

**E finirono
tutti (au MANS)
felici e contenti...**

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

**AUTO
SPRINT**

domenica SPRINT

Hanno dato il bis PESCAROLO (LARROUSSE) e la MATRA. NON ha perduto la FERRARI (2^a con MERZARIO-PACE) dopo 24 ORE da batticuore per i colpi di scena in serie

La gioia terribile



Dopo 24 terribili ore, la Matra-Simca ha bissato il successo dello scorso anno a Le Mans, con la 670 condotta da Larrousse e Pescarolo, anch'egli vincitore nel '72

DALL'INVIATO

LE MANS - Ed eccoci a celebrare una sconfitta! Non vi paia strano, ma dalla vittoria della Matra Simca, che per la seconda volta ha ottenuto il successo più ricercato, noi vogliamo trarre delle confortanti notizie per i nostri colori. E' stata una sconfitta, questa subita dalla Ferrari, non vi è dubbio, ma una sconfitta che, nella posizione molto onorevole del secondo posto e nel guadagno di altri quindici punti per il campionato mondiale, deve trovare ragioni di rallegramento. Anche se sappiamo difficile far digerire, al gran vecchio di Maranello, una vicenda che non veda le sue macchine davanti a tutti. Una sconfitta onorevole, dicevo e forse, utilizzando un termine improprio, non di sconfitta si dovrebbe parlare ma di inevitabile necessità, ché alla fine di una competizione vi sia un primo ed un secondo, non potendovi essere due primi. Perché, in sostanza, questa 24 Ore di Le Mans 1973, che ha offerto a chi l'ha potuta vivere lo spettacolo inconsueto di una continua incertezza, è stata dominata almeno in parte dalle due mar-

che che hanno giustificato i grandi titoli dei giornali della vigilia.

Un gran duello, quello tra Matra-Simca e Ferrari, ed un confronto che è stato incerto fino in fondo, per cui nessuno dei due può davvero dire di essere stato vincitore e nessuno può essere fiero di un trionfo.

A voler guardare bene le cose, è stata la Ferrari, in fondo, ad ottenere più consensi ed applausi e con merito. La Ferrari che era venuta a Le Mans accompagnata dalla opinione generale che le sue macchine non fossero all'altezza del confronto. Questa Ferrari ha in realtà dominato la corsa. Sul piano tecnico le sue macchine hanno avuto almeno lo stesso valore di quelle avversarie, sul piano umano i suoi piloti hanno almeno eguagliato quelli della « squadra nazionale francese » che è stata oggetto di tanta ricerca di simpatia negli ultimi tempi. Sul piano della organizzazione la sua squadra è stata certo superiore a quella della Matra; nella preparazione delle macchine ed anche nella efficienza al box. Quella efficienza che è tanta parte del successo in queste gare che hanno una loro

caratteristica, una loro fisionomia, anche se non a tutti piacciono.

Macchine almeno uguali, dicevamo, e le prestazioni nelle prove e quelle nella gara lo dimostrano. Uomini almeno uguali, dicevamo, e basti dire che il magnifico Arturo Merzario ha saputo fare meglio del vantatissimo Francois Cevert, per dire tutto. Senza contare che alla squadra composta della Matra, che aveva gli uomini di punta insieme con quelli della ragionevole regolarità, la Ferrari ha opposto gli stessi elementi, con gente, come Merzario appunto, e Ickx, capaci di affondare il piede se necessario, e quelli come Reutemann e Schenken che hanno certo eguagliato Larrousse e Pescarolo, quelli che alla fine hanno vinto.

A far pendere la bilancia, a dare il risultato, sono intervenuti fattori che non hanno fondamenti concreti, ma che vanno sotto il nome di imprevisti. Che le macchine di Maranello non fossero proprio le ideali per una gara tanto lunga lo si diceva, intendendo che erano troppo simili a quelle da Gran

CONTINUA A PAGINA 24

Franco Lini



24 ORE DI LE MANS, gara internazionale di velocità e durata valida quale ottava prova del Campionato Mondiale Marche. Circuito di Le Mans, di 13.640 metri, 9-10 giugno 1973.

CONTINUAZ. DA PAGINA 23

Premio per poter sopportare quello che una 24 Ore richiede.

Ebbene, si è dimostrato che le Ferrari sono anche delle macchine da corse di durata effettive, non soltanto da mille chilometri. Quello che le rallentate è stato solo parzialmente attribuibile alla lunghezza della corsa. In fondo i cedimenti delle parti, che sono costate più tempo perduto alla Ferrari potevano accadere anche in prove differenti, perché le cause non sono tanto da ricercare nella durezza dello sforzo, quanto nella qualità dello sforzo cui sono state chiamate.

L'incrinamento dei serbatoi di alluminio che sono parte del circuito di alimentazione e che sono detti «nourrices» cioè nutrici, è probabilmente avvenuto per il localizzarsi di quelle vibrazioni che a Spa hanno provocato la rottura dei raccordi ai radiatori del cambio. Non alla 24 Ore, visto che sulla macchina di Merzario il cedimento è avvenuto subito. Il cedimento della frizione sulla macchina di Merzario è probabilmente avvenuto per gli sforzi bruschi cui è stata sottoposta, e che non sono stati riscontrati sulle altre due macchine.

Probabile che il modo di guidare dei due piloti di questa macchina non sia del tutto «tenero» e lo si capisce, visto che andavano tanto forte. L'unico inconveniente davvero attribuibile alla 24 Ore è stato di certo il cedimento dei motori, ma anche questo è relativo, dato che quello di Reutemann è mancato molto tempo prima di quello di Ickx, ed anche per questo si potrebbe chiamare in causa la



Gerard Larrousse si sfoga con lo champagne, dopo l'enorme tensione dell'ultima ora. La Matra che divideva con Pescarolo ha avuto fin dall'inizio un rendimento imperfetto dei freni, che li ha rallentati

In 55 al via, in 21 all'arrivo

Redman-Ickx (Ferrari 312 P) 3'38"5	Merzario-Pace (Ferrari 312 P) 3'37"5
Pescarolo-Larrousse (Matra-Simca 670) 3'41"8	Beltoise-Cevert (Matra-Simca 670) 3'39"9
Jabouille-Jaussaud (Matra-Simca 670) 3'44"7	Reutemann-Schenken (Ferrari 312 P) 3'42"3
Bell-Ganley (Gulf-Mirage) 3'45"3	Depailler-Wolleck (Matra-Simca 670) 3'45"3
Lafosse-Wisell (Lola-Gitanes 282) 3'49"2	Hailwood-Watson (Gulf-Mirage) 3'45"6
"Pam"-Facetti-Zeccoli (Alfa Romeo 33-3) 3'54"8	Rouveyran-Cyprien (Lola T 280) 3'50"7
Ikuwawa-Fushida (Sigma MC73) 4'11"1	Juncadella-Bagratiou (Chevron B 23) 4'11"0
Ligier-Laffite (Ligier JS2) 4'13"1	Craft-De Cadenet (Duckams-Ford) 4'11"2
Muller-Van Lennep (Porsche Carrera) 4'14"9	Maublanc-Jimmy (Chevron B 23) 4'14"7
Glemser-Fitzpatrick (Ford Capri) 4'15"8	Jost-Haldi (Porsche Carrera) 4'15"8
Birrell-Heyer (Ford Capri) 4'16"0	Fernandez-Cheneviere (Porsche 908-3) 4'15"9
Tommy-Vinater (Ford Capri) 4'16"7	Daniel-Lena-Cirou (Ferrari GTB4) 4'16"2
Di Palma-Veiga (Ferrari GTB4) 4'17"1	Migault-Chineti (Ferrari GTB4) 4'16"7
Paoli-Couderc (Ligier JS 2) 4'17"5	Corner-Green (Ferrari GTB4) 4'17"2
Amon-Stuck (BMW 3.0 CSL) 4'18"8	Quester-Hezemans (BMW 3.0 CSL) 4'17"7
Loos-Barth (Porsche Carrera) 4'19"3	Andruet-Bond (Ferrari GTB4) 4'18"9
Greenwood-Johnson (Chevrolet Corvette) 4'19"6	Ortega-Merello (Porsche 908-2) 4'19"5
Gregg-Chasseuil (Porsche Carrera) 4'20"5	Minter-Posey (Ferrari GTB4) 4'19"7
Keller-Kremer (Porsche Carrera) 4'21"6	Greder-Beaumont (Chevrolet Corvette) 4'20"9
Aubriet-Depnic (Chevrolet Corvette) 4'24"8	Serpaggi-Dolhem (Ferrari GTB4) 4'23"2
Henry-Stalder (Lola T 290) 4'25"7	Dubos-Christine (Chevron B 21) 4'25"6
Geurie-Grandet (Ferrari GTB4) 4'26"2	Guittény-Grossman (Ferrari GTB4) 4'25"9
Wicky-Olivar (Porsche 908) 4'27"2	Egreteaud-Jic'helle (Porsche Carrera) 4'26"9
Zink-Laube (Porsche Carrera) 4'29"2	Brun-Kocher (BMW 3.0 CSL) 4'28"4
Piot-Zbinden (Porsche Carrera) 4'30"4	Blacpain-Dupont (Chevron B21) 4'29"3
Mauroy-Mignot (Porsche Carrera) 4'31"7	Bayard-Ligonnet (Porsche Carrera) 4'31"5
Selz-Vetsch (Porsche Carrera) 4'36"1	Touroul-Rouget (Porsche 910) 4'34"8
Delalande-Laurent (Ligier JS2) 4'44"5	

1. Matra-Simca (Pescarolo-Larrousse), nelle 24 ore ha compiuto 355 giri pari a 4.853,945 km, alla media di kmh 202,247; 2. Ferrari (Merzario-Pace) 349 giri; 3. Matra-Simca (Jabouille-Jaussaud) 331 giri; 4. Porsche-Martini (Van Lennep-Muller) 328 giri; 5. Porsche 908-3 (Fernandez-Cheneviere) 319 giri; 6. Ferrari GTB4 (Elford-Ballot Lena); 7. Porsche 908-2 (Ortega-Merello) 316 giri; 8. Porsche Carrera (Kremer-Keller) 316 giri; 9. Ferrari GTB4 (Serpaggi-Dolhem) 315 giri; 10. Porsche Carrera (Loos-Barth) 311 giri; 11. BMW (Quester-Hezemans) 307 giri; 12. Chevrolet Corvette (Greder - Beaumont) 303 giri; 13. Ferrari GTB4 (Migault-Chineti) 299 giri; 14. Porsche Carrera (Gregg-Chasseuil) 298 giri; 15. Alfa Romeo («Pam»-Facetti-Zeccoli) 298 giri; 16. Porsche Carrera (Seltz-Vetsch) 290 giri; 17. Porsche Carrera (Mauroy-Mignot) 290 giri; 18. Chevrolet Corvette (Aubriet-Depnic) 282 giri; 19. Ligier JS2 (Delalande-Laurent) 270 giri; 20. Ferrari GTB4 (Andruet-Bond) 270 giri; 21. Porsche 908-2 (Wicky-Olivar) 270 giri.

Battuti i primati

Sulla distanza: Pescarolo-Larrousse (Matra-Simca), 24 ore alla media di kmh 202,247. Primato precedente: Pescarolo-Hill (Matra-Simca), media kmh 195,472 (1972). Sul giro: François Cevert (Matra-Simca), il 107. giro in 3'39"6, media kmh 223,607. Primato precedente: Gijs Van Lennep (Lola T 280) in 3'46"9, media kmh 216 e 413 (1972).

Le ipotesi iridate

Campionato Mondiale Marche (dopo 8 prove)	DAYTONA 3-4/2	VALLELUNGA 25/3	DIGIONE 15/4	MONZA 25/4	SPA 6/5	FLORIO 13/5	NURBURGRING 27/5	LE MANS 9-10/6	TOTALE
Ferrari	15	15	15	20	10	—	20	15	110
Matra-Simca	—	20	20	12	12	—	—	20	84
Porsche	20	8	3	3	8	20	10	10	82
Lola	—	6	6	10	6	8	—	—	36
Chevron	—	1	—	4	2	10	12	—	29
Gulf-Mirage	—	—	8	—	20	—	—	—	28
Lancia-Marlboro	—	—	—	—	—	15	—	—	15
Chevrolet	12	—	—	—	—	—	—	—	12
Alfa Romeo	—	—	—	8	—	1	—	—	9

● Prossima gara: 1000 Km dell'Osterreichring, il 24 giugno

A tre gare dal termine del campionato (Austria, USA e Argentina), la situazione è ancora aperta, pur con vantaggio delle Ferrari. Infatti, poiché si prenderebbero in considerazione 8 risultati (cioè il totale delle prove meno tre), per vincere la Matra dovrebbe ottenere almeno due primi ed un secondo, per portarsi a 139 punti e sopravanzare la Ferrari, nell'ipotesi che questa ottenga una vittoria e due secondi. E' ovvio che, con il gioco dei punteggi, con la possibilità di «rubare» punti agli avversari piazzando due o più macchine nei primi posti, le «variabili» sono molte. Da notare che la Matra può sommare qualsiasi punteggio, mentre la Ferrari, deve «scartare».

maniera di utilizzare il mezzo adottata da ciascuno.

Quel che si può presumere è che, in condizioni diverse di gara, come ad esempio col maltempo che qui sarebbe stato regola, anziché lo splendore del cielo che abbiamo avuto, col maltempo forse queste magagne non sarebbero saltate fuori. Mentre dall'altra parte, almeno così crediamo, le magagne che si sono notate sarebbero uscite fuori comunque.

Le Matra hanno mancato anche in solidità, perché le ripetute pretese fra forature delle loro gomme, se sono state davvero la causa delle successive rotture delle sospensioni, possono essere attribuite al modo di costruire le macchine, modo che ci ricorda quello adottato da un'altra marca in altro genere di gare, quello che faceva strillare contro i fabbricanti di gomme che cedevano, senza tener conto

del fatto che le stesse gomme resistevano benissimo su macchine diverse.

Se sulle Matra le gomme hanno ceduto (e resta sempre da dimostrare che siano state davvero le gomme a cedere per prime e non viceversa), se le gomme hanno ceduto per prime e pur con sollecitazioni inferiori perché le prestazioni assolute erano inferiori, vuol dire che hanno qualcosa che non va troppo bene.

Quel che alla Matra è andato veramente storto è stato tutto il complesso della organizzazione di squadra. Abbiamo visto cose che non avrebbero dovuto accadere, come il far rientrare al box contemporaneamente più macchine per i rifornimenti. Cosa da raccapriccio! Perché creatrice solo di confusione e di precipitazione, oppure stupefacente constatazione che al momento di sostituire un cofano posteriore (quello della macchina che ha

poi vinto) con quello di scorta già pronto con tanto di numero dipinto, ci si è accorti che non si riusciva a montarlo, perché era di dimensioni diverse. Segno che non era stato provato prima. E sono soltanto piccoli esempi.

Ebbene, nonostante queste lacune, nonostante che le sue macchine non fossero davvero ideali, la Matra Simca ha vinto la Le Mans del cinquantenario, e adesso può inorgogliersi per essere riuscita a battere le Ferrari. Vuol dire, credo, che una gara come Le Mans ha davvero una sua fisionomia differente da tutte le altre e che da questa gara ci si può aspettare di tutto!

Diciamo che questa 24 Ore di Le Mans non ha avuto vincitori netti e non ha soprattutto avuto vinti.

Per tutta la sua durata la corsa ci ha offerto mille emozioni, come da queste parti accade di rado, ed è per questo che ne veniamo via abbastanza soddisfatti. Come deve esserne soddisfatto anche Ferrari, per la faccenda dei punti e per essere comunque riuscito a far tanta paura ai francesi. Che erano nettamente divisi e non in due fazioni, ma in sostanza tra due sentimenti opposti: quello del patriottismo (che in terra di Francia si chiama sciovinismo e che ha radici lontanissime e cultori accessissimi) e quello del sentimento che lega la maggior parte degli sportivi francesi al nome della Ferrari, che proprio a Le Mans ha costruito tanta parte della sua gloriosa leggenda. I francesi che non sapevano a chi votarsi, con maggior impeto, sono forse lo specchio migliore di questa corsa che ha avuto anche altri protagonisti. Matra e Ferrari erano all'apice, d'accordo, ma c'era anche la Mirage, sia pure orfana della sua macchina più recente (e che era stata costruita proprio per Le Mans) per carenza di motore, quindi ha dovuto correre con le spider conosciute e coi motori Cosworth che pro-

Lagardere ringrazia la FERRARI

Monsieur Lagardere, maxi patron della Matra, ha così sintetizzato il suo commento felice, quasi replicando — a distanza — all'avversario di Maranello: «Grazie alla Ferrari la Matra ha potuto riportare una così bella vittoria. La Ferrari ci ha messo paura. Merzario era partito come un proiettile, sembrava scattasse per un Gran Premio. Ho avuto paura quando Pescarolo ha dovuto fermarsi per quell'ultima volta, ma è passata presto...» Enzo Ferrari ha ascoltato alla radio francese il commento conclusivo di un radiocronista francese, il quale esprimeva «...entusiasmanti giudizi sulla gran bagarre Matra-Ferrari e le Ferrari hanno stupito per la loro resistenza, per il loro rispondere colpo su colpo, come in un match di boxe...» E' sbottato, spontaneo, il «Drake»: «...Bene. Abbiamo stupito, ma abbiamo perso...».

prio non sono adatti a queste prove. Hanno fatto la loro bella figura, in ogni modo, ed è peccato che siano scomparse. C'erano anche le Lola e soprattutto quella della Gitanes, che adesso è soltanto «Gitanes» visto che la Filipinetti non esiste più. Ed era una macchina che poteva far molto, almeno nella fase iniziale, ma che invece ha avuto subito una massa di guai che l'ha tagliata fuori, soprattutto quella rottura di una gomma posteriore, ripetuta, che l'ha lasciata senza carrozzerie di ricambio.

E c'era la stupefacente Alfa Romeo 33 TT3 otto cilindri che la Brescia Corse aveva messo in campo con un equipaggio di tutti italiani, che si sono comportati benissimo e che hanno fatto la loro gara ragionata, giungendo in alto, molto in alto. Ha finito, ma la sua posizione non è quella che merita, visto che, per quasi un'ora e mezza, è stata ferma mentre i meccanici operavano uno dei loro miracoli, smontando il cambio a pezzetti per sostituire il cuscinetto che si era rotto.

Facetti, Zeccoli, Pam, sono stati davvero delusi per quello che è loro successo. E li comprendiamo. Ma sanno anche di aver corso bene e con intelligenza e quindi possono essere contenti.

Contentissimo è naturalmente Merzario. Ha fatto da lepre, non sappiamo se per ordini ricevuti o per spontaneo impulso. Ed è stato davvero molto bravo, tanto che anche parecchi colleghi francesi, andati come noi attorno al circuito di giorno e di notte a vedere dal vivo quel che accadeva, ne sono stati entusiasmanti.

Contenti debbono essere comunque tutti gli altri. Perché una gara così è dato raramente di vederla e soprattutto di viver-

Si delinea a MARANELLO una svolta per la stagione '73

L'aut-aut di ICKX per la B.3 blocca MERZARIO e le 312 P?

All'indomani della 24 Ore di Le Mans, nonostante il risultato che, con 115 punti iridati per la Ferrari e 84 per la Matra, lascia ancora aperto il confronto per la conquista del titolo mondiale Marche 1973, rimanendo da disputare ancora tre prove (1000 KM Austria, 6 Ore Watkins Glen e 1000 KM Buenos Aires), la casa di Maranello rinuncerà a rincorrere il bis mondiale sospendendo l'attività della squadra sport 312P?

L'ipotesi è meno lontana dalla realtà di quanto si pensi. Non bisogna dimenticare che, proprio qualche settimana fa a Zolder, il pilota belga e n. 1 della Ferrari, Jacky Ickx, ha tenuto a spiegare ai giornalisti, a proposito di certe critiche apparse per i suoi ripetuti rifiuti di provare la monoposto B.3 F.1 prima delle gare: «L'attività oggi è troppo stressante per me. Non si tratta di altri impegni. Ma non posso farcela a fare tutto. Io sono disponibile per provare quando è neces-

sario la F.1 che debbo guidare, però in questo caso la Ferrari non deve farmi correre anche le prove di durata.»

Avendo inoltre Ickx echeggiato le critiche di Pace contro Merzario, per il modo come mette a punto le macchine da collaudatore, la Ferrari — se vuole venire a capo del quiz B.3 e capire quali sono le effettive qualità e possibilità di questa macchina (realizzata dallo staff diretto dall'ing. Colombo) deve far buon viso alle richieste di Ickx, per metterlo in condizione di dimostrare quanto chiede e quanto vale la B.3.

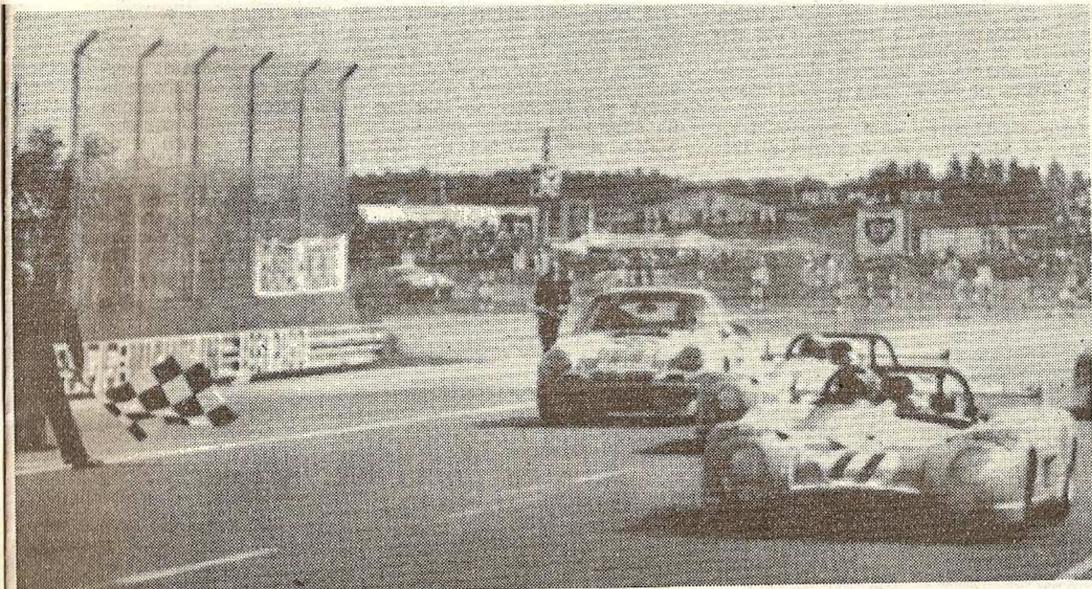
Anche da questa visuale bisogna interpretare la certa assenza di Merzario nel G.P. di Svezia F.1 di domenica, necessaria per lasciare a Ickx la richiesta disponibilità delle due monoposto F.1 previste dal suo contratto, delle quali una è stata recuperata dopo il tamponamento di Folmer a Montecarlo.

I retroscena

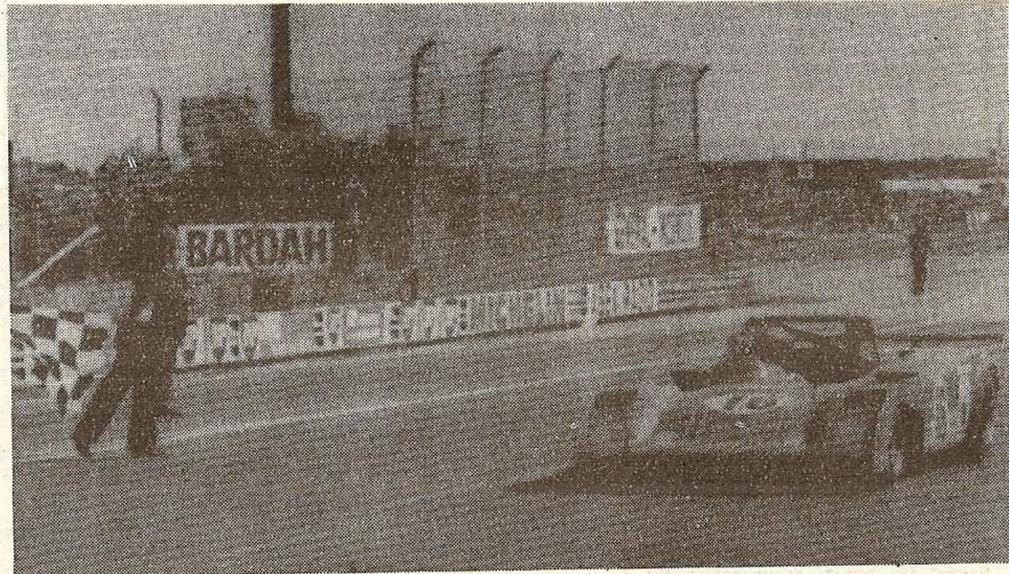
Correre all'Andretti 332 kmh. sulla «retta»

LE MANS - Merzario dopo l'arrivo: «Ho imparato a correre così, dando subito il massimo dal via, anche nelle prove lunghe, da Andretti. E avete visto che non è detto se ne debba pagare le spese anche in una 24 Ore...»

● La 24 Ore francese ha forse ridimensionato certe «verità» tecniche. I motori delle sport 3000 protagoniste erano stati tutti parzializzati, per ovvie necessità di durata. Eppure certe performances assolute hanno stupito. Come quella della Ferrari 312P di Merzario-Pace che è stata l'unica del tris modenese ad arrivare in fondo, nonostante le prime due ore-Gran Premio. (e il 3'37"35 in prova). Ciò dimostra che non sempre, anche nelle prove di durata (vedi Ferrari Ickx-Redman), le precauzioni «ragionieristiche» servono. E poi anche che, se la Ferrari



Le due Matra-Simca di Pescarolo e Jabouille tagliano il traguardo seguite dalla Porsche-Martini di Van Lennep, quarta assoluta, allo scadere della 24. ora di gara



Carlos Pace porta al secondo e preziosissimo posto assoluto l'unica Ferrari superstita, quella che con Merzario avrebbe dovuto «sacrificarsi» in un inizio gara tipo G.P.

la. Contenti gli uomini del Martini Racing Team, che hanno avuto una posizione finale brillante, data la macchina non specificamente prototipo, e che hanno avuto la grande soddisfazione di ricevere il premio speciale che tocca alla macchina che ha speso il minor tempo nelle soste al box, il che intende la macchina che ha avuto meno guai. Muller e Van Lennep sono stati come sempre bravissimi, e solo un piccolo neo può appannare la bella prestazione di questa squadra Porsche Martini: l'abbandono della seconda macchina avvenuto per mancanza di benzina, un fatto davvero sconvolgente per i precisissimi tedeschi.

Contenta la Ferrari, anche per il successo della Daytona della Scuderia Pozzi nella classifica delle Gran Turismo. Un successo sudatissimo, che è stato in forse per parecchio davanti alla offensiva delle Porsche Carrera RS e che poi si era delineato

nettamente, fino a che non è avvenuta una improvvisa moria di motori e di cambi che ha eliminato molti esemplari della Ferrari Gran Turismo per eccellenza. Alla fine però c'è stata giustizia, e alla Ferrari possono essere soddisfatti, anche se sanno benissimo che è ora di tirar fuori qualcosa di diverso.

Contenti debbono essere anche alla Ford di Colonia, perché le Capri RS hanno sbalordito. Sono andate addirittura più forte delle Gran Turismo e più forte delle rivali BMW. E su questo dovremmo ripetere la nostra opinione circa i regolamenti. Ma non ci ripeteremo.

Alla fine le Capri non c'erano, per una deficienza del sistema elettrico che le ha fermate quasi tutte. Però sono state anche belle, da vedere, per il netto miglioramento in tenuta di strada. E ciò promette bene per le prossime corse turismo. Contenti tutti, diremmo, di questa 24 Ore

che è stata veramente bella. Ha vinto la Matra, evviva la Matra! Però evviva anche Ferrari e gli altri. E speriamo che di gare così se ne vedano tante...

Franco Lini

● Un Jacky Ickx che comanda a bacchetta lo staff Ferrari quello di Le Mans (Forse perché non c'era il direttore sportivo preferito per la 24 Ore, cioè Peter Schetty). Ha fatto partire Redman, ha voluto le gomme intermedie quando ha temuto piovesse, anche se gli è costato un giro perso con Larrousse nel momento più diretto della bagarre con la Matra e ha persino fatto rimanere di stucco l'ing. Caliri che lo rincorreva a una fine di turno. Gli ha risposto molto irritato, quando il tecnico gli ha chiesto della

«spia» dell'alternatore rimasta accesa e che il belga non si era curato di spiegare scendendo di macchina. Insomma un Jacky «formato '69», quando vinse con la Ford-Mirage 5000 dopo aver praticamente impostato un'altra 24 Ore molto «ragionata», con partenza stentata da ultimo. Solo che stavolta, si è ritirato dopo 22 ore e mezza di fatica (inutile alla fine).

● L'Alfa 333 di Facetti, che era terza alla 17. ora, ha avuto noie col cambio e la frizione. Ha perso oltre 2 ore e mezza. Commento di un tecnico Alfa: «E' la conferma che questa vettura non può reggere così per una 24 Ore. Deve essere la posizione della frizione che la fa affaticare. Perché agli altri non succede...»

più veloce in prova aveva 425 cavalli (430 CV quella di Ickx) e girava a 10.800 giri, cadono certe storie Matra dei 500 CV del suo 12 cilindri. Cevert pare avesse a Le Mans un motore che girava a 11.500 giri da 450 cavalli. Sul rettilineo della Hnaudieres questa Matra in prova toccò i 332 orari (come la Ferrari di Reutemann), contro i 319 della 312P di Merzario. Altra curiosità tecnica. Mentre la Matra a Le Mans ha portato i freni al centro (e i dischi surriscaldavano con aumento consumo delle pastiglie: sostituzioni ogni 3 ore contro le 6 delle vetture italiane) le Ferrari 312P che hanno i freni al centro li avevano invece esterni per non sollecitare troppo il cambio.



Il momento - chiave

Il tradimento della nutrice

Arturo Merzario, al volante della 312 P «lepre», ha compiuto una gara stupenda, staccando le Matra nei suoi primi turni di guida. Lo vediamo in apertura di corsa seguito dalla GTB4 di Ballot Lena-Elford

1. ORA

1. Ferrari (Merzario-Pace) 15 giri; 2. Matra (Beltoise-Cevert) a 36''7; 3. Matra (Pescarolo-Larrousse) a 1'04''; 4. Ferrari (Schenken-Reutemann) a 1'09''; 5. Matra (Jabouille-Jaussaud) a 1'10''; 6. Matra (Depailler-Wolleck) a 1'17''; 7. Gulf-Mirage (Bell-Ganley) a 2'12''; 8. Alfa Romeo («Pam»-Facetti-Zeccoli) a 2'46''; 9. Ferrari (Ickx-Redman) a 1 giro; 10. Gulf-Mirage (Hallwood-Watson) a 1 giro.

2. ORA

1. Ferrari (Merzario-Pace) 31 giri; 2. Matra (Beltoise-Cevert) a 1'09''; 3. Matra (Pescarolo-Larrousse) a 1'59''; 4. Matra (Depailler-Wolleck) a 1 giro; 5. Ferrari (Reutemann-Schenken) a 1 giro; 6. Matra (Jabouille-Jaussaud) a 1 giro; 7. Ferrari (Ickx-Redman) a 1 giro; 8. Gulf-Mirage (Bell-Ganley) a 2 giri; 9. Gulf-Mirage (Hallwood-Watson) a 2 giri; 10. Alfa Romeo («Pam»-Facetti-Zeccoli) a 2 giri.

3. ORA

1. Matra (Beltoise-Cevert) 47 giri; 2. Ferrari (Reutemann-Schenken) a 1 giro; 3. Matra (Depailler-Wolleck) a 1 giro; 4. Matra (Pescarolo-Larrousse) a 1 giro; 5. Ferrari (Ickx-Redman) a 2 giri; 6. Gulf-Mirage (Hallwood-Watson) a 3 giri; 7. Alfa Romeo («Pam»-Facetti-Zeccoli) a 4 giri; 8. Matra (Jabouille-Jaussaud) a 5 giri; 9. Porsche Carrera (Muller-Van Lennep) a 6 giri; 10. Chevron B 23 (Maubianc-Jimmy) a 6 giri.

4. ORA

1. Matra (Beltoise-Cevert) 62 giri; 2. Ferrari (Reutemann-Schenken) a 1'17''; 3. Matra (Depailler-Wolleck) a 1'49''; 4. Matra (Pescarolo-Larrousse) a 1 giro; 5. Ferrari (Ickx-Redman) a 2 giri; 6. Gulf-Mirage (Hallwood-Watson) a 2 giri; 7. Alfa Romeo («Pam»-Facetti-Zeccoli) a 4 giri; 8. Ferrari (Merzario-Pace) a 6 giri; 9. Lola 292 (Lafosse-Wisell) a 7 giri; 10. Porsche Carrera (Muller-Van Lennep) a 7 giri.

5. ORA

1. Matra (Depailler-Wolleck) 77 giri; 2. Ferrari (Reutemann-Schenken) a 7''; 3. Matra (Pescarolo-Larrousse) a 1 giro; 4. Ferrari (Ickx-Redman) a 1 giro; 5. Gulf-Mirage (Hallwood-Watson) a 2 giri; 6. Alfa Romeo («Pam»-Facetti-Zeccoli) a 4 giri; 7. Ferrari (Merzario-Pace) a 5 giri; 8. Matra (Beltoise-Cevert) a 8 giri; 9. Porsche Carrera (Muller-Van Lennep) a 8 giri; 10. Porsche 908-3 (Fernandez-Cheneviere) a 8 giri.

6. ORA

1. Ferrari (Reutemann-Schenken) 92 giri; 2. Matra (Pescarolo-Larrousse) a 1'32''; 3. Ferrari (Ickx-Redman) a 2 giri; 4. Gulf-Mirage (Hallwood-Watson) a 2 giri; 5. Ferrari (Merzario-Pace) a 4 giri; 6. Alfa Romeo («Pam»-Facetti-Zeccoli) a 5 giri; 7. Matra (Depailler-Wolleck) a 8 giri; 8. Porsche Carrera (Muller-Van Lennep) a 10 giri; 9. Porsche 908-3 (Fernandez-Cheneviere) a 10 giri; 10. Ford Capri (Glemser-Fitzpatrick) a 11 giri.

7. ORA

1. Ferrari (Reutemann-Schenken) 108 giri; 2. Ferrari (Ickx-Redman) a 2 giri; 3. Gulf-Mirage (Hallwood-Watson) a 3 giri; 4. Matra (Pescarolo-Larrousse) a 3 giri; 5. Ferrari (Merzario-Pace) a 6 giri; 6. Alfa Romeo («Pam»-Facetti-Zeccoli) a 6 giri; 7. Matra (Beltoise-Cevert) a 11 giri; 8. Porsche 908-3 (Fernandez-Cheneviere) a 12 giri; 9. Porsche Carrera (Muller-Van Lennep) a 12 giri; 10. Matra (Depailler-Wolleck) a 14 giri.

8. ORA

1. Ferrari (Reutemann-Schenken) 123 giri; 2. Ferrari (Ickx-Redman) a 2 giri; 3. Matra (Pescarolo-Larrousse) a 3 giri; 4. Gulf-Mirage (Hallwood-Watson) a 4 giri; 5. Ferrari (Merzario-Pace) a 6 giri; 6. Alfa Romeo («Pam»-Facetti-Zeccoli) a 7 giri; 7. Matra (Beltoise-Cevert) a 10 giri; 8. Porsche Carrera (Muller-Van Lennep) a 13 giri; 9. Porsche 908-3 (Fernandez-Cheneviere) a 13 giri; 10. Ferrari GTB4 (Ballot Lena-Elford) a 16 giri.

9. ORA

1. Ferrari (Reutemann-Schenken) 138 giri; 2. Ferrari (Ickx-Redman) a 1 giro; 3. Matra (Pescarolo-Larrousse) a 3 giri; 4. Alfa Romeo («Pam»-Facetti-Zeccoli) a 8 giri; 5. Matra (Beltoise-Cevert) a 10 giri; 6. Porsche Carrera (Muller-Van Lennep) a 14 giri; 7. Ferrari (Merzario-Pace) a 15 giri; 8. Gulf-Mirage (Hallwood-Watson) a 16 giri; 9. Ferrari GTB4 (Elford-Ballot Lena) a 17 giri; 10. Porsche Carrera (Gregg-Chasseuil) a 18 giri.

10. ORA

1. Ferrari (Reutemann-Schenken) 153 giri; 2. Ferrari (Ickx-Redman) a 1 giro; 3. Matra (Pescarolo-Larrousse) a 3 giri; 4. Alfa Romeo («Pam»-Facetti-Zeccoli) a 8 giri; 5. Matra (Beltoise-Cevert) a 9 giri; 6. Ferrari (Merzario-Pace) a 15 giri; 7. Porsche Carrera (Muller-Van Lennep) a 15 giri; 8. Porsche Carrera (Gregg-Chasseuil) a 20 giri; 9. Porsche Carrera (Kremer-Keller) a 20 giri; 10. Ferrari GTB4 (Elford-Ballot Lena) a 20 giri.

11. ORA

1. Ferrari (Ickx-Redman) 167 giri; 2. Matra (Pescarolo-Larrousse) a 2 giri; 3. Ferrari (Reutemann-Schenken) a 5 giri; 4. Alfa Romeo («Pam»-Facetti-Zeccoli) a 9 giri; 5. Matra (Beltoise-Cevert) a 10 giri; 6. Ferrari (Merzario-Pace) a 15 giri; 7. Porsche Carrera (Muller-Van Lennep) a 16 giri; 8. Porsche Carrera (Keller-Kremer) a 21 giri; 9. Ferrari GTB4 (Minter-Posey) a 21 giri; 10. Porsche Carrera (Gregg-Chasseuil) a 21 giri.

12. ORA

1. Ferrari (Ickx-Redman) 182 giri; 2. Matra (Pescarolo-Larrousse) a 2 giri; 3. Alfa Romeo («Pam»-Facetti-Zeccoli) a 10 giri; 4. Ferrari (Merzario-Pace) a 14 giri; 5. Porsche Carrera (Muller-Van Lennep) a 17 giri; 6. Ferrari GTB4 (Minter-Posey) a 23 giri; 7. Porsche Carrera (Keller-Kremer) a 23 giri; 8. Porsche Carrera (Gregg-Chasseuil) a 23 giri; 9. Ferrari GTB4 (Ballot Lena-Elford) a 24 giri; 10. Porsche 908-2 (Ortega-Merello) a 24 giri.

13. ORA

1. Ferrari (Ickx-Redman) 197 giri; 2. Matra (Pescarolo-Larrousse) a 2 giri; 3. Alfa Romeo («Pam»-Facetti-Zeccoli) a 10 giri; 4. Ferrari (Merzario-Pace) a 15 giri; 5. Porsche Carrera (Muller-Van Lennep) a 19 giri; 6. Ferrari GTB4 (Minter-Posey) a 24 giri; 7. Porsche Carrera (Keller-Kremer) a 24 giri; 8. Porsche Carrera (Gregg-Chasseuil) a 25 giri; 9. Ferrari GTB4 (Ballot Lena-Elford) a 25 giri; 10. Porsche 908-2 (Ortega-Merello) a 26 giri.

14. ORA

1. Ferrari (Ickx-Redman) 212 giri; 2. Matra (Pescarolo-Larrousse) a 2 giri; 3. Alfa Romeo («Pam»-Facetti-Zeccoli) a 11 giri; 4. Ferrari (Merzario-Pace) a 13 giri; 5. Porsche Carrera (Muller-Van Lennep) a 20 giri; 6. Ferrari GTB4 (Minter-Posey) a 26 giri; 7. Porsche Carrera

DALL'INVIATO

LE MANS - Il momento cruciale di questa 41. edizione della «24 Ore» di Le Mans, dal nostro punto di vista, non è stato tanto all'arresto della Ferrari di Ickx-Redman, giacché l'avaria al motore rappresenta un evento troppo grosso per la determinazione d'un risultato, quanto il primo guaio occorso alla macchina di Merzario-Pace.

Infatti, sulle rotture dei motori (due per la Ferrari, appunto Ickx-Redman e Reutemann-Schenken, e una per la Matra, con Depailler-Wolleck) è sempre spietata la durezza della gara. Quel che va esaminato è la deviazione d'una prestazione d'una macchina che è giunta in fondo alla corsa, con un onorevole secondo posto e che, senza determinanti guai, avrebbe potuto aspirare con ogni certezza ad una vittoria clamorosa.

Questo è il fatto che va messo a fuoco nella determinazione nel momento-chiave della corsa, e proprio questo è il caso che ha avuto a protagonista la macchina dei bravissimi Merzario e Pace, veramente gli eroi sfortunati della corsa.

E' stato alla fine della seconda ora di corsa, esattamente alla conclusione del 30. giro, dopo che Arturo Merzario, autore d'un inizio travolgente, spavalidamente in testa a oltre 215 km orari di media, aveva appena ceduto la macchina a Carlos Pace. Due turni di guida fatti di superiorità: il pilota italiano aveva inflitto al numero uno della Matra, Cevert, 1'16'' prima del rifornimento del 27. giro e Pace correva con 1'15''4 di vantaggio sul francese al momento dell'arresto al box. La migliore delle Ferrari, con i piloti più veloci allo sbaraglio, aveva detto ampiamente le sue possibilità.

Ma a quel momento, ecco una avaria secondaria e deprecabile: l'incrinazione del serbatoio di «nourisse» (leggi nutrice) o a livello costante, della benzina. Pace s'è trovato l'abitacolo inondato di carburante. La sostituzione di questo serbatoio, nonostante la bravura dei meccanici, ha richiesto una perdita di 24'36'' pari a poco meno di sei giri.

Questo — ecco il fatto significativo — è proprio il ritardo con cui la Ferrari di Merzario-Pace è giunta al traguardo finale, dietro alla Matra.

Non c'è dubbio, quindi, che questo sia stato il fatto determinante. Perché gli altri guai e ritardi incontrati dalla macchina sono stati compensati da analoghi incidenti lamentati in campo avversario. Infatti, al settimo turno di guida, Merzario-Pace hanno perso 5'34'' per difficoltà di cambio delle pastiglie dei freni, all'ottavo 3'16'' per riparare la frizione che non staccava e al nono turno ben 37'43'' per il cambio della frizione avariata.

(Keller-Kremer) a 26 giri; 8. Matra (Jabouille-Jaussaud) a 27 giri; 9. Ferrari GTB4 (Ballot Lena-Elford) a 27 giri; 10. Porsche 908-2 (Ortega-Merello) a 28 giri.

15. ORA

1. Ferrari (Ickx-Redman) 227 giri; 2. Matra (Pescarolo-Larrousse) a 2 giri; 3. Alfa Romeo («Pam»-Facetti-Zeccoli) a 11 giri; 4. Ferrari (Merzario-Pace) a 13 giri; 5. Porsche Carrera (Muller-Van Lennep) a 21 giri; 6. Matra (Jabouille-Jaussaud) a 26 giri; 7. Ferrari GTB4 (Minter-Posey) a 28 giri; 8. Ferrari GTB4 (Ballot Lena-Elford) a 29 giri; 9. Porsche 908-2 (Ortega-Merello) a 29 giri; 10. Porsche 908-3 (Fernandez-Cheneviere) a 30 giri.

16. ORA

1. Ferrari (Ickx-Redman) 241 giri; 2. Matra (Pescarolo-Larrousse) a 2 giri; 3. Alfa Romeo («Pam»-Facetti-Zeccoli) a 12 giri; 4. Ferrari (Merzario-Pace) a 12 giri; 5. Porsche Carrera (Muller-Van Lennep) a 13 giri; 6. Matra (Jabouille-Jaussaud) a 31 giri; 7. Ferrari GTB4 (Minter-Posey) a 31 giri; 8. Ferrari GTB4 (Ballot Lena-Elford) a 31 giri; 9. Porsche 908-2 (Ortega-Merello) a 31 giri; 10. Porsche 908-3 (Fernandez-Cheneviere) a 31 giri.

17. ORA

1. Ferrari (Ickx-Redman) 257 giri; 2. Matra (Pescarolo-Larrousse) a 1 giro; 3. Ferrari (Merzario-Pace) a 13 giri; 4. Porsche Carrera (Muller-Van Lennep) a 24 giri; 5. Alfa Romeo («Pam»-Facetti-Zeccoli) a 35 giri; 6. Matra (Jabouille-Jaussaud) a 36 giri; 7. Ferrari GTB4 (Minter-Posey) a 36 giri; 8. Ferrari GTB4

(Ballot Lena-Elford) a 36 giri; 9. Porsche 908-3 (Fernandez-Cheneviere) a 36 giri; 10. Porsche 908-2 (Ortega-Merello) a 36 giri.

18. ORA

1. Matra (Pescarolo-Larrousse) 270 giri; 2. Ferrari (Ickx-Redman) a 20''; 3. Ferrari (Merzario-Pace) a 10 giri; 4. Porsche Carrera (Muller-Van Lennep) a 22 giri; 5. Matra (Jabouille-Jaussaud) a 21 giri; 6. Ferrari GTB4 (Posey-Minter) a 30 giri; 7. Ferrari GTB4 (Elford-Ballot Lena) a 30 giri; 8. Ford Capri (Fitzpatrick-Glemser) a 32 giri; 9. Porsche 908-2 (Ortega-Merello) a 33 giri; 10. Ferrari GTB4 (Serpaggi-Dolhem) a 33 giri.

19. ORA

1. Matra (Pescarolo-Larrousse) 285 giri; 2. Ferrari (Ickx-Redman) a 53''2; 3. Ferrari (Merzario-Pace) a 10 giri; 4. Matra (Jabouille-Jaussaud) a 23 giri; 5. Porsche Carrera (Muller-Van Lennep) a 25 giri; 6. Porsche 908-3 (Fernandez-Cheneviere) a 33 giri; 7. Ferrari GTB4 (Minter-Posey) a 34 giri; 8. Ferrari GTB4 (Ballot Lena-Elford) a 34 giri; 9. Porsche 908-2 (Ortega-Merello) a 35 giri; 10. Ferrari GTB4 (Serpaggi-Dolhem) a 35 giri.

20. ORA

1. Matra (Pescarolo-Larrousse) 300 giri; 2. Ferrari (Ickx-Redman) a 6 giri; 3. Ferrari (Merzario-Pace) a 9 giri; 4. Porsche Carrera (Muller-Van Lennep) a 26 giri; 5. Matra (Jabouille-Jaussaud) a 28 giri; 6. Porsche 908-3 (Fernandez-Cheneviere) a 35 giri; 7. Ferrari GTB4 (Ballot Lena-Elford) a 36 giri; 8. Porsche 908-2 (Ortega-Merello) a 37 giri; 9. Ferrari

Pensate, nonostante queste avventure, in cui s'aggiunge anche la sostituzione d'un cofano in seguito ad una «toccatina», la Ferrari di questi generosi piloti sarebbe stata in grado di vincere la corsa se soltanto il più banale degli incidenti, quello del serbatoio, non si fosse verificato. La frizione, si sa, può accusare un tipo di guida esasperato, ma il serbatoio non trova alcuna spiegazione, se non nella sua banalissima costruzione. Tanto più che lo stesso incidente s'è ripetuto anche nella macchina di Ickx, nel momento cruciale dell'inseguimento alla Matra di Pescarolo-Larrousse.

Erano serbatoietti nuovi che alla Ferrari si è voluto montare, in sostituzione di quelli usati in molte corse, senza il minimo problema, solo per precauzione. Un evidente difetto di costruzione o di saldatura, ripetuto in due casi importanti, ne è stata la causa.

Da un punto di vista squisitamente tecnico, bisogna concludere che il confronto tra Matra e Ferrari si è risolto, con molto equilibrio, a favore della marca francese per le doti di tenuta globalmente migliori sfoggiate dalle proprie macchine, a parità, o quasi, di capacità di guida. Per il resto, solo guai abbastanza consuetudinari per una 24 Ore, che vanno considerati solo per il freno che danno alle prestazioni.

Importante è, invece, la considerazione che per le Matra è stato difficilissimo seguire il ritmo imposto dalla Ferrari: solo Cevert e Beltoise, con le loro risorse, vi sono riusciti alla meno peggio.

Ma quando hanno dovuto insistere, l'equilibrio generale della vettura, per l'assetto dato a Le Mans, è stato falsato: sono cominciati i dechappaggi delle gomme, prima alle ruote anteriori poi a quelle posteriori, fino al pauroso incidente di Beltoise prima della frenata di Mulsanne. Evidentemente quel ritmo era impossibile alle vetture francesi, che hanno avuto buona stabilità di prestazioni soltanto ad un gradino inferiore, con l'abilità di Pescarolo e Larrousse e con la guida da manuale di Jabouille e Jaussaud.

Se il guaio del serbatoio non si fosse verificato, Merzario e Pace avrebbero potuto correre nella fase cruciale della corsa con larghissimo margine e ciò avrebbe avuto anche un effetto di grande entità psicologicamente nella squadra Matra, assai provata dai dechappamenti di Cevert e di Beltoise. Ecco perché alla fine l'equilibrio tecnico torna a stabilirsi, fra prestazioni assolute e alla distanza, nel confronto tra due macchine che hanno saputo equilibrarsi.

Naturalmente, facendo il vuoto alle spalle, non essendo riuscite ad inserirsi nella contesa, né le Mirage, né le Lola meglio preparate, né le eccellenti Porsche Carrera classificate Sport, che molto di più promettevano alla distanza.

Enrico Benzing

GTB4 (Serpaggi-Dolhem) a 37 giri; 10. Porsche Carrera (Keller-Kremer) a 38 giri.

21. ORA

1. Matra (Larrousse-Pescarolo) 310 giri; 2. Ferrari (Ickx-Redman) a 1 giro; 3. Ferrari (Merzario-Pace) a 5 giri; 4. Porsche Carrera (Muller-Van Lennep) a 22 giri; 5. Matra (Jabouille-Jaussaud) a 27 giri; 6. Porsche 908-3 (Fernandez-Cheneviere) a 30 giri; 7. Ferrari GTB4 (Elford-Ballot Lena) a 33 giri; 8. Porsche 908-2 (Ortega-Merello) a 33 giri; 9. Ferrari GTB4 (Serpaggi-Dolhem) a 34 giri; 10. Porsche Carrera (Keller-Kremer) a 35 giri.

22. ORA

1. Matra (Pescarolo-Larrousse) 326 giri; 2. Ferrari (Ickx-Redman) a 1 giro; 3. Ferrari (Merzario-Pace) a 6 giri; 4. Matra (Jabouille-Jaussaud) a 24 giri; 5. Porsche Carrera (Van Lennep-Muller) a 26 giri; 6. Porsche 908-3 (Fernandez-Cheneviere) a 33 giri; 7. Ferrari GTB4 (Ballot Lena-Elford) a 36 giri; 8. Porsche 908-2 (Ortega-Merello) a 36 giri; 9. Ferrari GTB4 (Serpaggi-Dolhem) a 37 giri; 10. Porsche Carrera (Keller-Kremer) a 37 giri.

23. ORA

1. Matra (Pescarolo-Larrousse) 341 giri; 2. Ferrari (Merzario-Pace) a 6 giri; 3. Ferrari (Ickx-Redman) a 9 giri; 4. Matra (Jabouille-Jaussaud) a 24 giri; 5. Porsche Carrera (Muller-Van Lennep) a 26 giri; 6. Porsche 908-3 (Fernandez-Cheneviere) a 36 giri; 7. Ferrari GTB4 (Ballot Lena-Elford) a 37 giri; 8. Ferrari GTB4 (Serpaggi-Dolhem) a 37 giri; 9. Porsche 908-2 (Ortega-Merello) a 37 giri; 10. Porsche Carrera (Keller-Kremer) a 38 giri.

LE MANS - Niente Eurovisione, per questa 24 Ore di Le Mans. Le telecamere della ORTF, con tutti gli operatori pronti a riprendere le immagini della corsa in diretta ed a colori, sono state smontate ed il personale è stato richiamato a Parigi, dopo una discussione abbastanza serrata con gli organizzatori. Alla base della vertenza che ha privato i francesi (ed anche molti altri europei) della trasmissione di questa gara, che sarebbe stata interessante, c'è una faccenda di quattrini, perché gli organizzatori, che hanno sempre concesso gratuitamente la ripresa per la Francia, volevano una parte dei benefici che la ORTF fa con la cessione agli altri Paesi. Si dice che la richiesta fosse fra venti milioni di Franchi vecchi, cioè di circa 28 milioni di lire e che la ORTF non ne abbia voluto sapere.

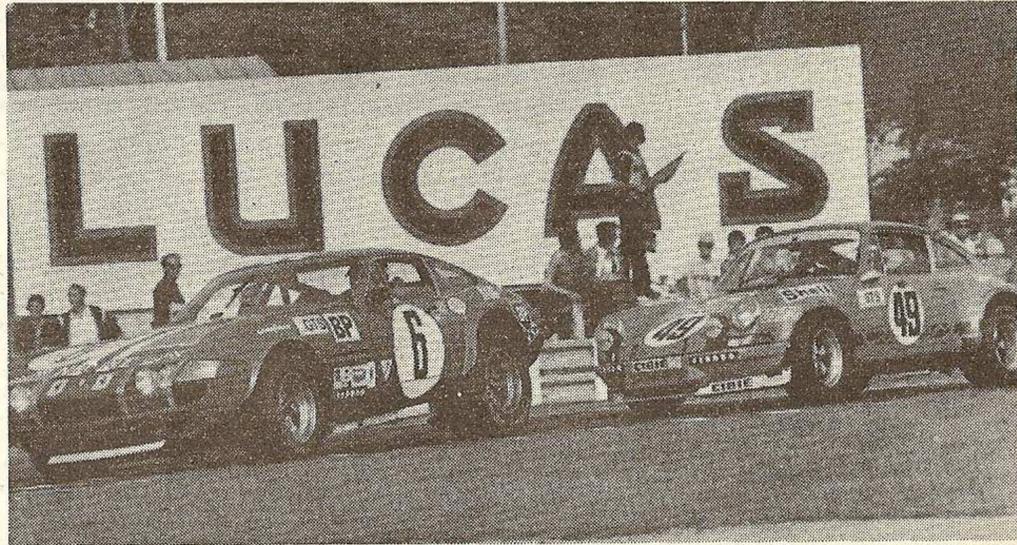
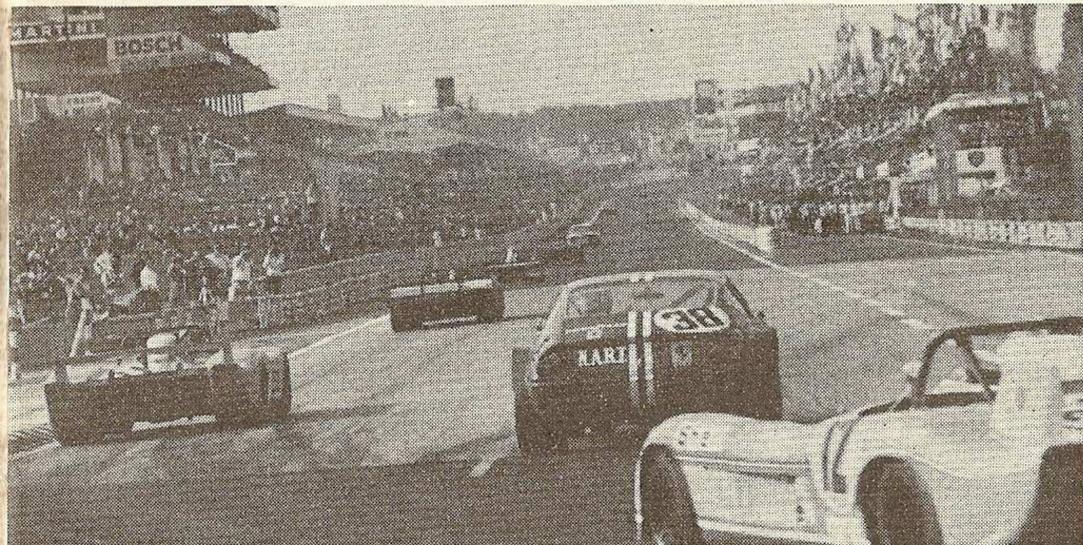
Poi c'è stata anche un'altra vicenda, legata ad un contratto che gli organizzatori hanno da sempre con la rete privata «Europa numero Uno», che in occasione di Le Mans mette in piedi uno spettacolo di varietà ambientato sul circuito e con riprese dirette mescolate a quelle della gara.

La ORTF voleva anche essa effettuare uno spettacolo del genere, ma ovviamente gli organizzatori non hanno voluto fare un dispetto a chi è sempre stato con loro e quindi hanno rifiutato. Di qui la decisione di ritirare telecamere e personale e di non effettuare la trasmissione.

Per i soldi l'ACO litiga con la TV e POMPIDOU

LE MANS - Che l'ACO organizzatore della 24 Ore sia abituato a piangere miseria lo sappiamo, ma stavolta ha trovato una risposta molto secca e pronta. Durante la conferenza stampa che ha illustrato le novità del 1973, il presidente dell'ACO ha accennato alla richiesta fatta al Presidente Pompidou di una forma di aiuto finanziario, che è stata precisata nella concessione gratuita del grande spiegamento di forze dell'ordine necessario per la 24 Ore.

Pare che il Presidente Pompidou abbia risposto negativamente e che ciò sia spiaciuto agli organizzatori, ma il prefetto della regione che era presente a queste dichiarazioni ha affermato che innanzi tutto il Governo non può permettersi di offrire i servizi delle Forze Armate gratuitamente e che poi un aiuto concreto è stato ben dato, perché il sessanta per cento del costo della nuova parte del circuito, valutato (il costo totale) in circa un miliardo e mezzo di lire, sarà sopportato dalle casse dello Stato francese. E così siamo venuti a sapere anche questo, che probabilmente gli organizzatori non ci tenevano tanto a far conoscere.



Nei primi giri di gara, la Matra di Jabouille (in primo piano) e Pescarolo escono dalla variante alla caccia dei primi. La 38 è la GTB4 di Migault-Chinetti, 13.a assoluta

Ai ferri corti la Ferrari Daytona 365 GTB4 della NART di Posey-Minter e la Porsche Carrera di Egreteaud. La battaglia delle GT sarà vinta dalla Ferrari di Ballot Lena-Elford

LE MANS - Inizio abbastanza combattuto, com'era nelle previsioni, per questa «24 Ore» del cinquantenario. Con Merzario che sa prendersi subito qualche lunghezza di vantaggio, nonostante la partenza lanciata. Infatti, lo schieramento delle 55 vetture vede la Ferrari del nostro campione nella posizione più favorevole, dopo il suo miglior tempo in prova, accanto alla altra Ferrari, al volante della quale parte Redman; dietro in seconda fila, sono le Matra-Simca di Cevert e Pescarolo, quindi Schenken, Jabouille, Depailler, le Mirage di Bell e Hailwood, la Lola di Lafosse e di Rouveyrain e l'Alfa Romeo 33t3 della Brescia Corse, con Carlo Facetti al volante.

Alla conclusione del giro di lancio, sotto un cielo grigio, Merzario compie il suo scatto bruciante, soppianta gli avversari della Matra e compie tutto il primo giro al comando, concludendo la tornata con 4'2 su Cevert, che si trascina Pescarolo, Schenken, Jabouille, Depailler, Bell, Hailwood, Lafosse, Redman e Facetti. Già qualche macchina è ferma e la prima ad essere colpita, tra le più in vista, è la Porsche di Jost, che giunge in ritardo con il cambio in disordine. Il ritmo imposto da Merzario si fa sostenuto: 6" su Cevert al secondo giro, 9"6 al terzo, 14"1 al quarto e 18"6 al quinto, girando in poco più di 3'40". Schenken cerca di seguire il compagno di marca, superando Pescarolo al secondo giro e al quinto, ma poi viene ripreso nella morsa della Matra, mentre si ferma Hailwood, per far controllare la trasmissione.

Anche la Lola di Lafosse è ferma al box, per la rottura del comando dell'acceleratore, mentre alla B.M.W. di Amon si rompe il cambio.

Una buona definizione si comincia ad averla al decimo giro, con Merzario che ha accumulato ben 37" su Cevert e con Schenken insediato al terzo posto, a 54" dal primo, ma pressato da vicino da Pescarolo, Jabouille e Depailler, più staccati Bell, Redman e Facetti, primo dei doppiati Ligier, autore d'uno stupendo inizio, dinanzi a Fernandez, Maublanc e Muller. Primo delle GT Gruppo 4 è Minter con la Ferrari GTB4 e al comando delle Turismo Gruppo 2 s'è portata subito la Ford di Glemser.

La serie dei rifornimenti si apre con un certo anticipo, prima dello scadere dell'ora di gara, con l'evidente segno di partenza non a serbatoio colmi, almeno per gli uomini di punta della Matra e della Ferrari. Il primo a rifornirsi, infatti, è Merzario, il quale all'11. giro, prima di arrestarsi, ha compiuto un giro record in 3'40"8 a 222,391 km orari di media. Passa a condurre Cevert, perdendo 50" il leader, ma anche la prima guida

della marca francese deve fare il pieno al 13. giro, assieme a tutti gli altri concorrenti. Subito si ristabiliscono le posizioni, con Merzario nuovamente al comando allo scadere della prima ora (tutti restano al volante per il secondo turno di guida) con 36"7 su Cevert e 1'03"1 su Pescarolo; Schenken ha rintuzzato l'attacco di Jabouille e più staccato è Depailler. Qui Facetti, ritardando il rifornimento, è ottavo assoluto, per saltare al settimo posto con la fermata di Bell, ma per essere doppiato un giro dopo, in seguito al suo turno di rifornimento. Al comando delle GT passa la Ferrari GTB4 di Migault e delle Turismo, Glemser e Koinigg sono irraggiungibili, dopo il ritardo di Birrell.

Nuovamente Merzario mette le ali e il suo vantaggio su Cevert diviene di 43" al 16. giro, 57" al 20. e addirittura 1'07" al 23., dopo che le altre Matra si sono messe in formazione compatta e Jabouille ha avuto ragione di Schenken. Doppiati Bell e Redman, alle spalle procede l'Alfa otto cilindri, alla guida della quale è salito «Pam».

Dopo 27 giri, la seconda serie di rifornimenti è aperta anch'essa da Merzario: una sosta di 43", e la macchina passa nelle mani di Carlos Pace, il quale riparte al comando, 18" prima del sopraggiungere di Cevert. E Schenken torna a superare Pescarolo e Jabouille. Così, al 28. giro i distacchi divengono di 22"3 per Pace sull'immediato inseguitore e di 40"6 per il primo su Schenken. Se non che un giro dopo anche Cevert deve rifornirsi; egli rimane al volante anche per il terzo turno e alla ripresa si trova un distacco dalla Ferrari di testa di 1'09". Questo secondo rifornimento è caotico per tutti gli altri concorrenti delle primissime posizioni, che si fermano quasi contemporaneamente ai boxes. Dopo Cevert, Pescarolo esce prima dal corridoio dei boxes e anche Depailler riesce a precedere la seconda Ferrari, sulla quale sale Reutemann, dinanzi a Jabouille e a Ickx, il quale inizia il suo primo turno con un giro di ritardo.

Brutto colpo alla Ferrari di testa allo scadere della SECONDA ORA: soltanto quattro giri compiuti da Pace, quando si verifica una rottura al serbatoio di riserva della benzina, con irroramento del posto di guida. La sostituzione di questo serbatoio richiede ben 24' di lavoro a ritmo frenetico, con una perdita di oltre sei giri, un ritardo ragguardevole, che Merzario, riprendendo il volante a riparazione effettuata, cerca di ridurre con un ritmo esasperato, segnando d'acchito un nuovo record sul giro in 3'40"4 a 222,795 km orari. Perciò, dalla prima posizione che ancora conservava allo scadere della seconda ora di corsa, la

L'ALTALENA batticuore



Una delle tre Ligier con motore Maserati presenti alla 24 Ore, quella di Paoli e Couderc. Quella di Delalande-Laurent è 18.a assoluta

Ferrari di Merzario-Pace, è scivolata al 14. posto dopo tre ore di gara. Al comando passa la Matra di Beltoise-Cevert, che accumula un giro di vantaggio su Reutemann-Schenken, pressati assai da vicino da Depailler-Wollek e Pescarolo-Larrousse; con due giri di ritardo segue la Ferrari di Ickx-Redman, mentre altri distacchi d'un giro ognuna hanno alle spalle la Mirage di Hailwood-Watson e l'Alfa Romeo di Facetti-Pam, dopo il ritardo lamentato da Jabouille-Jaussaud, e la lunga sosta al box della Mirage di Bell, con il cambio avariato.

Con i successivi rifornimenti, allo scoccare della QUARTA ORA, Cevert-Beltoise conducono alla media sempre elevata di 213,404 km orari, con Reutemann-Schenken che hanno sensibilmente ridotto le distanze a 1'17"5, pur con la Matra di Depailler-Wollek a 1'49" dal primo, dinanzi a Pescarolo-Larrousse, Ickx-Redman, in netta ripresa, Hailwood-Watson, Facetti-Pam e Merzario-Pace, che hanno un

ritardo di sei giri.

A questo punto cominciano i guai della Matra-Simca di Cevert-Beltoise: un paio di dechappamenti delle ruote anteriori, in una maniera inusitata, causano anche la rottura del triangolo della sospensione sinistra. La macchina perde la prima posizione ed ecco alla QUINTA ORA passare in testa la più vecchia delle Matra, quella di Depailler-Wollek a 211,994 kmh di media, per un soffio sulla Ferrari di Schenken-Reutemann, appena 7"1, e un giro su Pescarolo-Larrousse e Ickx-Redman, mentre a due giri sono Hailwood-Watson Facetti-Pam e Zeccoli.

Beltoise e Cevert sono così caduti in ottava posizione, con otto giri di ritardo, dietro alla sfortunata Ferrari di Merzario-Pace, a cinque giri. E dire che Cevert ha girato in 3'39"6 a 223,607 kmh nuovo record.

Davvero sorprendente la prova delle vetture Gruppo 2: la Capri di Glemser-Fitzpatrick, undicesima assoluta, non solo guida la categoria, ma sopravvan-

za anche le GT del gruppo 4, dove conduce la Ferrari di Minter-Posey, dinanzi alla Porsche Carrera di Egreteaud-Gichehelle, dopo un ritardo di Gregg, mentre seconda delle turismo è la BMW di Qvester-Hezemans. Lo stesso guaio all'avantreno colpisce anche la Matra di Jabouille-Jaussaud. Abbandonano Dubos, Juncadella, Bru, Rouveyrain e Ligier, il cui motore cede dopo un inizio travolgente. Scompare la Porsche di Jost-Haldi.

Alla SESTA ORA, però, si rompe il motore della Matra di testa: Depailler e Wollek sono costretti al ritiro e passa a condurre la Ferrari di Reutemann e Schenken a 210,600 kmh di media, con 1'31"8 su Pescarolo-Larrousse; guadagnano automaticamente una posizione anche gli altri concorrenti, mentre Merzario-Pace raggiunge e supera l'Alfa di Facetti-Pam e Zeccoli. In ripresa (è 8.) la Porsche di Muller-Van Lenep.

Importante, alla SETTIMA ORA il passaggio di Ickx-Redman in seconda posizione (due Ferrari al comando) pur con due giri di ritardo. Infatti, Pescarolo-Larrousse hanno una lunga sosta, con interventi all'impianto elettrico e sostituzione del cofano posteriore, che li fa retrocedere dietro a Hailwood-Watson. Frattanto, dopo quattro ore di duro lavoro, per sostituire l'intero cambio avariatosi, si tenta di far ripartire la Mirage di Bell-Ganley.

E si giunge all'OTTAVA ORA, a 210,423 kmh, con la ripresa del terzo posto da parte di Pescarolo-Larrousse. Una battuta d'arresto la si ha nell'avvincente contesa fra Turismo e GT: la Capri di Glemser si ferma per una serie di interventi, fra cui anche il cambio d'una molla-valvola, e da primo posto assoluto piomba al 19. lasciando il primato della categoria alla BMW di Qvester-Hezemans. Ciò favorisce anche una rivalse delle GT, che passano innanzi, con Ballot Lena-Elford 10. assoluti e primi di categoria, dinanzi alle Porsche Carrera di Gregg e Loss.

Superata la mezzanotte, NONA ORA di gara con le stesse posizioni al vertice, pur con un giro soltanto di distacco tra le due Ferrari di testa, e si assiste all'insediamento al 4. posto assoluto di Facetti-Pam e Zeccoli, a otto giri dal primo, approfittando anche d'un ritardo della Mirage. Alla Matra di Beltoise-Cevert si dechappa anche la ruota posteriore sinistra, mentre era risalita al quinto posto assoluto. In difficoltà la Ferrari di Merzario-Pace che passa settima: prima una perdita di 5'34" per difficoltà di sostituzione delle pastiglie e poi un ritardo di

CONTINUAZ. DA PAGINA 27

3'16", per tentare di ripristinare i giochi del comando della frizione, che non stacca bene.

Alla DECIMA ORA, la media generale di Schenken-Reutemann scende a 209,745 kmh; Merzario-Pace, in ripresa, superano Muller-Van Lennep, mentre Gregg-Chasseuil, ottavi assoluti passano a condurre nel Gruppo 4, approfittando delle noie che colpiscono la Ferrari GTB4 di Minter-Posey, sempre prima della Turismo la BMW di Quester-Hezemans, mentre la Capri risale la corrente.

Salta la Ferrari di Reutemann-Schenken nel corso dell'UNDICESIMA ORA, esattamente alle 2,35 il motore cede, sembra per la rottura d'una biella e dopo cinque ore di comando la macchina è fuori combattimento. Un vero peccato, perché i due piloti hanno dato prova di grande perizia, con una gara veloce ma regolarissima fin dall'inizio, con la condotta più redditizia fino a quel momento.

In queste ore notturne, nondimeno, la selezione è spietata e la corsa solitamente si decide. Ecco balzare in testa la Ferrari di Ickx-Redman, i quali s'erano imposti fin dall'inizio una tabella di marcia molto rigorosa.

« Nessuno può vincere, ripeteva Ickx, conducendo dall'inizio alla fine. Soltanto Gurney nel '67 vi era riuscito ».

La media generale di Ickx-Redman è di 207,681 kmh ed il vantaggio di Pescarolo-Larrousse è di due giri. Quindi alla DODICESIMA ORA, giusto a metà gara, l'Alfa Romeo V8 di Facetti-Pam-Zeccoli è terza assoluta, a 10 giri da Ickx-Redman e otto da Pescarolo-Larrousse. Definitiva la rinuncia della Mirage di Hailwood-Watson, con il motore recalcitrante. E quinta assoluta è la Porsche di Muller-Van Lennep dietro alla Ferrari di Merzario-Pace. A quest'ultima macchina si è costretti a cambiare la frizione, che già da tempo dava preoccupazioni, la perdita di tempo è di 37'43".

Alle 3,15 scompare la Matra di Cevet-Beltoise: il ripetersi del dechappaggio alle gomme posteriori, in misura più grave di quanto non avvenne a Digione e a Spa, causa danni irreparabili, con gravi rotture della sospensione posteriore.

Dopo TREDICI ORE di corsa la media generale di Ickx-Redman resta di 207,034 kmh, con un vantaggio accresciuto a due giri sulla Matra di Pescarolo-Larrousse, sempre terza l'Alfa, Merzario-Pace hanno accumulato 15 giri di ritardo. Un semiasse si rompe alla Duckhams di Craft-De Cadenet, causando un incidente all'inglese, che è costretto all'abbandono.

Nella tremenda battaglia delle altre categorie, Minter-Posey conservano il primato nella GT Gruppo 4, con uno stupendo sesto posto assoluto, dinanzi alle Porsche Carrera di Keller-Kremer e di Gregg-Chasseuil. Quindicesima assoluta è la BMW di Quester-Hezemans, sempre al comando del Gruppo 2, ma la Capri di Glemser-Fitzpatrick la segue ormai da vicino, nello stesso giro, a due minuti di distacco.

La sola variazione della QUATTORDICESIMA ORA riguarda la media, scesa a 206,550 kmh e l'affiorare, dopo i lunghi ritardi, della Matra di Jabouille-Jaussaud, che passa ottava assoluta, a ben 27 giri dalla Ferrari di Ickx-Redman. I successivi rifornimenti delle vetture GT fanno guadagnare altre posizioni a Jabouille e Jaussaud, che allo scadere della QUINDICESIMA ORA si trovano sestissimi assoluti, a 26 giri dai primi.

La ripresa della Capri di Glemser-Fitzpatrick porta questi concorrenti nuovamente al comando della Turismo Gruppo 2 alla SEDICESIMA ORA, relegando in seconda posizione la BMW di Quester-Hezemans, che ha perso ben tre giri per vari interventi. E queste sono le sole Turismo superstiti. Nelle retrovie continua la Mirage di Bell-Ganley, 31, che si deve fermare nuovamente al box, per tamponare perdite d'olio e cambiare la cinghia dell'alternatore.

Il capovolgimento della situazione è sempre in agguato al mattino, ed ecco che alla DICIASSETTESIMA ORA, dopo un falso allarme per Pescarolo-Larrousse, con una sosta leggermente più lunga, prima ad essere colpita è la brillante Alfa Romeo di Facetti-Pam-Zeccoli, terza assoluta, che alle 8,15 giunge lentamente al box con il cambio avariato. E' necessario smontare l'intero gruppo, perché l'avaria riguarda il cedimento d'un cuscinetto dell'albero del cambio. Un'operazione lunga, che i meccanici dell'Autodelta compiono a ritmo frenetico, consentendo alla macchina di ripartire dopo un'ora e 20'.

In questo frangente anche la Ferrari di testa si ferma alle 9,10, con uno scarico rotto; è quello del settimo cilindro, proprio il più difficile da montare, e l'operazione di adattamento e di sostituzione mette a dura prova i bravissimi meccanici di Maranello. Tuttavia, la difficoltà dell'intervento è tale, da richiedere ben 9'06" di frenetico lavoro. Il vantaggio d'un giro di Ickx-Redman sfuma rapidamente, e Pe-



Zeccoli al posto di guida dell'Alfa 3000 8 cilindri della Brescia-Corse, che era terza assoluta prima di un grosso inconveniente al cambio

Il tempo perso ai boxes

MATRA-SIMCA MS 670 n. 10 (Beltoise-Cevet)

Ore 21 circa: 47 secondi al box dopo il dechappamento, per la sostituzione di parte della sospensione anteriore.

Ore 3.15: abbandono dopo dechappamento della ruota posteriore sinistra, quando era alla guida Beltoise, e relativo urto.

MATRA-SIMCA MS 670 n. 11 (Pescarolo-Larrousse)

Ore 24 circa: sosta di 8' per sostituzione cofano posteriore.

Ore 10 circa: perdita di 19' al box, dopo sosta di routine, poiché il motore non respirava. Sostituzione batteria e motorino avviamento. In generale, rifornimenti piuttosto lunghi della Matra vincente, causa sostituzione pastiglie freni ogni 3 ore e mezza circa.

MATRA-SIMCA MS 670 n. 12 (Jabouille-Jaussaud)

Ore 10 circa: Jabouille fermo in pista perde 10' a riattaccare un filo dell'impianto elettrico.

Ore 20 circa: 40' persi dopo dechappaggio pneumatico.

Ore 5 circa: 10' di sosta fuori programma per sostituzione fari.

MATRA-SIMCA MS 670 n. 14 (Depailler-Wolleck)

Ore 22,52: abbandono per grippaggio motore.



Redman sta per dare il cambio ad Ickx sulla Ferrari che forse era destinata a vincere, ma che ha rotto una valvola a 1 h.30' dalla fine

FERRARI 312 P n. 15 (Ickx-Redman)

230. giro: Ickx va al box per montare pneumatici intermedi. Con rifornimento, perde 1'35". Dopo 16 giri rientra al box per montare nuovamente slick e perde altri 45".

259. giro: Redman è al box per sostituire uno scarico. Perdita di 9'06".

258. giro: Ickx si ferma con il serbatoio di disaerazione del carburante rotto. La sostituzione fa perdere 25".

FERRARI 312 P n. 16 (Merzario-Pace)

31. giro: Pace al box con la «nourrice» (serbatoio disaerazione benzina) rotto. La sostituzione costa 24'36".

106. giro: sosta di Merzario per ripristino gioco frizione.

121. giro: sosta di Pace per avaria alla frizione, che viene sostituita in 38' circa.

126. giro: sosta imprevista di 40" per la sostituzione cofano posteriore.

Mediamente, le Ferrari rifornivano ogni (55/56") in un tempo di 45", per un totale di 24 rifornimenti carburante. Ogni 90 giri venivano sostituite le pastiglie dei freni anteriori, ogni 130 giri quelle dei freni posteriori.



Altre scene di rifornimenti ai box Ferrari. A sinistra, Merzario e Pace, ostentano indifferenza come al solito. A destra, Reutemann-Schenken che sono stati al 1. posto e che hanno rotto il motore



● Quando, nella prima seduta di prove Watson è uscito con la Mirage poco prima dell'ultima curva che dà sul rettilineo, ai box della marca inglese c'è stato un momento di panico e di stizza. Per fortuna, è volato via soltanto il cofano posteriore, che, con qualche adattamento, ha potuto essere sostituito. Ma John Wyer ha sgridato duramente il focoso Watson. Siamo a Le Mans per una 24 Ore, non a Brands Hatch per la F.2, gli ha detto.

● Il primato negativo per la sostituzione d'una ruota l'ha stabilito la Matra nella prima giornata delle prove ufficiali: tre ore.

● Un motore rotto in prova alla Ferrari, quello della macchina di Ickx, che ha fatto un po' da cavia, nella prima giornata, con la sostituzione dei rapporti di trasmissione. La rottura è avvenuta mentre guidava Redman. Ma per le prove finali del giovedì sera, non di meno, era già prevista la sostituzione dei motori definitivi per la corsa su tutt'e tre le vetture.

● Per un pilota come Andruet, irruento tranne che a Le Mans, l'incidente del mercoledì alla nuova curva di Maison Blanche è stato abbastanza spiacevole. Lui stesso diceva: non mi è mai successo su questo circuito, dato il tipo di preparazione per una 24 Ore. Per fortuna, l'urto contro il guard-rail, nel tentativo di evitare un concorrente, s'è risolto con pochi danni.



Qui sopra, la Daytona di Andruet precede la Capri di Glemser-Fitzpatrick che si è inserita anche in classifica assoluta finché è stata in gara. A destra, la vittoriosa Matra di Pescarolo quando era doppiata, dalla Ferrari più a lungo in testa di Schenken-Reutemann

scarolo-Larrousse passano a condurre alla DICOTTESIMA ORA.

Alla ripresa delle ostilità, dopo 18 ore di lotta, le perdite di tempo subite dalle due macchine di testa favoriscono Pescarolo e Larrousse, cui è stato necessario aggiungere liquido ai freni, e i due francesi riprendono a 204,884 kmh di media, con 20'5 di vantaggio appena su Ickx-Redman. Enormi sono i ritardi di Muller-Van Lennep e Jabouille-Jaussaud, i quali approfittano della lunga sosta dell'Alfa per guadagnare una posizione. Facetti-Pam-Zeccoli riprendono in decima posizione.

Piccolo incremento della media alla DICIANNOVESIMA ORA, con 205,229 kmh e 53'2 di distacco fra Pescarolo-Larrousse e Ickx-Redman, essendo Merzario-Pace a 10 giri. Poco dopo, però, alle 11,15, Ickx rientra al box inaspettatamente, con l'abitacolo inondato di benzina: si ripete sulla sua macchina l'avaria che ha bloccato Merzario alla terza ora, con la rottura del serbatoio di «nourrice».

Purtroppo, com'è avvenuto per l'altra macchina la sera prima, la sostituzione fa perdere oltre sei giri anche a Ickx-Redman, con una sosta di 25'01". Alle spalle pochi mutamenti di rilievo, con Jabouille-Jaussaud che superano Muller-Van Lennep e Fernandez che ha ragione di Minter-Posey, ancora primi delle GT, dopo una contesa avvincente con Ballot Lena-Elford, mentre nella Turismo G. 2 la BMW superstita torna al comando della categoria, dopo una nuova sosta prolungata della Capri Ford.

Malauguratamente, il cambio dell'Alfa della Brescia Corse non funziona alla perfezione e la macchina arretra ancora, fino al 15. posto. Ritirata la Chevron di Juncadella-Bagrati per avaria.

Ma se allo scoccare della VENTICESIMA ORA il margine di Pescarolo e Larrousse sale a ben sei giri e a dieci giri su Merzario-Pace, le distanze tornano ad accorciarsi poco dopo, per la lunga sosta della Matra, alle prese con un motorino d'avviamento compromesso. Per l'Alfa Romeo, il guaio nuovo è dato dalla frizione: nel riparare il cambio è stato montato un nuovo disco, che ha ceduto sorprendentemente, obbligando ad un nuovo smontaggio.

Assai spiacevole l'eliminazione della seconda Capri di Glemser-Fitzpatrick, per rottura del motore e dell'albero di trasmissione: nel Gruppo 2 resta la sola BMW.

Alla VENTUNESIMA ORA i due contendenti di testa lottano a un giro di distanza, che con il rifornimento, con Larrousse da una parte e Redman dal-

l'altra danno una differenza inferiore ai 3', nello stesso giro. Perdite d'olio eliminano la Ferrari GTB di Minter, che tanto s'era battuta nelle GT, dove conduce sempre Elford.

Con media generale piombata a 202,248, resta un giro di distacco tra i due di testa alla VENTIDUESIMA ORA dopo i rifornimenti, con cui Pescarolo sostituisce Larrousse sulla Matra al comando. Il ritardo della Porsche di Muller-Van Lennep fa salire in quarta posizione la Matra di Jabouille-Jaussaud.

Alle 14,15 sale sulla Ferrari Ickx, dopo il pieno, e il suo ritardo da Pescarolo riesce di 3'28"7, quindi poco meno di un giro. Ma le speranze e le risorse di Ickx durano un quarto d'ora soltanto: alle 14,30 il Belgia giunge lentamente al box, doppiato proprio in quel momento da Pescarolo, e, dopo qualche indagine dei meccanici, la macchina viene ritirata, giusto a un'ora e mezza dalla conclusione, fra uno scroscio di applausi dello sportivo pubblico, in seguito ad una grave rottura del motore.

Commovente la difensiva finale dell'Alfa di Facetti-Pam-Zeccoli, che ha ripreso dopo la sostituzione d'una frizione avariata in 16. posizione, per solo onor di firma, ed essere al traguardo finale. E dire che prima del guaio alla trasmissione era terza assoluta!

La prova delle Turismo gruppo 2 quest'anno è stata più deludente: non hanno retto le potentissime e veloci Ford Capri, troppo esasperate, tutte per cedimenti meccanici. E la sola BMW ha saputo reggere bene, pur avendo perduto una delle sue due vetture fin dalle prime battute, per rottura del cambio, pur essendo al volante uno stilista della classe di Amon. Con più materiale a disposizione la GT gruppo 4 ha sopportato meglio la selezione e, dopo qualche puntata delle Porsche, tutto si è risolto in una sempre vivace disputa tra le Ferrari GTB4, che negli esemplari di Ballot Lena-Elford e Serpaggi-Dolhem ha trovato la migliore preparazione tecnica.

Dopo un'ultima spiacevole sosta al box dell'Alfa Romeo, con la trasmissione compromessa (Zeccoli, abile colaudatore ha avuto il compito di compiere gli ultimi chilometri con circospezione), ecco l'arrivo trionfale della Matra-Simca di Pescarolo-Larrousse seguita dalla Ferrari di Merzario-Pace, che ha conquistato un onorevole secondo posto. Tutto ciò in un quadro esaltante di folla strabocchevole, proprio come nelle «24 Ore» degli anni più fortunati.

LE MANS - Prove in due sessioni, con orari che non sono stati quelli abituali. Una sessione nella serata del mercoledì ed una nella serata del giovedì. Orari modificati per la necessità di immettere sul circuito anche le macchine delle gare celebrative del cinquantenario della gara.

Prove che si sono risolte in poche indicazioni effettive sulle possibilità di ognuno, perché quasi tutti hanno curato più la messa a punto che le prestazioni assolute. Miglior tempo assoluto di Arturo Merzario, durante la prima sessione, quando le Ferrari avevano i motori normalmente utilizzati per le gare di mille chilometri e non quelli che erano stati preparati per la corsa.

Data la non necessità assoluta di fare tempi eccezionali, pare che tutti abbiano dichiarato di essere stati al di sotto delle loro possibilità, ma c'è da pensare che questo sia dipeso anche dal dispetto di parecchia gente nel-

MERZARIO calma tutti nelle prove

l'aver constatato come Merzario fosse capace di camminare tanto forte.

Comunque nella prima giornata, come vedete nella tabella dei tempi, tutti sono andati più forte che nella seconda, e soltanto Cevert è stato capace di migliorare il suo tempo. Probabile che le condizioni della pista non per-

mettessero di fare di più.

Da segnalare che nella seconda giornata la Ferrari di Redman e Ickx ha praticamente girato poco, perché un guasto al distributore della iniezione, avvenuto quasi subito, l'ha tenuta ferma sul percorso, e così ha potuto girare soltanto nell'ultima mezzora dopo che un tecnico ed un meccanico erano andati a diagnosticare il guasto ed a rimediare.

Anche la BMW di Hezemans ha girato poco, perché aveva il motore che non girava bene, così come la Matra di Jabouille che aveva qualche problema alla alimentazione, denunciato anche da quella di Cevert.

Sfortunatissimo Locatelli, che era venuto fino a Le Mans per niente, in quanto la macchina con la quale avrebbe dovuto correre non è riuscita nemmeno a completare il primo giro nella prima giornata e non si è presentata nella seconda giornata.

f. i.



Non sono bastati a farli perdere desciaappaggi, freni e caos al box

LE MANS - Matra prima e Ferrari seconda, francesi imbalanziti da questa carica di orgoglio nazionalistico gridano « c'est normal ». I « flic », come al solito, sonoramente accolti da una bordata di fischi, non riescono ad aprire un varco nella siepe di follia riversatasi sulla pista per la vettura di Pescarolo Larrousse. « Pesca » sul podio ha lo sguardo un po' duro e non vuole parlare. I suoi occhi cercano quelli di Lagardère, Martin, Ducarouge quasi in prosecuzione degli attimi di panico che hanno preceduto il trionfo, che nei box Matra non è stato certo rilassante.

Molti... e inutili

« Siamo arrivati in fondo — dice Larrousse — e quel che conta abbiamo anche vinto. Non vale la pena di ritornare indietro sulle vicende di questa 24 Ore. Comunque solo io e Pescarolo sappiamo quello che abbiamo sofferto per portare questa Matra all'arrivo. Nelle ultime ore, con quell'Ickx alle spalle che non dava tregua, non sapevamo proprio come fare. I freni non ci consentivano nessun exploit. Posso assicurare che è veramente difficile dover tenere un ritmo regolare, dover risparmiare la vettura e nello stesso tempo dover frenare venti-trenta metri prima degli altri. Il motore e il cambio hanno sempre funzionato alla perfezione. Abbiamo avuto qualche noia con l'impianto elettrico, ma non importante. Quella che è stata una vera spina nel fianco, ripeto, sono stati i freni ».

Per carità di « patria » (o di vittoria) Pescarolo e Larrousse tacciono

su una certa disorganizzazione che ha caratterizzato il lavoro nei loro box, molto affollati ma poco efficienti. È il caso degli otti minuti che, ad esempio sono stati persi per sostituire il cofano posteriore proprio sulla vettura di Pescarolo-Larrousse poco dopo la mezzanotte. L'operazione non richiede di regola più di 30 secondi, ma i meccanici francesi si sono accorti, al momento di chiudere gli spinotti di sicurezza, che i fori non coincidevano. Evidentemente il cofano di scorta non era mai stato provato prima nel suo alloggiamento. Come sempre in questi casi, si è avviato in tutta fretta limando e segando la parte di cofano in più.

Comunque, di questi episodi di trascuratezza i box Matra ne hanno rilevati parecchi. D'altronde sono gli stessi dirigenti Matra ad ammetterlo che nell'imponente apparato tecnico-organizzativo e logistico preparato per questa « spedizione a Le Mans », più di qualche maglia ha ceduto in maniera del tutto imprevedibile.

« Per finire una 24 Ore — dice Martin, responsabile del settore competizioni — è essenziale che tengano il motore e il cambio, gli organi più sollecitati. Sotto questo punto di vista debbo dire che il lavoro preparatorio svolto a le Castellet e il test di durata di preparazione alla corsa di Le Mans, è stato ottimo. Fatta eccezione per la pompa dell'olio rotti sulla vettura di Dépailler, i motori e i cambi Porsche hanno tenuto per tutte le 24 ore senza creare il minimo problema. Dove invece le nostre quattro vetture hanno denunciato una serie incredibile di guasti e di avarie è stato in tutti gli altri particolari accessori come gomme, impianti elettrici e

freni. Cioè tutte quelle parti della vettura che alla luce delle esperienze dello scorso anno quando avevano sempre funzionato alla perfezione, non avrebbero dovuto procurare fastidi.

« Abbiamo perso il conto, oramai, di quanti pneumatici abbiamo dechappato dall'inizio di quest'anno. A Le Mans, sul rettilineo delle Hunadières si va a 320 all'ora, cioè più forte che in qualsiasi altro circuito. Quindi è chiaro che la mescola dei battistrada possa subire temperature e pressioni imprevedibili. Comunque, anche sulla base di questo ragionamento, non posso certo spiegare perché anche a Le Mans abbiamo dechappato tre gomme. Mi chiedo solo perché questi inconvenienti succedano solo a noi. Per i freni invece la questione è diversa. I piloti si lamentano perché erano sempre senza freni? Hanno ragione! D'altronde dopo tutte le varie prove la soluzione migliore a cui siamo riusciti a pervenire per la corsa di Le Mans è stata questa dei freni entrobordo a disco pieno non ventilato. Si può fare di meglio? Sicuramente, ma non avevamo il tempo per fare altre prove. A nostra giustificazione posso dire che se non altro eravamo venuti preparati a tribolare con i freni! »

La « lepre »... fa buon brodo

Nel clan Ferrari, invece, i visi sono mögi nonostante la gioia di vedere all'arrivo la vettura di Merzario-Pace, che pure avrebbe dovuto essere quella da sacrificare nelle prime ore di corsa nell'ingrato compito di « lepre » e che ovviamente dimostra, a favore di Merzario, che si può essere veloci anche senza maltrattare la vettura, contro i

Confronti all'americana in vigilia

« Nessun problema per le gomme » giurava il d.t. Matra

LE MANS - Confronto all'americana tra i d.t. delle due case rivali. Argomento della discussione, effettuata comunque in « separate sedi », la tattica operativa, l'organizzazione tecnica di una gara come la « 24 Ore » che nella pianificazione e nell'efficienza del servizio al box trova sempre una delle carte vincenti.

Per la Ferrari c'è Giacomo Caliri, ingegnere responsabile delle sport, per la Matra-Simca l'ingegnere Martin, capelli a spazzola, parole misurate e incisive.

Le previsioni della vigilia dunque erano queste. Prima di tutto i rifornimenti. Alla Ferrari hanno fatto i conti che marciando a 10.500 giri si può consumare mediamente un litro di benzina ogni chilometro e novecento metri. Il risultato è che sono state previste soste ogni quindici giri, qualcosa in meno di un'ora quindi, mentre i piloti sarebbero stati sostituiti, salvo imprevisti, ogni due turni.

Alla Matra-Simca di contro i discorsi di Martin sono più evasivi: « Non abbiamo neppure un'idea vaga di quanto si possa consumare qui a Le Mans. Premesso che i nostri motori non andranno al di là dei 10.500 giri, ogni tracciato e ogni pilota ha un suo particolare consumo specifico. Comunque, rifacendoci all'esperienza dell'anno passato, per quel che possa valere, dovremmo fermarci ogni sedici giri ».

Il discorso scivola quindi sulle gomme. « Nessun problema per le gomme — dice Martin — visto che le possiamo tranquillamente cambiare durante un normale rifornimento ». Discorso diverso per Caliri. La Ferrari aveva portato infatti le solite « pioggia », le « Intermedie » e le « slick ». Queste ultime, poi impiegate in corsa, erano di una mescola piuttosto dura, del tipo già usato a Spa e al Nurburgring, una mescola che la Goodyear produce già dallo scorso anno, anche se ora la impiega sulle 15 pollici. Visto che si pensava di dover sostituire le gomme mediamente ogni 600-700 chilometri è stato programmato di effettuare il cambio ogni tre soste (45 giri).

Per i freni invece le posizioni si rovesciano. Caliri, che ha « inventato un'aggeggio per controllare lo spessore (e quindi l'usura) delle pastiglie senza neppure staccare la ruota dice: « Cambieremo le pastiglie solo quando vedremo che sono al limite di sicurezza. Comunque a titolo indicativo crediamo che ci basteranno tre serie, e quindi dovremmo cambiarne una partita al tramonto e una all'alba ».

Martin invece, dal canto suo, non nasconde qualche perplessità circa l'apparato frenante della Matra (e le vicende della corsa confermeranno che non ha avuto tutti i torti). La Casa francese per evitare sbalzi termici troppo violenti (i dischi ventilati si raffreddano quasi del tutto nell'interminabile rettilineo di Hunaudières e poi a Mulsanne, devono rallentare di quasi trecento chilometri orari la velocità della macchina raggiungendo temperature elevatissime) ha deciso di utilizzare dischi massicci, andando incontro a temperature elevate. Comunque le pastiglie dovrebbero essere cambiate quando se ne vedrà la necessità.

L'organizzazione della Matra era orientata sul faraonico. A parte il classico castello con la non meno classica piscina per piloti e dirigenti (proprio come ai tempi delle Ford), il garage dove gli uomini delle « voitures bleu » lavorano è la quint'essenza dell'efficienza e della funzionalità. L'equipe francese, al di là dei « sedici meccanici (quattro per macchina) previsti dal regolamento di gara », denunciati da Martin, comprendeva una miriade di « addetti » e tecnici vari.

La Ferrari dal canto suo stava in un garage di periferia, adattato alle esigenze della nostra casa. Lo « staff » prevedeva una ventina di meccanici, un magazzino, un massaggiatore, due cronometristi della Heuer più due italiani (Paltrinieri), due tecnici della Magnet Marelli, uno della Goodyear (Mike Owen), Caliri, Colombo, Casarini (che si occupa a Maranello della sala motori), Ghedini e De Franchi oltre a Giulio Marsaglia che curava per la Carello la fanaleria delle Ferrari e della 33 otto cilindri dell'Autodelta. (E poi c'erano medico e massaggiatore per i piloti).

Giulio Mangano

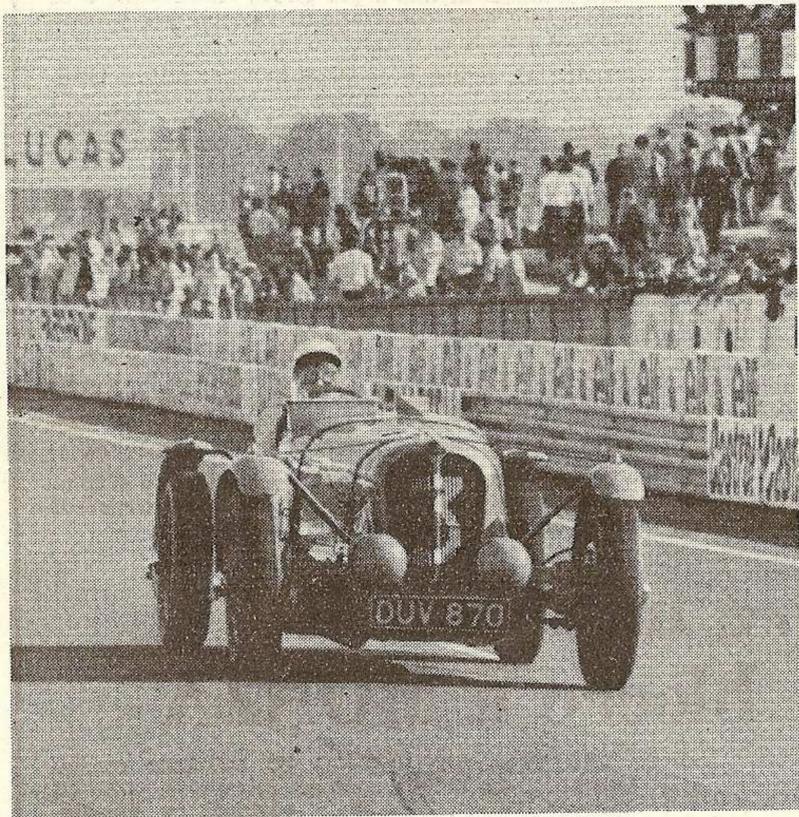
« dogmi » proclamati ai quattro venti da Ickx, giunto perfino a far partire per primo il suo partner Redman, giudicato dal belga lento ma meritevole d'una rivalutazione nell'ambito della squadra Ferrari.

La jella dei serbatoi a monte dell'impianto di iniezione, costati qualcosa come mezz'ora di sosta ai box sia per la 312 P di Merzario che per quella di Ickx, non si dimentica.

« I problemi in una 24 ore — dice l'ing. Colombo — sorgono in tutti i momenti e di natura completamente diversa. Comunque questi serbatoietti lesionati non sono guai da 24 ore. Sono cose che possono succedere in gare di mille chilometri come in prova.

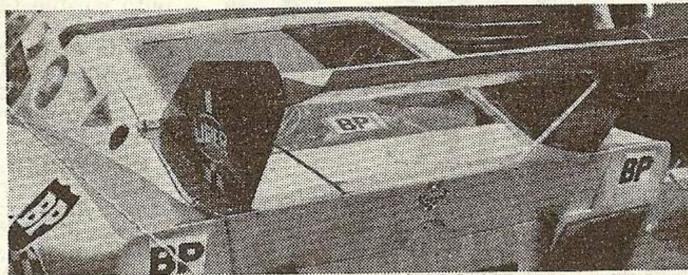
La sfortuna ha voluto che si verificassero a Le Mans. Debbo in ogni caso dire, anche se a Ickx e a Reutemann si è rotto il motore, che il fatto che la vettura di Merzario sia arrivata in fondo, è positivo per le doti di tenuta e di resistenza del nostro motore. Perché non dimentichiamo che questa era la vettura più sollecitata agli inizi. Per quanto riguarda il resto del lavoro ai box, direi che si è sempre trattato di normale amministrazione. Infatti l'unico intervento di una certa gravità è stato solo il cambio della frizione durante la notte che abbiamo dovuto operare sulla vettura di Merzario-Pace ».

Tito Zogli

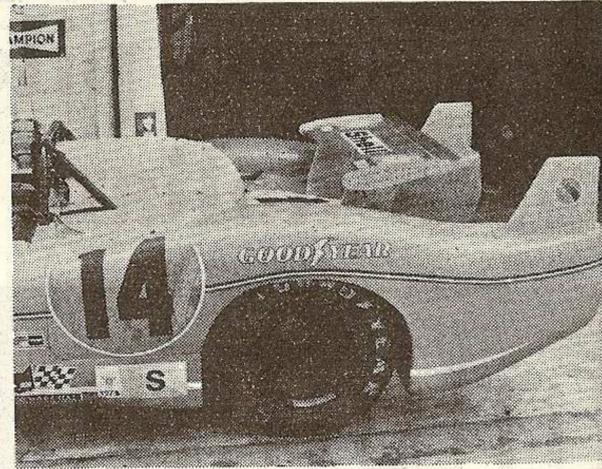


Prima delle ultime prove speciali, si sono disputati i Trofei del Cinquantennio, con le vecchie vetture. Infatti, la prima gara di durata a Le Mans è stata disputata il 26 e 27 maggio 1923 ed è stata vinta da Lagache-Leonard a 92 km orari di media. Com'è noto, il vertice è stato nel '71, con la 917 di Marko-Van Lennep a oltre 222 km orari di media. E c'è stato il sempre acrobata Stirling Moss, con la famosa Delage 135 Special (eccolo nella foto) a entusiasmare. L'insolito show agonistico merita una cronaca più completa. Per lo spazio tiranno rimedieremo nel prossimo numero.

Qui sotto, la Ferrari Sport nel particolare adattamento per Le Mans, con i fanali centrali. Questa è la 312 P di Merzario-Pace. Dietro, le Ferrari avevano i freni esterni



A sinistra, il vistoso quanto provvisorio alettone sulla coda delle Ligier. Sotto, la coda della Matra più "anziana" di Depailler e Wolleck, che ha rotto il motore



Si è preferito rinunciare a 10 kmh. per curare l'insieme

La velocità sacrificata

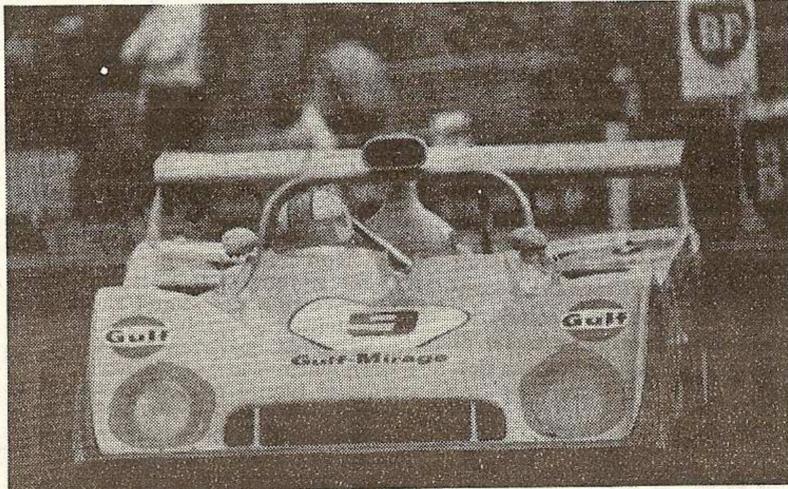
DALL'INVIATO

LE MANS - Il fattore velocità, solitamente dominante nelle tecnologie di Le Mans, è passato anche questa volta ad un ruolo inferiore, prevalentemente a causa delle nuove caratteristiche del circuito, proposte dallo scorso anno. Un tempo sarebbe stata impensabile una rinuncia di 10 kmh in velocità pura sulla pista della Sarthe; oggi, invece, può riuscire conveniente, se ogni miglioramento va a detrimento di altre caratteristiche essenziali, assai vantaggiose nel nuovo settore misto, che va dalla Maison Blanche fin quasi ai boxes.

Il fatto più significativo è quello della Mirage, che pure aveva allestito una vettura a guida interna, vagheggiante le più profilate 917 degli scorsi anni; ma non l'ha impiegata, perché nata per ospitare il motore V-12 Weslake, non ancora a punto. Quindi, lo stesso progettista Len Bailey ha dichiarato che la sua intenzione era di allestire delle code allungate anche per il modello M6 conosciuto: dopo averne disegnate un paio, ha rinunciato perché disponendo soltanto d'una dozzina di meccanici, ha preferito che questi si applicassero più alla buona preparazione della vettura, che non alla costruzione delle nuove code più aerodinamiche, i cui vantaggi pratici sarebbero stati troppo esigui.

In definitiva, se vogliamo, questa è anche la scelta tecnica fatta dalla Matra e dalla Ferrari, pur con le loro ingenti disponibilità tecnologiche e con ben più di 12 meccanici. Tant'è vero che tutto lo studio aerodinamico s'è ridotto a pochi ritocchi: per la nostra macchina nella forma che abbiamo già esaminato in sede di preparazione della corsa, fin dalle prove monzese, e per quella francese con una sola versione tipo '72, la 670 affidata a Depailler-Wolleck, e le altre tre con simile prolungamento dei parafrangenti posteriori, congiunti però dalla cofanatura, e con profilo alare all'estremità, sostenuto dalle pinne di deriva, anziché in posizione più prossima al motore.

Aerodinamicamente, tra Matra e Ferrari il piatto della bilancia sembra pendere d'un soffio dalla parte della vettura francese per il conseguimento delle velocità di punta, grazie anche a qualche linea guadagnata nella sezione frontale, e dalla parte della nostra vettura per la somma delle caratteristiche di carico, quindi di assetto e di stabilità sull'intero circuito.



Sopra, le Gulf-Mirage non sono andate immuni da problemi, anche se quella di Hailwood-Watson è andata più lontano dell'altra. Sotto, la giapponese Sigma di Ikusawa-Fushida, con motore rotativo Mazda



Infatti, le potenze installate sono pressoché le stesse per i due motori a 12 cilindri, entrambi regimati a 10.500 giri, poco più di 1.000 in meno delle versioni destinate alle gare di 1.000 km, e con rinunce maggiori, di circa 30 cavalli per la Matra. Anche l'anno scorso, la Casa francese aveva a disposizione questo livello di potenze; ma allora le velocità massime superavano di poco i 310 kmh, con una punta di 318 kmh, mentre quest'anno sono stati toccati i 324 kmh, grazie soltanto ai perfezionamenti aerodinamici. Nella media, perciò, è giusto

parlare di incrementi di 10 kmh, come ha valutato lo stesso Pescarolo, anche se dette velocità erano raggiunte l'anno scorso a 10.000 giri ed ora a 10.500 giri.

La Ferrari è giunta a Le Mans per le prime prove con rapporti molto lunghi, con una quinta che non permetteva di superare i 10.000-10.100 giri sul lungo rettilineo delle Hunaudières, con velocità corrispondenti a 306-307 kmh. Tanto più che a quei regimi la curva di potenza ha una certa ondulazione e il regime si cristal-

lizza su quei valori, senza poter guadagnare ulteriormente qualche centinaio di giri. Allora s'è passati ad una quinta decisamente più corta, ciò che ha richiesto anche un distanziamento adeguato di tutti gli altri rapporti inferiori; con questa demoltiplicazione, la macchina ha potuto essere lanciata al regime di massima potenza, raggiungendo sulle Hunaudières i 10.400-10.500 giri; ma, data la prossimità del bilanciamento della somma delle resistenze con le potenze disponibili, l'incremento di velocità non è stato sensibile ed i valori massimi toccati sono stati di 309-311 kmh. Naturalmente parliamo di velocità reali, non di ottimistiche rilevazioni degli organizzatori; di velocità calcolate sulla base dei raggi di rotolamento dei pneumatici e riprovalte dalle fotocellule installate privatamente dalla Matra.

Così con aumenti di 400-500 giri le velocità di punta sono state innalzate soltanto di 3-4 kmh, mentre a parità di regime, ad esempio a 10.000 giri, la variazione è d'una dozzina di kmh. In tal modo, però, il motore ruota al suo giusto regime di massima potenza, le accelerazioni sono più omogenee e le stesse condizioni negli altri punti del circuito ne hanno tratto giovamento.

Ultima riprova dell'influenza delle velocità è proprio questa, che a parità di potenza ma con migliori caratteristiche aerodinamiche per la marcia rettilinea, la Matra ha fatto raggiungere mediamente alle proprie vetture una decina di kmh in più, mentre la Ferrari ha ottenuto i migliori tempi sul giro in sede di prove ufficiali. E non soltanto per merito di Merzario, il quale s'è impegnato all'estremo, per dimostrare le proprie qualità e per la smania di partire al comando, ma anche di Ickx, che ha curato una preparazione più sobria.

Una correzione significativa è stata quella dell'allungamento del bordo d'uscita della cofanatura posteriore della macchina di Ickx, la quale è anche la sola a montare i puntoni di reazione convergenti della sospensione posteriore; ma i guai alla pompa di alimentazione nelle ultime prove hanno impedito di valutare il miglioramento.

Altro fatto importante è quello delle scie: i caratteri aerodinamici di queste vetture sono tali, per cui le turbolenze riescono insopportabili. Tutti i piloti sono stati concordi nel confidarsi questa impressione, davvero sgradevole, peggio che in una monoposto, sia per la lunghezza del rettilineo, sia per le vibrazioni della carrozzeria. E

questo punto sarebbe andato a vantaggio della guida interna.

L'indagine tecnica, nondimeno, deve rivolgersi anche ad altri valori, quali la preparazione meticolosa d'insieme e le varie forze in campo, al di fuori del grande polo d'attrattiva Ferrari-Matra. Quanto a preparazione, hanno colpito gli accorgimenti della stessa Matra-Simca per la trasmissione, con parastrappi; intermediari elastici; giunti; eccetera. I freni posteriori sono sul mozzo ruota nella vettura con cambio ZF, quella di Depailler, e la stessa soluzione è stata eseguita necessariamente anche dalla Mirage, che ha utilizzato questo cambio, ritenendolo più solido dello Hewland. Pure alla Ferrari s'è preferito passare ai freni non sospesi, per facilitare il cambio delle pastiglie ed eventualmente anche dei dischi. Da notare anche che nelle Matra e Mirage il comando dell'alternatore avviene prendendo il moto dal cambio, per maggiore sicurezza di funzionamento e rapidità di interventi. Fino a giungere all'allestimento d'una grande puleggia sul semiasse nella citata 670 di Depailler; in ogni caso con doppia cinghia di trasmissione.

Sull'impiego delle gomme di 13 pollici nelle Matra, quindi con la costruzione d'un nuovo montante, vi sono spiegazioni discordanti; in verità la scelta non è caduta soltanto per ottenere un pur prezioso abbassamento della vettura, usandosi anche diametri esterni di 24 anziché 26 pollici, ma per accrescere le doti di tenuta in curva senza troppi peggioramenti di rotolamento in rettilineo, con battistrada più stretta d'un pollice circa. Probabilmente, questa soluzione avrebbe favorito anche la Ferrari, dove l'impiego negativo dei cerchi da 13" avveniva proprio per l'accentuazione dei difetti di telaio che affioravano con i diametri esterni più grandi.

Infine, il bilancio tecnico più prodigioso per una singola vettura ci pare quello della Porsche Carrera SRS, ora con motore in alluminio (verrà omologato il 1. luglio) in luogo del basamento in elektron, con freni della Can-Am e gruppi molla-ammortizzatore della 917. Con pompa iniezione Bosch e doppia accensione, questo motore dà 310 cavalli a 8200 giri; e il confronto è immediato con il motore Maserati a quattro valvole V6 preparato dall'ing. Alfieri per la Ligier: 330 cavalli a 7700-8000 giri, un bel risultato per una meccanica completamente di serie, tranne appunto la testata.

benz.