



# Il grande caldo

# dell'iride tricolore

**Andretti con Arturo al GLEN**

«Vuole tre macchine a Zeltweg, Chieti?» ha detto il dr. Cortesi al suo dirigente della squadra Corse giovedì sera nel corso della premiazione piloti Alfa '74, che si è gemellata quasi simbolicamente con un primo applauso al titolo Mondiale Marche (al conteggio finale mancano — come sapete — solo 8 punti matematici di convalida). Chiti si è schermito affermando che, dovendo già spedire le vetture per la 6 Ore di Watkins Glen di metà luglio, gli sarebbe difficile garantire una preparazione adeguata per quella che dovrà essere la passerella finale in questo mondiale '75. (Anche se dal Sud Africa i concessionari Alfa premono perché, pur a campionato vinto, lo squadrone 33 sia presente alla 6 Ore di Kyalami di novembre quest'anno valida per il mondiale). A Zeltweg del 29 giugno per la 1000 km. d'Austria contro l'accoppiata Alpine di Larrousse-Jabouille e Depallier-Scheckter (è il tentativo di una consolazione simbolica a tutti i costi) saranno perciò due le Alfa Romeo con **Merzario-Mass** e **Pescarolo-Bell** (Laffite corre a Rouen in F.2). Poi al Glen un grande ritorno in casa Alfa Romeo, per espresso desiderio del fantino volante:

Gli organizzatori della «1000 tedesca» hanno calcolato che c'è un

# PILOTA campione del mondo SPORT '75

Il trionfo di Monza. Merzario e Laffite nell'abbraccio della folla: è il viatico decisivo e augurale della conquista del titolo Mondiale Marche '75. 25 anni dopo, un arcobaleno iridato nel carnet dell'Alfa. Nel 1950 ottenne la vittoria mondiale in F. 1, quando Nino Farina diventò primo campione del mondo ufficiale, istituito quell'anno con la leggendaria Alfetta 159 F. 1. Ora, nel 1975, il titolo iridato Marche.



egli avrà come compagno il **Mario Andretti** della vittoria mondiale '74 nella 1000 Km. di Monza. Merzario alla premiazione Alfa giovedì era finalmente tornato di buon umore, dopo il «chiarimento» con Williams. Con la grinta e coerenza umana che lo distingue, Arturo ha rinunciato al G.P. di Svezia F.1 e lo stesso Williams ha dovuto ammettere in un comunicato le giuste ragioni del pilota, non solo per certe mancate soddisfazioni di diritti economici ma anche per la disponibilità di una vettura adeguata. Comunque Williams ha tenuto a lasciare una porta aperta (mentre in Svezia ha fatto correre Jan Scheckter e il giovane inglese Magee), sperando poi di riaprire il discorso con Merzario, se potrà garantirgli una macchina nuova e delle prove serie oltre che la definizione degli altri rapporti, come sollecitano anche gli sponsor.

Comunque, se con Williams non ci fosse modo di continuare, Merzario resterebbe per questo periodo lontano dall'attività F.1, sperando sempre

**Classifica ideale iridata piloti sport 1975**

	MUGELLO	DIGIONE	MONZA	SPA	ENNA	NURBURGRING	TOTALE
Merzario (Alfa)	15	20	20	15	20	20	110
Laffite (Alfa)	—	20	20	—	—	20	60
Pescarolo (Alfa)	10	10	—	20	15	—	55
Bell (Alfa)	10	10	—	20	15	—	55
Larrousse (Alpine)	20	—	12	—	—	10	42
Jabouille (Alpine)	20	—	12	—	—	10	42
Jost (Porsche)	—	15	15	—	12	—	42
Casoni (Porsche)	—	15	15	—	12	—	42
Ickx (Alfa)	15	—	—	15	—	—	30
Muller (Porsche)	12	—	—	—	4	12	28
Mass (Alfa)	—	—	—	—	20	6	26
Barth (Porsche)	3	—	8	—	—	8	23
Grob (Chevron)	8	12	—	—	—	—	20
Hine (Chevron)	8	12	—	—	—	—	20
Bertrams (Porsche)	—	4	2	3	10	—	19
Kraus (Porsche)	3	—	8	—	—	8	19
Wisell (Porsche)	—	—	2	6	10	—	18
Schickentanz (Porsche)	—	4	—	6	8	—	18
Hezemans (Por.)	—	8	6	2	—	2	18
Schenken (Mirage)	—	—	—	—	—	15	15
Ganley (Mirage)	—	—	—	—	—	15	15

«Ecco il nostro gioiello» sembrano dire l'ing. Chiti e il Presidente Cortesi. E' un avvallo al grande striscione che il 20 aprile a Monza (sotto) i tifosi dell'Alfa portarono con un «vamos corriendo» alla brasiliana lungo il rettillo di arrivo dell'autodromo nazionale per la vittoria che, costretta alla resa in due ore la gialla pretenziosa Alpine, spianava da quel momento la via iridata all'Alfa di Jacques Laffite e Arturo Merzario



**A**llora, ne vogliamo o no fare un personaggio? Lo merita. Pensate se aveste vinto con un'altra macchina quattro 1000 km. più due secondi posti di fila in una stagione, che can-can avrebbero fatto certi giornali!... invece eccolo lì Merzario: nel momento del suo migliore trionfo resta a piedi in F.1!...» A parlare così era il dr. Enrico Sala, direttore commerciale dell'Alfa Romeo Italia, genero del dr. Luraghi. E la sua gentile consor-

te simpaticamente interloquiva complimentandosi con Arturo nell'auditorium di Arese: «... parlano tanto male di lei, dicono che fa a sportellate, ma tutti ci divertiamo moltissimo a vederla correre e capisco perché ha tanti appassionati...».

L'ing. Rogano, Presidente della CSAI, appena conquistato dalla simpatia umana del Presidente Cortesi che lui ha incontrato ad Arese per la prima volta, annuiva compiaciuto: «Certo che non

è giusto, un pilota italiano così, costretto a dover segnare il passo in F.1...» e si rivolgeva sia al Presidente dell'Alfa che al direttore generale dell'Autodelta ing. Chiti. Continuava Rogano con noi «... ho letto AUTOSPRINT e debbo dire che, anche se forse vi costa, avete ragione a dire che la colpa è anche degli sponsor. Una ELF per i piloti francesi impone ai costruttori che finanzia ben altre soluzioni...».

Fa piacere che c'è chi comincia

anche in alto ad afferrare il senso dei nostri discorsi e delle nostre posizioni a favore dei piloti italiani. E' proprio di questi giorni una notizia abbastanza clamorosa da questo punto di vista: per il G.P. di Svizzera F.1 a Digione di agosto, non valido per il mondiale piloti, la Marlboro elvetica ha già affittato una Shadow, con la quale farà debutta-

**Marcello Sabbatini**



CONTINUA A PAGINA 10

Dall'AMERICA  
all'AUSTRALIA



Il presidente dell'Alfa Romeo, Cortesi, presenta Merzario ad alcuni dei commissari di fabbrica che si sono venuti a scusare per la gazzarra inscenata in occasione della visita dei venditori Alfa in USA, ad Arese.

la Nuova  
Frontiera  
dell'ALFA

# Piú vittorie piu vendite

Piú 39% a fine maggio per le vetture prodotte ad Arese. Su un campione di 52 provincie italiane nel mese di aprile le vendite sono passate da 6,2 all'11,1% del totale delle immatricolazioni. Rispetto al corrispondente periodo del '74, a fine maggio l'Alfa Romeo ha venduto il 21% in piú. Dopo la vittoria di Monza a Como, che è vicino a Civenna dove è nato Merzario, sono state vendute trenta Alfetta GT, che non erano preventivate.

Le cinque vittorie dell'Alfa Romeo nel campionato mondiale marche (ultima decisiva al Nurburgring la si deve ancora «sfruttare») e la vittoria dell'Alfetta GT di Ballestrieri all'isola d'Elba, non hanno lasciato insensibile la clientela che sente questa «immagine» dell'Alfa, come si convinsse appena arrivato al timone milanese il dr. Cortesi.

Il giorno dopo la vittoria alla Coppa Florio, tre dei piloti dell'Alfa Romeo che erano stati autori della doppietta (Merzario, Pescarolo, Bell, sono stati accolti da un ovazione da oltre 400 «dealer» americani riuniti ad Arese al centro direzionale per ricevere il saluto del Presidente. L'attacco dei maioisti cominciò a sbollire quando ci fu la gaffe di Merzario scambiato da un gruppetto sulle prime per l'ambasciatore USA. I venditori americani di vetture Alfa Romeo erano a Milano per prendere in consegna l'Alfetta che verrà esportata in USA dal prossimo mese, (motore 2000 cmc, alimentazione ad iniezione) e hanno voluto tutti parlare e complimentarsi con i piloti dell'Alfa «che, (sono parole del dr. Ronchetti, capo esecutivo dell'Alfa Romeo in USA) con le loro vittorie ci aiutano a vendere le macchine».

Durante il pranzo Merzario, Pescarolo e Bell sono stati letteralmente presi d'assalto. Tutti avevano da chiedere qualche informazione, o le velocità, o impressioni sull'Alfa che vince. Alcuni hanno anche chiesto di provare una 33 tt 12 a Balocco! non è stato detto un «no» secco, ma un «vedremo». Ad ogni buon conto, l'ing. Chiti, quando gli ospiti sono andati a visitare Balocco, invece di una vettura vera ha mandato un manichino...

Presi letteralmente d'assalto Bell e Pescarolo che parlano bene l'inglese, hanno dovuto spiegare cento volte le stesse cose. Gli italo-americani erano anche tanti, con il loro



Il dottor Cortesi ha dato appuntamento ai «dealers» americani alla 1000 Km di Watkins Glen, nonostante la sua effettuazione sia ancora dubbia

## Preparano l'A-DAY a Watkins Glen

accento «broccolino». E loro erano tutti addosso a Merzario, che con l'immancabile cappello texano della Marlboro era stato scambiato sulle prime per un «dealer» conazionale, di quelli «petroleri».

Abbiamo parlato con alcuni dei venditori di Alfa Romeo in America. A tutti abbiamo posto la stessa domanda: l'Alfa che vince le corse vi facilita le vendite, è più facile trattare con il cliente dopo una vittoria? I venditori U.S.A. sono stati tutti d'accordo nell'affermare che con le corse è più facile vendere auto, e particolarmente quando l'Alfa vince.

Uno della Florida ha detto: «L'Alfa Romeo è conosciuta da noi in America come Ferrari e Maserati. Molti credono che costi 40-50.000 dollari come le altre macchine, quando si accorgono che invece la possono avere con 7000 dollari non credono nemmeno sia possibile. Le gare sono essenziali per poter

«agganciare» il cliente dubbioso. Dopo una vittoria in una gara importante, tipo la Mille chilometri di Monza, ho chiamato un cliente titubante e gli ho detto «Con l'Alfa ieri abbiamo vinto a Monza...» La risposta è stata immediata: «Passo nel pomeriggio». Gli abbiamo venduto la vettura. Nel mio Stato è molto importante che la marca corra e vinca. Molti «snob» si sono avvicinati all'Alfa Romeo dopo averla vista correre a W. Glen...».

Un altro venditore, di New York ci sembra, ha detto: «E' stato molto importante per noi che l'Alfa Romeo quest'anno abbia deciso di correre. Le vittorie poi ci aiutano enormemente nei rapporti con i clienti. E' certamente più facile vendere una macchina che porta un nome vincente...».

Un altro del Connecticut: «Con la nostra marca che corre e che vince quest'anno non avremo problemi per vendere le auto. Credo che il problema sarà averle nel numero richiesto. L'Alfa Romeo che vince ha una vasta eco anche negli USA sui giornali e sulle riviste specializzate...».

«Dealer» del Kansas: «L'Alfa è sempre stata conosciuta come la marca campione del mondo di automobilismo. Da Nuvolari a Fango, sono tutti nomi che appartengono alla leggenda dell'Alfa Romeo. Oggi si ritornano agli antichi onori con queste vittorie, e senza dubbio è più facile vendere. Più clienti visitano i nostri Saloni...».

Quando a Balocco i venditori di Alfa Romeo hanno visto la rossa Alfa Romeo 33 tt 12, le Alfetta e le Alfasud da rally, hanno convenuto che il saluto con cui il presidente Cortesi si era accomiato da loro «Arrivederci a Watkins Glen per salutare l'Alfa Romeo mondiale» era veramente un arrivederci, anzi un ciao come era battezzato l'insolito raduno. Tutti si sono già prenotati per andare alla corsa americana, che è stata subito ribattezzata corsa dell'iride: «l'Alfa Romeo Day». Alcuni hanno lì per lì deciso di organizzare pullman con i clienti. Prima di salire sul Jumbo, destinazione USA in molti hanno voluto ripetere: «L'Alfa deve continuare a correre. La sua immagine è lo sport, chi compra un'Alfa vuole sprint e potenza, che lo si acquista attraverso le esperienze delle corse».

Giancarlo Cevenini

I concessionari stranieri hanno attuato quanto è stato «vietato» ai rivenditori toscani

# Squadra australe con le GTV 2000



L'Alfetta di zucchero e marzapane simboleggiava, sulla torta offerta ai partecipanti al convegno dei venditori USA, il successo della berlina Alfa Romeo negli Stati Uniti, propiziato dalla politica di corse della casa.



In altro, un'Alfa coupé 1750 sudafricana munita di un piccolo spoiler: la passione per le corse contagia gli utenti. Qui sopra, le due GTV ufficiali della squadra Dealers Australia, sono in pratica delle gruppo uno e mezzo.

**SYDNEY** - Sull'ala dei trionfi Alfa Romeo ci si sta muovendo nel settore sportivo un po' dappertutto; e non solo a livello europeo, ma anche al di là dell'oceano si stanno sviluppando una serie concreta di iniziative. In Australia l'Alfa è particolarmente rappresentata e soprattutto vanta la stima della maggior parte dei clienti sportivi.

Già da un paio di stagioni, per la grande passione dei concessionari, si preparano vetture Alfa Romeo per le corse locali, in special modo per la serie Touring Car, una specie del nostro gruppo uno, forse più simile alla regolamentazione della serie Coppe dell'Avvenire, dove le GTV 2000 spopolano chiaramente, e non riescono ad emergere negli assoluti solo per la presenza delle grosse Torana di 5000 cc e dotate di una serie di «omologazioni» supplementari che le rendono, almeno là, vetture imbattibili.

Ciononostante, l'Alfa Romeo Dealers Australia ha varato anche per questa stagione una formazione ufficiale, che comprende due GTV 2000 che correranno a tutte le gare più importanti della categoria. Piloti di queste vetture saranno John French, esperto e maturo pilota di vetture turismo e la graziosissima Christine Gibson, una specie di Lella Lombardi locale, che quest'anno ha già vinto le prime tre gare alle quali ha partecipato e si trova in terza posizione assoluta nel campionato, preceduta solo da pochi punti da due piloti di vetture Torana.

Questo per quel che riguarda la velocità. Nel settore rally due giornalisti australiani stanno per arrivare in Europa (si tratta di Evan Green e John Bryson) dove disputeranno un paio di rallies con Alfette GT dell'Autodel-

● **JOHANNESBURG** - Momento magico per l'automobile anche in Sudafrica, dove diverse case soprattutto europee continuano ad esportare a tutta forza. Anche gli incidenti stradali sono diminuiti nel totale, anche per il divieto di circolazione imposto nelle giornate festive; in più è stato anche imposto un limite massimo di velocità di 80 kmh, che però non ha contribuito certamente a diminuire la gravità degli scontri.

«La crisi automobilistica ha appena sfiorato il Sud Africa — dichiara il dott. Borselli direttore della filiale Alfa di Johannesburg — le immatricolazioni sono infatti calate di appena l'1,27% su un mercato che recepisce quasi 230.000 vetture all'anno. Per la nostra Casa in particolare il '74, nonostante il periodo di incertezza, è stato favorevole, abbiamo infatti venduto quasi 300 macchine più del '73 e abbiamo migliorato anche la nostra forza di penetrazione».

Le vetture che vende l'Alfa in Sud Africa vanno dall'Alfetta (la più venduta in assoluto) alla 2000 e all'Alfasud che sta ottenendo un successo superiore ad ogni italiana aspettativa.



John French e Christine Gibson, piloti della squadra Alfa Dealers Australia.

ta e in seguito rientreranno e disputeranno sempre con le Alfette l'Heatway Rally in Nuova Zelanda, il Southern Cross in Australia e il Safari nella Nuova Caledonia.

Intanto a Sydney aspettano una 333 V 8 per utilizzarla in qualche gara-sport, mentre si continuano a vedere strani motori Alfa tre litri, con compressore o meno, montati su minuscule vetture turismo. Gli australiani seguono con attenzione le vicende Alfa Romeo e dimostrano di apprezzare le vittorie nel Mondiale Marche, soprattutto ricordando Lella Lombardi.

Christine Gibson sembra sulle sue orme: e chissà che non si possa combinare un'altra accoppiata tutta femminile, assieme alla Lella, magari per la 1000 km di Bathurst, una corsa per vetture turismo che in queste zone rappresenta il massimo dello spettacolo automobilistico e un avvenimento di primo piano per tutta l'Oceania.

## Non aveva le cinture il pilota schiacciato nell'abitacolo della BMW

**NURBURGRING** - Al sabato, ultima giornata di prove della mille Km del Nurburgring si è verificato un mortale incidente, dovuto forse ad una imperdonabile leggerezza del pilota. Nella zona Nurburgring/Dottinger al km 19,800 il pilota Czadek nato ad Hassel il 31-10-1942 dove esercitava la professione di elettricista, a bordo di una BMW 2002 non si sa ancora esattamente se per lo scoppio di un pneumatico o per il bloccaggio di una ruota, sbandava andando a strisciare contro il guardrail. La BMW ad un certo punto si impennava e pilota e macchina venivano catapultati in aria volando in mezzo al bosco. Subito accorso e trasportato all'ospedale di Adenau, in un primo momento sembrava avesse riportato solo la frattura di una gamba e di un braccio, ma alle 15,30 cessava di vivere all'ospedale per le ferite riportate, internamente. «Una inchiesta subito aperta dai commissari e dalla pubblica sicurezza sembra abbia appurato senza ombra di dubbio che il pilota imprudentemente non si fosse allacciato le cinture di sicurezza».

CONTINUAZ. DA PAGINA 7

re nella massima formula quello che è considerato nel paese elvetico l'erede di Clay Regazzoni: il ventenne Loris Kessel.

Da noi invece cosa accade? Purtroppo che persino tifosi poco sereni sposano certe pervicaci tesi ferrariste (il super assistente dell'ing. Ferrari, l'Avv. Luca Montezemolo proprio a proposito del problema piloti italiani ha dichiarato: « Si fa troppa politica e pochi fatti ». Guarda da che pulpito viene la predica! Ma chi la fa questa politica e questi fatti?). Le sposano al punto queste tesi quei tifosi (per fortuna pochi) da definire con sciocca cattiveria Arturo Merzario solo « campione di AUTOSPRINT ». Quanto ciò sia banale e poco veritiero lo dimostra la classifica che vedete qui in alto a pagina 7. E' una classifica ideale ma è importante che a presentarcela sia stato il numero unico della 1000 km. del Nurburgring dell'ADAC tedesco. Perché essa vuol essere un invito alla stessa CSI per rendere ufficiale un riconoscimento che da molte parti si va sempre più chiedendo.

La classifica utilizza lo stesso sistema del punteggio del mondiale per Marche! Assegnando i 20, 15, 12, 10 punti ecc. come si fa per le Case, gli esperti tedeschi hanno calcolato che se la Commissione Sportiva internazionale istituisse un riconoscimento ufficiale, come fa per la Coppa ai Costruttori F.1, per la Coppa al pilota campione d'Europa Marche 2000 e mondiale rally (l'anno scorso la ebbe Munari), anche per il pilota con migliore punteggio nelle gare del mondiale Marche, il nostro **ARTURO MERZARIO** sarebbe in questo momento il Fittipaldi delle vetture sport.

La proposta è suggestiva e specialmente l'anno prossimo che il mondiale Marche si sdoppierà (ridicolmente) in un campionato per silhouette (come si chiameranno le GT speciali da 400 esemplari) e le sport attuali (declassate a campionato internazionale), potrebbe essere il punto di fusione di campionati che rischiano di non nascere nemmeno, con i problemi che ci sono di partecipazione agonistica delle varie Case. Certo che, se pur non sarà un titolo ufficiale, Merzario Coppa iridata dovrebbe guadagnarla dalla CSI a Parigi nella rituale premiazione dicembrina. Per Lauda l'anno scorso inventarono pure la Coppa delle poleposition (prima posizione di partenza)...

Sempre che, così come deve essere arrivato il « suggerimento » agli organi di stampa ferraristi di passare con poca visibilità il già raggiunto traguardo iridato Alfa, non si arrivi in qualche modo a sconsigliare a Parigi di prendere sul serio la simpatica proposta tedesca. Ve lo figurate a dover scrivere da qualche parte: Merzario è il campione del mondo piloti sport per l'anno '75 (grazie all'Alfa)?

m. s.



Per favore, non si lasci confondere...

# Chi vuole (male) l'ALFA in F. 1?

## Gentile signor presidente,

Ho seguito attraverso i giornali l'entusiasmo che lei sta trovando nel mondo delle corse automobilistiche, presenziando ormai a tutte le gare cui partecipano le Alfa 33semi-ufficiali che stanno raccogliendo la vittoria del Mondiale Marche 1975.

Mi fa piacere vedere che lo sport all'Alfa Romeo entra nel sangue di chi ha l'opportunità di trovarci a contatto, e penso che in lei eventuali remore, che probabilmente all'inizio dovevano essere presenti, siano state completamente superate dagli avvenimenti stessi, a partire dalla 1000 km di Monza.

La sequenza di vittorie, alcune facili come ad Enna, ed altre più sofferite come Monza ed il Nurburgring, devono aver rappresentato un bel trampolino di lancio per il suo entusiasmo e per le sue valutazioni sul sport.

Oggi un discorso corse suona alle sue orecchie decisamente in modo differente dal « suono » che poteva avere ai primi contatti con l'Alfa Romeo stessa; sono sicuro che se si potesse fare un grafico dei suoi pensieri e delle sue valutazioni al primo contatto interno su programmi sportivi e los i potesse confrontare con un grafico fatto ora sugli stessi argomenti, avremmo dei begli sbalzi di « valori »!

Anzi, in questi ultimi tempi, conscio di questa sua nuova dimensione nei confronti dello sport automobilistico, un giornale ha colto la palla al balzo e attraverso un suo redattore ha addirittura indirizzato direttamente a lei l'altitante invito di essere il presidente che deve valutare l'opportunità di portare l'Alfa Romeo nel mondo prestigioso della Formula 1 con una vettura al 100%, sull'esempio di Ferrari: il giornale è l'immacabile Corsera ed il giornalista Lorenzo Pilogallo.

Le è stato detto quanto sarebbe bello vedere sui campi di gara una Ferrari ed un'Alfa, battersi come ai bei tempi da veri « costruttori » integrali contro gli « assemblatori » inglesi ecc. ecc.

Perché insomma, le viene ricordato, il discorso di un'Alfa legata alla Brabham per un programma di Formula 1 non è poi così eclatante, quando dall'altra parte ci ritroviamo una Ferrari che fa tutto da sé.

L'invito suona bene ed è portato al momento giusto verso la persona (lei) che forse è la più ben disposta oggi a sentire questi discorsi in seno all'Alfa Romeo, battuta forse solo dall'apassion e dell'ing. Chiti.

Non so quali e quante siano le sue competenze ed esperienze a livello gare automobilistiche per poterle gustamente valutare l'invito (o proposta) giornalistica ma desideravo poterle esporre la mia opinione.

L'automobilismo da corsa che lei ha conosciuto non è sempre quello delle gare del Mondiale Marche che lei sta seguendo ed in cui prende contatto con vittori delle sue macchine: il campo della Formula 1 è

decisamente ad un livello ben più competitivo e difficile, in cui emergere come sta facendo l'Alfa nelle corse di durata è praticamente impossibile, almeno oggi.

Abbiamo una Ferrari che sta dominando, ma lo scorso anno stava facendo lo stesso e ciò nonostante è stata la squadra che ha raccolto più amarezze di tutte le altre, finendo in « bellezza » (si fa per dire) perdendo il campionato mondiale. Il mondo delle Formule 1 una casa come l'Alfa, lontana da un certo tipo di gare ormai da decenni, lo deve contattare con progressione sfruttando quelle tecnologie di efficienza ed efficacia che il mondo inglese ha saputo dimostrare in questi ultimi anni, finendo tra l'altro sempre per prevalere sulla stessa Ferrari che si è sempre dovuta accontentare di risultati parziali, per ora.

La Ferrari è sempre rimasta a contatto di questo settore sportivo e ancora non ha saputo prevalere sui modesti mezzi economici che un certo tipo di suoi avversari ha avuto a disposizione in questi ultimi anni, almeno dal 1964 ad oggi. La semplicità tecnica degli inglesi alla lunga ha dato i suoi frutti, contro magari una maggiore ricerca tecnica della casa di Maranello.

Un'Alfa Romeo che dovesse seguire un suggerimento come quello del « Corsera » di buttarsi nella mischia con un progetto integrale non può che lasciare perplessi. Che questa diventi una meta a media o lunga scadenza è giusto, ma trovarsi di colpo ad affrontare quei problemi che una Ferrari ancor oggi non si capisce bene se ha superato o no, non mi sembra un suggerimento valido.

Ma allora come mai questo improvviso interessamento da parte di quel giornale che ancora 10 anni fa definiva l'Alfa una marca « da

vittorie in corse club » e che alla vigilia della 1000 km di Monza venne umiliata col deprezzamento del Mondiale Marche '75 che poi non è stato certo meno di interesse di tanti altri?

Vede, signor Presidente, la mia opinione personale, valuta l'argomento in due ben precise sezioni, conoscendo, come le ho già detto, questo nostro mondo sportivo:

1) Quando a suo tempo comincio a venir fuori la notizia dell'accordo Brabham-Alfa, di cui modestamente mi sento uno dei « padrini », data la « mediazione » che ho dato alla cosa, la maggior parte dei giornali non diedero all'argomento l'importanza che doveva avere, anzi forse non lo considerarono neanche, e tra questi ci fu il « Corsera ». probabilmente pensavano alla solita notizia senza fondamento e senza futuro.

Per alcuni fu forse un « buco giornalistico ». Oggi lei con il suo comportamento sportivo ed il fatto che ormai è andato acquisito che la prossima versione della Brabham F.1 è quella col motore Alfa, ha messo in difficoltà quelli che allora hanno snobbato la notizia; quindi, deduco, « creiamo una rottura nell'impostazione di un programma già prestabilito, e cerchiamo di crearne uno nuovo sulle ali dell'entusiasmo di un personaggio come il presidente Alfa », avranno pensato alcuni.

2) Il motore Alfa va forte, la Brabham va forte ed ha quel non so che di organizzazione efficace all'inglese che disturba Ferrari. Oggi si chiama Tyrrell, domani McLaren, poi Brabham, ma sempre dello stesso concetto si tratta. Quindi un programma Brabham-Alfa può veramente distruggere, in quanto può raggiungere in fretta, se viene centrato al primo colpo, una competitività eccezionale.

Certo bisogna riuscire, e nel campo della formula 1 niente è sicuro, prendendo ad esempio la Ferrari, come le ho già detto, che da dieci anni corre dietro ad un titolo mondiale. Ma se riesce l'abbinamento italo-inglese, allora penso che le sue soddisfazioni saranno ancora maggiori di quelle di oggi, ma creeranno un disturbo ben più grosso di quello attuale, proprio verso quei settori che oggi le consigliano di prendere una strada che non può avere la stessa immediatezza di risultato.

Io credo che si tenti di dirottarla da un indirizzo che invece è quello giusto. L'Alfa Romeo che parte con telaio e motore nella Formula 1 preoccupa certo meno di un motore Alfa su di un telaio ufficiale Brabham, ed è su questa base che deve valutare un certo tipo di suggerimento.

Le mie parole forse non sono state chiare, ma certamente lo sono stati i miei concetti e spero che lei li interpreti nel giusto modo, in quanto il nome di Alfa lo vorrei vedere davanti ad una Ferrari, anche se legato al nome Brabham, mentre altri lo preferiscono dietro ed ancor meglio se il nome Alfa è subito da solo. Magari per poterlo mortificare subito nel momento del necessario rodaggio.

Andrea de Adamich

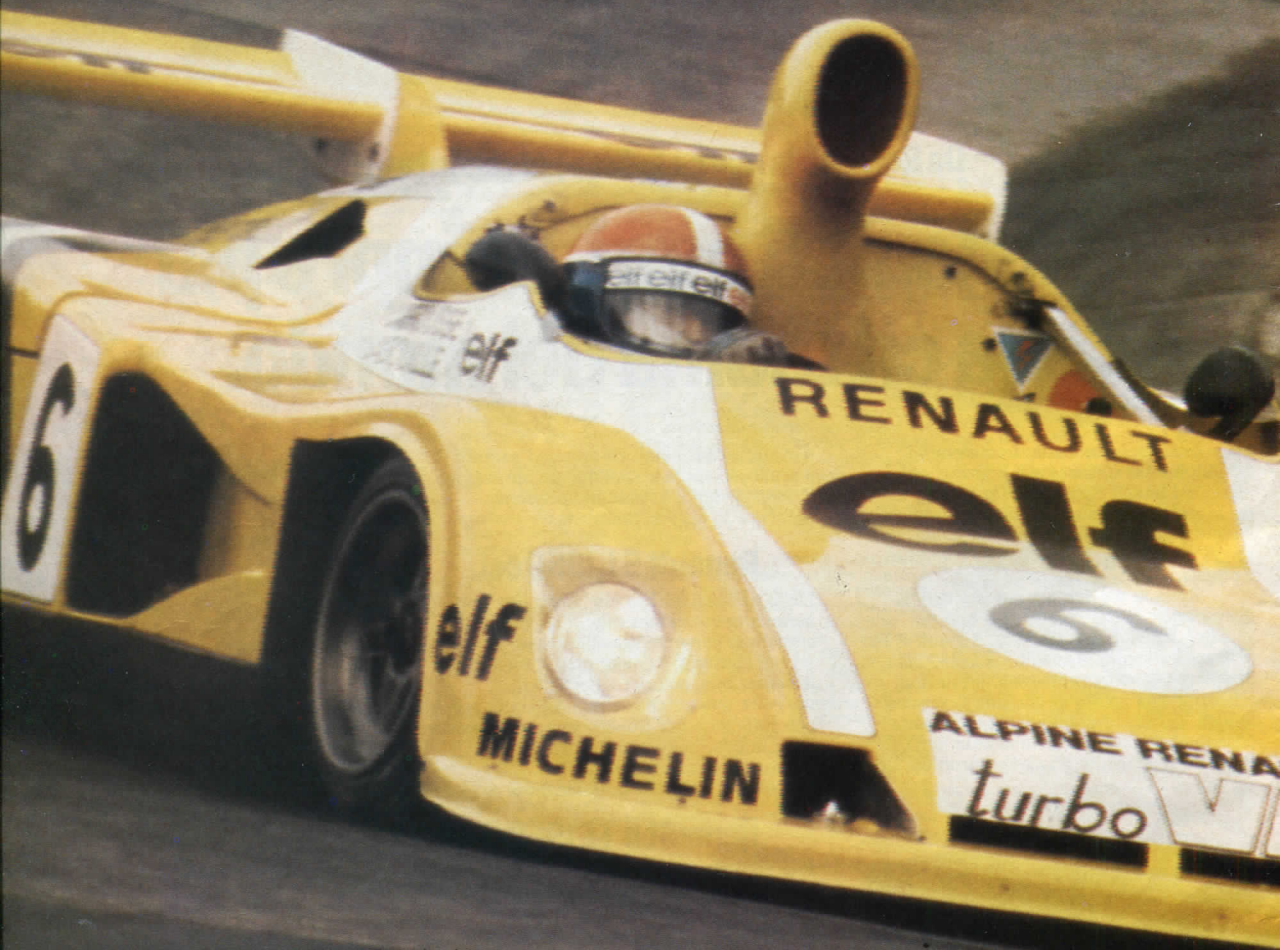
CONTINUAZIONE DA PAGINA 6

che l'ing. Chiti possa mantenere la promessa fatta con la sua esplicita richiesta a Ecclestone di rendere disponibile, per il pilota ufficiale dell'Alfa Romeo, la nuova Brabham-Alfa che, secondo contratto, dovrebbe disputare gli ultimi 3 G.P. del '75 (Italia, Canada e USA). Per non farlo restare inattivo, visto che si include anche il Campionato Mondiale Marche, Merzario verrebbe utilizzato sia per qualche gara del Turismo Avenir che il 20 luglio per la Targa Florio, alla quale dovrebbero partecipare contro le turbo Stratos due Alfa Romeo 3 litri, una per Merzario-Gasonik e l'altra per Dinix-(Vaccarella?).

**RICAPITOLANDO LA « MILLE » DEFINITIVA MONDIALE DEL NURBURGRING:** primi quattro giri in testa l'Alfa di Mass, poi l'Alpine di Larrousse dal quinto al 26. giro, cioè pressappoco al 600. chilometro del 1000 da percorrere. Poi settanta chilometri al comando la Mirage ex-Gulf di Schenken e Mass (l'altra era volata via al Flug platz, poche centinaia di metri dopo la Lola di Pianta proprio nella tornata della crisi Alpine: Watson illeso tra pezzi di carrozzeria sparsi dovunque prima che la macchina finisse nel bosco). Al trentesimo giro va in testa Scheckter (Mass), ma al 32. deve fermarsi a rifornire e così è al comando Merzario (Laffite). Tre giri finché deve rifornire il comasco poi al suo arresto al box la suspense Alfa ché Mass non può raccogliere il testimone del comando con tranquillità: deve fermarsi otto minuti al box per cambiare pastiglie dei freni. Va in testa la Mirage di Ganley (Schenken) e vi rimarrà dal 36. al 39. giro. Al 40. Laffite (Merzario) che gli stava guadagnando 10 secondi ricchi al giro gli è già addosso, e lo supera staccandolo dei 40 secondi decisivi al 40. quando Ganley ridà la macchina a Schenken nella fermata del necessario rabbocco di 40 litri per arrivare in fondo.

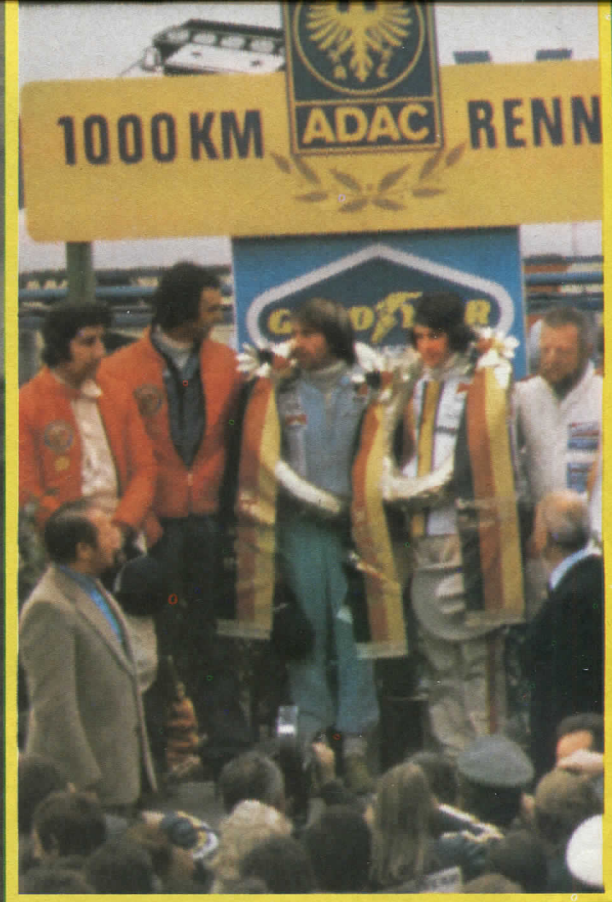
Basterebbe da sola questa altalena per delineare i momenti cruciali di una 1000 km, che raramente è stata così affascinante per suspense anche se, in effetti, risolto il dubbio Alpine dopo metà corsa, l'unica vera incertezza l'Alfa l'ha dovuta soffrire nel proprio interno. Ha cominciato al 1. giro a sparire Pescarolo dalla lotta dopo sei-sette chilometri, nelle « esse veloci » verso Adenau. Dirà di aver visto le bandiere giallorosse dell'olio ma questo olio non lo trovava mai, così quando non ci ha creduto più è andato in testacoda e ha rotto un portamozzo. In verità quelle bandiere al Nurburgring, specie se esposte al primo giro, vogliono dire « pioggia », una segnalazione che altrimenti non si saprebbe come dare su un circuito di 22 chilometri. E infatti all'inizio la strada era umida per una spolverata addirittura di nevischio che alle 10 aveva spruzzato anche i centomila spettatori sparsi sul percorso. Ma forse nell'errore di « Pesca » c'è stato anche il sentirsi Merzario alle costole, quel Merzario che dopo l'aria di distaccato agonismo esibita nelle prove, mostrava al via più voglia di impegnarsi.

Con le pastiglie meno rodiate (ma è stata una fortuna che l'Alfa n. 1 in genere risenta di più dell'impeto del comasco in questi consumi) Merzario ha lasciato andare Mass, Larrousse e persino Wat-



Per la 1000 Km. del Nurburgring, l'Alpine-Renault si era preparata coscienziosamente, saltando i precedenti appuntamenti di Spa e di Enna. Lo sforzo della A 442 Turbo si è concretato in un record sul giro ed in una supremazia durata circa metà corsa. Dopo di che, il giallo « proto » sovralimentato ha dovuto rallentare per gli ormai ricorrenti problemi al turbo-compressore, lasciando via libera ai « campioni del mondo » Alfa Merzario-Laffite e a Ganley-Schenken, che vediamo sul podio sopra a destra. In questo fotocalor, la vediamo al Karoussel, dove Scheckter ha tentato di passarla ma è poi dovuto rifugiarsi in una frenata-gigante che gli ha sbilanciato la Alfa per una gomma pelata

son. Poi, dopo che con l'altalena delle fermate e con la sfacciata determinazione del partner Laffite l'Alfa n. 1 è risalita fin nella seconda posizione, al momento della panne Alpine è rimasto in coda a Scheckter-Mass a fare anche coppia al comando nel 30. e 31. giro, finché non si è trovato lui in testa. Tre giri Merzario ha guidato con Mass che era ripartito scatenato alle spalle, chiaramente con la voglia di vincere lui. Stavolta ha pigiato un po' di più. Tanto che Mass e la Gulf Mirage dietro dovevano contentarsi di succhiargli un paio di secondi a giro, finché alla tornata del 34., quando doveva dare il cambio a Laffite (stavolta scelto ai tre turni) ha piazzato un tempo da 7'35" con la decelerazione d'arresto, che vale un 7'25. La giallorossa Mirage di Ganley (Schenken) è transitata in quel momento a 13"2 dall'Alfa al box, portandoli in totale (col tempo d'arresto e rilancio) a 51 quando al 36. passaggio è passata in testa. In tre giri Laffite li ha dimezzati e così, quando poi è toccato alla Mirage a 4 lasciare al box 30"55 secchi di sola fermata, al 40. la corsa era virtualmente in tasca all'Alfa. Laffite si era ripreso con autorità pari pari come margine in più la decina di secondi che la sua metà d'equipaggio gli aveva consegnato.





Il boxer di Settimo conquista Jody e Jochen

## «In cavalli l'ALFA 12 li batte tutti e due»

**NURBURGRING** - Mass e Scheckter per la prima volta alla guida di un Alfa Romeo. Per la prima volta hanno saggiato, con il piede destro, la potenza del boxer dell'ing. Chiti. E' lo stesso boxer (o quasi) che equipaggerà la futura Brabham-Alfa, in vista del ritorno ufficiale in F. 1 della casa del biscione nel '76-'77.

Ci ha detto Mass: «E' un motore che ha tanta potenza, la si sente anche su questa sport che è più pesante di un F. 1. Credo sia il motore con più cavalli che abbia mai guidato. E' molto buona l'accelerazione, e la coppia in basso, certamente come motore è più potente del miglior Cosworth che abbia mai avuto Emerson. Se lo vedo bene su una F. 1? Certamente, con un telaio appropriato è senza dubbio un motore vincente, non lo posso paragonare a quello Ferrari che non conosco, ma ho l'impressione che il motore del "commendatore" sul finire delle gare abbia sempre qualcosa che non va, forse un calo di potenza, non so... Di certo è che credo che Cosworth non sia molto lontano come cavalli da Ferrari, mentre secondo me l'Alfa li batte tutti e due di molto».

Scheckter è ai box dell'Alfa durante la gara, assieme alla moglie Pamela. Anche a lui rivolgiamo la solita domanda sul motore Alfa Romeo.

«E' un motore che ha molta più potenza di quello che adopero in F. 1, è certamente di una quarantina di cavalli più potente. Almeno se lo devo giudicare alla luce delle mie esperienze con la Tyrrell e dopo le prove e quel po' di gara che ho fatto oggi. Mi ha particolarmente colpito la facilità e la prontezza con cui prende i giri, sale in modo vertiginoso fino al massimo della potenza in un battibaleno, ed ha allo stesso momento molta coppia in basso. Credo che montato su una F. 1 sarà un motore che darà del filo da torcere a tutti, sia alla Cosworth che alla stessa Ferrari. Quasi quasi invidio Reutemann e Pace che volendo lo possono avere abbastanza presto!».

Il George Loos Racing Team aveva portato al Nurburgring due Mirage Gr.7-Cosworth, una per Schenken-Ganley, l'altra per Watson e Tom Pryce, che vediamo qui sopra al Karoussel. Sotto, subito dopo il via della 1000 Km. tedesca, vediamo l'Alfa Romeo di Merzario (l'unica rimasta tutta rossa) precedere le due Gelo-Mirage condotte da John Watson e da Ganley, questa giunta seconda







Erano 22 le 2 litri al via della 1000 Km. tedesca

## La MARCH vince il «festival 2000»

**NURBURGRING** - Delle sessantadue macchine ammesse al via il gruppo 5 fino a 2000 cmc era quello più numeroso, avendo alla partenza ben 22 vetture, contro 13 sport 3000, 17 GT, e 10 Turismo Gr 2. In pratica una bella gara per l'Europeo Marche... Aveva ragione Merzario che abbiamo incontrato sull'aereo che lo portava in Germania, quando ha detto che le 2000 erano ideali per il Ring.

Già allo schieramento di partenza la prima 2000 Lola T 390 con motore Brian Hart era in quinta fila avendo fatto meglio anche di due 3000 la Porsche di Kraus Barth, e «l'artigianale» turbo di Muller-Perschl.

La prestazione della Lola di Raymond è stata superlativa nei primi 23 giri della gara, era settima assoluta alle spalle delle più potenti 3000 e a ruota del nostro Brambilla che disponeva di una Lola non adatta per difetti di gioventù a questo circuito. Poi ha rotto il motore.

Grob-Hine con la Chevron B 31 sembrava che ce la facessero, come hanno fatto molte volte in questa stagione, a stare davanti nella loro categoria, anche se al 27. giro si erano fatti passare davanti alla linea del traguardo da Obermoser-Keller con la Toj SG 03; il distacco fra i due era comunque minimo, solo quattro.

La «tirata» delle due vetture faceva calare il motore, e in quel momento a due terzi di gara veniva fuori la March 75 S di Lepp-Schuppan-Morgan che si piazzava prima di classe e settima assoluta. Hine e Obermoser erano rispettivamente al 34. giro in dodicesima e quindicesima posizione, poco dopo si dovevano ritirare per guasti al motore e alla frizione. Il tempo migliore è stato di Hine con 7'41"6.

Giancarlo Cevenini

Jody Scheckter (foto sopra) è rimasto molto impressionato dalla potenza del 12 cilindri contrapposti Alfa Romeo. Il sudafricano ha condotto la 33tt12 n. 3 al sesto posto assoluto, con Mass. Sotto, vediamo la debuttante Lola-Cosworth T 380 qui condotta da Brambilla. Uscirà di strada in gara, alla guida di Pianta. In basso, la March 75 S ufficiale di Lepp, Morgan e Schuppan motore Hart

