

GLI ARGOMENTI
di AUTOSPRINT



GLI ARGOMENTI di

La melanconia per le cose che finiscono è antica quanto l'anima umana, ma il suo tono può essere molto differente secondo che essa sia un compimento o una interruzione di un programma definito. La fine dell'epopea Matra, che segna nel medesimo tempo quella della vettura sport-prototipo, ne fornisce un esempio tipico. Ciò che la Matra ha realizzato durante questi ultimi dieci anni, in Francia e per la Francia, non trova equivalenti se non si risale alla Bugatti. E ancora non era del tutto là stessa cosa perché la Bugatti si era imposta senza concorrenza all'inizio, dopo il fallimento dei gran premi storici, mentre la Matra ha dovuto aprirsi la strada, partendo dal primo gradino, in pieno « boom » dello sport automobilistico e di fronte a numerosi avversari solidamente stabiliti.

La via dello splendore ha UCCISO le SPORT

La stangata

E' nel 1965 che Jean Pierre Beltoise ha dato la sua prima vittoria in Formula 3 ad una nuova vettura francese che portava il nome insolito di Matra, ma questo sollevò giusto giusto una certa curiosità, tanto l'immobilità della costruzione francese in materia di competizione era allora cosa stabilita e apparentemente definitiva. Non potrei dire che cosa abbia spinto Ken Tyrrell, alla ricerca di vetture per il 1966, ad inviare Jackie Stewart a provare la Matra, ma posso testimoniare che non vi credeva molto.

avrebbe potuto avere da un altro walk-over nel campionato del mondo dei costruttori né da una nuova offensiva in Formula 1. Il suo nome totalmente sconosciuto dieci anni fa, con la sola eccezione del mondo dell'armamento, è oggi entrato nella leggenda universale. In poche parole, l'argonauta Matra è in possesso del vello d'oro. E da un punto di vista nazionale, le basta girare lo sguardo attorno per misurare l'opera compiuta. Perché grazie al fantastico stimolo della Matra presente in tutti i cuori, lo

sto fallimento, accusare la Commissione Sportiva Internazionale. E' colpa sua se la via in questione, adottata con entusiasmo dagli elementi attivi della vita sportiva, conduceva in un vicolo chiuso? E anche quando questo blocco è parso evidente, le toccava sbarrare la strada all'onda prima che si abbattesse sull'ostacolo? Sembra finalmente che si comprenda oggi che l'allineamento della vettura sport-prototipo sulla meccanica di Formula 1 era una condanna a morte. Ma è stato perlomeno un ultimo rinvio per una formula che sarebbe morta ancora prima e in una ancor maggiore miseria.

L'uomo è poeta. Il suo spirito coltiva volentieri il meraviglioso e, appena lo scorge, fa opera d'artista per portarlo alla realtà. Ma il « cerbero » della rendita veglia al suo fianco e decide, fra queste meraviglie, quali sono interessanti da realizzare e quali non lo sono. La corsa di mezzo-fondo opponente delle splendide vetture con carrozzeria avvolgente e con una potenza gigantesca, era nata spontaneamente, in due stadi, dallo sforzo pieno di merito dell'Automobile Club dell'Ouest per ricreare, con le sue 24 ore di Le Mans, una gara utile, come all'epoca storica.

Arriva sempre un momento in cui bisogna scegliere fra l'utilità e lo splendore che l'accompagna. Il mondo dell'automobile (incominciando dagli organizzatori stessi di Le Mans) si è pronunciato per lo splendore. E per far sopravvivere questa corsa per vetture sport senza auto-rendita, ha contato sugli ultimi costruttori veri interessati dalla competizione.

Credo davvero che sia venuto il momento in cui, anche se parecchi costruttori s'interessano ancora in modo più o meno sporadico all'uno o l'altro ramo della competizione automobilistica, bisogna rinunciare a costruire su questo fondamento. La sola via d'uscita per lo sport automobilistico è di diventare, puramente uno sport, cioè da costruirsi ormai in funzione dello sportivo, nelle sue due forme differenziate di praticante e spettatore.

Tanto meglio se un tale sport autonomo continua ad interessare certi costruttori (e tanto meglio in particolare se il nuovo campionato del mondo dei costruttori, previsto per 1976 con la « vettura-silhouette », incontra un certo successo) ma è altrove che bisogna cercare la strada dello sport automobilistico.

Intanto, la meravigliosa storia delle corse per vetture sport se ne va tristemente in fumo...



Jacky Ickx ha fatto parte, quest'anno, della pattuglia Matra che ha dominato il Mondiale Marche dell'addio delle sport-prototipo. Eccolo in quella occasione, vinse con Jarier la 1000 Km di Spa

Così mi aveva telefonato subito (poiché eravamo già sotto contratto) per dirmi la sua stupefacente sorpresa. Sento ancora le sue parole:

« **It's really incredible** ». E' veramente incredibile... La Matra, la sconosciuta, era la migliore. E fu la gran partenza per Ken Tyrrell e per la Matra, per le prime vittorie in Formula 2, il loro trionfo del 1967 in questa formula, il passaggio della Matra in Formula 1 su insistenza costruttiva di Ken Tyrrell, il primo campionato del mondo di Jackie Stewart, poi l'orientamento della Matra verso la vettura sport-prototipo e una nuova paziente conquista fino al dominio integrale del 1973 e al « walk-over » (assenza di avversario, per aver fatto il vuoto attorno a sé) del 1974. Anche se le difficoltà finanziarie della Chrysler-Francia non avessero tolto alla Matra il più grosso del suo bilancio per le competizioni, non si vede che vantaggio

sport automobilistico francese che dormiva si è rimesso in marcia e con che ritmo!

La fine dell'epopea sportiva della Matra è quella dell'opera compiuta. Il cerchio è chiuso. Il trionfo è stato raggiunto e non oltrepassato. Ci se ne ricorderà sempre con ardore. E se c'è della melanconia, di certo, per circondare la scomparsa della Matra, non si mescola, nemmeno per i francesi, la minima amarezza.

Questo tempo è passato.

Al contrario, le cose vanno altrimenti per lo stile di competizione che la Matra aveva regalmente illustrato dopo Jaguar, Mercedes, Ferrari, Ford e Porsche: la corsa per vetture sport-prototipo. L'abbiamo vista sfilacciarsi e cadere a brandelli. Già da molto la sapevamo condannata e l'abbandono della Matra è per questa soltanto un colpo di grazia già tardivo.

Sarebbe troppo facile, in presenza di que-

Jacky Ickx

GRONAGA
di un anno



a cura
di JEFF
HUTCHINSON

Dopo la MATRA il diluvio



A fari spalancati, le Matra-Simca Gitanes si sono fatte largo nel Mondiale Marche 1974 in nove prove su dieci, dominando letteralmente il campionato che era già suo nel 1973. Vediamo nella foto le 670 di Larrousse e Jarier

Lo sventolare della bandiera a scacchi davanti alla Matra vincente, alla 6 Ore di Kyalami, significava non soltanto la fine della corsa e del campionato Marche 1974, ma anche il concludersi di un'era delle gare sport. Una fine adeguata, con le due Matra che tagliavano il traguardo affiancate, simbolo del loro assoluto dominio nella competizione e nelle gare sport di durata dell'anno. La Casa si era conquistata il secondo, consecutivo titolo mondiale che doveva però essere l'ultimo.

La squadra Matra-Simca-Gitanes ha cessato di esistere, uccisa dalla chiusura dei cordoni della borsa, la stessa cosa che nel 1974 ha messo fuori di scena Ferrari, Alfa e per concludere la Porsche e che rischia di eliminare nel 1975 tutta l'attuale generazione dei prototipi sport per gare di durata. Il gelido vento dell'inflazione sta rapidamente mandando a male i «frutti» meno resistenti delle competizioni e mentre la Formula 1 continua a prosperare entro la sua «serra» di patrocinatori, le gare sport sferrano una disperata lotta per sopravvivere. La Can-Am e l'Interserie sono già scom-

parse, mentre la serie europea due litri è in peggiori condizioni di quanto non lo sia il campionato mondiale tre litri. I motivi che si trovano dietro l'attuale crisi delle competizioni sport sono vari e complicati. John Horsman, direttore di squadra della Gulf Research Racing (fra le poche che abbia manifestato qualche interesse nella serie 1975) ha fornito alcune spiegazioni su ciò che ha portato all'attuale situazione e su quanto si può fare in merito:

«Ovviamente oggi il fattore più importante ad influire sulle gare di durata è, più che altro, rappresentato dai costi crescenti. Un recente studio commerciale, svolto in America, ha dimostrato che costano poco meno di 6 milioni di lire in Inghilterra, e quasi 8 e mezzo in Francia ogni anno "pro capite", cioè per ogni dipendente di una società. Bastano queste cifre per calcolare il conto delle spese che la Matra deve sopportare ogni anno, avendo un totale di circa 75 dipendenti: attorno cioè a 620 milioni, mentre probabilmente ai piloti ne va complessivamente un'altra novantina. La spesa

annua raggiunge già circa 775 milioni e a questo si deve aggiungere il costo per vetture, motori, viaggi ecc, che probabilmente fa raddoppiare la cifra.

«Le vetture guadagnano pochissimo, nel 1974 la cifra più alta per il premio di partenza di ogni macchina è stata di circa 2 milioni e mezzo, mentre la media stagionale è stata soltanto di poco più di 1 milione. Anche vincendo ogni corsa, come ha fatto la Matra nel 1974, non basta neppure da lontano per pagare i conti. Un altro grosso problema consiste nel fatto che tra i cambiamenti nei regolamenti intercorre un periodo di tempo troppo breve. Tre anni non bastano perché valga la pena fare un investimento importante, quanto quello che occorre per una squadra di prototipi tre litri. Se si trattasse di cinque o sei anni, allora forse più gente proverebbe interesse e le gare sport diventerebbero più stabili, come quelle di F. 1.

«Si pretende che la gente partecipi alle gare

CONTINUA A PAGINA 12

CONTINUAZIONE DA PAG. 11

sport di durata del 1975 benché non siano ancora stati decisi i regolamenti per il 1976. Non è sorprendente, dunque, che sia difficile trovare patrocinatori, dal momento che una squadra non può neppure esporre un programma che superi, in fatto di tempo, i dodici mesi successivi. Per fare sopravvivere le gare sport sarà necessario tenere più bassi i costi. Per esempio noi siamo stati costretti a spendere un patrimonio per cercare di rendere le nostre vetture il più possibile leggere. Molte parti sono costruite con costoso titanio, mentre potrebbero essere di acciaio e così via. Se la CSI portasse il limite del peso minimo a kg 750, anziché agli attuali 650, tutti risparmierebbero molto denaro. La regola della cilindrata di cinque litri è buona, ed è dal 1968 che l'auspichiamo. Se non si tornerà ai motori derivati di serie e, forse, alle vetture chiuse che somigliano di più alle macchine stradali e non sono tutte uguali, allora le corse sport non potranno fare fronte ai costi crescenti e rimarrà soltanto una formula super GT, che sarebbe ancora peggio».

Questi sono soltanto alcuni dei problemi di fronte ai quali si trovano le gare sport di durata, e il più grosso è quello del denaro, che ha costretto la Matra a cessare dopo il ritiro della Chrysler-Simca che contribuiva in ragione di circa 775 milioni l'anno al suo budget da corsa. I problemi dell'industria automobilistica hanno influito anche sul team Ferrari, patrocinato dalla Fiat, sull'Alfa e sulla Porsche; mentre passava il tempo, e la situazione peggiorava, queste Case sono sparite.

La Ferrari aveva costruito e provato una versione modificata della sua 312 P vincitrice del campionato 1972, ma quando in gennaio si è cominciato a sentire la stretta della crisi energetica, il progetto è stato accantonato, una decisione facilitata dal successo delle vetture di F. 1 che avrebbe potuto essere «diluito», se i meccanici della Ferrari avessero dovuto dividere il loro tempo anche con il progetto di una vettura sport.

L'Alfa ce l'ha fatta a reggere fino a metà stagione, anche se quasi fin dall'inizio c'è stata una lotta fra il «boss» del settore corse, Carlo Chiti, e la nuova dirigenza Alfa poco amante delle corse, che dopo Watkins Glen ha messo il team fuori di scena, a seguito di un periodo di jella e per la sempre più grave situazione economica in Italia.

Aspettando la « silhouette »

Quanto alla Porsche, ha ridotto il suo programma di corse fino dall'inizio dell'anno, quando è stato deciso di rinunciare alla Can-Am dopo i nuovi regolamenti, riguardanti restrizioni di carburante, che mettevano fuori gioco le Porsche 917 con compressore. La Casa ha comunque continuato a gareggiare in Europa con le Carrera, e con il sempre esistente patrocinio della Martini & Rossi, ha messo a punto una versione con compressore della vettura del 1973; il concetto consisteva nell'essere di un passo avanti, rispetto agli avversari, quando fosse apparsa la nuova formula « silhouette », nel 1976. Giunti alla penultima gara, la Porsche aveva prodotto una vettura sicura, veloce e bene a punto, però aveva consumato tutto il suo budget (avendo ottenuto il terzo posto nel campionato). Aveva dimostrato ciò che intendeva fare, ma forse troppo bene perché con una vettura sofisticata quanto la Porsche con compressore, che è in grado di dominare le corse « silhouette » fino dall'inizio, non si direbbe che molti altri costruttori provino interesse a raccogliere la sfida. Si può soltanto sperare che qualche sistema a handicap renda valido lo sforzo compiuto dalla Porsche.

Le squadre Gulf e Matra-Simca erano le sole due importanti rimaste, all'ultima corsa, a Kyalami, anche se come al solito c'erano un buon numero di GT, prototipi due litri e qualche tre litri privata, che hanno creato gran parte dell'interesse. Perfino una Ford Capri e una BMW 3.5 CSL ufficiali sono state un'aggiunta gradita, dimostrando che le gare di durata « miste » sono degne di essere seguite, tanto da sperare che rappresentino una soluzione per il futuro.



LA STAGIONE

Anche se in seguito il campionato doveva diventare un monotono elenco di vittorie per la squadra francese, il primo round a Monza ha rappresentato un inatteso, appassionante avvio, dopo che la gara di apertura a Daytona era stata annullata quando la crisi petrolifera era al suo apice.

Pochi minuti dopo l'abbassarsi della bandiera italiana, la Matra ha perso una vettura per rottura del motore e l'altra era nei guai per via di un alettone posteriore in parte staccato. Era stato Merzario, con l'Alfa, a ottenere la posizione al palo e alla conclusione ha vinto facilmente, e l'Alfa ha ottenuto un « tris », dopo che anche la seconda Matra era sparita col motore rotto. La Gulf è arrivata staccata, al quarto posto, avendo avuto vari problemi minori, dimostrando però le proprie doti col giro più veloce segnato da Bell.

Regalo Alfa a SPA

Sgomento, il team Matra è tornato alle sue diverse basi, quella di Vélizy (motori) e quella del Ricard (telaio), e la sua fiducia era scossa. C'era

squadra e le attrezzature della Matra-Simca non erano molto differenti da quelle dell'anno precedente. Jarier sostituiva il compianto Cévert, quale coéquipier di Beltoise, mentre la seconda vettura era di nuovo pilotata dall'ottima coppia Larrousse-Pescarolo. Praticamente le vetture erano uguali a quelle dell'anno prima, salvo per cambiamenti nei particolari. La forma della presa d'aria dinamica era stata modificata e così pure il pannello posteriore della carrozzeria, per controbilanciare le nuove ruote posteriori di 15". Era stata leggermente modificata anche la sospensione posteriore, mentre la sezione del muso, che prima era fissa e dopo piccoli incidenti, nel 1973, aveva chiesto lunghi lavori d'«incerottamento», era diventata un pezzo asportabile che poteva essere sostituito rapidamente in caso di danni. Le sezioni centrali della monoscocca erano immutate, com'era in effetti il telaio usato tutto l'anno da Pescarolo-Larrousse.

Beltoise disponeva, durante tutta la stagione, di una vettura identica, però nuova di zecca (telaio 04), la tipo 670C, mentre a Le Mans alle macchine sono state date le caratteristiche della 670B per le 24 ore di gara. Cioè un cambio più robusto, costruito dalla Porsche, e altre parti più pesanti,

dei motori, George Martin, il quale aveva raramente l'aria serena finché non appariva la bandiera e la corsa si concludeva. I problemi causati dai motori erano numerosi e questo faceva peggiorare le cose. A Monza alla vettura di Pescarolo si era rotta una biella e la macchina di Beltoise si è fermata a sua volta col motore rotto. A Spa ancora rottura di motore in prova e un'altra sul banco, sicché giunti alla gara Martin era talmente preoccupato che ha ridotto il regime massimo di 500 giri/min. come valvola di sicurezza. Ciononostante Pescarolo è presto uscito di scena quando, per un guasto alla pompa dell'acqua il motore si è messo a bollire.

Jacky Ickx l'indipendente

Per fortuna la seconda vettura ha retto e il binomio Jarier-Ickx ha regalato alla Matra la prima vittoria. Per Jarier era il primo successo in una corsa di durata, mentre per Ickx, che sostituiva Beltoise al quale il circuito di Spa non piace, era soltanto un'altra vittoria che gli occorreva per renderlo il migliore pilota sport del mon-



Alla 1000 KM di Imola sono definitivamente naufragate le speranze dell'Alfa Romeo, così rosee dopo Monza. A sinistra, Carlo Facetti con la 33tt12 che ha portato al terzo posto con de Adamich. Qui sopra, prima giro alla Tosa: nell'ordine, Beltoise, Larrousse, Merzario, Stommelen e de Adamich

la poco rosea prospettiva di doversi rifare dei vitali 20 punti persi a favore dell'Alfa. Nonostante cinque vittorie, alla Matra era occorsa tutta la stagione, l'anno precedente, per essere sicura del successo, dopo che la Ferrari già alla prima gara si era creata un vantaggio di 15 punti.

Si aveva l'impressione che stesse preparandosi una stagione « calda », invece non doveva poi andare così perché già a Spa il « marcio » era cominciato. L'Alfa non si è vista e la Matra ha ottenuto la prima delle sue nove vittorie assolute della stagione, vittorie che dovevano condurla, quasi senza opposizione, al secondo titolo mondiale. Da Spa in poi, la storia della stagione sarà più chiara raccontando le sorti — buone o cattive — di ogni squadra individuale.

Il cammino della Matra-Simca verso la vittoria è stato facile, agevolato da una quasi immediata mancanza di avversari e dalle risorse apparentemente senza fine del team stesso. Del resto anche se ci fossero stati avversari più temibili, è dubbio che il risultato sarebbe stato molto diverso, perché tutta la squadra funzionava attorno ad una macchina molto efficiente, una versione migliorata MK 11 della macchina che aveva dato prove tanto convincenti nel 1973. A prescindere dai colori nuovi, per via del patrocinio delle sigarette Gitanes, la

oltre a un motore « sgonfiato » che erogava circa 460 HP a 10.500 giri/min., anziché i soliti 490 e 11.500 giri/min. come limite.

L'inutile 680 sperimentale

A Le Mans è apparsa anche una « nuova » tipo 680, che tutto sommato era una vecchia 670 però con radiatori laterali che consentivano di usare un muso più deportante. Il nuovo sistema non si è dimostrato migliore di quello vecchio e quando, in seguito, la stessa vettura è stata provata al Ricard i radiatori laterali e i due litri in meno nell'impianto dell'acqua non erano adatti alla temperatura elevata, tanto che la macchina surriscaldava malamente. Come sempre, la direzione della squadra durante le gare era affidata alle capaci mani di Gérard Ducarouge che ha continuato a confermare la sua fama quale attuale « maestro » nella direzione di corse sport di durata. Nessuna pecca nell'organizzazione e nel lavoro svolto al box, ma ciò non toglie che il team Matra Simca aveva ugualmente i suoi problemi. Durante tutta la stagione la preoccupazione maggiore è stata provocata dal fattore robustezza dei motori. Spesso a metà gara Ducarouge conferiva col progettista

do, davanti a Redman, a Siffert e a Phil Hill. A Spa, assente Beltoise, Ickx rappresentava la scelta ovvia per la squadra Matra, anche se non era francese come tutti gli altri conduttori di quel team patriottico. Quella doveva risultare l'unica vittoria dell'anno per Ickx l'« indipendente », anche se nel corso della stagione si è trovato nella posizione veramente unica di pilotare tutte le più importanti vetture, dopo avere gareggiato anche per l'Alfa e per la Gulf.

Al Nurburgring ha di nuovo vinto Jarier, che questa volta aveva per compagno Beltoise, mentre Pescarolo e Larrousse sono di nuovo stati intralciati da noie al motore. La macchina è passata a 11 cilindri, per via della rottura della molla di una valvola, ma per lo meno questa volta sono riusciti a portare a termine la gara, anche se soltanto in quinta posizione.

A Imola hanno tagliato per primi il traguardo Pescarolo-Larrousse; Beltoise-Jarier hanno avuto il solito fastidio alle valvole, ma in Italia è risultato più grave. Martin non riusciva a capire le cause dei problemi e se li spiegava soltanto pensando che i fornitori esterni avessero mandato parti non perfette. A Le Mans la situazione è apparsa ancora più seria, quando alla vettura di

CONTINUA A PAGINA 14



CONTINUAZIONE DA PAG. 13

Beltoise-Jarier si è rotto il motore, dopo una lunga fermata al box per riparare danni causati da un incidente; entro pochi minuti è successa la stessa cosa a Dolhem-Wollek e intanto era nei guai anche la terza vettura, di Jabouille-Migault, che ha proseguito zoppicando per circa 14 ore col motore che surriscaldava molto, riuscendo però in qualche modo a reggere fino alla conclusione.

Fortunatamente per Pescarolo-Larrousse, il loro motore non ha avuto nessun guaio, però il team Matra ha rischiato di vedere svanire la vittoria quando Pescarolo si è fermato con il cambio bloccato. Miracolosamente, il team francese è riuscito a rimettere in moto ed è andato al box ove il lavoro dei meccanici si è dimostrato veramente degno di lode. Dopo una nottata, infatti, i meccanici hanno sostituito gli ingranaggi, rimettendo la vettura in gara in 47'. Pescarolo è dunque ripartito verso la sua terza vittoria consecutiva nella 24 Ore, mentre per Larrousse era la seconda.

In Austria il team Matra ha avuto la sua battaglia più dura, con la Gulf che tallonava le sue vetture costringendo i piloti ad andare a tavoletta. Per la prima volta i motori V12 non hanno avuto noie, però la squadra è stata vittima del piuttosto imbarazzante e unico problema di telaio della stagione, quando, dopo il via, la vettura di testa di Jarier-Beltoise ha dovuto fare ritorno

al box perché Jarier non aveva più pavimento sotto i piedi!! Il pannello si era infatti staccato e Jarier ha perso varie posizioni, mentre lo si sistemava. Pochi minuti prima della fine l'incidente si è ripetuto ed è per questo che Jarier ha perso la seconda posizione, mentre Pescarolo e Larrousse procedevano indisturbati verso la vittoria.

A Watkins Glen non si può dire che la Matra abbia avuto la fortuna dalla sua, perché ancora una volta una delle vetture si è messa ad andare a 11 cilindri per noie alle valvole (quella di Pescarolo-Larrousse), ma quando sono apparsi anche problemi col cambio, mettendo fuori scena una macchina, per fortuna si trattava della stessa: l'unico guasto della stagione al cambio Hewland. Jarier-Beltoise hanno dunque vinto senza problemi, garantendo alla squadra il titolo del 1974, benché ci fossero ancora tre gare da disputare.

Jarier « ruba » poi rimedia

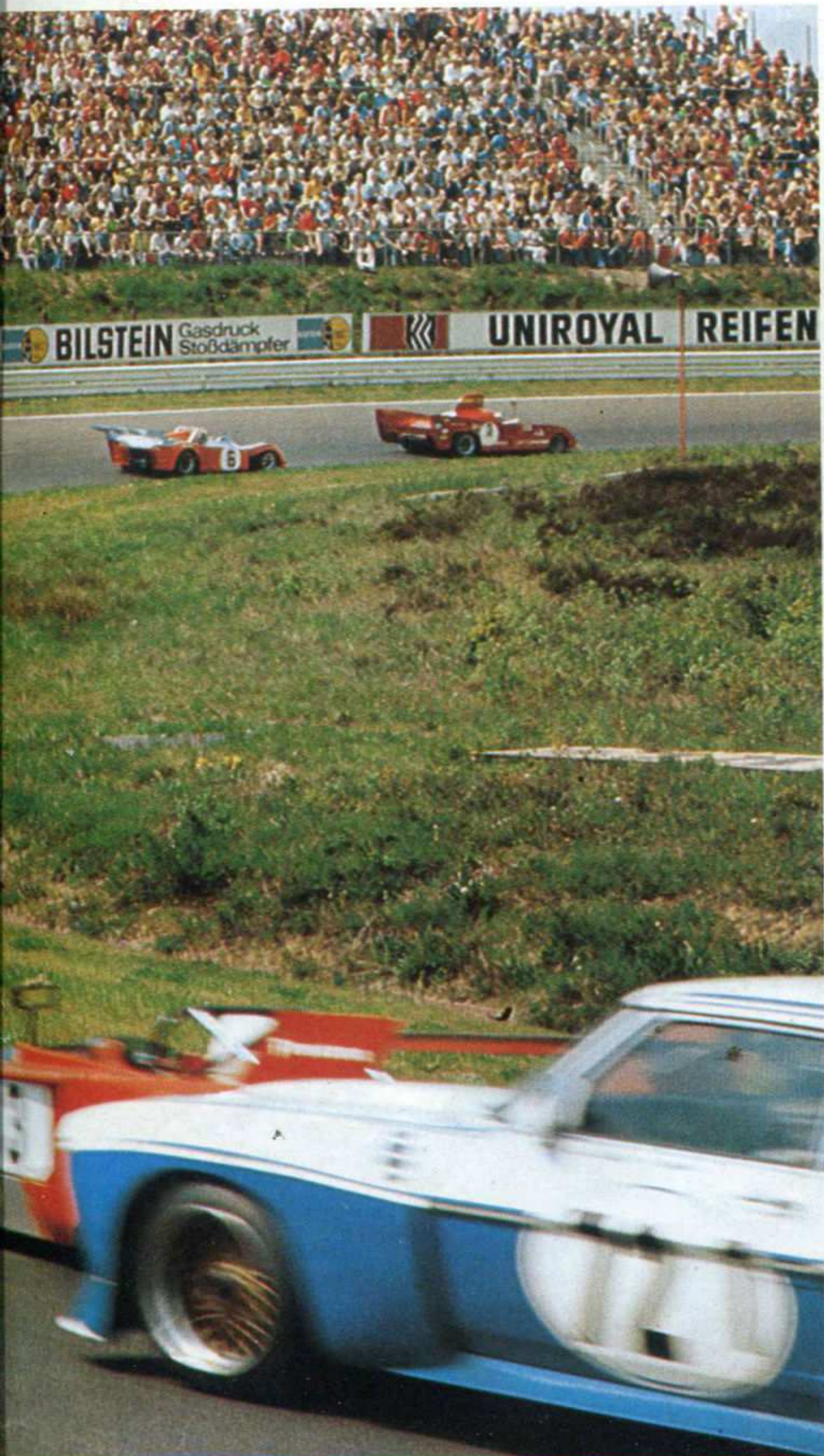
Per quella successiva, sul circuito « di casa », il Ricard, il mese di sosta aveva dato alla squadra ampie possibilità per risolvere i problemi coi motori e nelle restanti tre corse le due Matra hanno fatto la doppietta, praticamente senza seccature.

Altra vittoria al Ricard, ad opera di Beltoise-Jarier, seguita da quella un poco discussa a Brands Hatch, ove Jarier ha trascurato l'ordine di mante-

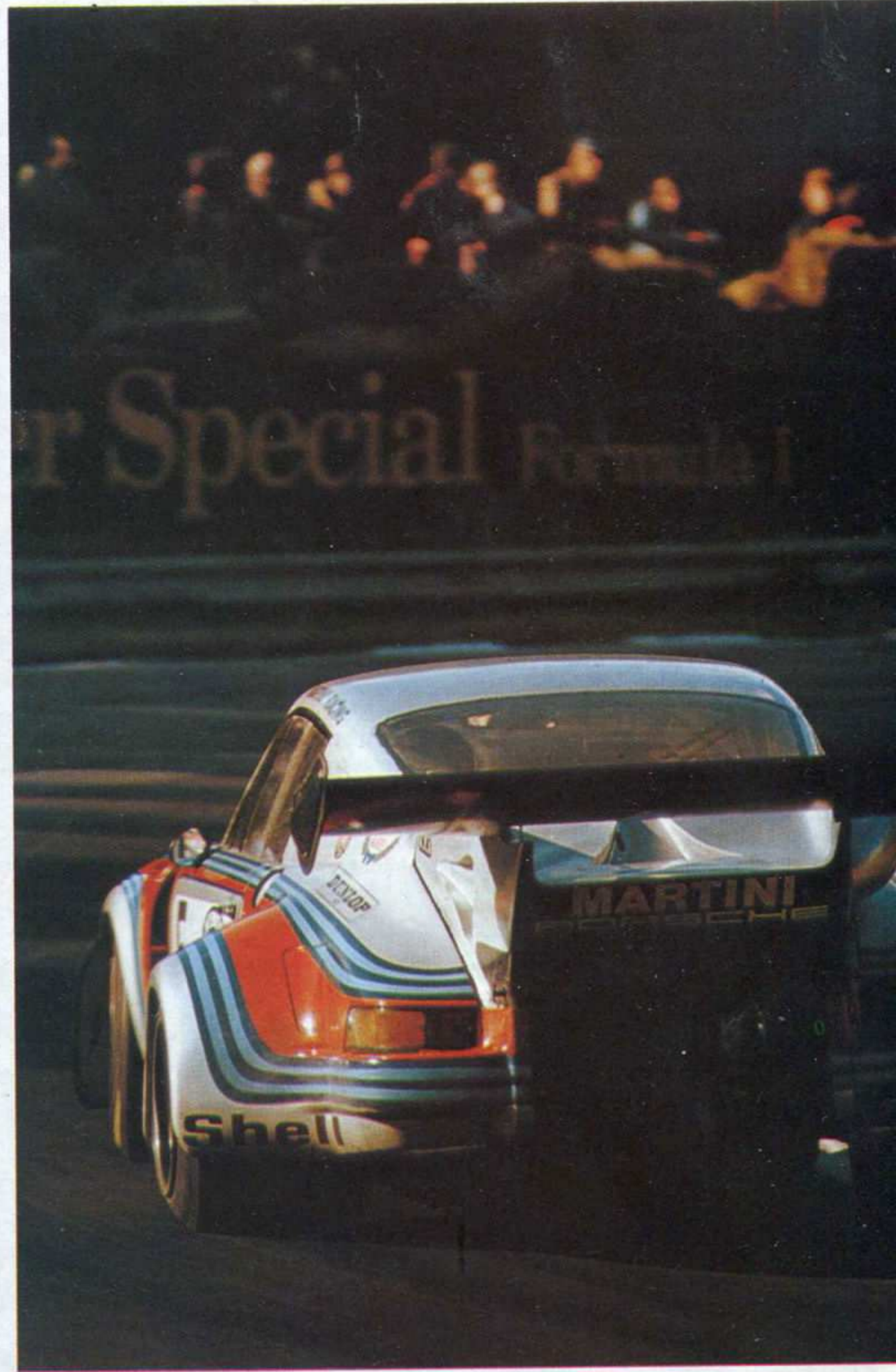
nera la posizione che aveva, lasciando la vittoria a Pescarolo-Larrousse. Ha poi rimediato lasciandoli vincere a Kyalami, l'ultimo round, cosicché si è avuto un totale di quattro vittorie a testa per i due equipaggi, mentre Jarier ne aveva aggiunta una quinta al totale della sua prima stagione vincendo a Spa con Ickx.

Sommando i migliori sette piazzamenti nel punteggio finale, il team Gulf Research Racing è arrivato secondo, anche se era staccato di quasi 60 punti dal massimo della Matra, di 140. La squadra Gulf non ha ottenuto neanche una vittoria, mentre nel 1973 ne aveva avuta una, ma ciononostante per l'unica grossa squadra con base in Inghilterra la stagione è stata migliore. Come l'anno precedente, il team disponeva di una o due vetture; Bell-Hailwood erano i due piloti regolari per la condivisa da vari conduttori tra i quali Schuppan, Wisell e Hunt. Dopo lo sfortunato incidente al GP di Germania, nel quale Hailwood si era ferito alle gambe, per la corsa del Ricard compagno di Bell era Ickx, mentre Hobbs gareggiava con Bell nelle due ultime corse a Brands Hatch e a Kyalami.

Nonostante un intenso programma di alleggerimento e di riprogettazione, svolto durante i mesi invernali, la ribattezzata Gulf GR7 (prima Gulf Mirage M6) non era ancora a parità con le Matra. La vettura pesava circa kg 70 di meno (il miglior peso durante tutto l'anno era di kg 675) soprattutto grazie alla costosa aggiunta di molte parti in titanio; inoltre erano stati cambiati gli



A sinistra, la sfilata delle Sport, GT e Turismo alla 1000 KM del Nurburgring, tutti a caccia delle Matra «fuggite via» allo start. Si riconoscono due Alfa, le due Gulf e le due Martini-Porsche. Le «silhouettes» sovralimentate (qui sotto Van Lennep a Brand Hatch) sono giunte terze alla fine



alberi di trasmissione per consentire una maggiore escursione alla sospensione. Sui circuiti veloci, come quello di Spa e quello austriaco, la Gulf era abbastanza alla pari con le Matra, ma al Ricard, a Kyalami e a Brands Hatch, per esempio, era decisamente surclassata, dimostrando cattiva maneggevolezza nelle curve più lente e incapacità di tirar fuori potenza in fretta quanto le Matra che, comunque, avevano circa 30 HP di più. Il lavoro al box ha dato l'impressione di essere assai meglio organizzato dell'anno precedente, anche se non poteva certamente essere paragonato a quello perfetto della Matra. Le vetture, però, hanno messo in luce la maggior robustezza notata durante la stagione, infatti Bell ha ottenuto punti in ogni gara e i suoi peggiori piazzamenti sono stati una fila di quarti posti. A Spa, ove avevano vinto nel 1973, hanno ottenuto il secondo posto, il miglior risultato delle otto corse cui ha partecipato la Gulf. Bell ha spesso dato eccellenti prestazioni, nel tentativo di stare al passo con gli avversari, ma ogni volta veniva frustrato per via di sciocchi problemi. A Monza noie al cambio e la pompa del carburante che non funzionava bene, a Spa una perdita del manometro della pressione del carburante, poi un testa-coda che ha ostacolato un altro encomiabile sforzo, mentre Bell risaliva a tutto gas in mezzo agli altri concorrenti; al Nurburgring si è rotta la sospensione. In Germania la squadra faceva gareggiare due vetture per la

prima volta, ma la seconda non ha mai dato risultati molto buoni. Poco saggiamente, il team ha rinunciato a Imola per concentrarsi sulla corsa di Le Mans e invece proprio quella competizione avrebbe potuto dargli la prima vera possibilità di vittoria, dato che una sola Matra è riuscita ad arrivare in fondo, avendo per di più fatto lunghe soste per il rifornimento per via di noie di vaporizzazione del carburante.

Per la GULF la grinta di Bell

A Le Mans, un altro problema: si sono dovuti sostituire completamente braccio della sospensione, portamozzo e semiass. La riparazione ha richiesto molto tempo, ma la vettura ha portato poi a termine la gara ed è già stato un successo. In Austria il team Gulf ha dato le più belle prestazioni dell'anno, con Bell-Hailwood che hanno inseguito la Matra di testa in continuazione, staccati ancora di un solo minuto, a meno di due ore dalla fine, quando è successo il disastro. Mentre Hailwood si fermava al box per cedere la guida a Bell, i bulloni di una ruota posteriore si sono allentati e la vettura è rimasta ferma per circa venti minuti. Per mancanza di fondi la squadra Gulf ha dovuto «saltare» la gara di Watkins Glen (ove, ironico a dirsi, una sola Matra ha portato

a termine la corsa) mentre al Ricard le Gulf erano decisamente più lente delle Matra, sul loro circuito di casa.

A Brands Hatch è stata usata, dopo molte prove, una vettura nuova nella quale era stata ancora una volta modificata la sospensione, spostando anche più al centro il motore (in origine tutti i telai Gulf erano stati progettati per il più lungo Welslake V12). Le «gobbe» e le asperità del circuito inglese non garbano alla Gulf, né vecchia né nuova, e ancora una volta le vetture non sono state avversarie delle Matra, addirittura soltanto leggermente più veloci delle migliori due litri! Due macchine in versione standard sono state portate a Kyalami per l'ultimo round, ma la storia è stata più o meno uguale. La seconda era a malapena partita che faceva già ritorno al box per una lunga sosta per rottura del cavo del comando del gas; poi, quando è ripartita, alla conclusione Schuppan è tornato a piedi (come ha fatto tante volte in passato) perché si era staccato un bullone di una ruota! Bell (che non si arrende mai) ha compiuto il suo solito massiccio sforzo per stare al passo con le Matra, ma la poco maneggevole Gulf è andata peggiorando quando i pneumatici posteriori hanno cominciato a deteriorarsi, sicché Bell è arrestato sempre più. La Gulf ha poi ottenuto il terzo posto, il meglio che potesse aspettarsi se entrambe le Matra non avessero accusato noie.

CONTINUA A PAGINA 16

CONTINUAZIONE DA PAG. 15

Il terzo posto nel campionato è andato alla Porsche e quasi tutti i punti sono stati ottenuti dalla Carrera con motore due litri con compressore, iscritta dalla Casa. I due principali piloti erano Van Lennep-Muller, anche se a volte veniva iscritta una seconda vettura per Schurti e per il compianto Koinigg. Per la Porsche patrocinata dalla Martini & Rossi la stagione 1974 è stata semplicemente un proseguimento del programma di sviluppo per la Carrera, essendo la meta definitiva rappresentata da una vettura competitiva per i nuovi regolamenti silhouette del 1976. Dai concetti sperimentati sui pesanti « prototipi » Carrera 2900 cc nel 1973, era nata la leggera Porsche-Turbo quale Carrera della seconda generazione. Il suo compressore KKK portava la potenza fino a quasi 500 HP, anche se dal punto di vista di una « seria concorrente » alle tre litri era ancora troppo pesante per essere pericolosa per i « veri » prototipi. Di ciò che perdeva in fatto di velocità si rifaceva con la robustezza, infatti in una sola delle nove gare di campionato cui hanno partecipato Muller-van Lennep non sono arrivati in fondo. E' successo a Imola, ove sono stati traditi dal cambio, l'unico « anello debole » della catena. Durante la stagione hanno ottenuto due ottimi secondi posti uno a Le Mans e uno a Watkins Glen, ma il successo di Le Mans è stato soprattutto dovuto ai piloti, che hanno trascorso le ultime cinque ore, o più, con sole due marce che funzionavano, riuscendo però a reggere fino alla conclusione. Hanno avuto guai analoghi a Spa e al Ricard, ma ogni volta hanno tagliato il traguardo. Un altro problema degli inizi era rappresentato dal raffreddamento, ma a Imola è stato sperimentato un sistema con ventilatore posto orizzontalmente, come quello della Porsche 917, che è poi stato conservato per tutta la stagione.

« Fitz » divo della coppa Porsche

Oltre alla vettura iscritta dalla Casa, c'erano numerose Carrera private con motori di 2900 cc, derivati dalle macchine sperimentali del 1973. Le quattro principali, che hanno vinto spesso nella GT, erano iscritte da due super-rivali tedeschi, Georg Loos ed Erwin Kremer, i quali hanno fatto gareggiare due vetture in quasi tutte le corse. Il « divo » di entrambe le squadre era l'inglese Fitzpatrick che ha cominciato gareggiando con Loos, poi è passato con Kremer, finendo quindi di nuovo con Loos a Kyalami. Tutto questo vai e vieni era dovuto alle politiche tedesche riguardanti i premi della Coppa Porsche, di grossa entità, e anche il campionato europeo GT. « Fitz » ha dato ottime prestazioni su tutte le praticamente identiche vetture, finendo col vincere la Coppa Porsche e il titolo europeo GT. Durante la battaglia per la supremazia fra queste squadre, piloti del calibro di Merzario, Stommelen, Elford, Schenken, Scheckter, Kauhsen e Keller sono tutti stati visti al volante delle vetture, prima o poi, e quale risultato spesso i duelli erano appassionanti.

Tornando ai prototipi, un altro regolare esponente della Porsche era il noto privato tedesco Joest, con la sua altrettanto nota vettura; ha completato la sua terza consecutiva stagione con le 908/3 ex-ufficiale — ora ridotte a tre — tutte di sua proprietà. Nel 1974 Joest, oltre a gareggiare, ha anche affittato la sua « vettura di riserva » a una serie di piloti a noleggio, mentre lui condivideva la « sua » con conduttori quali Kauhsen, Muller e Casoni. Le vetture, si sono dimostrate meno robuste che in passato e la jella ha pure dato una mano nel privare il team di Joest di risultati di qualche rilievo, infatti il suo miglior piazzamento dell'anno è costituito in un quarto posto al Ricard, mentre la seconda vettura occupava il quinto.

La squadra Alfa Romeo si è piazzata quarta nel campionato, avendo ottenuto punti in quattro delle cinque gare cui ha partecipato. L'anno era cominciato pieno di promesse, a Monza, ove tre delle vetture avevano gareggiato praticamente senza noie, occupando i primi tre posti. La squadra era assai meglio organizzata che in passato e la



Ancora immagini della caotica partenza della 1000 KM tedesca. Jarier ha già preso il largo, ed è Pescarolo che si incarica di tenere buone le Alfa di Merzario e Stommelen. A destra, Facetti nella coda di Derek Bell con la prima delle Gulf, dietro alla quale è la vettura gemella di Hunt

presenza di piloti quali Ickx, Andretti, Stommelen, Merzario, Redman, Reutemann, de Adamich e Facetti rimediava al leggero svantaggio in fatto di peso, nei confronti delle avversarie. Un fattore un poco scadente delle vetture erano i freni e quasi tutti i piloti se ne sono lamentati prima o poi. E' indubbio che il motore di 500 HP dava un'impressione ottima, perché anche con il peso extra l'Alfa era veloce quanto — o anche di più — la Matra in accelerazione e velocissima su un circuito veloce, come ha dimostrato Ickx stabilendo un nuovo record assoluto alla Mille Km austriaca. Con un poco di lavoro attorno al telaio, l'Alfa sarebbe stata potenzialmente una «batti-Matra», anche se, come la Gulf, non dava il meglio di sé sui circuiti più lenti. Al Nurburgring è stata «diabolica», come ha detto Redman e a Imola non ha praticamente avuto modo di dimostrare niente. Merzario andava bene e aveva appena superato le Matra quando il suo temperamento latino ha avuto la meglio, sicché ha urtato Nanni Galli che non si era fatto da parte mentre veniva doppiato. Entrambe le vetture sono finite contro la barriera e Merzario si è rotto un dito. Stommelen è finito contro la rete, pochi giri dopo, mentre la terza vettura girava zoppicando, con problemi di frizione. In Austria le macchine sono andate meglio, ma la jella si è accanita ancor più contro la squadra. La vettura di Ickx è sparita per guasto alle valvole, mentre quella che seguiva è stata distrutta dal fuoco; il pilota Reutemann, è stato fortunato a restare illeso. Aveva avuto una foratura e la parte posteriore della carrozzeria sfregava sul terreno, tanto che si è sprigionato l'incendio per rottura del condotto del carburante. Quando Reutemann si è fermato, la parte posteriore della macchina era una palla di fuoco e l'argentino è uscito dall'abitacolo con la vettura a malapena ferma. La terza macchina, di de Adamich-Facetti, è riuscita a occupare un lontano secondo posto, dopo i problemi accusati dalla Gulf, ed è stata almeno una consolazione.

Il programma dell'Alfa, che ormai lottava per sopravvivere, ha avuto poi un colpo mortale a Watkins Glen. Finanziato dall'Alfa Romeo America, il team ha portato negli Stati Uniti due vetture, ma una è rimasta distrutta dal fuoco prima ancora che avesse inizio la corsa. Mentre si provavano pneumatici Goodyear (la squadra aveva il contratto con la Firestone) durante una sessione di prove per la Can-Am, Stommelen è stato fortunato di non rimetterci la pelle quando, in fondo al rettifilo principale, gli è scoppiata una gomma anteriore. La vettura ha urtato con violenza la barriera e si è incendiata, ma, per quanto intontito, Stommelen è per fortuna uscito dai rottami soltanto con ustioni di poco conto.

La seconda vettura, di Andretti-Merzario, è stata squalificata per aiuto dall'esterno dopo che in mezzo al circuito si era rotto un cavo elettrico; il giorno seguente, durante la Can-Am, si è rotto il motore. Non è stata una sorpresa, venire a sapere pochi giorni dopo che lo sforzo dell'Alfa, nella sport, era stato soffocato.

Chevron «vola» con British Airways

Un gran peccato che qualcuno non abbia patrocinato la Chevron B26 ufficiale, nella stagione 1974, perché avrebbe potuto forse occupare il secondo posto assoluto nel campionato, davanti alla maggioranza delle tre litri. Equipaggiata con un motore due litri in lega leggera di Brian Hart, e affidata a piloti quali Gethin, Watson, Redman, Schuppan, Scheckter e Lepp, la vettura progettata da Derek Bennett si è dimostrata velocissima e ha ottenuto un ottimo quarto posto a Brands Hatch, dopo avere preceduto la Gulf di Bell-Hobbs per quasi tutta la British Airways 1000. Si è comportata altrettanto bene negli altri tre rounds in cui era iscritta, finché sciocchi problemi l'hanno tolta di scena.

Oltre alla Chevron speciale con motore Hart, c'era sempre un folto gruppo di vetture private, generalmente Chevron B21/23 con motori Hart-BDA, o Smith-FCV. A Kyalami, dopo il ritiro della macchina ufficiale, Lepp è finalmente riuscito a portare per la prima volta a termine una gara di durata e ha vinto la classe due litri, occupando il quarto posto assoluto col suo compagno, il pilota locale Tunner. Altri regolari esponenti della Chevron erano Hine-Grob, che al Nurburgring hanno vinto la classe due litri aggiungendo tre punti al totale della Chevron, mentre in Austria la Chevron del Forge Mill Racing, pilotata da Barrios-Scott, ha ottenuto quattro punti e un'altra vittoria di classe.

Una delle squadre private che ha dato le migliori prestazioni è stata quella formata di due vetture della francese Ligier, cioè le Ligier JS2 Maserati che hanno partecipato a sei rounds del campionato. Hanno quasi sempre pilotato Chasseuil, Migault, Laffite, Wollek e Jaussaud. Come è successo alla Porsche, Ligier ha scoperto che la potenza e la velocità erano troppo alte per i suoi cambi ZF e dopo una moltitudine di problemi agli inizi è finalmente riuscito a metterli a punto, aggiungendo pompe dell'olio e radiatori supplementari. Nonostante la potenza e l'organizzazione alle spalle della Porsche con compressore, Ligier ha dimostrato che le sue vetture stavano benissimo alla pari con quelle di Stoccarda... questo quando continuavano a gareggiare, perché all'atto pratico erano sempre ritardate da problemi minori anche dopo che si era ovviato a quelli importanti. Comunque, gli sforzi della squadra sono stati ricompensati da un ottavo posto a Monza, un altro ottavo a Le Mans e un sesto al Ricard, ma il culmine della stagione sono state la vittoria nella 4 Ore di Le Mans, non di campionato, pilota Chasseuil, e quella nel Tour de France, ove Larrousse ha

Jeff Hutchinson

CONTINUA A PAGINA 19



CONTINUAZIONE DA PAG. 17

condotto dal principio alla fine. Come fanno alla Porsche, Ligier guarda verso la formula silhouette del 1976, ma, a meno che non cambi il regolamento che richiede 400 esemplari, per la vettura «base» il suo tentativo sarà sprecato. Il recente intervento della Gitanes, che ha passato a Liegi il patrocinio che era della Matra, ha comunque schiarito l'orizzonte della marca francese.

L'attività della Lola è rimasta interamente nelle mani dei clienti privati e, prima o poi, si sono viste ben quattro vetture tre litri con motori DFV, nessuna delle quali si è però dimostrata molto robusta. Il miglior piazzamento delle Lola è stato ottenuto dall'unica tre litri arrivata in fondo a una gara, quando Pica-Pianta si sono piazzati sesti a Monza, pilotando la T282 ex di Lafosse, che la Gitanes aveva patrocinato l'anno prima. I restanti quattro punti segnati dalla Lola sono stati dovuti all'allegro gruppo di privati inglesi, quali Heavens, con la T294 patrocinata dalla Tergal-Montjuich, Birchenough con la T292 della Dorset Foords e Raymond (T294) il quale si è dimostrato il più veloce, col francese Stalder. Questi è apparso verso la metà della stagione a Le Mans, poi più tardi al Ricard con la sua Lola T 294 con un motore Chrysler-Simca due litri, progettato e costruito da

Hans Funda. Il motore è andato molto bene, ma purtroppo Funda è morto in un incidente stradale verso la fine della stagione sicché, dopo il ritiro della Chrysler, il futuro del progetto appare dubbio.

Un altro progetto interessante, venuto in luce soltanto alla corsa del Ricard, era la March DFV 73 del Mike Coombs Racing, messa a punto da un meccanico ex-March Can-Am. Alla prima gara cui ha partecipato, Henton gareggiava con Brambilla il quale ha ottenuto tempi assai competitivi, nonostante alcune noie dovute alla «gioventù» della macchina. A Brands Hatch i piloti erano Lloyd ed Evans, che hanno ottenuto un incoraggiante ottavo posto. Coombs spera di poter finanziare una nuova March DFV 75 nel 1975 (la March segue attentamente il progetto) e questo potrebbe preludere a cose più importanti nel prossimo futuro.

L'avvenire

Attualmente non è facile prevedere il futuro delle gare sport di durata. Con un certo ottimismo sono state elencate quattordici competizioni per il 1975, con due nuovi rounds al Mugello e ad Enna, anche se potremo indubbiamente considerarci fortunati se se ne svolgeranno almeno dieci. Gli

unici concorrenti confermati per la prossima stagione sono la Gulf, con un paio di Alpine Renault due litri con compressore, che si spera rappresenteranno un buon «rimpiazzo» per l'assenza della Matra, così come le Ligier patrocinate dalla Gitanes e la Porsche 908/3 di Joes che allora monterà un più potente motore Carrera con compressore; compagno di Joest sarà Muller.

Indubbiamente i duelli privati fra i teams tedeschi, con le Carrera, controbilanceranno la mancanza di Porsche ufficiali, visto che nel 1975 la Casa sarà assente per dedicarsi alla produzione delle sue vetture silhouette.

Il futuro immediato sembra tetro, ma speriamo che i regolamenti silhouette 1976 diano una formula interessante, purché la CSI tiri fuori regolamenti tali da incoraggiare la partecipazione dei principali costruttori, e non soltanto della Porsche e di pochi altri.

Sempre nel campo delle speranze, il numero di vetture nelle gare prototipi del 1976 potrebbe essere maggiore, con il regolamento relativo ai motori cinque litri derivati di serie. Se per il futuro si potrà ideare una specie di formula mista «prototipo-silhouette», con un campionato separato nelle stesse gare, allora le corse sport dovrebbero restare a galla. Dipenderà dalla CSI.

j. h.

L'A.C.O. tenta di salvare (ma forse è troppo tardi) la 24 ORE

La nuova legge di LE MANS

PARIGI - Gli organizzatori dell'ACO non avevano celato la loro sorpresa, e neppure il fatto di non essere d'accordo, quando sono stati resi noti in settembre i nuovi regolamenti della CSI: regolamenti che impongono comunque una scelta alle corse di durata, che dovranno optare o per i «prototipi silhouette» o per le attuali barchette. Conosceremo abbastanza presto le decisioni dell'ACO, ma dal 1975, che vedrà la 43. edizione della 24 Ore di Le Mans, un passo è stato fatto... verso un regolamento in complesso piuttosto personale e soprattutto reso chiaro.

Si tratta infatti di una presa di coscienza di fronte all'evoluzione dello sport automobilistico i cui costi diventano sempre più proibitivi, anche in funzione del clima economico attuale e delle sue ripercussioni sullo sport delle quattro ruote.

La gara di Le Mans ha sempre voluto significare la presenza in circuito di prototipi elaborati, d'accordo, ma le cui ricerche tecniche restavano comunque abbastanza vicine, ai modelli di produzione. La corsa rappresenta inoltre una fantastica kermesse, uno spettacolo, e non si può non riconoscere che, appunto per il pauroso aumento dei budget, le squadre ufficiali diventavano sempre più scarse, con conseguente indebolimento dei duelli. Poiché l'aureola della prova di Le Mans (ormai l'unica che duri 24 ore) conferisce al suo vincitore la stessa gloria (e anche più) di un titolo di campione del mondo, l'ACO ha potuto lavorare con buon senso, con intelligenza

e anche con spirito sportivo, senza essere intralciato dai regolamenti internazionali, dato che il fatto di valere per un campionato del mondo non rappresenta una fine in se stessa.

Limite del consumo, ammissione di tipi vari di vetture, libertà nelle divisioni, sono queste le principali innovazioni. La 43. edizione sarà infatti aperta ai prototipi la cui cilindrata non dovrà

superare i tre litri, ma anche alle vetture dei gruppi 2, 3 e 4 senza limite di cilindrata sia in alto che in basso. Le verifiche saranno ridotte alla loro più semplice espressione, essendoci ormai la possibilità per i concorrenti di riparare e sostituire (finite dunque le distinzioni di marca) tutti gli elementi difettosi, salvo la scocca o il telaio.

Questa misura, auspicata da molti anni, si adegua in effetti all'uso quotidiano di una vettura per la quale non «ci si diverte più» a rifare un motorino di avviamento o altro, preferendo procedere a sostituzioni standard. Sul piano della spettacolarità questa possibilità garantisce un maggior numero di vetture all'arrivo e in stato migliore.

Per concludere, il concetto del rendimento torna in primo piano in modo molto esplicito, dato che i concorrenti dovranno andare il più forte possibile, con un consumo però ragionevole. Per instaurare questo limite del consumo (circa 43 litri nel caso di un prototipo tre litri i cui serbatoi contengono 120 litri e che dovrà fare rifornimento soltanto ogni venti giri) l'ACO ha preso esempio dalla Porsche di Hermann-Larrousse che l'anno del suo duello contro la Ford di Ickx (1968) aveva consumato soltanto 32 litri per cento chilometri.

Per dare un esempio, diciamo che una Matra-Simca consuma circa 45 litri, una Ligier da 38 a 40, una Porsche tre litri gruppo 4 da 30 a 35, ma una Pantera consuma invece una cinquantina di litri. Il limite fissato sembra dunque molto ragionevole...

salvo, forse, per le vetture con compressore.

E' stato anche fatto un passo verso la parità, nel senso che tutti i concorrenti dovranno qualificarsi (la regola del 133%) questo fin dalla 4 Ore di Le Mans ove saranno ammessi tutti coloro che hanno chiesto l'iscrizione. Per la qualificazione non sarà più soltanto in ballo la fama, ma anche le doti di guida. Ultimo punto interessante: per essere classificata una vettura dovrà coprire il 70% della distanza realizzata dal vincitore del gruppo, ma fin dalla metà corsa si farà una prima selezione e i ritardatari che non abbiano coperto il 70% saranno messi fuori gara.

Per concludere, oltre alla classifica sulla distanza, è stata instaurata di nuovo una classifica combinata che terrà conto dell'indice di prestazione e di una classifica di consumo.

Come si può vedere, si tratta veramente di un'evoluzione (importante) a vantaggio sia dei concorrenti che degli spettatori. Purtroppo, e qui gli organizzatori non possono fare niente, ci si chiede chi ci sarà al via, con la Matra Simca che raggiunge l'Alfa nella lista dei rinunciatari, insieme con le Porsche con compressore ufficiali, con la Ferrari che non sembra desiderosa di tornare ai prototipi e con l'Alpine Renault che annuncia la sua intenzione di tornare a Le Mans soltanto nel 1976. Per fortuna saranno ammesse le gruppi 2, 3 e 4...

Jacques R. Jaubert



16 dicembre 1924
16 dicembre 1974

**NOZZE
d'ORO
MASERATI**

In esclusiva per l'Italia

Testo: © Luigi ORSINI

Illustrazioni archivio:
© Franco ZAGARI

**AUTO
NT**

la conclusione
nel prossimo
numero

La QUARTA ed ultima puntata della **STORIA DELLA MASERATI** verrà pubblicata nel **PROSSIMO NUMERO. VI RICORDIAMO** che le puntate precedenti sono state pubblicate sui numeri: 51-52 del 1974, sul numero 1 e 2 del 1975.