler-Reichle) 9'17"0
VW Scirocco (Dahlhauser-Wunsch) 9'16"8	BMW 2002 (Dimmendaal-Dymarkowski) 9'17"0
Opel Commodore (Sonntag-Dittert) 9'16"8	BMW 2002 (Pruser-Sieben) 9'17"0
BMW 2002 (Wagner-Babendererde) 9'16"8	Rawlson (Goodwin-Larama) 9'17"0
Chevr. Camaro 7.5 1 (Eberhardt-Auer) 9'16"8	BMW 2002 (Ochs-Tibor) 9'17"0

e così (in 27) all'arrivo

1. Alfa 33tt12 (Merzario-Laffite) 44 giri in 5.41'14"1 alla media di 176,665 kmh;
2. Gelo-Ford Mirage (Schenken-Ganley) 5.41'54"0;
3. Martini Porsche 908/6 (Muller-Kinnunen) a 1 giro;
4. Alpine Renault A 440 (Larrousse-Jabouille) a 1 giro;
5. Porsche Ovoro 908/3 (Kraus-Barth) a 2 giri;
6. Alfa 33tt12 (Mass-Scheckter) a 2 giri;
7. March 75 S (Lepp-Morgan) a 3 giri;
8. Porsche Carrera (Kelleners-Heyer-Wollek) a 4 giri;
9. Porsche Carrera (Fitzpatrick-Hezemans) a 4 giri;
10. Chevron B 23 (Smith-Robarts) a 4 giri;
11. Porsche Carrera (Hezemans-Van Lennep) a 4 giri;
12. Porsche Carrera (Ekberg-Larsson) a 5 giri;
13. BMW 3.5 CSL (Muller-Peltier) a 5 giri;
14. Porsche Carrera (Schickentanz-Bertrams-Wisell) a 5 giri;
15. Lola T 294 (Jones-Sheldon) a 6 giri;
16. Porsche Carrera (Sindel-Doren) a 6 giri;
17. Lola T 294 (Servanin-Ferrier) a 6 giri;
18. Chevron B 23 (Blankley-Calvert) a 6 giri;
19. Porsche Carrera (Stocks-Holup) a 7 giri;
20. Porsche Carrera (Haldi-Beguine) a 7 giri;
21. Porsche Carrera (Che-neviere-Vollery) a 7 giri;
22. Lola T 294 (Crespin-Bracey) a 8 giri;
23. March 75 S (Knight-Mons) a 10 giri;
24. Porsche GSL (Seidler-Reichle) a 10 giri;
25. BMW 2002 (Dimmendaal-Dymarkowski) a 12 giri;
26. Chevron B 30 (Grob-Hine) a 14 giri;
27. VW Scirocco (Dahlhauser-Wunsch) a 14 giri.

CONTINUAZIONE DA PAG. 25

7'12"1 in prova, di un solo decimo inferiore al primato ufficiale di F.1 di Jody Scheckter, fosse pure ottenuto con gomme speciali da tempo Michelin, migliore ormai in tutto, almeno nelle gare sport, a quelle Goodyear con cui vengono quasi sprezzantemente equipaggiate le altre macchine delle prove di durata, comprese le mattatrici Alfa.

Faceva persino un senso di tristezza veder ansimare nelle restanti due ore e un quarto di corsa il « giocattolo giallo », mortificato negli ultimi cento chilometri a non scivolare più quasi silenzioso col caratteristico fischio del turbo al massimo, ma con il ruggito abituale dei motori aspirati. Ormai la crepa nel condotto dell'aria compressa non bastava più a chiuderla il nastro adesivo; tanto valeva aver scappellato il motore, riportato alle normali abitudini di alimentazione di un due litri.

L'orgoglio di Francia '75 faceva persino tornare il sorriso sulle facce dei non certo soddisfatti tecnici tedeschi Porsche, che proprio in casa loro si stavano convincendo come fosse dura la strada dei loro motori surcompressi, con quei turbolader KKK a fare capricci subito ancora sulla « Ovoro » di Casoni e un po' meno, ma non tanto da garantire men che una onesta figura, sulla disprezzata « Martini » di « piccolo Muller ».

Quei francesi che in un anno sembravano in grado di spianar mon-

tagne di secondi, dopo che i por-schisti pur col biglietto da visita dei turbo Canam erano certi di fare il vuoto, infastidivano. Ma quell'appuntamento (quasi) puntuale col plafond della distanza arrivava a far giustizia dell'assunto tecnico per il momento indiscutibile. Se si vogliono scatenare i cavalli raddoppiati del turbo, in una gara di fondo, c'è ancora il rischio di cuocere o il cambio, o la lubrificazione o, meglio, i condotti di raffreddamento e di aria prima di 500 km. Il dubbio non è amletico: o si sceglie lo show o ci si deve accontentare di lasciare inoperoso il sovralimentatore. E allora c'è speranza di arrivare alla fine, ma con un buon 25 chilometri di distacco da un tre litri aspirato di livello.

Infatti al Nurburgring anche la Mirage ex Gulf, rivestita con i colori giallorossi d'affitto del signor George Loos, industriale edile tedesco che ha dovuto disertare le ultime due corse marche (di Spa e Pergusa) perché i conti del Gulf Research Team di Horsmann dovevano essere un po' troppo salati dall'Inghilterra, è arrivata davanti ai due turbo Porsche e Alpine. Anzi persino speracchiava di fare lo scherzetto all'Alfa, mentre la corsa era in realtà sotto controllo già prima di quel sorpasso definitivo dello scatenato Laffite al 40. giro. Si sapeva che nel bilancio pro alfisti c'era il necessario ultimo arresto per un rabbocco di carburante in extremis della tre litri anglo tedesca imprevista guastafeste.

Un titolo comunque in più tanta suspense, per quello che sarà il carnet nobiliare del titolo mondiale Marche '75. Un titolo guadagnato anche con i denti, con una partecipazione di macchine alternative mai tanto numerose insieme: contro l'Alfa si sono contati gli speranzosi turbo Alpine e Porsche, le Gulf-Mirage col Ford, persino la Lola-Cosworth, che con l'ultima edizione 380 T di Brambilla e Pianta forse sarebbe stato meglio non azzardare, nuova di zecca com'era, a una prima uscita al Nurburgring. Risultato: quel volo pauroso di Pianta al famoso salto del Flugplatz, quando dopo il decollo la macchina ha svirgolato a destra di muso e si è piantata di punta sul guardrail destro per piroettare poi e schiantarsi nelle reti di faccia duecento metri di fronte. Lo sconcertato Pianta ne è saltato fuori in una nube di antiincendio dell'impianto automatico, con le gambe scorticate e un piede gonfio, unico medico prezzo pagato al volo-sui-duecento-orari che la rigidità della monoscocca ha reso meno preoccupante di quanto non sarebbe stato su una vettura da telaio a tubi.

Fare in sei corse 115 punti come è riuscito all'Alfa, è impresa dignitosamente pari a quelle Ferrari e Matra, al massimo in genere con due rivali. L'indistruttibilità di un motore come il boxer milanese ha reso lividi gli avversari. E ora c'è certo da credere in più a Chiti che non ai Duboit o Terramorsi renaultisti, quando in vigilia gli chiedi come vanno le cose e se c'è qualche preoccupazione tecnica. Il Chiti tra mocciole e scongiuri arriva persino a non garantire sul suo tre litri, che quel birbante del Merzario ha voluto anche con una quinta da 11.500 contagiando gli altri; i dinoccolati manager in giubbotti neroblu ti regalano di contro al massimo una occhiata di sufficienza se gli chiedi che ne è stato di quei due motori visti cambiare dopo i giorni di prove libere e ufficiali. E persino poi un alzar di sopracciglia, con aria di sufficienza che ti fa sentir un ragazzino-rubamarmellata, se la notte del sabato torni alla carica perché vedi un altro motore sgan-

La classifica MONDIALE MARCHE

(dopo 7 prove)

	DAYTONA	MUGELLO	DIGIONE	MONZA	SPA	PERGUSA	NURBURGRING	TOTALE
Alfa Romeo	—	15	20	20	20	20	20	115
Porsche	20	12	15	15	10	12	12	96
Alpine Renault	—	20	—	12	—	—	10	42
Chevron	—	8	12	3	1	6	1	31
Gelo-Ford Mirage	—	—	—	—	—	—	15	15
Ligier	—	4	6	—	—	—	—	10
Lola	—	1	—	—	3	—	—	4
March	—	—	—	—	—	—	4	4
Ferrari	—	—	1	—	—	—	—	1

● La prossima prova del Mondiale Marche sarà la 1000 KM di Zeltweg in programma sul circuito dell'Osterreichring il 29 giugno.

Ritirati quando perché

Pescarolo	1. giro incidente
Jost	2. » motore
Pianta	10. » incidente
Rummell	6. » motore
Keller	4. » motore
Gilges	3. » motore
Wagner	6. » motore
Ahrens	9. » frizione
Charnell	6. » motore
Hubert	10. » cambio
Ballot-Lena	6. » motore
Simonsen	6. » cambio
Burton	19. » motore
Wollek	23. » gomme
Uriate	21. » gomme
Deutsch	19. » motore
Konrad	19. » frizione
Sonntag	13. » motore
Watson	28. » uscita di strada
Keller	21. » motore
Prado	28. » incidente

Imbattuti i primati

- Sulla distanza: Alfa 33tt12 (Merzario-Laffite) 5.41'14"1 media 176,665 kmh. Primato imbattuto: Ferrari 312 P (Ickx-Redman) 5.36'53"4 media 178,943 kmh (1973).
- Sul giro: Alpine Renault A 440 (Larrousse-Jabouille) 7'20"8 media 186,492 kmh. Primato imbattuto: Matra Simca (Jean Pierre Jarier) 7'15"09 media 188,600 kmh (1974).



ciato via, nella vigilia di una corsa in cui si sa che non c'è modo di far nemmeno un giretto di estremo collaudo se non nell'anello dei due rettilinei prima del via.

Una notte fino alle tre a lavorare intorno alla vettura che aveva stracciato record, n'est pas normal come si intendeva far credere. Come non hanno creduto per primi i meccanici Alfa che, una tantum, alle otto e un quarto del sabato avevano chiuso le saracinesche dei tre garages del parcomacchine e se ne erano andati a far bisboccia, a rosso vino lombardo e wurstel locali, col loro Presidente Cortesi, giunto fin quasi a Adenau, con una borsetta di cuoio e un impermeabile, convinto ormai (e i fatti gli danno ragione) che porta fortuna all'Alfa-Corse. Al punto che, in vigilia, se qualcuno gli diceva di non preoccuparsi per quell'Alpine, « tanto fa corsa a se' e non puo' dare più fastidio per il Marche », obiettava burbero e stupito: ma io voglio vincere, non arrivare secondo! E giù un'occhiata secca al Chiti che si faceva rosso alla punta degli orecchi, tentando di distrarre l'attenzione ricorrendo a solitaria bottiglia di minerale, ma per il domestico uso di smacchiapantaloni sui quali era sgocciolato il rubizzo liquido dal bicchiere sob-

Dallo « scontento » Merzario al custode segreto della vettura più « pulita »

Ha vinto l'ALFA inattesa



Ormai il presidente dell'Alfa, Cortesi, non manca più agli appuntamenti iridati delle 33tt. Eccolo con Chiti

NURBURGRING — « Quasi quasi non sono contento. Non mi era mai capitato di vincere così, faticando tanto poco. Ho fatto il tassista!... » Gli occhi di Merzario ammannano sotto la bianca tesa dell'inseparabile cappellone che ormai considera sua divisa al punto che si incavola quando dal pubblico intorno al podio che ascolta l'inno tedesco gli vengono sollecitazioni di toglierlo al momento degli inni nazionali: ma i militari lo tolgono il berretto? ribatte. No. Perché fa parte della loro divisa. È questo cappello è la mia, s'accalda. E ragionando così ti chiude la bocca, perché non sai se si sente personaggio solo in questo modo o se è addirittura la sua maschera di ragazzo scanzonato, che tanti declassano a "bauscetto" milanese per sì sfacciati atteggiamenti, quando invece lo sai di pasta ben diversa. Al punto che in Germania non si consola di aver sbirciato un « Playboy » svedese, nelle cui pagine calde il suo collega Wisell e la bella moglie bionda si esibiscono in un recital erotico da far arrossire l'autore primo del Kamasutra di nipponiche fantasie.

Un Merzario persino schivo a confessare, che si ha vinto lui anche oggi, ai copasseggeri dell'aereo col quale in serata doveva rientrare da Francoforte a Milano, farebbe sorpresa per molti. E invece è forse il Merzario più vero anche se meno noto di quello che non dimentica il ruolo abitualmente affibbiatogli, con il « ...meglio così... Una volta tanto ha lavorato di più Jacques e ha lavorato bene. Vuol dire che con tanta carretta tirata in Alfa dall'anno scorso, e non sempre con buonasorte come capita nelle corse, stavolta qualche altro l'ha fatto per me. Però non sono contento... » torna a sbottare. Anche se evita di parlare di molle morbide e dure eterna diatriba con i suoi partner, appena mettono fuori la testa dal guscio.

Il Presidente CORTESI si documenta

Che non era contento e soddisfatto se ne era accorto persino l'ing. Chiti al suo arrivo al Nurburgring da mercoledì per le prove libere. La vicenda con Williams (a proposito: mentre AUTOSPRINT va in edicola scade una specie di termine chiarificatore che il « fantino » si è deciso a porre al patron che tanto ha cambiato idea su di lui da qualche tempo, forse per certi numeri che si sommano troppo... Se ne è accorto persino il Presidente Cortesi dell'Alfa, tanto sollecito sul piano umano per il rischio dei piloti. E ha insistito a non fargli rinnovare le angosce F.I. Al massimo si informava come mai quel pilota da iride sport che si ritrova l'Alfa,

i secondi decisivi



Sintetizzati in questa foto, i secondi decisivi della 1000 Km. tedesca. A sinistra, l'ultimo rifornimento dell'Alfa vincitrice, al 36. giro. Merzario dà il cambio a Laffite che poi proseguirà fino al termine, secondo gli accordi. A destra, quattro giri dopo la Mirage-Gelo che era in testa a sua volta deve fermarsi per questa sosta di rabbocco (una quarantina di litri circa), della quale ne approfitta Ganley per dare il cambio a Schenken

balzato all'affermazione inappellabile del Presidente.

Alle 16,20 della domenica però, qualunque cosa avesse affermato il capo, il Chitone sarebbe stato meno emotivamente sensibile. Ormai Laffite stava tagliando il traguardo, il primo dell'Alfa sport al Nurburgring. Le paure e i dubbi di questi mesi erano ormai un elisir da sette colori. Il Merzario, che aveva dovuto imporre al renitente Kauhsen alla stesura del primo contratto, ufficializzato asso pigliatutto era già il campione del mondo piloti sport su vettura Alfa; il titolo Marche è a 20 punti dalla certezza matematica. La sua 33tt12 dal telaio tubolare vecchio di 6 anni, pur con i 785 chili di peso reali (che c'è di male ad ammetterlo?), ha finito col mettere a tacere tanti ironici commentatori grazie a quei cinquecento cavalli del boxer made in Milano, che ha stupito persino Schenker da fargli invidia per il suo Cosworth anti-ferrari sul Tyrrell. Con 50 chili in meno, garantivano il Jody e Mass al Presidente Cortesi, non ci sarebbe stata barba di un turbo Alpine a pizzicare con quel 7'12"!

Forse a qualche centinaio di chilometri anche a Luraghi fischivano le orecchie di gioia trasmessa. L'unica cosa che avrebbe ormai potuto riagitare la tranquillizzata e motivata del Buddha di Settimo Milanese sarebbe stato cominciare col risolvere l'oroscopo coniato in perfetto latino (forse con l'Anno Santo) anche Alfa che corre dal boss Cortesi (di nome e di fatto) alla maniera della Sibilla cumana: Ibis redibis non soccombes in formula; andrai ritornerai e non soccomberai in formula (uno, aggiungiamo noi). Il dubbio delle virgole. Se messe cioè — oltre che dopo l'ibis — prima o dopo quel « non ». Sarebbe un dubbio che forse piacerebbe risolvere anche all'ing. Ferrari, in questo giorno iridato Alfa che gli guasta un po' la festa che spera altrettanto arcobaleno per lui entro ottobre, nella viscerale abitudine a non gradire coabitazioni e a preferirsi come l'après moi le deluge dell'automobilismo nazionale.

Ferrari l'abbia messo da parte tanto alla svelta, senza lasciarsi nemmeno un cognome italiano in squadra. Ma non sai se erano dubbi di neofita dell'ambiente o domanda ad hoc per mettere le tessere giuste nel suo mosaico particolare delle corse.

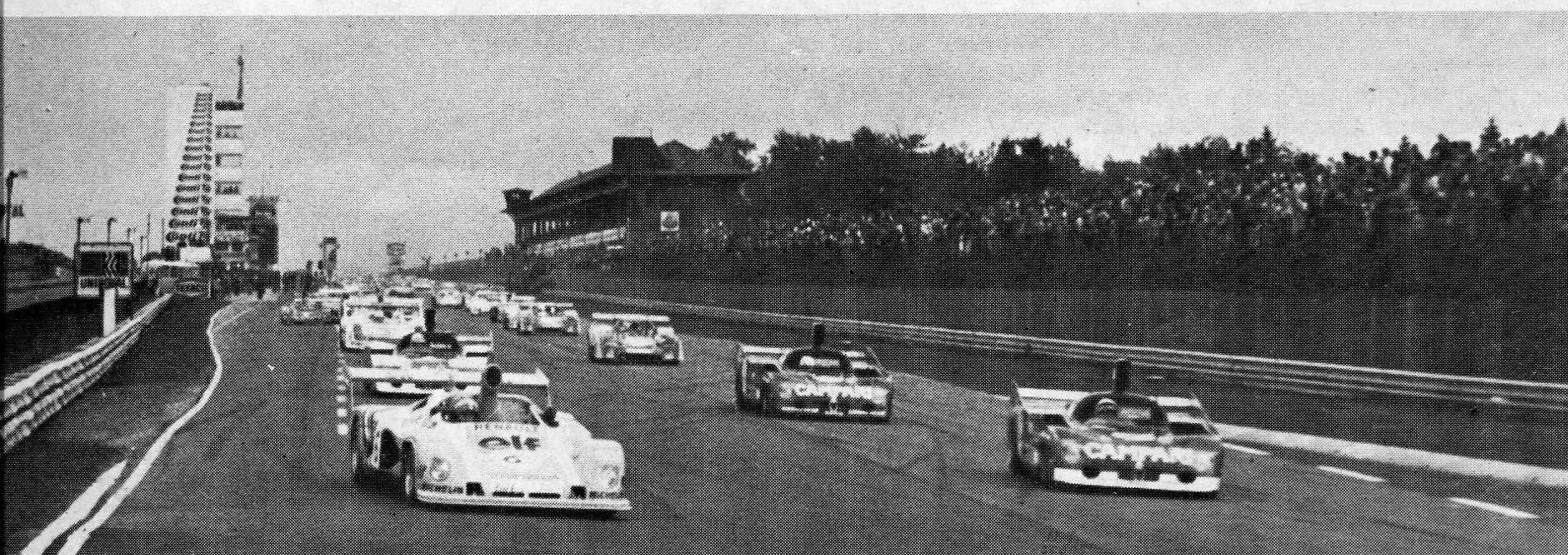
Si è fatto scarrozzare proprio dall'Arturo in un giro del Nurburgring il signor Presidente e alle sue spiegazioni di traiettorie e di marce il neo felice acquisto alla vetta Alfa, forse perché ha sentito il suo n. 1 meno sbarazzino del solito, si è premurato quasi di invitarlo a limitarsi per la gara ormai prossima al giusto impegno che si sentiva in grado di soddisfare. Tanto pensava che stavolta c'erano tre macchine.

Le tre macchine, volute da lui come ci terrà a spiegare: « Ho imparato dalla Ferrari a Barcellona. Due macchine fuori corsa per una coincidenza, subito dopo trecento metri, mi hanno convinto che quando c'è da andare sul sicuro, al momento decisivo, tanto vale tutelarsi... Io ho voluto le tre macchine al Nurburgring e se sarà necessario per l'ultimo decisivo punteggio faremo lo sforzo di averle anche alla prossima gara ».

Tutte le cure per l'ALFA tedesca

E dire che proprio quelle tre macchine hanno un po' giocato a fare da antenna ai sensibilissimi equilibri psicologici dei piloti. Dal « Pesca » al Bell non si sa chi più appariva seccato del gran daffare che portano sempre tre macchine al box. Per di più quella n. 3 tinta rossoblù, colori del finora fantomatico sponsor-dei-salsicciotti, il Redlefsen cui sembrò legata all'inizio tutta l'operazione-rilancio mondiale Alfa alla tedesca, attirava tutte le premure dei pizzetti-diabolik del WKRT. Il Kauhsen e il suo d.s. Domingo (segretario amministratore di Fittipaldi in F.1) si davano un gran daffare con gli « JO-JO », Jochen (Mass) e Jody (Scheckter). Il secondo, ragazzone-buono, mostrava persino di non prendersela se il tedesco partner di Fittipaldi, nei giorni di prove ha fatto quasi di tutto per ridurre al minimo le occasioni di giri

1. GIRO ALFA N. 3 Mass ALPINE N. 6 Larrousse a 2''4 ALFA N. 1 Merzario GELO N. 5 Watson GELO N. 4 Ganley PORSCHER N. 7 Muller	2. GIRO ALFA N. 3 Mass ALPINE N. 6 Larrousse a 6''1 GELO N. 5 Watson a 12'' ALFA N. 1 Merzario GELO N. 4 Ganley PORSCHER N. 7 Muller a 32''4	3. GIRO ALFA N. 3 Mass ALPINE N. 6 Larrousse a 4''9 GELO N. 5 Watson a 23'' ALFA N. 1 Merzario a 33''6 GELO N. 4 Ganley a 37''7 PORSCHER N. 7 Muller a 53''8	4. GIRO ALFA N. 3 Mass ALPINE N. 6 Larrousse a 9 d. GELO N. 5 Watson a 30''5 ALFA N. 1 Merzario a 49'' GELO N. 4 Ganley a 55''1 PORSCHER N. 7 Muller a 1'21''1	5. GIRO ALPINE N. 6 Larrousse ALFA N. 3 Mass a 4''9 GELO N. 5 Watson a 36''1 ALFA N. 1 Merzario a 1'8''6 GELO N. 4 Ganley a 1'11''1 PORSCHER N. 7 Muller	6. GIRO ALPINE N. 6 Larrousse ALFA N. 3 Mass a 10'' GELO N. 5 Watson a 45'' ALFA N. 1 Merzario a 1'35'' PORSCHER N. 7 Muller	7. GIRO ALPINE N. 6 Larrousse ALFA N. 3 Mass a 14''2 GELO N. 5 Watson a 54''1 ALFA N. 1 Merzario a 1'59'' PORSCHER N. 7 Muller a 2'34''	8. GIRO ALPINE N. 6 Larrousse (box 39''9) ALFA N. 3 Mass (box 37''9) GELO N. 5 Watson ALFA N. 1 Merzario (box 26''4) PORSCHER N. 7 Muller	9. GIRO ALPINE N. 6 Larrousse ALFA N. 3 Scheckter GELO N. 4 Ganley ALFA N. 1 Merzario Laffite a 2'25''3 PORSCHER N. 7 Muller	10. GIRO ALPINE N. 6 Larrousse ALFA N. 3 Scheckter a 4''4 GELO N. 4 Ganley a 2'04''4 (box) ALFA N. 1 Laffite a 2'41''4 GELO N. 5 Watson PORSCHER N. 7 Muller a 2'58''6	11. GIRO ALPINE N. 6 Larrousse ALFA N. 3 Scheckter GELO N. 4 Schenken ALFA N. 1 Laffite GELO N. 5 Pryce PORSCHER N. 7 Muller
23. GIRO ALPINE N. 6 Jabouille ALFA N. 1 Laffite a 2'45''4 GELO N. 4 Schenken a 2'48''2 ALFA N. 3 Scheckter a 3'25''1 GELO N. 5 Watson a 5'22''9 PORSCHER N. 7 Kinnunen a 7'06''1	24. GIRO ALPINE N. 6 Jabouille ALFA N. 1 Laffite a 2'37''7 GELO N. 4 Schenken a 2'42'' ALFA N. 3 Mass a 3'53''3 GELO N. 5 Watson a 5'10''9 PORSCHER N. 7 Kinnunen a 7'13''5	25. GIRO ALPINE N. 6 Jabouille (box 47''3) ALFA N. 1 Laffite a 2'24''9 GELO N. 4 Schenken a 2'42''3 ALFA N. 3 Mass a 3'43''8 GELO N. 5 Watson a 5'8''2 PORSCHER N. 7 Kinnunen a 7'59''5	26. GIRO ALPINE N. 6 Jabouille GELO N. 4 Schenken ALFA N. 1 Laffite (box 44''7) ALFA N. 3 Mass GELO N. 5 Watson PORSCHER N. 7 Kinnunen	27. GIRO GELO N. 4 Schenken ALPINE N. 6 Larrousse a 1''9 ALFA N. 1 Merzario a 47''2 ALFA N. 3 Mass a 49'' GELO N. 5 Watson a 1'59''3 PORSCHER N. 7 Kinnunen a 6'05''3	28. GIRO GELO N. 4 Schenken ALPINE N. 6 Larrousse a 22''4 ALFA N. 3 Mass a 48''1 ALFA N. 1 Merzario a 52''2 PORSCHER N. 7 Kinnunen a 5'21''2 PORSCHER N. 10 Barth	29. GIRO GELO N. 4 Schenken ALPINE N. 6 Larrousse a 39''1 (box 4'21''4) ALFA N. 3 Mass a 42''6 ALFA N. 1 Merzario a 51'' PORSCHER N. 7 Kinnunen a 6'36''9 PORSCHER N. 10 Barth	30. GIRO ALFA N. 3 Mass ALFA N. 1 Merzario GELO N. 4 Schenken (box 55''3) ALPINE N. 6 Larrousse PORSCHER N. 7 Kinnunen PORSCHER N. 10 Barth	31. GIRO ALFA N. 3 Mass ALFA N. 1 Merzario a 27''3 GELO N. 4 Ganley a 44''9 ALPINE N. 6 Jabouille a 5'' PORSCHER N. 7 Kinnunen a 6'23''6 PORSCHER N. 10 Barth	32. GIRO ALFA N. 1 Merzario ALFA N. 3 Mass a 14''4 (box 30''4) GELO N. 4 Ganley a 15''4 ALPINE N. 6 Jabouille PORSCHER N. 7 Kinnunen PORSCHER N. 10 Barth	33. GIRO ALFA N. 1 Merzario (box 31''8) ALFA N. 3 Scheckter a 12''2 GELO N. 4 Ganley a 14''7 PORSCHER N. 7 Kinnunen a 6'13''5 ALPINE N. 6 Jabouille PORSCHER N. 10 Barth



Le cinquantotto vetture, fra sport, GT e Turismo, che hanno movimentato la 1000 Km del Nurburgring si avviano alla partenza. In prima fila l'Alpine Renault Turbo di Larrousse, seguito dalle Alfa di Pescarolo e Merzario

Durata tre ore e mezzo
la solitudine «gialla»

Dall'errore del «PESCA» a quello di SCHECKTER

In settima posizione la Lola T 380 di Brambilla-Pianta, fatica intanto a tenere il ritmo delle altre tre litri. A dimostrazione di ciò è seguita dappresso dalla due litri di Raymond che sta andando in modo eccezionale. Al secondo passaggio Mass aumenta il suo distacco e lo porta a 6''1, terzo Watson mentre Merzario è quarto a 12''. Le posizioni non cambiano per tre giri, solo il vantaggio di Mass lentamente scema. Al quarto passaggio è a meno di un secondo e nella staccata dietro ai box l'Alpine di Larrousse passa a guidare la corsa. Quinto passaggio, Larrousse in testa seguito a 4''9 da Mass, poi Watson a 36'', Merzario a 49'', Schenken a 55''1, poi Muller e Brambilla. In settima posizione la Lola T 390 di Raymond che è prima delle due litri, seguita da Lepp e Kessel.

La prima GT è quella di Fitzpatrick, la Porsche Carrera RSR che è in sedicesima posizione. I primi sei giri della corsa sono stati compiuti in 45''7''4 alla media di kmh 182,180, e solo quattordici vetture sono rimaste a giri pieni.

L'OTTAVO GIRO è una tappa ai box obbligatoria per tutti. Tutte le vetture che si battono per la vittoria assoluta si devono fermare per fare rifornimento, esclusa la Gelo-Ford Mirage che con il motore Cosworth ad otto cilindri consuma meno ed è anche avvantaggiata dal peso.

L'Alpine in testa alla gara si ferma e impiega poco meno di 40'' a rifornirsi. Mass con l'Alfa impiega 38'', perde un po' di tempo perché Scheckter che lo sostituisce non è lesto ad agganciarsi le cinture di sicurezza. Merzario è il più veloce di tutti in 26'', riparte Laffite come un bolide improvvisamente mentre Arturo sta dicendo al compagno che i freni anteriormente vibrano. Viene strappato da sopra la macchina dall'immenso Callagher che solleva il «fantino» come un fucello.

Mass si lamenta con l'ing. Severi perché ha l'acceleratore che non ritorna bene, in più dice che la macchina senza benzina ha il posteriore troppo leggero. Dopo il rifornimento passa a guidare la Gelo-Mirage di Watson. Ma per poco perché Larrousse riprende subito l'inglese barbuto e si ristabilisce in testa. Watson si ferma ai box un giro prima del previsto a fare benzina, perde 50''6 e sale Pryce; si ferma anche Brambilla che perde 70'' perché quelli del rifornimento benzina non avevano aperto bene il rubinetto! Riparte Pianta.

Lo scontento

CONTINUA A PAGINA 27

SPECIALE AUTOSPRINT

d'allenamento al «pedone» sudafricano. Però la loro macchina aveva, con un tifo d'inferno dalle prove alla corsa, tutte le attenzioni, nelle quali si erano ormai consociati i due ingegneri dello staff Autodelta. Il Tetu almeno salvava il cuore (francese), facendo sentire attenzione anche all'Alfa 2 del Pescarolo (e Bell). Il tecnico italiano dell'Autodelta, forse perché ormai sicuro dell'ormai dimenticato «Marellino» già tutto Merzario, in forza del suo tedesco facile utile alla coesistenza '75, sbuffava persino se alla macchina che portava il n. 1 gli dovevano mettere le gomme chieste dal pilota connazionale. C'è venuta fuori quasi una favola con i diametri giusti delle coperture, che i disincantati uomini Goodyear dal canto loro non hanno mai nessuna voglia di garantire.

A farla breve è andata che di giri di prova il solo Mass, tra libere e ufficiali, ne ha fatti una cinquantina! Sull'Alfa n. 1, tra Merzario e Laffite ne han messi insieme una diecina, pur con 3 per ogni pilota che era il minimo richiesto di qualificazione. Sull'Alfa di Mass si sprecavano anche etichette (oltre che i colori dello sponsor tedesco); su quella di «Pesca» è apparso persino uno stick Plimm-Club, discoteca di Aachen, che ha fatto storcere il naso persino al condiscendente dottor Cortesi. Solo la n. 1 è rimasta ben pulita, con le etichette al minimo a non nascondere il marchio Alfa-Alfa. Quell'essere defilata anche a simili attenzioni, forse perché si pensava non dovesse raccogliere troppi flashes, le ha giovato.

Un fedelissimo per l'ALFA n. 1

Era pur stata lasciata mezz'ora al box durante le prove perché non c'erano le gomme morbide come per gli altri? Si era raccomandato ai suoi due minipiloti di girare il minimo necessario che, se ci fosse stato bisogno, non si avrebbe avuto modo di fare riparazioni su tre macchine? Niente paura! Ci avrebbe pensato il solito signor Destino, che non è un cinico baro come dice un politico di fama, ma più spesso solo beffardo artefice di spiritose trovate, use a far saltare gli alambicchi delle programmazioni inutilmente raffinate in quella roulette che sono le corse.

Non è la prima volta che accade e non sarà neppure l'ultima. Anche perché a far da fedele can pastore al gioiello meccanico n. 1 della squadra, l'accomodante ingegner Chiti ha sempre voluto un silenzioso Damaschino a nome Antonio, meccanico di origine ciociara, che con due colleghi cura da sempre l'Alfa di Merzario-Laffite (come vi racconteremo in "diretta" nel prossimo numero). E anche se rimasto solo a curarsela nell'ultimo bullone stavolta, deve essere proprio un gran meccanico pignolo! E' la «sua» macchina che ha vinto sempre, quattro corse su 6 dell'Alfa '75 ed è arrivata seconda nelle altre due quest'anno, senza accusare un intoppo, escluso quelle pastiglie corte del Mugello (scelta sbagliata non tutta sua).

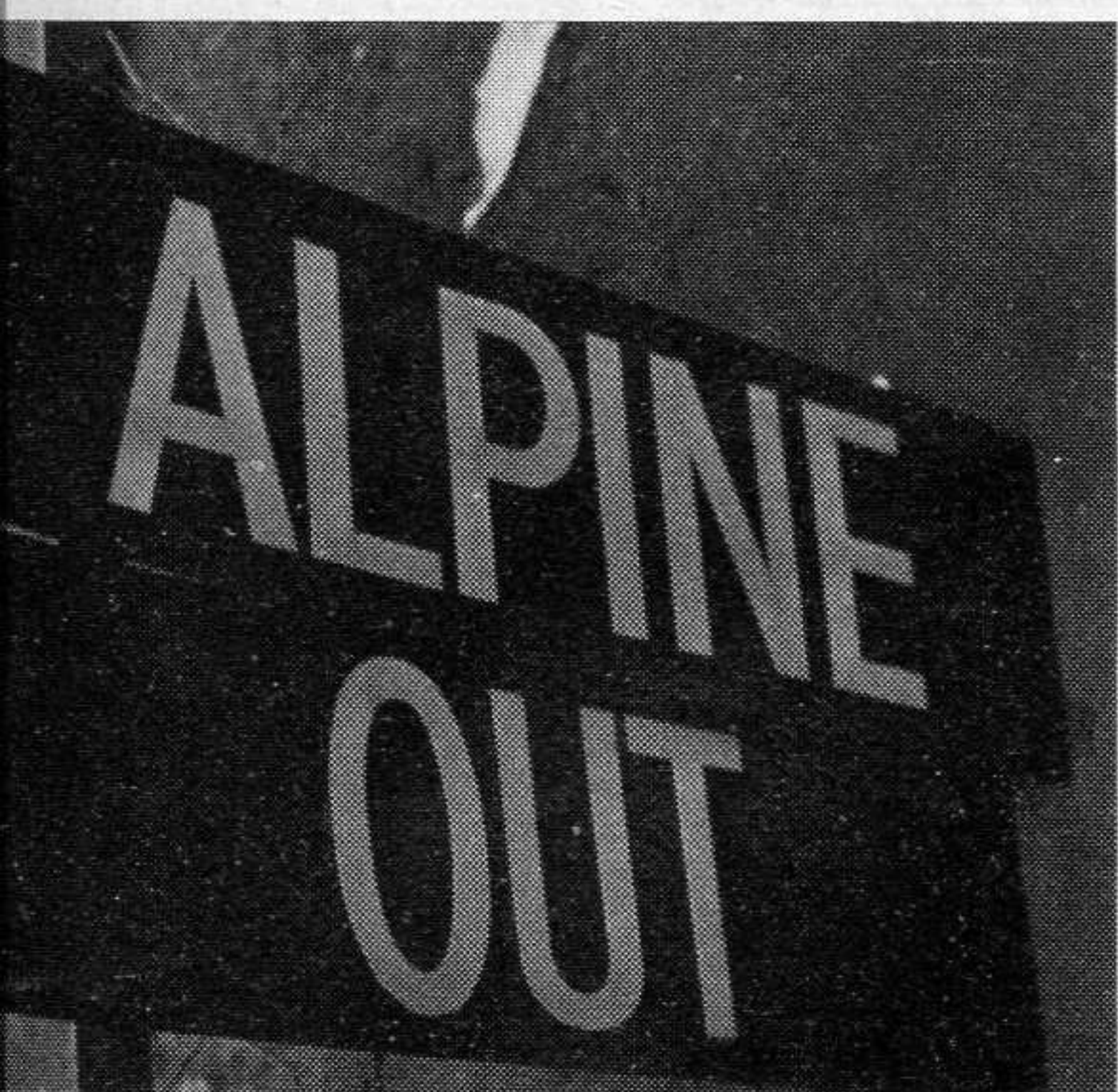
NURBURGRING - Mezz'ora prima della partenza della 1000 KM del Nurburgring, settima prova del Campionato Mondiale Marche, è addirittura nevicato nella zona dei box! Ci sono dalle 70 alle 80.000 persone lungo il percorso, venute per gustarsi questa sfida mondiale fra Alfa, Porsche, Alpine, Ford Mirage, più un nugolo di due litri e tante tante Porsche GT.

Delle 62 vetture ammesse alla partenza se ne presentano «solo» cinquantotto. E' un via lanciato tipo «Indy»: il più lesto è Larrousse, mentre Merzario, che cerca di infilare tutti, si trova davanti Pescarolo che è partito male e deve rallentare. Brambilla dietro di lui per poco non lo tampo. Alla prima curva il gruppo passa compatto con Larrousse, Mass, Merzario, Pescarolo, Watson, Schenken.

Primo colpo di scena dopo appena 9 chilometri. Pescarolo, che è alle spalle di Larrousse, nella discesa verso Adenau in località Werseifen (che vuol dire saponetta) dove ci sono tre curve veloci, alla prima trova la bandiera gialla e rossa che pensa segni olio. Non trovando niente, insiste e alla successiva curva in pieno (a circa 220 kmh.) si trova sul bagnato. Sono tutti con le gomme slick, Pescarolo non ce la fa a tenere la rossa Alfa e punta diritto verso il guardrail. All'ultimo momento, con un colpo di sterzo, raddrizza la macchina ed esce di pista colpendo il guardrail con il posteriore ghigliottinando il portamozzo.

Così dopo Adenau Mass scatenato passa Larrousse e guida la corsa fra il tripudio dei tifosi tedeschi. Al termine del primo giro è l'Alfa n. 3 che transita sotto il traguardo seguita da Larrousse, a 2''4, poi assieme Merzario, Watson e Schenken. In sesta posizione la Porsche turbo di Muller, mentre giunge melanconicamente ai box la Porsche Ovaro turbo di Jost-Casoni. Il turbo non va. Si accorgono i tecnici di Stoccarda che è una valvolina di pressione ad essersi guastata. Non era mai successo, dicono. Si tenta una riparazione d'emergenza, la macchina riparte per fermarsi definitivamente al giro successivo. Finiscono così le speranze della Porsche di Casoni-Jost, i quali avevano molte ambizioni per questa corsa, che giudicavano di poter onorevolmente disputare, per poter mantenere incerto il titolo dell'Alfa Romeo.

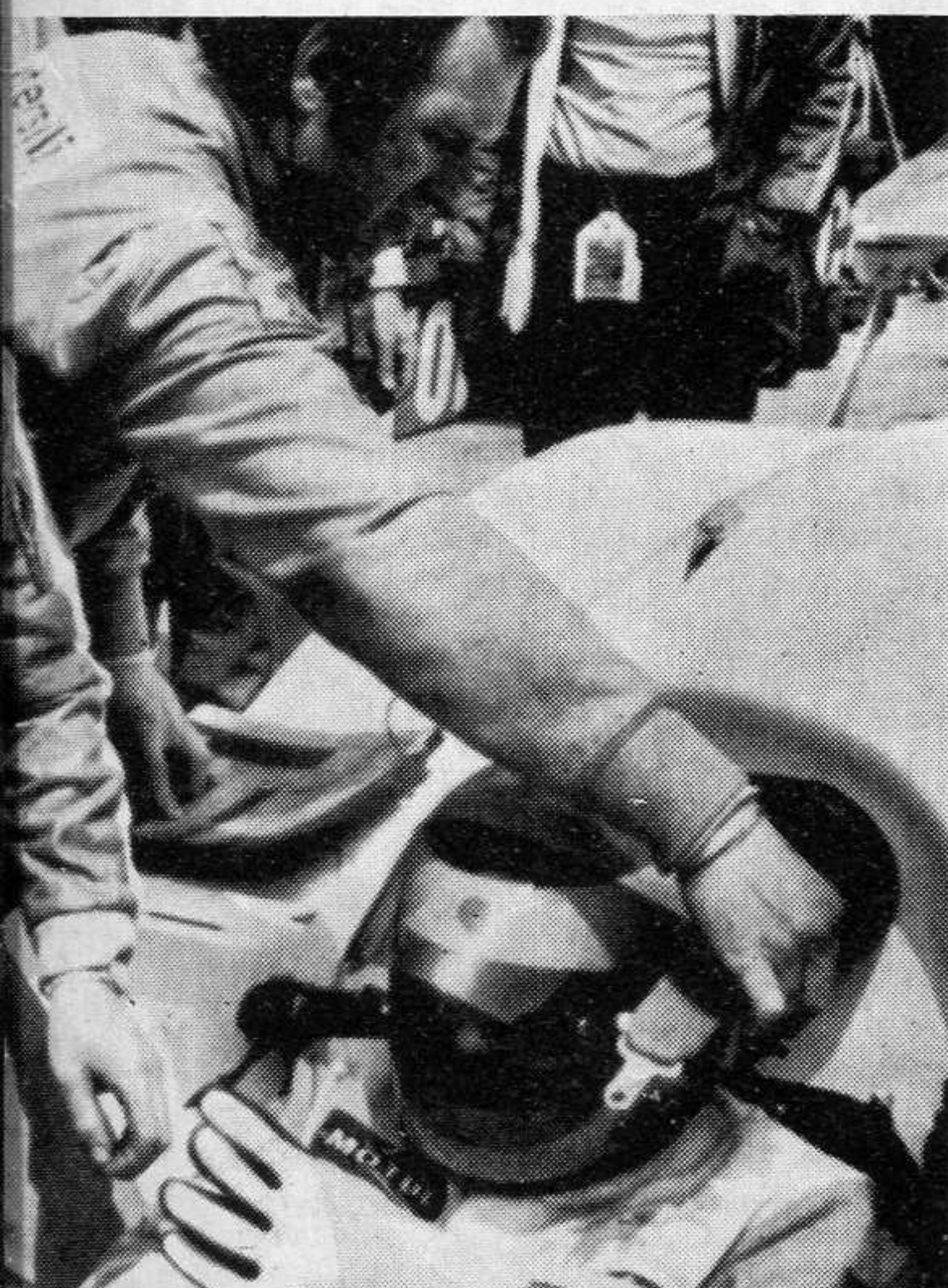
12. GIRO ALPINE N. 6 Larrousse ALFA N. 3 Scheckter a 9''4 GELO N. 4 Schenken a 2'47''9 ALFA N. 1 Laffite a 3'00''9 GELO N. 5 Pryce a 3'23'' PORSCHE N. 7 Muller a 3'36''7	13. GIRO ALPINE N. 6 Larrousse ALFA N. 3 Scheckter a 4''2 GELO N. 4 Schenken a 3'3''4 ALFA N. 1 Laffite a 3'11''5 GELO N. 5 Pryce PORSCHE N. 7 Muller a 3'59''5	14. GIRO ALPINE N. 6 Larrousse ALFA N. 3 Scheckter a 25'' GELO N. 4 Schenken a 2'43''1 ALFA N. 1 Laffite a 2'48''1 GELO N. 5 Pryce a 3'23''7 PORSCHE N. 7 Muller a 3'51''	15. GIRO ALPINE N. 6 Larrousse ALFA N. 4 Schenken a 3'28''6 ALFA N. 1 Laffite a 3'30'' ALFA N. 3 Scheckter a 3'50''5 PORSCHE N. 7 Muller (box) GELO N. 5 Pryce (box 1'34'')	16. GIRO ALPINE N. 6 Larrousse ALFA N. 1 Laffite GELO N. 4 Schenken ALFA N. 3 Schenkter GELO N. 5 Pryce PORSCHE N. 7 Kinnunen	17. GIRO ALPINE N. 6 Larrousse (box 55''6) GELO N. 4 Schenken ALFA N. 3 Scheckter ALFA N. 1 Laffite (box 49'') GELO N. 5 Pryce (box) PORSCHE N. 7 Kinnunen	18. GIRO ALPINE N. 6 Jabouille GELO N. 4 Schenken a 2'22''4 ALFA N. 3 Scheckter a 3'0''9 GELO N. 5 Pryce a 3'29'' ALFA N. 1 Laffite a 3'46''5 PORSCHE N. 7 Kinnunen	19. GIRO ALPINE N. 6 Jabouille GELO N. 4 Schenken a 2'17''9 ALFA N. 3 Scheckter a 2'46''7 ALFA N. 1 Laffite a 3'44''6 GELO N. 5 Pryce a 6'00''7 PORSCHE N. 7 Kinnunen a 6'25''8	20. GIRO ALPINE N. 6 Jabouille ALFA N. 3 Scheckter 2'36''8 GELO N. 4 Schenken (box 42'') ALFA N. 1 Laffite a 3'29''1 GELO N. 5 Watson a 6'04''2 PORSCHE N. 7 Kinnunen a 6'40''8	21. GIRO ALPINE N. 6 Jabouille ALFA N. 3 Scheckter a 2'18''8 GELO N. 4 Schenken a 2'54''4 ALFA N. 1 Laffite a 3'17''8 GELO N. 5 Watson a 5'49''3 PORSCHE N. 7 Kinnunen a 6'51''4	22. GIRO ALPINE N. 6 Jabouille ALFA N. 3 Scheckter a 2'03''5 (box 1'41'') GELO N. 4 Schenken a 2'44''7 ALFA N. 1 Laffite a 2'59''8 GELO N. 5 Watson a 5'35''8 PORSCHE N. 7 Kinnunen a 6'5'
34. GIRO ALFA N. 1 Merzario ALFA N. 3 Scheckter a 10''8 GELO N. 4 Ganley a 13''2 PORSCHE N. 7 Kinnunen ALPINE N. 6 Jabouille PORSCHE N. 10 Barth	35. GIRO ALFA N. 3 Scheckter GELO N. 4 Ganley ALFA N. 1 Laffite PORSCHE N. 7 Muller ALPINE N. 6 Jabouille PORSCHE N. 10 Barth	36. GIRO GELO N. 4 Ganley ALFA N. 1 Laffite a 51'' PORSCHE N. 7 Muller ALFA N. 3 Mass (box 14''1) ALPINE N. 6 Jabouille PORSCHE N. 10 Barth	37. GIRO GELO N. 4 Ganley ALFA N. 1 Laffite a 42''2 PORSCHE N. 7 Muller ALFA N. 3 Mass PORSCHE N. 10 Barth ALPINE N. 6 Jabouille	38. GIRO GELO N. 4 Ganley ALFA N. 1 Laffite a 25''7 PORSCHE N. 7 Muller ALFA N. 3 Mass PORSCHE N. 10 Barth ALPINE N. 6 Jabouille	39. GIRO GELO N. 4 Ganley (box 30''5) ALFA N. 1 Laffite a 25''9 PORSCHE N. 7 Muller ALFA N. 3 Mass PORSCHE N. 10 Barth ALPINE N. 6 Jabouille	40. GIRO ALFA N. 1 Laffite GELO N. 4 Schenken PORSCHE N. 7 Muller ALFA N. 3 Mass PORSCHE N. 10 Barth ALPINE N. 6 Jabouille	41. GIRO ALFA N. 1 Laffite GELO N. 4 Schenken a 38''6 PORSCHE N. 7 Muller ALFA N. 3 Mass ALPINE N. 6 Jabouille PORSCHE N. 10 Barth	42. GIRO ALFA N. 1 Laffite GELO N. 4 Schenken a 41''8 PORSCHE N. 7 Muller ALFA N. 3 Mass ALPINE N. 6 Jabouille PORSCHE N. 10 Barth	43. GIRO ALFA N. 1 Laffite GELO N. 4 Schenken a 43''6 PORSCHE N. 7 Muller ALPINE N. 6 Jabouille PORSCHE N. 10 Barth ALFA N. 3 Mass	44. GIRO ALFA N. 1 Laffite GELO N. 4 Schenken a 39''9 PORSCHE N. 7 Muller ALPINE N. 6 Jabouille PORSCHE N. 10 Barth ALFA N. 3 Mass



«Alpine Out», l'Alpine è fuori gara. Siamo al 30. giro, ed ai piloti alfisti è esposto questo cartello



All'Alpine si è avariato il solito turbocompressore: vediamo i meccanici francesi cercare di sigillare la tubazione di mandata che perde



Brambilla sistema le cinture a Pianta, sulla Lola T 380. Purtroppo, Pianta uscirà di strada in gara, per un guasto meccanico all'avantreno

Decimo passaggio: in testa Larrousse, seguito a 9'' da Scheckter, poi Ganley a 2'04''4, Merzario a 2'41'', Pryce e Muller, che sta facendo una gara regolare, a poco meno di tre minuti. Si ferma al box per fare rifornimento Schenken. Perde 48'' e riparte Ganley.

Dodicesimo giro: Pianta esce di strada al Flugplatz per la rottura di un tirante dello sterzo o di una sospensione, non si sa esattamente, il pilota è incolpevole salvo qualche piccola ammaccatura ai piedi.

Colpo di scena al quindicesimo giro. Si aspettava di vedere se la rincorsa di Scheckter sarà coronata da buon esito, ma il sud africano non è alle spalle di Larrousse. Giunge al box e fa controllare il disco del freno anteriore sinistro dicendo che secondo lui è rotto. E' invece la gomma anteriore sinistra che causa le vibrazioni, perché è « mangiata » in un punto di alcuni millimetri, causa una violenta frenata al Karousell di Jody che tentava di infilare Larrousse. Il pilota se ne è dimenticato quando giunge al box e i meccanici perdono tempo prezioso a cercare di individuare la causa della vibrazione accusata. Quando si avvedono di tutto, sono passati 2'10'', e per la vettura n. 3, la favorita del team e quella predestinata a vincere sono sfumate tutte le chance...

Questa la classifica dopo undici giri, due giri prima del secondo rifornimento: in testa l'Alpine di Larrousse-Jabouille che ha impiegato a compiere i quindici giri 1.53'26''7; seguono Mass-Scheckter con l'Alfa, Schenken-Ganley, Laffite-Merzario, Pryce-Watson, Muller-Kinnunen, Kraus-Barth, Grob-Hine con la Chevron B 31 in testa alla categoria due litri, Obermoser-Keller. Solo i primi sei sono a giri pieni, la prima delle GT è quella di Fitzpatrick-Hezemans che è quattordicesima, la prima turismo è la BMW Alpina 3.5 CSL di Muller-Peltier in venticinquesima posizione a due giri. Le macchine ancora in gara sono una quarantina o poco più.

17. PASSAGGIO: si ferma l'Alpine, scende Jabouille e sale Larrousse, il tempo impiegato è di 55''6. La vettura francese non perde la posizione di testa che ha tenuto fino a questo momento. La temperatura fresca favorisce indubbiamente il turbo che « respira » meglio, infatti, sta andando in modo superiore ad ogni previsione della vigilia. L'altalena continua incalzante: in testa sempre la « lepre » Larrousse-Jabouille che però al ventesimo passaggio passa lenta davanti al box e si ha l'impressione che abbia già qualcosa che non va.

Le Alfa continuano la bella corsa regolare e veloce, Mass-Scheckter sono in seconda posizione a 2'18'', terzi Schenken-Ganley a 2'52''8, quarti Laffite-Merzario a 3'17''8, quinti Watson-Pryce a 6'04''2, sesti Muller-Kinnunen a 6'40''8. Seguono distaccati di un giro Kraus-Barth, Grob-Hine primi della categoria due litri, Obermoser-Keller, Burton-Kessel, Lepp-Schuppan, e Zanuso-Lloyd distaccato di due giri. Nella categoria GT è sempre in testa Fitzpatrick con la Porsche Carrera RSR.

Al ventiduesimo giro si ferma Scheckter e sale Mass, l'Alfa perde 1'41'' al box perché al tirante posteriore della leva del cambio si è sfilato un giunto sferico e non entrano le marce.

In seconda posizione passano Laffite-Merzario, alla guida è il francese che ha preferito fare due turni di guida per tagliare poi il traguardo lui (« Possibilmente da vincitore » aveva detto prima del via), distaccati di 2'45''4, seguono nell'ordine Schenken, Mass, Watson, e Muller. Siamo esattamente a metà corsa e la gara è ancora tutta da disputare. Le Alfa in seconda

e in quarta posizione aspettano gli eventi. Per loro non è necessaria una vittoria per vincere il campionato mondiale, ma bastano anche i piazzamenti. L'importante è togliere posizioni (e quindi punti) agli avversari, se poi viene anche la vittoria essa è sempre molto ben accetta. La media fino a questo momento è di 179,181 kmh.

L'impressione avuta prima che l'Alpine avesse qualche guaio ha una conferma al ventesimo passaggio, quando passa a guidare la gara la Gelo-Ford Mirage di Schenken-Ganley. L'Alpine sembra accusi noie al cambio e al turbocompressore, perde gradatamente terreno finché al trentesimo passaggio, quando Schenken si deve fermare a fare rifornimento e sale Ganley, l'Alpine rientra al box con il turbo che borbotta. Sono le 14,31 le Alfa sono in prima e seconda posizione.

In testa Laffite, autore di una gara eccezionale, secondi Mass-Scheckter a 25''. Riparte in terza posizione Ganley, mentre l'Alpine che accusa noie al condotto che porta aria dal compressore perde 4'21''4 e passa in quarta posizione nettamente staccata, e in più con il motore che chiaramente non rende, avendo perso circa



Mass fermo verso la fine con le pastiglie del freno anteriore incollate

1500 giri di regime. Ormai la gara è tutta da giocare fra le due Alfa e la Gelo-Ford Mirage; al 32. passaggio Scheckter si deve fermare a fare rifornimento, riparte Mass dopo 30''4. Merzario-Laffite sono ora in testa, mentre Larrousse rientra al box con ancora dei problemi al turbo e al cambio a cui non entra la quinta marcia.

Le posizioni a dieci giri dal termine sono: in testa l'Alfa di Merzario-Laffite, secondi Mass-Scheckter a 10''8, terzi Schenken-Ganley, uniche tre macchine a pieni giri. Il distacco della Mirage è di 13''8, seguono poi ad un giro, Muller, Larrousse e Barth, a due giri Lepp con la March 75 S primo della categoria due litri, e Kelleners primo delle GT. Sono in gara 42 vetture, l'ultima è distaccata di ben 16 giri, la maglia nera è la BMW di Tibor, una turismo.

Siamo alle battute finali le più entusiasmanti di una gara durata mille chilometri: al 36. giro Merzario si ferma a fare benzina, perde 31''8 e riparte Laffite; va in testa la Mirage di Ganley, ma deve ancora fare un rabbocco. In seconda posizione l'altra Alfa, quella di Mass. Il tedesco si ferma al box con il freno anteriore dietro consumato e incollato ai dischi. Lo stesso guasto di Merzario al Mugello. Perde circa dieci minuti e perde anche la seconda posizione.

Laffite guadagna dal 36. giro al 40. quando la Mirage si deve fermare a fare un rabbocco di benzina di 40 litri (circa 26''), e passa a guidare al 40. passaggio. Sono le 15,50, le posizioni non cambieranno più fino al termine, l'Alfa è « quasi » mondiale, Merzario sarebbe « campione del mondo piloti sport » se vi fosse una classifica a punti individuali. In seconda posizione Schenken-Ganley distaccati 39''9, terzi ad un giro Muller-Kinnunen, quarti Larrousse-Jabouille, quindi Barth-Kraus, sesti Mass-Scheckter. La media dei vincitori è di 176,665 kmh, il record sul giro è dell'Alpine francese in 7'20''8 alla media di 186,492 al sesto giro.

Giancarlo Cevenini

Per i lavori di sicurezza in dubbio la 6 ORE-GLEN

● Il futuro del programma ALPINE-TURBO è condizionato dal taglio del sovvenzionamento Renault al reparto corse, pari al 25 per cento di quanto era stato stabilito. Perciò qui al Nurburgring non c'è stata la seconda vettura per Scheckter-Depailler, che è in predicato anche a Zeltweg, l'altra gara certa cui il potente turbo francese dovrebbe partecipare. Infatti per la 6 ore di Watkins Glen ci sono seri dubbi di partecipazione.

Anche perché non sembra si possa sperare in consistenti contributi degli organizzatori americani alla trasferta. Questi infatti dichiarano al momento seri problemi economici che rendono dubbio persino lo svolgimento dell'ottava prova del Mondiale Marche in calendario. Infatti la CSI, dopo l'incidente di Koinigg nel G.P. USA '74, ha richiesto lavori di sicurezza, specie per la sostituzione dei guardrail ormai consumati.

Non è solo in predicato la 6 ORE del Glen ma anche il G.P., che essendo però più distante nel tempo, a ottobre, c'è più tempo per provvedere. Nel caso nemmeno per ottobre il Glen fosse reso agibile, si parla dell'immediato spostamento del G.P. USA '75 sul nuovo circuito « cittadino » di Long Beach, che verrebbe collaudato con una gara di F. 5000 americana.

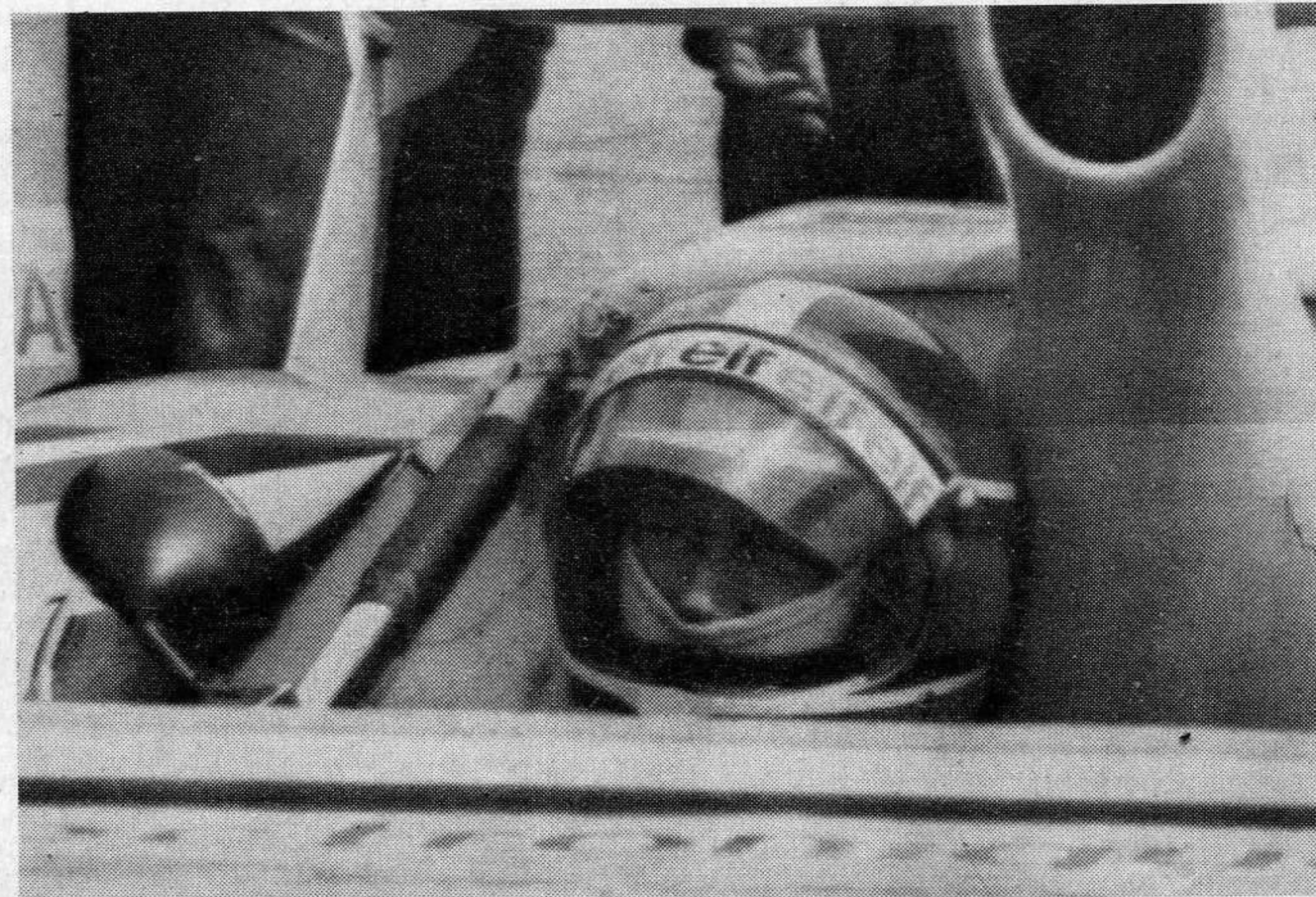
Per tirare le somme sulle prove del Mondiale Marche che ancora restano, c'è da contare:

- la 1000 KM. Austria a Zeltweg (del 29 giugno) certa,
- dubbia la 6 ORE di Watkins Glen,
- annullata la seconda gara francese del 15 agosto che era stata richiesta dalla nuova pista di Karland (in Francia) ma giudicata pericolosa per il pubblico dagli ispettori CSI
- anche se non influirà sulla classifica, l'ultima prova in calendario sarà a KYALAMI in novembre con la 6 ORE, per la quale Emerson Fittipaldi avrebbe già concordato l'ingaggio con mr. Bignaut, per correre con l'Alfa, progetto che finora non ha potuto attuare anche per il parere contrario dato dal suo team McLaren, che ha negato il permesso al campione del mondo sia per il Nurburgring che per Zeltweg.

PILOTI	VETTURA	VEN.	SAB.
Larrousse-Jabouille	Renault Alpine Turbo	7'12"1	7'22"3
Bell-Pescarolo	A.R. 33tt12	7'26"0	8'07"2
Mass-Scheckter	A.R. 33tt12	7'35"5	7'27"1
Merzario-Laffite	A.R. 33tt12	7'35"5	7'55"6
Joest-Casoni	Porsche Ovoro Turbo	7'38"9	7'42"1
Pryce-Watson	Gelo-Ford Mirage	8'53"7	7'41"0
Muller-Kinnunen	Martini Porsche Turbo	7'48"4	7'44"7
Schenken-Ganley	Gelo-Ford Mirage	7'50"6	7'46"1
Raymond-Goodwin	Lola T 390 Hart	8'05"5	7'47"5
Brambilla-Pianta	Lola T 380	—	7'51"0
Lepp-Morgan	March 75S Hart	—	7'52"7
Grob-Hine	Chevron B 30	8'22"2	7'58"7
Servanin-Ferriere	Lola T 294	8'29"4	8'05"4
Burton-Kessel	Chhetah G 501	—	8'05"0
Obermoser-Keller	Toj SC 03	8'15"7	8'05"8
Kraus-Barth	Porsche 908/03	8'07"0	8'06"6
Uriate-Scott	Lola T 294	—	8'08"7
Zanuso-Leguuellec	Lola T 294	8'09"3	8'27"7
Jones-Barrios-Sheldon	Lola T 294	8'45"9	8'12"5
Fitzpatrick-Hezemans	Porsche Carrera RSR	8'15"9	8'17"0
Muller-Perschl	—	—	—
Penker-Ertl	KMW SP 30 T	8'18"4	8'17"1
Smith-Robarts	Chevron B 23	8'38"4	8'18"8
Grohs-Hennige	BMW 3.5 CSL	8'22"8	8'22"1
Hezemans-V. Lennep	Porsche Carrera RSR	8'22"6	8'25"1
Brabmbring-Neuhaus-Deutsch	Porsche Carrera RSR	8'43"6	8'24"5
Hubert-Hurzeler	Lola T 294	8'49"1	8'25"6
Nordstrom-Gantner	TOJ SG 03	8'25"9	8'25"7
Schickentanz-Bertrams-Wisell	Porsche Carrera RSR	8'25"7	8'38"8
Kelleners-Heyer-Wollek	Carrera RSK	8'27"0	8'26"4
Heyer-Wollek-Stenzel	—	—	—
Cabral-Prado-Johnsson	Vaillant Carrera RSK	8'27"6	9'02"0
Muller-Peltier	Marsch 75 S	9'10"8	8'30"1
Haldi-Beguain	BMW Alpina 3.5 CSL	9'24"9	8'30"2
Ekberg-Larsson	Porsche Carrera RSR	8'31"8	8'37"2
Blanckley-Calvert-Birrell	Porsche RNR	8'34"5	8'39"8
Crespin-Bracey-Joscelyne	Chevron B 23	9'03"2	8'34"8
Bertrams-Wisell-Scickentanz	Lola T 294	—	8'36"9
Gilges-Schmitz	Porsche Carrera RSR	13'35"1	8'36"3
Smith-Turner	Renault Alpine 1800VB	8'36"6	9'55"7
Hilde-Ahrens-Anspann	Chevron Ford B 23	8'37"2	8'37"0
Konrad-Kannacher-Roppes	KMW SP 30	8'42"4	8'53"8
Lundgardh-Simonser	Porsche Carrera RSR	8'45"6	8'48"6
Wijk-Svenson	Porsche Carrera RSR	8'45"8	8'57"8
Kauwertz-Drees	Astra RNR I spider	9'10"1	8'50"2
Stocks-Holup	Porsche Carrera RSR	8'53"9	9'04"7
Zbinden-Dorchy	Porsche Carrera RSR	8'54"1	9'12"2
Charnell-Jeffrey	Porsche Carrera RSR	9'32"2	8'56"9
Ballot-Lena-Rulon	Chevron Ford B 23	9'14"3	8'58"9
Miller-Waugh	Porsche Carrera RSR	9'18"9	9'16"8
Seidler-Reichle	Porsche GSL	9'19"9	9'17"0
Dahlhauser-Wunsch	VW Scirocco	9'33"5	9'31"5
Dimmendaal	—	—	—
Dymarkowski	BMW 2002	9'34"2	9'43"2
Sonntag-Dittert	Opel Commodore	9'35"3	9'40"7
Pruser-Sieben	BMW 2002	9'37"1	10'38"2
Wagner-Babendererde	BMW 2002	9'59"6	9'37"4
Goodwin-Larama	Rawlson	9'40"4	—
Eberhardt-Auer	Chevrolet Cam. 7.5 1	—	9'40"3
Ochs-Tibor	BMW 2002	9'58"7	9'46"3
Penker-Muller	KMW SP 30	9'15"0	8'33"1
Sindel-Doren	Porsche RSR	8'41"0	8'48"8
Schurti-Ludwig	Porsche Carrera RSR	8'51"7	8'37"6
Knight-Mons-Knight	March 75 S	8'43"6	—
Hegels-Rummell	BMW 3.5 CSL	9'01"3	8'53"5



Alla 1000 km. del Nurburgring ha partecipato anche una VW Scirocco gruppo 2, molto ben finita ma ancora bisognosa di messa a punto, soprattutto nell'assetto. 1588 cc., 156 CV a 7.500 giri. Sotto, Jean-Pierre Jabouille fotografato in prova. Con l'Alpine «muletto» ha girato più di tutti.



C'è voluto un reclamo per il record-ALPINE

SPECIALE AUTOSPRINT

NURBURGRING — Imponente schieramento di forze al Nurburgring per la sesta prova del campionato mondiale marche. Ci sono tre Alfa Romeo 33 tt 12 affidate alle coppie Merzario-Laffite, Bell-Pescarolo, e Scheckter-Mass, quest'ultima è quella più attesa essendo Scheckter la prima volta che sale su una vettura milanese. In più, la casa del Biscione ha portato anche la «CP» con il cambio a sbalzo in veste di muletto, che però nelle prove ufficiali non verrà usata. Ci sono due Gelo-Ford Mirage affidate a Schenken-Ganley e Watson-Pryce, la solita Alpine turbo di Larrousse-Jabouille, la Porsche turbo-Ovoro di Casoni-Jost, la Porsche di Kraus e Barth, quattro KMW SP 30, più un'altra di Muller (non è quello della Porsche) che con un turbo fatto privatamente cerca gloria.

E' iscritta anche la Lombardi con una Lola 3000, la vecchia versione già conosciuta che però non arriverà. La nostra pilotessa non corre con l'Alpine due litri perché i responsabili della casa francese si stanno preparando per Le Mans dove a loro giudizio hanno molte possibilità di vittoria. Sono iscritti anche Pianta e Brambilla, (faranno poi un terzo giro prendendo anche la Lella) che fanno debuttare la nuova Lola 3000, la T 380 che arriva con un giorno di ritardo e tanti problemi. Ci sono poi moltissime Lola Chevron, Cheetah, Toj, March nel gruppo cinque da 1600 cmc fino a 2000 cmc. Le GT sono tutte Porsche mentre nel turismo abbiamo BMW, Chevrolet Camaro, Opel Commodore, e una VW Scirocco.

Sono circa un centinaio le vetture iscritte quando alle undici di venerdì si aprono le ostilità per cercare di fare un tempo che permetta di partire in prima fila anche se durante una gara lunga 1000 Km. non è molto importante. Fa freddo come è tradizione su questo circuito, e questo è un vantaggio per le vetture che montano il turbocompressore segnatamente per l'Alpine, che si presenta con velleità di vittoria. Le maggiori attenzioni nel clan Alfa sono

per la vettura di Scheckter-Mass che è dipinta in rosso bleu e porta la pubblicità della Redfelsen. Pescarolo-Bell, si dicono sicuri di ben figurare su questo circuito, mentre Merzario-Laffite prendono le cose con calma.

Già dai primi giri si vede che l'Alpine è la più veloce, gira ripetutamente in 7'22"0, mentre Bell-Pescarolo sono sui 7'30", Merzario-Laffite sui 7'38". Le Porsche Turbo di Casoni e Muller hanno problemi con il compressore (come al solito).

Le due Gelo-Ford Mirage fanno le bizze e non vogliono partire dai box. Tenteranno in tutti i modi i meccanici tirandole addirittura con un camioncino. Quando finalmente si presenteranno in moto ai box per iniziare a girare sono già passate due ore.

A queste prove non partecipano Brambilla-Pianta-Lombardi, perché la Lola non ha riparato la vettura incidentata a Spa da Truffo, e si sta lavorando sulla nuova la T 380 che arriverà poi con un giorno di ritardo.

La Michelin a circa metà delle prove monta delle gomme «da tempo» sull'Alpine di Jabouille-Larrousse e la gialla vettura francese dopo alcune tornate velocissime ottiene il miglior tempo in 7'12"1 alla media di 190,247. I soliti cronometristi tedeschi si sbagliano e non glielo danno, ma quelli dell'Alpine vanno a reclamare e stavolta il tempo viene corretto. (All'Alfa due anni fa i cronometristi tedeschi non concessero tanto).

Subito dopo questo exploit francese non si riesce a fare i tempi e tutti girano più lentamente del loro normale perché la Chevron B 23 di Twaites-Zaborowski dopo un testacoda ha toccato il guardrail e ha preso fuoco. Il pilota è indenne ma la pista è attraversata dal fuoco e dai pezzi di macchina, tanto che tutti devono rallentare. Esce di strada la Carrera RSR di Schurti-Ludwig rimanendo seriamente danneggiata.

Nei box dell'Alfa dopo regolazioni di sospensioni e di assetto si sta cercando di migliorare il tempo ottenuto appena la pista sarà sgombra. La Goodyear che tratta tutti «a pesci in faccia» come si suol dire appronta pneuma-

tici della miscela giusta (4407) per le due macchine di Scheckter e Pescarolo, mentre inspiegabilmente (o troppo facile da spiegare?) quelle per Merzario-Laffite ritardano molto ad arrivare. Sarà poi l'ing. Chiti a reclamare sia con la Goodyear che con Domingo Pietade, che si cura di tutte le macchine ma non di quella di Merzario, e finalmente anche per la coppia regina dell'Alfa arrivano le gomme.

Le Alfa partono intenzionate a fare un tempo che non le faccia sfigurare, mentre le Porsche con il turbo hanno come al solito dei problemi di «respirazione». A quella di Casoni-Jost con alla guida l'italiano, al «salto» si è staccato il seggiolino, e per un pelo non è uscita di strada; in più la vettura è troppo soffice e tocca per terra. L'altra turbo di Muller-Kinnunen ha dei problemi di assetto e il motore non prende tutti i giri.

Tutti cercano di avvicinare il tempo dell'Alpine ma nessuno ci riesce, il circuito è più lento rispetto all'altr'anno quando la Matra di Pescarolo-Larrousse ottenne un eccezionale 7'10"8 che allo stato attuale sembra irrealizzabile. L'Alpine che aveva rotto due motori nelle pre-prove, non insiste, paga del tempo ottenuto, mentre migliora l'Alfa sul finire della prima giornata: è infatti Pescarolo che fa coppia con Bell, ad ottenere il secondo tempo in 7'26"0 alla media di 184,318. Anche il muletto dell'Alpine con il vecchio telaio della due litri ha girato molto con Jabouille e ha ottenuto il terzo tempo, questa macchina è quella che nella prima giornata ha girato più di tutte inanellando ben 11 giri, contro i dieci di Pescarolo-Larrousse, i nove di Mass Scheckter, e gli otto di Laffite-Merzario.

Scheckter-Mass riescono ad ottenere un 7'33"5 che li lascia scontenti mentre Merzario-Laffite hanno un tempo superiore di due secondi. Sul finire delle prove anche le due Gelo-Ford Mirage riescono a fare qualche giro, quella di Schenken-Ganley ottiene la nona posizione dietro alla Porsche-Ovoro di Joest-Casoni e alla Porsche di Muller-Kinnunen, mentre l'ex Gulf affidata a Watson-Pryce fa solo un

Giri di prova compiuti al Nurburgring dai migliori

	VEN.	SAB.	TOTALI
Alfa n. 1			
Merzario	3	1	
Laffite	5	2	11
Alfa n. 2			
Pescarolo - Bell	11	1	12
Alfa n. 3			
Mass - Scheckter	14	3	17
Alpine n. 6			
Larrousse - Jabouille	13	7	20
Alpine n. 0			
Larrousse - Jabouille	16	5	21
Gulf-Mirage n. 4			
Schenken - Ganley	11	4	15
Gulf-Mirage n. 5			
Watson - Pryce	3	5	8
Porsche - n. 7			
Muller - Kinnunen	14	7	21
Porsche Ovoro n. 9			
Jost - Casoni	12	8	20
Lola 380 t. n. 19			
Brambilla - Pianta - Lombardi	—	8	8

● In tema di Alpine, è confermato che a Le Mans la casa francese sarà presente solo con la 2 litri tutta femminile della Lombardi-Beaumont, mentre il telaio nuovo del turbo nella versione originale «3000», rimane destinato al '76. Sempre a Le Mans Casoni andrà con Jost (e forse Pianta) con la Porsche-Ovoro versione codalunga di Pergusa ma con un motore tre litri 8 cilindri aspirato da 380-390 cavalli.

● Verso il secondo titolo di campioni d'Europa i motori Chevrolet preparati da Morand, che equipaggiano alcune tra le migliori F.5000 del momento. Oltre le due Lola T 400 del conte Van der Straten, di Pilette e Gethin, che si è classificato primo nella gara di Zolder, motori Morand erano montati anche da Brian Robinson, terzo nella gara belga e Chris Featherstone che si è classificato quarto.

giro ed è accreditata di un tempo superiore anche a molte GT.

Nelle due litri al termine della prima giornata di prove la Lola T 390 con motore Brian Hart di Raymond è stata la più veloce di tutte, davanti all'altra Lola di Zanuso-Lloyd e alla Toy di Obermoser Keller. Nella categoria GT, bella prestazione di Fitzpatrick-Hezemans che hanno ottenuto con la Porsche Carrera RSR 8'15"9 che è la tredicesima prestazione assoluta della giornata. Il miglior tempo delle turismo è stato ottenuto dalla BMW 3,5 CSL di Hegels-Rummell. Hanno girato 65 vetture nelle 3 ore di prove previste.

In vista della seconda giornata Merzario si fa cambiare i rapporti della quinta che prima prendeva solo 10.800 - 11.000 giri. Il comasco, d'accordo con Laffite, vuole una quinta da 11.500 giri, ed anche gli altri quando vedono il lavoro fatto sulla vettura numero 1 si fanno fare la stessa modifica. E' un segno questo di come le decisioni di Merzario quando è sull'Alfa siano azzeccate. I compagni di squadra lo sanno, e lo seguono.

Ci sono solo due ore di prove. E' arrivata la nuova Lola T 380 che sarà guidata dal trio Brambilla-Pianta-Lombardi, ma ci sono molti dubbi sull'affidabilità di questa nuova vettura anche alla luce di certi apprezzamenti che ne fa Broadley.

L'Alpine ha cambiato il motore e ha dovuto aggiustare il cambio che non funzionava più a dovere. Le Alfa si presentano già a punto e gireranno pochissimo, Merzario farà un giro, Laffite due, Scheckter e Mass cinque, Pescarolo-Bell uno. Serve questa giornata di prove a vedere che le vetture siano in ordine in vista della gara, che sarà molto lunga.

Gira molto invece l'Alpine (sette giri) e ottiene anche il miglior tempo, questa volta senza le Michelin speciali in 7'22"3 alla media di 185,860 Km/h, Scheckter-Mass con l'Alfa meglio curata delle tre presenti e che monta un motore più potente degli altri è a cinque secondi da Larrousse, terza sempre il muletto Alpine che ha fatto cinque giri. I francesi sanno che il turbo ha dei problemi e vo-

ROSBERG in SuperV

Non basta il tifo per il principe

ADENAU — Non parte Trint a fianco di Rosberg nella gara di formula Super V, all'ultimo momento la sua ATS Lola fa i capricci e si rifiuta di partire, così prende il suo posto la prima riserva Farner. Sparito ancora prima del via il più serio avversario di Rosberg questi non ha di che temere se non un guasto meccanico, essendo stato dimostrato nelle prove che la sua vettura è nettamente superiore a tutte.

Pronti via; è una partenza caotica tipica di questa formula, con Rosberg in testa che nettamente distacca tutti

già al termine del primo giro. Alle sue spalle lotta serrata fra Kozarowitzki, Arpiainen e Bross, che si tirano a vicenda in un treno infernale per cercare di andare a prendere Rosberg.

Ci riescono al termine del quinto giro, complice anche un calo del motore di Rosberg, a cui vengono i sudori freddi, quando sul rettilineo all'ultimo giro vede negli specchietti i tre avversari scatenati che lo stanno per prendere. Gli ultimi 22 Km del Nurburgring sono un tormento per Rosberg che vede sempre più avvicinarsi gli avversari, ma con orgoglio ce la fa e taglia il traguardo con appena sette decimi di vantaggio su Kozarowitzki che aveva staccato gli altri due per cercare da solo di prendere Rosberg.

Nella sua rincorsa Kozarowitzki ha per due volte il record sul giro in 8'9"9 alla media di 167,801 Km/h.

Nelle prove si eramesse subito in luce Rosberg, al volante della monoposto più a punto del lotto, davanti a Trint, Kazarowitzki e Arpiainen: molto bella anche la qualificazione del principe von Bayern, che riuscirà a partire in ottava fila. In gara poi il simpatico

principe, avrà una clack solo per lui, con uno stuolo di fans che lo sosterranno per tutta la corsa.

GARA SUPER V - Valevole per il campionato tedesco - Circuito del Nurburgring - 31 maggio 1975.

CLASSIFICA FINALE

1. Rosberg 6 giri in 49'33"0, alla media di 165,905 Km/h.; 2. Kozarowitzki 49'33"7; 3. Arpiainen 49'34"7; 4. Bross 49'35"3; 5. Scarmann 50'27"8; 6. Engel 50'39"2; 7. Morrison 50'47"8; 8. Prinz V. Bayern 50'56"7; 9. J. Engel 50'56"9; 10. Kaufman 51'11"8.

Giro più veloce: Kozarowitzki in 8'09"9 alla media di 167,881 Km/h.

GARA DI F. 3 - Prova internazionale valevole per il campionato tedesco - Circuito del Nurburgring - 1 giugno 1975.

CLASSIFICA FINALE

1. Freddy Kottulinsky (Lotus) 6 giri in 48'59"6 media di 167,800 Km/h.; 2. Kern (Alpine) 49'11"5; 3. Nordstrom (Toy Modus) 49'30"2; 4. Francia (Maco 375) 49'40"9; 5. Maring (Maco 375) 49'49"3; 6. Zorzi (GRD) 49'49"5; 7. Sigurdson (GRD) 50'07"7; 8. Brack (GRD) 50'18"7; 9. Leppke (March 753) 50'57"8; 10. Comazzi (GRD) 51'08"1; 11. Savoia (March 753) 51'35"7; 12. Fischer (GRD) 51'36"2; 13. Dauer (March 743) 51'55"0; 14. Koelmel (March 743) 52'05"4; 15. Pfaendler (Martini MK9) 52'23"9.

Giro più veloce: Kottulinsky (Lotus) 8'05"2 alla media di 169,427 Km/h.

KOTTULINSKI non invecchia nel «ring» F.3



Freddy Kottulinsky, 45enne vincitore della gara di F.3 sul «Ring».

ADENAU — Uno scatenato Andersson non ce l'ha fatta nella gara di F.3, disputata al Nurburgring il giorno prima della Mille km. mondiale. E' stato Kottulinsky a vincere, dopo che Andersson, in testa per due dei sei giri in programma, accusava noie ad un ammortizzatore che si bloccava e si doveva ritirare. Al via tipo Indianapolis brivido quando Shafer con la March fa un testa-coda in mezzo al gruppo 500 metri dopo il via, tutti riescono ad evitarlo e non succede nulla.

Bella la prova di Francia che, nonostante una perdita di olio finito sulle ruote, al termine sarà quarto. Zorzi è autore di una rimonta che lo porta dalla nona posizione alla sesta e per un soffio non ce la fa a battere Maring. Savoia giunge (sfinito) undicesimo, mentre il record del Nurburgring che apparteneva a Francia è battuto da Kottulinsky che porta il nuovo limite a 8'05"2 alla media di 169,400 km/h. La media del 55enne vincitore di questa gara di F.3 Kottulinsky è di 167,800 km/h.

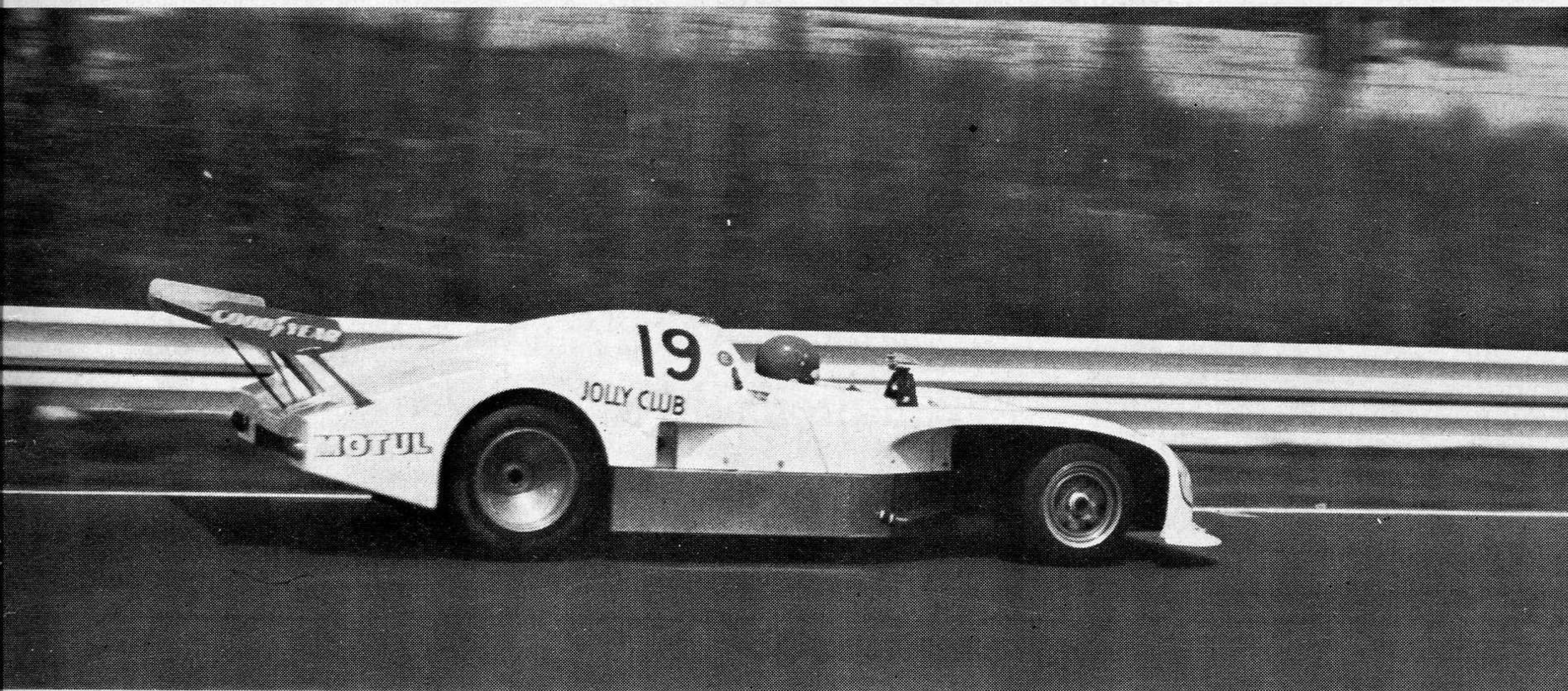
Due «confidenze» nelle prove di Zorzi e Albertini

NURBURGRING — Il Nurburgring ha sempre un suo fascino personale, ed ha richiamato per la gara di F. 3 molti piloti fra i quali quattro italiani: sono Savoia, Tenani, Francia e Zorzi, manca Albertini che ha picchiato al Mugello e la sua macchina non è stata riparata in tempo.

Nelle due giornate di prove è stato un recital di Andersson che ha sempre fatto meglio di tutti gli avversari guadagnandosi largamente la pole position. Degli italiani il migliore di tutti è Francia che ottiene il quarto tempo dietro a Kottulinsky e a Ahrens. Zorzi è ottavo dopo che nella prima giornata aveva toccato con la coppa dell'olio per terra e aveva danneggiato alcune bronzine, ma aveva migliorato nella seconda giornata. Tenani ottiene il dodicesimo posto mentre Savoia è diciottesimo.

COSI' (IN 36) AL VIA DEL NURBURGRING F. 3 (IN FILE DI DUE PILOTI):

Andersson 8'04"7; Kottulinsky 8'08"7; Kern 8'08"5; Francia 8'11"2; Nordstrom 8'11"4; Maring 8'12"2; Deutsch 8'13"7; Zorzi 8'13"2; Svensson 8'13"5; Schafer 8'14"6; Sigurdson 8'14"6; Tenani 8'22"4; Brack 8'24"4; Comazzi 8'24"6; Lange 8'26"8; Alriksson 8'27"3; Lambby 8'29"8; Savoia 8'32"2; Frei 8'31"4; Lappek 8'32"5; Kolmen 8'33"7; Fischer 8'38"6; Pfaendler 8'38"8; Schaltinat 8'43"7; Schmidt 8'45"4; Dauer 8'52"3; Egger 8'54"9; Farnsworth 9'01"7; Holy 9'05"4; Kremer 9'05"7; Eggel 9'12"1; Breil 9'15"7; Ansermoz 9'16"6; Burgmaur 9'22"9; Miltz 9'35"8; Deffland 9'41"7.



La nuovissima Lola 3 litri T380, non ha avuto fortuna al suo debutto al Nurburgring. È stata distrutta in un'uscita di strada di Pianta. La Lola ha una carrozzeria estremamente curata nella linea aerodinamica.

Subito distrutta la nuova LOLA 380

NURBURGRING — Non molte novità in campo tecnico al Nurburgring. Le Alfa si sono presentate nella veste ormai standard, mentre l'Alpine, che si diceva doveva aver applicato un dispositivo al suo turbo che gli permettesse di prendere i giri più dolcemente, non lo ha montato per questa gara. Forse lo avrà a Zeltweg. C'era invece un nuovo turbo oltre ai già conosciuti Porsche e Alpine. Era montato su una KMW SP 30 T (dove il T sta per turbo) ed era stato realizzato artigianalmente dallo stesso pilota, un ingegnere meccanico che si chiama Muller. La macchina non ha dato dei buoni risultati, ed è stata provata per un test comparativo da Muller (quello della Porsche Martini) che lo ha giudicato poco potente. Lo schema di questo compressore era identico a quello conosciuto che utilizza la Porsche e l'Alpine, con alcune modifiche fatte direttamente dal suo costruttore ma non molto importanti o rivoluzionarie, come ha detto Muller dopo averla provata. In gara poi la vettura ha avuto i problemi soliti del turbo che si è rotto dopo appena quattro giri.

Altra novità è stata la Lola T 380 nuova, la seconda uscita dalla fabbrica che è arrivata al sabato per fare le ultime

prove affidata a Brambilla, Pianta e Lombardi. Un incrocio (estetico) tra l'Alpine davanti e l'Alfa col cupolone d'aspirazione, dietro. La Lola ha il telaio che è la solita monoscocca, molto pulito, le sospensioni sono anteriormente a doppio triangolo, mentre posteriormente hanno il triangolo inferiore e la bielletta superiore. Il cambio è lo Hewland DG 300, la frizione è a doppio disco sinterizzato, il pignone dello sterzo è a sette denti, gli ammortizzatori usati da questa Lola T 380 sono i Bilstein. Il passo è di 2438 mm, i cerchi sono anteriormente 11X13 e posteriormente 17X15, il peso è di 680 kg. I dischi freni anteriori sono di 10"5 eguali a quelli posteriori e sono ovviamente ventilati. Il motore era un Cosworth «pre-stato» dalla squadra McLaren. Il telaio della nuova Lola costa diciassette milioni. E' andata distrutta in pochi giri, per fortuna però era assicurata per 60mila franchi svizzeri.

C'era anche una marea di GT con il passaruota martellato che aveva tanto fatto discutere nelle gare di Imola e Monza i commissari tecnici e i piloti, ma qui nessuno li ha contestati. C'era da scommetterlo, anche la CSI ha rimandato ogni decisione in merito.

gliono girare il più possibile per cercare di eliminare i difetti che man mano affiorano. A pochi minuti dal termine della gara nel rettilineo prima dei box, Larrousse fa un testa-coda danneggiando la parte posteriore dell'Alpine contro il guardrail.

Buona la prestazione di Watson che in copia con Pryce ha ottenuto nella seconda giornata il quarto tempo in 7'41"0; quinta e sesta posizione per le due Porsche turbo. Jost-Casoni hanno provato con le gomme Michelin da 15 pollici della stessa miscela usata dall'Alpine che però utilizza i 13 pollici. Jost ha ottenuto il tempo di 7'42"1, mentre l'altra Porsche di Muller-Kinnunen, che ha cambiato la presa d'aria come quella di Casoni, ha girato in 7'44"7.

Finalmente in pista anche la Lola T 380 di Brambilla-Pianta-Lombardi. Hanno dovuto lavorare molto i meccanici in nottata per mettere i rapporti giusti per questo circuito, e Brambilla grazie al suo attuale momento di grande forma riesce ad ottenere un tempo (7'51"0) che è di tutto rispetto, anche tenendo conto che la macchina presenta grosse incognite, e che a detta di tutti e tre i piloti che l'hanno provata sbanda persino in accelerazione in rettilineo, quando si «schiaccia». La Lombardi preferisce non partecipare alla gara, e rientra in Italia. Così la Lola sarà in gara affidata a Brambilla e Pianta.

Nelle due litri solito recital della Lola di Raymond-Goodwin, che stacca tutte le altre vetture della sua categoria di sette-otto secondi, mentre il migliore delle GT è ancora una volta la Carrera RSR affidata a Fitzpatrick-Hezemans, e nelle turismo Muller-Peltier con la BMW 3,5 CSL sono nettamente davanti a tutti. C'è anche una VW Scirocco fra le turismo gr. 2 fino a 2000 che attira le simpatie di tutto il pubblico per i numeri che fa lungo il percorso, e in particolare al Karousell. Riesce a qualificarsi anche lei e sarà regolarmente alla partenza. Al via, con il tempo massimo di qualificazione di 9'41"0, sono ammesse sessantadue vetture.

cev.