

AUTOSPRINT

presenta

JACKY ICKX

GLI ARGOMENTI di

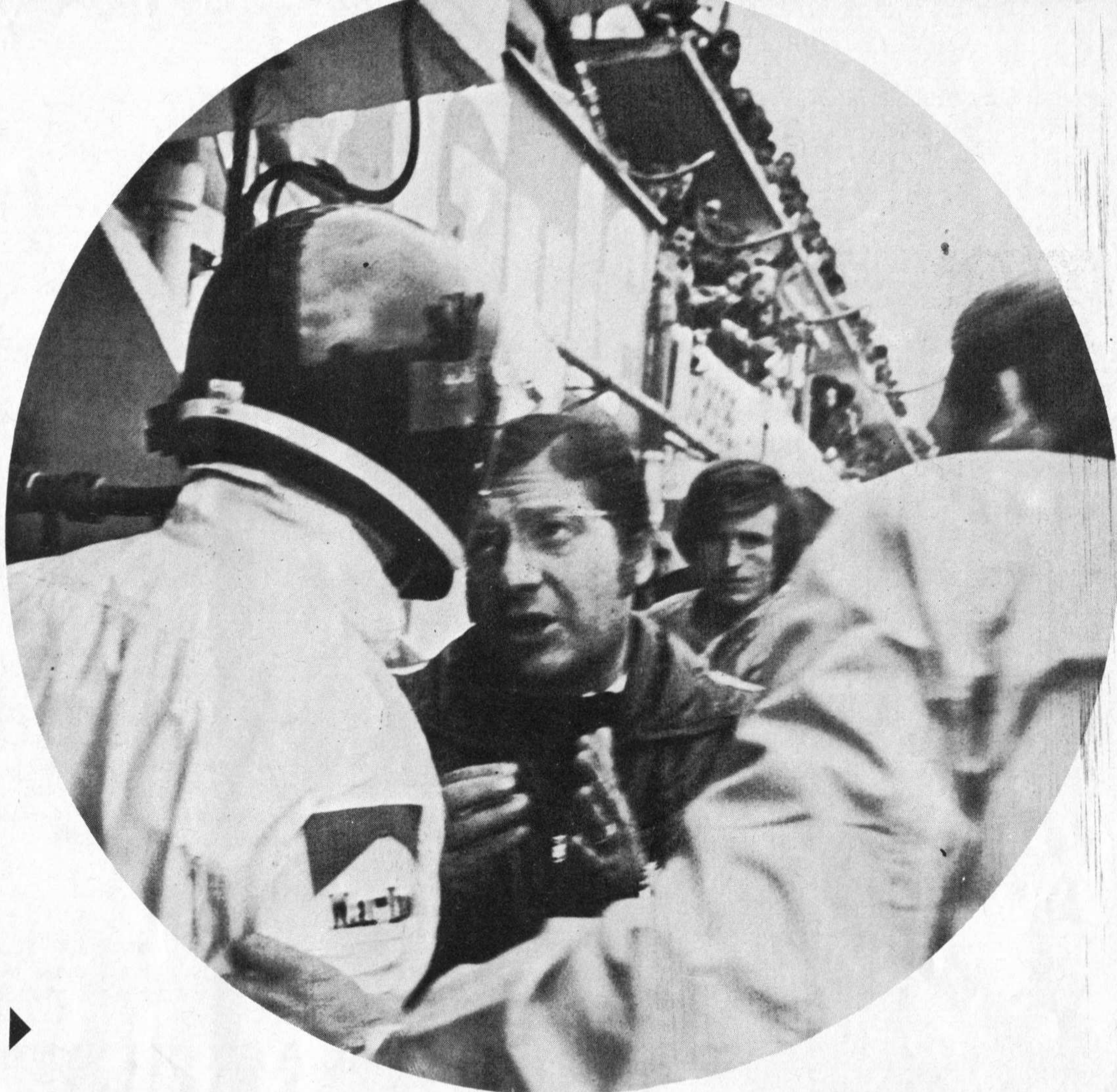
## la verità «iridata»

E il campionato del mondo?

Secondo la stampa specializzata, Ferrari menerebbe oggi con 26 punti di vantaggio su Matra. Ciò che si dimentica, è che Ferrari dispone già di 7 risultati e Matra di 5 soltanto. In una parola, tutti i punti che Matra otterrà nelle ultime tre, conteranno, mentre Ferrari non potrà molto migliorare il suo attuale totale.

Per sapere dove siamo realmente oggi, bisogna limitarci a 5 risultati per i due avversari. Questo dà 85 punti a Ferrari contro 84 a Matra. Cioè un punto di vantaggio, non di più.

«James» Caliri in atteggiamento implorante con Ickx, durante la 24 ore. Cosa gli starà dicendo? «Vai piano, Jacky, ti prego...»



# Avremmo potuto vincere a Le Mans solo per rottura della MATRA

A Le Mans fu dunque l'abbandono alla penultima ora. Certi miei amici si stupiscono che abbia potuto rispondere in modo umoristico al radioreporter di «Europe N. 1», che mi interpellava subito dopo il mio arresto. Non ero dunque deluso come lo erano stati tanti belgi e come erano stati dopo il loro abbandono altri piloti interrogati prima di me?

Questa serenità è spiegabile in un pilota professionista nel dodicesimo anno d'attività. Ne ha viste di tutti i colori, si è abituato, non conta più sul caso fortunato.

Per di più, bisogna sapere che alla Ferrari dalle sette del mattino siamo stati messi in guardia e avevamo ragione di temere che, con uno scappamento danneggiato che non si era potuto sostituire, il motore non avrebbe potuto tenere fino alla fine. Avevamo dunque avuto il tempo per abituarci all'idea della rottura.

Bisogna sapere ancora che, anche quando le cose andavano per il meglio, fra le dieci di sera e le sette del mattino, mai la Ferrari aveva considerato come vinta la corsa. Siccome le nostre speranze, andando a Le Mans, riposavano soprattutto sulla sorprendente fragilità che il motore Matra aveva rivelato nelle ultime corse, il solo fatto che esso resisteva aveva completamente mutato la situazione.

Infatti, non avremmo potuto vincere che di un colpo di sfortuna per l'avversario. E' per questo che mi permetto di pensare che è bene, per correttezza sportiva, e persino per la morale sportiva, che la vittoria sia andata alla Matra che preparava la 24 Ore da un anno.

## Il pilota non importa

Infine bisogna sapere che, per il pilota, l'importanza di una vittoria a Le Mans passa dal positivo al negativo, secondo il suo posto nella gerarchia. E' d'altronde questo che crea un immenso malinteso fra il pubblico e i piloti da Gran Premio.

Non metto in dubbio che le «24 Ore» di Le Mans siano la prova più importante del calendario automobilistico, per il volume delle popolarità che le vale la propaganda gigante che fanno, in buona fede, la stampa, la radio e la TV. Ma quest'importanza si limita all'avvenimento propriamente detto. L'importanza sportiva della

«24 Ore» è già molto minore, e la sua importanza sul piano pilotaggio è praticamente inesistente.

Un tempo, si celebrava la «24 Ore» di Le Mans come la sola grande corsa che poteva essere vinta da un dilettante. Questo tempo è ben passato, ma si potrebbe dire oggi che è la sola grande corsa che non sia obbligatoriamente vinta da un campione.

Essa offre l'unica possibilità di una grande vittoria a quelli che non sono piloti di Formula 1, come ai piloti di Formula 1 che non vinceranno mai un Gran Premio! E, così stando le cose, di nuovo mi sembra conforme all'equità sportiva che la «24 Ore» trovi i suoi laureati in questa categoria di piloti.

Non vediamo male le cose: sono profondamente fe-



L'equipaggio della Ferrari 312 P n. 15 prima della partenza. Ickx ha fatto fare il primo turno di guida a Redman

lice di aver vinto una volta la «24 Ore» di Le Mans, perché il trionfo che termina la corsa è probabilmente un'esperienza unica al mondo, e di cui il più vissuto dei super-campioni gioirebbe profondamente. Ma sono contento di aver riportato questa vittoria in un'epoca in cui non avevo ancora vinto che il G.P. di Francia 1968 e quando il successo a Le Mans rappresentava ancora una corsa importante sul mio piano personale.

## L'avvenire della 24 Ore

Detto questo, ci si può porre la questione dell'avvenire della 24 Ore di Le Mans. La domanda può sembrare insolita, nel momento in cui il mondo intero vanta a più non posso le 24 ore 1973, il cui successo sembra essere stato veramente formidabile.

Allora, ne porrò un'altra: che cosa sarebbe successo a queste 24 ore 1973 se la Ferrari non avesse avuto l'immensa sportività di venirci, in seguito ad un concorso di circostanze veramente eccezionali?

Siamo sicuri che Ferrari ritornerà l'anno prossimo?

Siamo sicuri, malgrado ciò che ha detto il signor Lagardere, che Matra vi ritornerà? Dopo due vittorie consecutive, Ford-USA e Porsche si sono ritirate e tutti l'hanno ben preso.

Per fornire quella lotta che il pubblico ricerca, bastano due avversari come il football, il tennis o la boxe dimostrano quotidianamente, ma bisognerebbe ancora che fossero entrambe allo stesso alto livello. Ora, coloro che dispongono degli immensi mezzi materiali e finanziari necessari per disputare validamente le «24 Ore» si contano sulle dita di una mano, compresi quelli che non vi si interessano. Il problema viene ancora complicato dall'estrema divergenza fra la competizione di Le Mans, da una parte, e tutte le altre corse del campionato del mondo delle marche, d'altra parte.

In generale non è mai bene essere al di fuori di una formula generalizzata. Ma qui è particolarmente vero perché occorrerebbero due vetture differenti per fare fronte a 100% alla 24 Ore e alle altre corse. E si può persino chiedersi se sia cosa seria confrontare su

«Dopo tante disavventure meccaniche non sono animato più dallo stesso attaccamento alla Ferrari (condizionata in F.1 anche dalla benzina in più), ma...»

## io alla LOTUS e «FITTI» con Tyrrell?

Mentre ero a Le Mans, un dispaccio in arrivo dal Brasile sembra sia stato diffuso dappertutto in Europa, se mi riferisco alla nazionalità di coloro che mi hanno interrogato su questo soggetto.

Se ho ben capito, il dispaccio in questione doveva dire:

- 1 Che Jackie Stewart abbandonerebbe le competizioni alla fine della stagione.
- 2 Che Emerson Fittipaldi lo sostituirebbe da Tyrrell.
- 3 Che io stesso sostituirai Fittipaldi alla Lotus.

Per ciò che li riguarda, ne ignoravo persino la prima parola. E sono pronto a pensare che era la stessa cosa per i miei due colleghi.

Si sa, in ogni caso, che un osservatore di Rio non è particolarmente ben piazzato per sapere ciò che succede in Europa. Costui ha probabilmente voluto fare il mago Barbanera. Alla luce delle riflessioni, anzitutto, conoscendo Jackie Stewart, dubito molto che, campione del mondo o no nel 1973, si ritiri l'anno prossimo.

In seguito, se si ritirasse, non vi è nessun dubbio che il suo posto sarebbe preso da Francois Cevert che la merita, che ha saputo aspettarla, e che è francese.

Non bisogna perdere di vista, in effetti, che il Team Tyrrell è, di fatto, il Team Elf, cioè quello della società petrolifera francese statalizzata.

Quanto a Emerson Fittipaldi, che sia di nuovo campione del mondo o no, non vedo per qual motivo lascerebbe la Lotus.

Rimane il mio caso. E' chiaro che, in questa metà stagione 1973 e dopo tutte le disavventure meccaniche, non sono forse più animato dallo stesso attaccamento incondizionato alla Ferrari come negli anni precedenti. Ma ciò non significa per forza che la lascerò.

Non bisogna mai dimenticare che, quando un pilota s'associa ad un costruttore, non è in funzione del presente (che sarà il passato a partire da domani), ma in funzione delle prospettive future. Il presente della Ferrari non è rosa, ma nulla dice ancora che cosa porterà la reazione radicale che annuncerebbe un avvenire differente.

Per sapere ciò che farò l'anno prossimo, debbo sapere il programma 1974 della Ferrari. E non è ancora il caso.

Prima di tutto, un breve passo all'indietro. A Monaco, dove sono stato fermato a metà distanza per rottura di trasmissione, la trasmissione della 312 B3

non aveva nulla di sperimentale. Una tale rottura non avrebbe dovuto dunque prodursi.

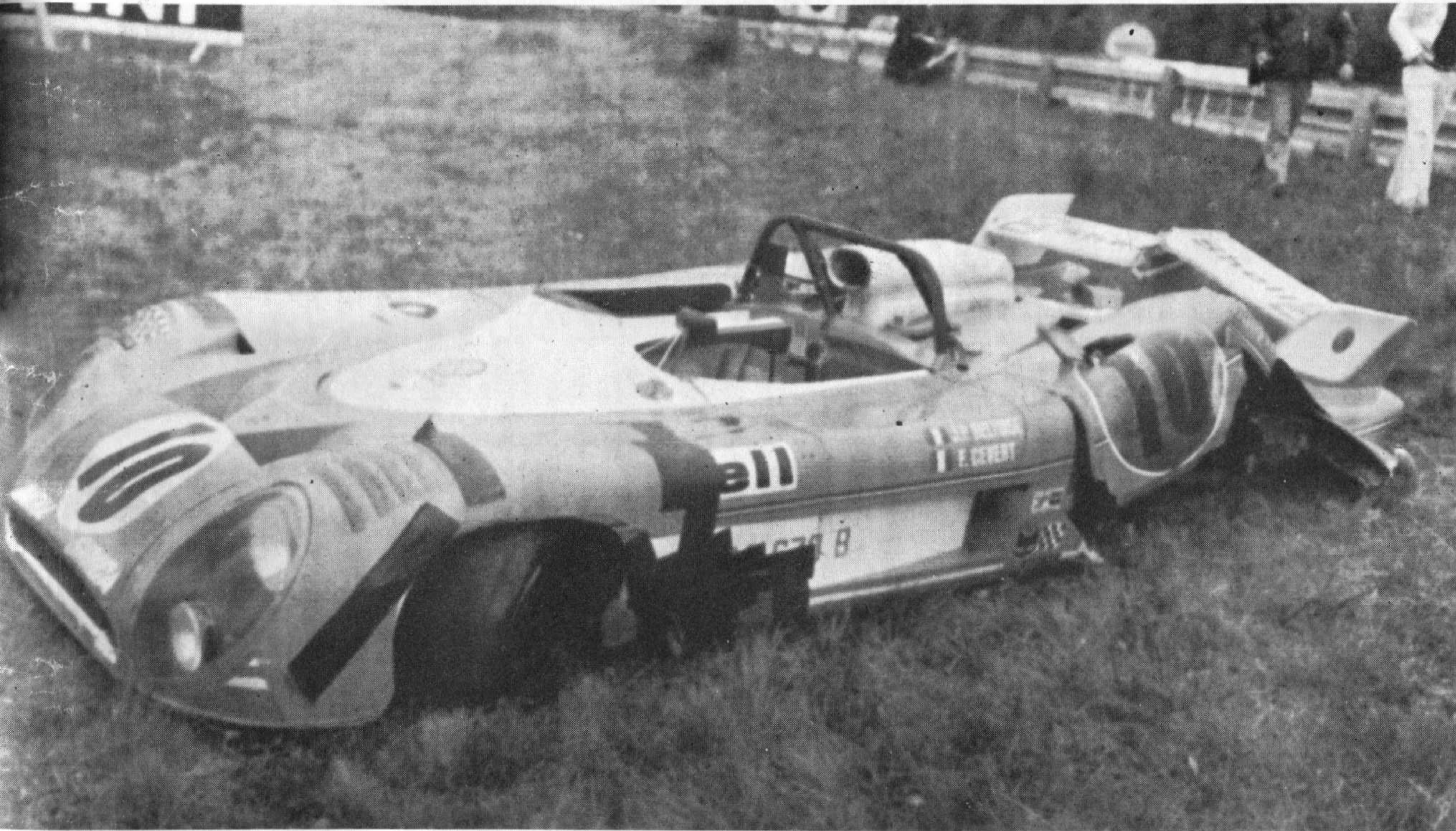
Questo mi ha senza dubbio privato di un terzo posto, che sarebbe potuto sembrare incoraggiante all'estero, ma che non lo sarebbe stato per nulla. La sola cosa che interessa il pilota o il concorrente, è la vittoria. Se non l'ha potuta ottenere, la sola cosa incoraggiante per lui è d'aver partecipato alla lotta per la vittoria. E questo non è stato il mio caso a Monaco.

Anche se non avessi avuto Niki Lauda davanti a me, sarei stato irresistibilmente distanziato e sarà ancora il caso fin quando dovrò partire con una cinquantina di litri di più degli altri.

Tre anni fa, la potenza superiore del motore Ferrari poteva compensare questo svantaggio; e un po' più di due anni fa, a Barcellona, potevo ancora riprendere nella seconda metà della corsa il terreno perduto nella prima. Ma oggi, tenuto conto dei tre anni di progresso dei nostri concorrenti, questo svantaggio di peso è insormontabile.

Ciò vuol dire che il motore Ferrari potrebbe ridiventare pienamente valido soltanto diventando ancora più potente, o non consumando più degli altri.

Jacky Ickx



Jean-Pierre Beltoise è stato molto fortunato quando, alla dodicesima ora di gara, la sua Matra 670 ha «dechappato» un pneumatico nel pieno rettilineo delle Hunaudieres. La vettura ha urtato la barriera, rovinandosi in modo grave ma senza danni al pilota. Era la seconda gomma dechappata durante la corsa da questa vettura

5000 chilometri delle vetture concepite ed elaborate per fornirne mille, la corsa si determinerebbe in un certo modo, alla durata totale degli stupidi arresti incontrati sul proprio cammino.

Giunti a questo punto, ci si può infine chiedere se convenga continuare ad allineare a Le Mans le vetture sport, che sono in effetti delle vetture da corsa biposto (cosa giustificata d'altronde sul piano spettacolo). Ma, dato il modo col quale la Commissione Sportiva Internazionale definisce i «gruppi», si vede difficilmente quale altra specie di vetture potrebbe sostituire vantaggiosamente le sport.

### Chiaroveggenza o sogno?

Per ora, si parla sempre di più di una Formula (ancora da precisare) che definirebbe la vettura da Gran Turismo con delle definizioni di abitabilità e non più col processo aberrante del numero degli esemplari costruiti.

Secondo coloro che la preconizzano, una tale formula presenterebbe il triplo vantaggio:

- 1 Di non scartare i numerosi costruttori di vetture di gran classe che non avranno mai la possibilità di costruirne mille dello stesso modello.

- 2 Di lasciare il campo libero ai carrozzieri, a chi incombe oggi la ricerca delle forme di domani.

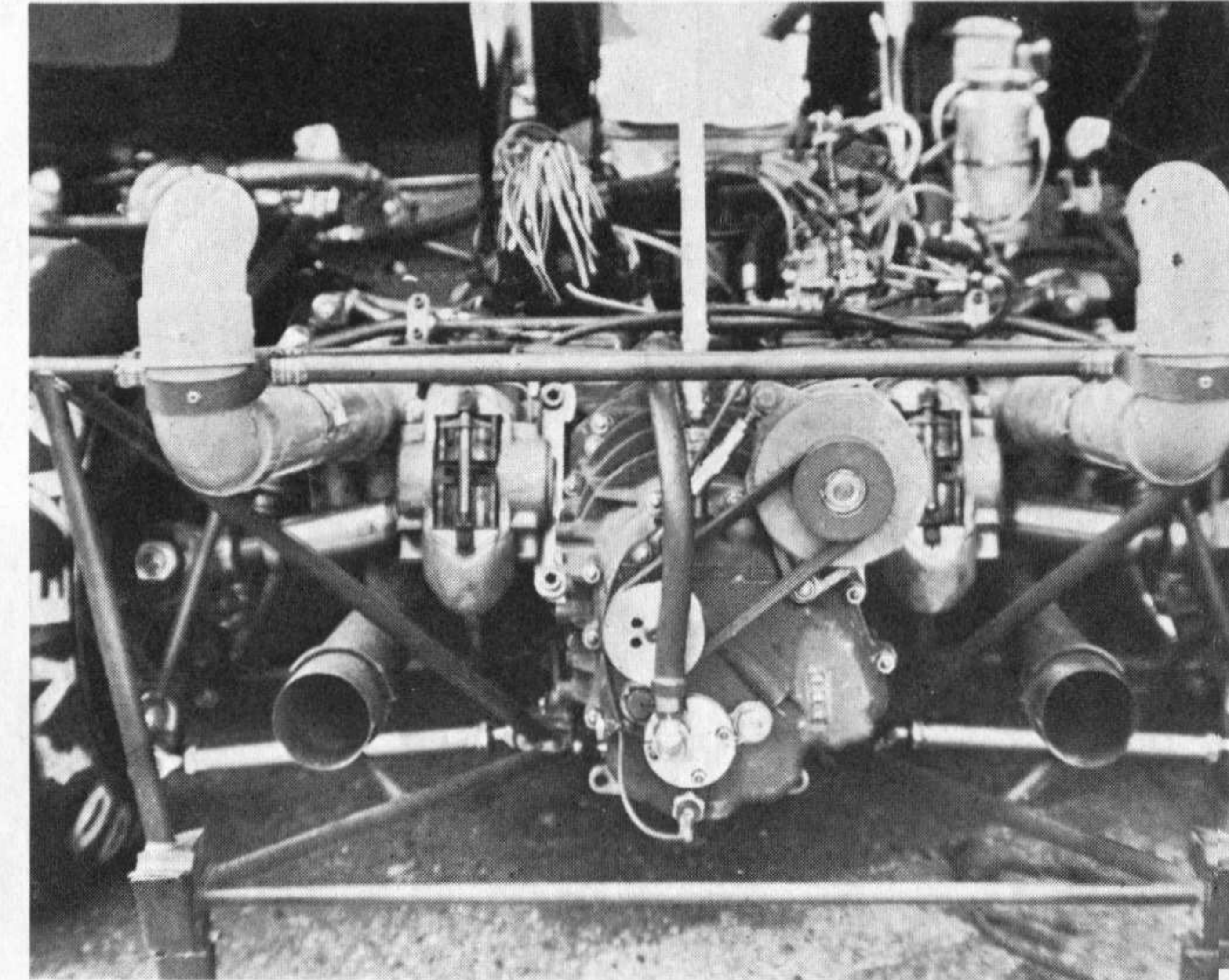
- 3 Di lanciare di nuovo nelle 24 Ore, delle vetture per le quali sarà normale di fornire la distanza, ciò che permetterà un sano confronto delle loro prestazioni.

Questi due ultimi punti mi trovano pienamente d'accordo. Il primo anche, d'altronde, se si rimane su di un piano teorico.

Ma su di un piano pratico, mi chiedo quanti fra questi piccoli costruttori di eccezione avrebbero i mezzi di allineare a Le Mans. E fra quelli che avrebbero i mezzi, quanti ne avrebbero voglia? E' tanto più comodo per loro (e tanto più sicuro) non salire sul ring.

Il divieto che è loro posto, è la loro protezione. Che cosa avrebbero da guadagnare nel dover provare quelle possibilità che il pubblico ritiene acquisita? Per di più, senza grandi nomi, le 24 Ore di Le Mans non sarebbero più le stesse, e i loro organizzatori lo sanno perfettamente.

Quindi occorre andare dove si possono trovare questi grandi nomi e fino a prova del contrario, la corsa di vetture sport è la sola a poterli fornire. Ma per quanto tempo ancora?



Il cambio Porsche della Matra vincente. In primo piano la cinghietta dell'alternatore. Freni posteriori interni, con prese d'aria a proboscide per il raffreddamento

● I colori e le distinzioni a Le Mans: «paramenti» bianchi per la Matra di Beltoise-Cevert, verdi per quella di Larrousse-Pescarolo, rossi per quella di Jabouille-Jaussaud e gialli per quella di Depailler-Wollek. Alle Ferrari, oltre alle note strisce colorate, s'è aggiunto un segnale luminoso in coda: due strisce verticali per la macchina di Merzario-Pace e due orizzontali per quella di Ickx-Redman.



Elford ha fatto un'altra «puntata» nelle gare vincendo con Ballot-Lena la classe GT

● «Sono rapporti per andare sulla luna», diceva Merzario nella prima giornata di prove, alludendo ai lunghissimi rapporti di trasmissione. Eppure ha segnato eccellenti tempi sul giro, i migliori del «clan» Ferrari. Tu vai troppo forte, gli diceva Reutemann. Per di più, lo speaker continuava ad attribuire il tempo a Carlos Pace, che non era ancora salito in macchina. Per fortuna che un inviato di Autosprint, leggendo negli occhi l'apprensione di Merzario a questi annunci, è andato dallo speaker, ottenendo la rettifica.

● Velocità eccessive registrate dagli organizzatori, con maggiorazioni di oltre il 4 per cento dei valori reali: 331 km orari per Jaussaud e Reutemann, 330 per Pescarolo, 323 per Merzario e Ickx, 319 per Bell, 315 per Beltoise, 307 per Hailwood e 303 per l'Alfa V8 di Facetti, che aveva rapporti troppo corti, date le gomme di più piccolo diametro impiegate.

● Al rituale «pesage», dove l'unico difetto è stato quello d'un raggio di sterzata eccessivo della Mirage, subito corretto, il peso maggiore è stato quello di 1451 chili della GTB di Andruet e il minore quello di 533 kg della piccola A.C.E. I pesi delle Matra-Simca sono stati compresi 685 e 715 chili; quello delle Mirage sono stati di 751 kg esattamente per i due esemplari e quelli delle Ferrari di 690-692 chili.

# Alle CORSE con **AUTO SPRI NT**

G. P. d'Inghilterra 13-15 luglio 1973

## Con 70.000 lire a SILVERSTONE

13 luglio - Venerdì

Ore 18,30 - Milano. Ritrovo dei partecipanti all'aeroporto della Malpensa.

Ore 19,25 - Milano. Operazioni di imbarco e partenza.

Ore 20,20 - LONDRA. Arrivo. Trasporto in pullman all'Hotel, sistemazione. Pernottamento.

14 luglio - Sabato

Prima colazione in Hotel. Giornata a disposizione per assistere al Grand Prix. Trasferimento a Silverstone e ritorno in autopullman. Rientro a Londra in serata. Pernottamento.

15 luglio - Domenica

Prima colazione in Hotel. Mattinata libera, possibilità di effettuare la visita della città in pullman con guida (facoltativo). Pomeriggio libero a disposizione.

Ore 17,30 - Raduno in Hotel. Trasferimento in pullman all'aeroporto.

Ore 19,35 - Operazioni di imbarco e partenza con volo Jet.

Ore 22,20 - MILANO. Arrivo all'aeroporto della Malpensa.

### QUOTA DI PARTECIPAZIONE L. 70.000

Soci Autosprint L. 67.000

**La quota comprende:** Viaggio con Jet Boeing 737 appositamente noleggiato. Trasporto in pullman dall'aeroporto all'Hotel e viceversa. Trasporto in pullman dall'Hotel a Silverstone e viceversa. Biglietto di ingresso al circuito con posti di tribuna numerati. Sistemazione in Hotel di 1. Categoria, camere doppie con bagno, servizio di 1. colazione. Tasse aeroportuali a Milano e Londra. Assistenza di un accompagnatore per tutta la durata del viaggio.

**La quota non comprende:** I pasti principali, le bevande e gli extra di carattere personale. Quanto non specificato nel programma.

**Supplementi:** Visita della Città in pullman con guida L. 2.500.

**ATTENZIONE!** Le prenotazioni vanno inviate a **BONONIA VIAGGI**, Galleria del Toro 3, BOLOGNA, (tel. 27.34.10-26.29.60) e debbono essere accompagnate oltre che dall'unito tagliando, da un acconto di L. 25.000 per le spese di viaggio che può essere inviato tramite assegno circolare o vaglia postale.

Per ulteriori chiarimenti telefonare a **SEGRETERIA AUTOSPRINT VIAGGI** 051/46.56.24-46.56.32 o a **BONONIA VIAGGI** 27.34.10-26.29.60.



## G.P. d'INGHILTERRA

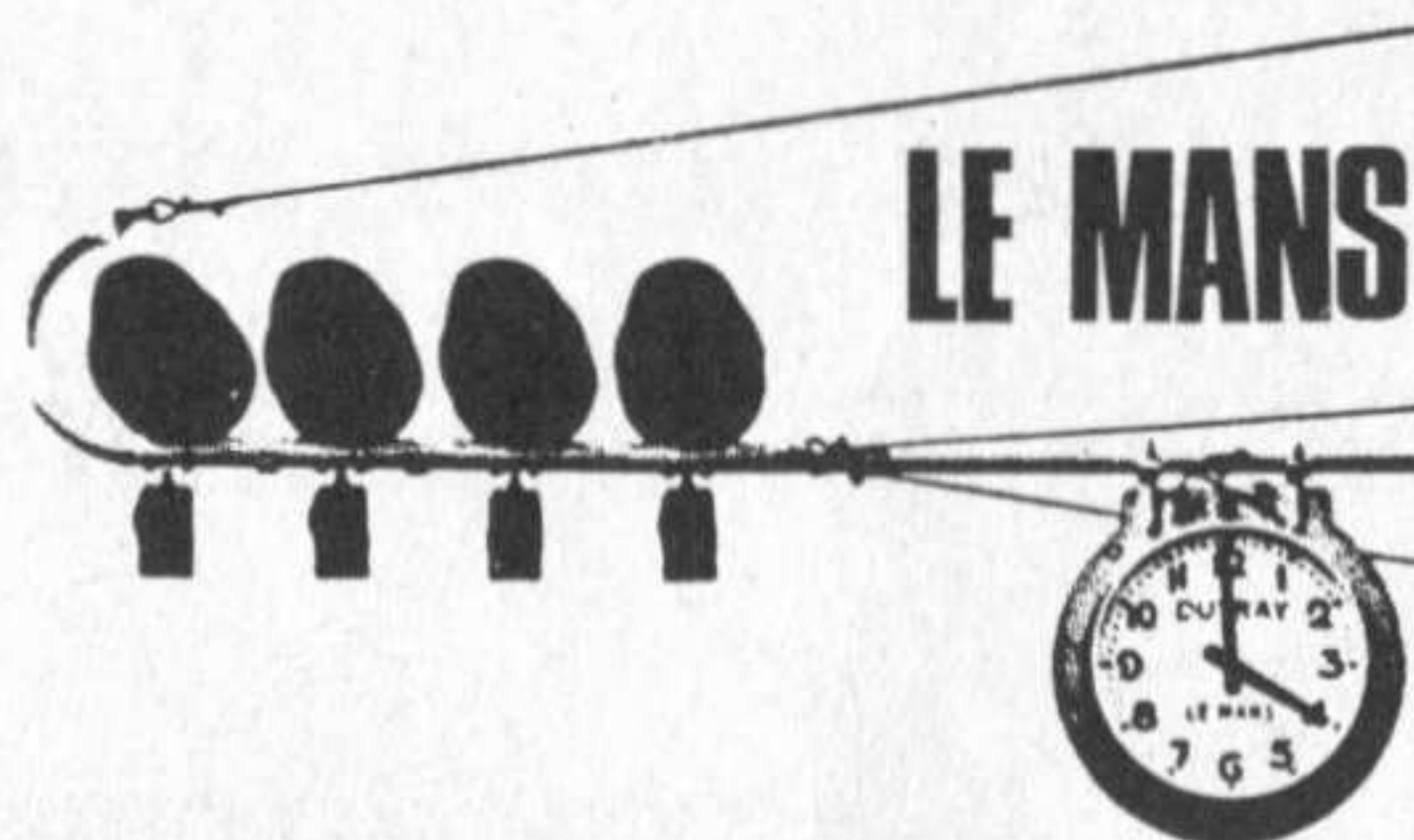
13-15 luglio 1973

Il sottoscritto

Via \_\_\_\_\_ Città \_\_\_\_\_

Si prenota per il viaggio al G.P. d'INGHILTERRA - Invia inoltre L. 25.000 quale acconto sulle spese di viaggio.

Firma \_\_\_\_\_



## La velocità al computer (del paragone)

**LE MANS** - Due sono i tagli netti con la tradizione, a Le Mans, per l'esame dei tempi e delle medie sul giro: primo quello del 1968, con l'aggiunta della variante Ford prima delle tribune principali, secondo quello dell'anno scorso, in cui è stato rifatto l'intero tratto che dalla famosa curva della Maison Blanche porta alla variante.

Infatti, il circuito era ritenuto troppo veloce nel punto di massima densità di spettatori ed una interruzione era indispensabile. E fino al 1967, la curva della Maison Blanche era importantissima, giacché chi riusciva a percorrerla velocemente, uscendo ai limiti estremi, poteva trascinarsi la maggiore velocità fino alla curva Dunlop o al Tertre Rouge.

Allora, i migliori tempi erano quelli delle sette litri Ford, che nel '67 girarono con Hulme e Andretti in gara in 3'23"6 a 238,014 kmh di media e in prova con McLaren in 3'24"4 a 237,082 km orari di media. E fu quello l'anno abbastanza eccezionale anche della macchina che ha corso allo sbaraglio, sempre in testa, dominando per tutte le 24 ore.

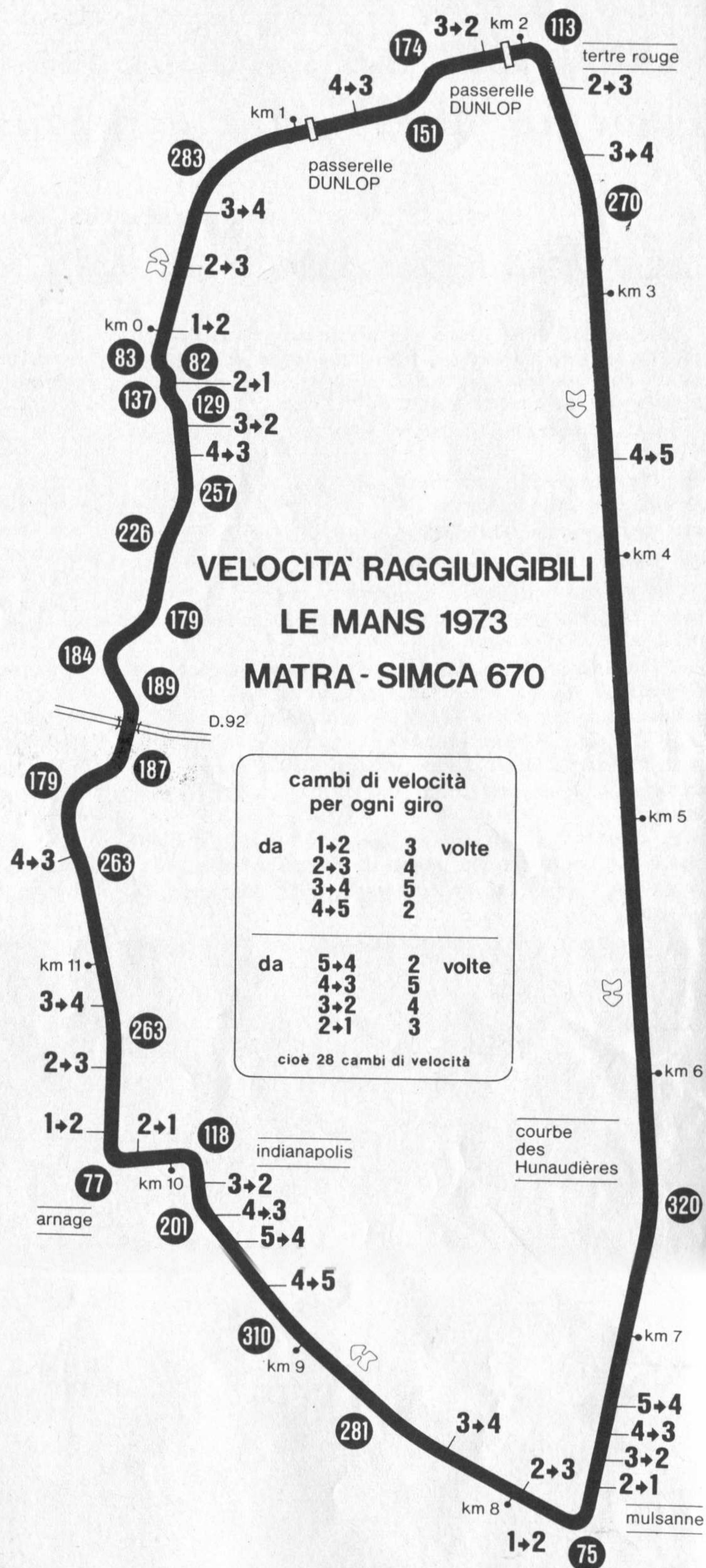
Il ritiro della Ford e la « chicane » del '68, con percorso aumentato da 13,461 a 13,469 km, hanno abbassato le medie. Soltanto con l'avvento delle più rapide cinque litri, le 917 della Porsche, la corsa ai tempi più bassi è tornata ad accendersi, concludendosi con il superamento dei vecchi limiti, nonostante la variante. Così, il record assoluto in gara veniva stabilito nel '71 da Oliver in 3'18"4 a 244,397 km all'ora, dopo che l'indimenticabile Rodriguez aveva girato in prova in 3'13"9 a ben 250,069 km orari.

Dal '72 è stato inevitabile ristabilire un freno a questo iperbolico incremento, con la limitazione ai tre litri di cilindrata e con la prima parte dei nuovi lavori sul circuito: il rifacimento del tratto dalla Maison Blanche alle tribune principali, con riduzione della distanza a 13,640 km. Prima parte nel senso che nei prossimi anni l'impianto verrà completato con la costruzione dell'intero rettilineo delle Hunaudières.

Sul nuovo tracciato, l'anno scorso è stata la Ferrari di Ickx, nelle prove di marzo, senza partecipare poi alla corsa, a segnare il miglior tempo in 3'40"4 a 222,794 km orari, mentre nelle prove ufficiali la Matra di Cevert non andava oltre 3'42"2 a 220,990 kmh. In corsa, poi, la migliore prestazione è rimasta quella della Lola di Van Lennep, in 3'46"9 a 216,413.

E tutti questi limiti hanno potuto essere agevolmente superati quest'anno, sia nelle prove di aprile, con la Matra-Simca di Beltoise a livello di 3'36"3 a 227,018 km orari, sia nelle ultime prove ufficiali, dove la Ferrari di Merzario ha saputo toccare i 225,765 kmh di media, con l'eccellente tempo di 3'37"5. Nelle condizioni attuali, con forte accentuazione del settore misto, entrambi i fattori velocità di punta e capacità di accelerazione hanno ruoli ravvicinati e non sono più le vertiginose velocità alle Hunaudières ad avere una prevalenza nel conseguimento dei migliori tempi sul giro.

e. b.



In questo schema, diffuso dalla Matra, sono indicate con molta precisione le velocità ed i cambi di marcia realmente attuati dalle 670 in un giro del tracciato attuale, che misura in totale 13.640 metri

## Soltanto nel 1975 il circuito definitivo

**LE MANS** - Il progetto per la costruzione del nuovo rettilineo delle Hunaudières, che sarà pressoché parallelo a quello esistente, è pronto da tempo. Con la costruzione di questo tratto il circuito di Le Mans assumerà una veste definitiva con un tracciato permanente che sarà staccato da tutte le strade di normale circolazione.

Il progetto tuttavia è ancora in alto mare, perché pare che ci sia della resistenza da parte dei proprietari terrieri interessati, a cedere il terreno necessario. Nonostante che la costruzione avvenga con l'ausilio di una legge che indica il circuito come opera di utilità pubblica, e quindi autorizzi l'esproprio, la opposizione deve seguire il suo corso e ciò porterà a ritardi di qualche mese.

Per cui la costruzione non potrà avvenire prima della fine del 1974, perciò la utilizzazione del nuovo tracciato non potrà avvenire prima del 1975.

Vetture sportive

**FERRARI  
MASERATI  
LAMBORGHINI  
PORSCHE  
DE TOMASO**

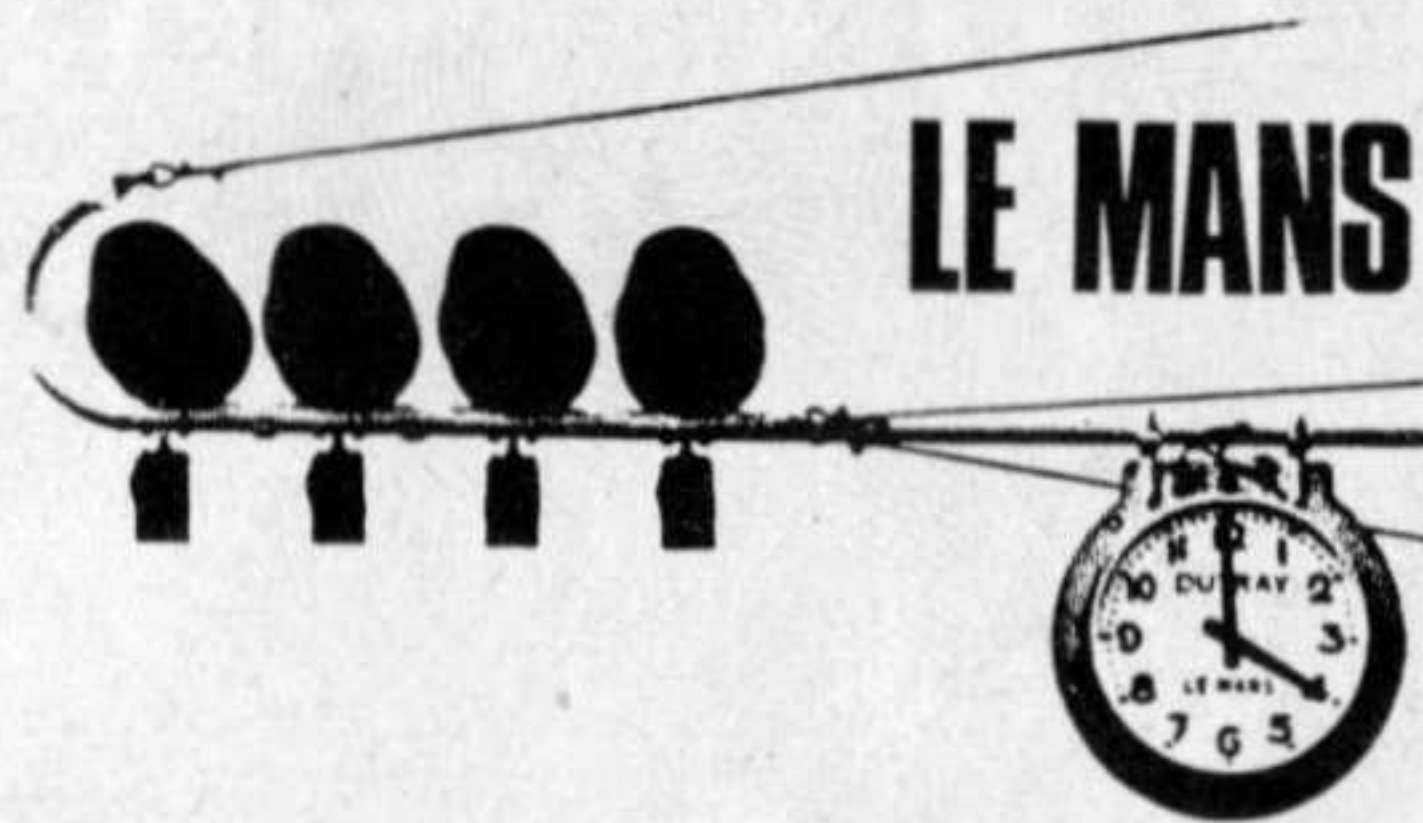
scafi da diporto

Sports cars sales and service

**Sports Cars** s.a.s.

di DROGO & VASSALLO

41100 MODENA via Emilia ovest 800  
telefono (059) 33 03 69



# Le schede-gara dei 58 di LE MANS '73

N. VETTURA	PILOTI	GR. MOTORE	CC	N. CIL.	AL. x CORSA	ALIM.	PESO	CAMBIO	GOMME	TEMPO PROVA	POSIZIONI E RITIRI
2 Chevron B. 21	Dubos-«Christine» (Pagani)	5 Ford	1796	4	85,6x77,6	iniez.	585	Hewland	Michelin	4'25"6	ritirata 5. ora (motore)
3 Porsche 908/3	Fernandez-Cheneviere (Torredemer)	5 Porsche	2997	8	85x66	iniez.	741	Porsche	Goodyear	4'15"9	5. assoluto - 5. gr. 5
4 Porsche 908/2	Ortega-Merello (Ranet)	5 Porsche	2987	8	85x66	iniez.	675	Porsche	Goodyear	4'19"5	7. assoluto - 6. gr. 5
5 Duckhams	De Cadenet-Craft (Besson)	5 Ford	2989	V8	85,6x64,9	iniez.	675	Hewland	Dunlop	4'11"2	ritirata 13. ora (incidente)
6 Ferrari GTB4	Posey-Minter	4 Ferrari	4390	V12	81x71	6 carb.	1350	Ferrari	Goodyear	4'19"7	ritirata 21. ora (perdita d'olio)
7 Lola T 282	Lafosse-Wisell-(De Fierlant)	5 Ford	2993	V8	85,6x64,9	iniez.	700	Hewland	Goodyear	3'49"2	ritirata 18. ora (perdita d'olio)
8 Mirage	Bell-Ganley-(Schuppan)	5 Ford	2983	V8	85,6x64,9	iniez.	751	Z F	Firestone	3'46"3	ritirata 17. ora (pressione olio)
9 Mirage	Hailwood-Watson-Schuppan	5 Ford	2983	V8	85,6x64,9	iniez.	751	Z F	Firestone	3'46"6	ritirata 12. ora (motore)
10 Matra-Simca 670B	Beltoise-Cevert-(Fiorentino)	5 Matra	2993	V12	79,7x50	iniez.	685	Porsche	Goodyear	3'39"9	ritirata 12. ora (rottura sospensione)
11 Matra-Simca 670B	Pescarolo-Larrousse (Fiorentino)	5 Matra	2993	V12	79,7x50	iniez.	686	Porsche	Goodyear	3'41"8	1. assoluto - 1. gr. 5
12 Matra-Simca 670B	Jaussaud-Jabouille-(Fiorentino)	5 Matra	2993	V12	79,7x50	iniez.	694	Porsche	Goodyear	3'44"7	3. assoluto - 3. gr. 5
14 Matra-Simca 670	Depailler-Wollek-(Fiorentino)	5 Matra	2993	V12	79,7x50	iniez.	715	Z F	Goodyear	3'45"3	ritirata 6. ora (rottura biella)
15 Ferrari 312P	Ickx-Redman	5 Ferrari	2991	12	80x49,6	iniez.	692	Ferrari	Goodyear	3'38"5	ritirata 22. ora (rottura valvola)
16 Ferrari 312P	Merzario-Pace	5 Ferrari	2991	12	80x49,6	iniez.	692	Ferrari	Goodyear	3'37"5	2. assoluta - 2. gr. 5
17 Ferrari 312P	Reutemann-Schenken	5 Ferrari	2991	12	80x49,6	iniez.	690	Ferrari	Goodyear	3'42"3	ritirata 11. ora (rottura biella)
18 Ligier JS2	Laurent-Delalande-(Marche)	5 Maserati	2871	V6	92x72	3 carb.	830	Citroen	Michelin	4'44"5	13. assoluta - 8. gr. 5
19 Ligier JS2	Paoli-Couderc-(Michy)	5 Maserati	2991	V6	92x72	3 carb.	827	Citroen	Michelin	4'17"5	ritirata 15. ora (motore)
21 Chevron B.23	Maublanc-Mieusset	5 BMW	1998	4	89,2x80	iniez.	612	Hewland	Firestone	4'14"7	ritirata 20. ora (motore)
22 Porsche 910	Touroul-Rouget-(Pagani)	5 Porsche	1991	6	80x66	iniez.	608	Porsche	Dunlop	4'34"8	ritirata 15. ora (motore)
25 Chevron B.21	Dupont-Blancpain	5 Ford	1790	4	85,7x78,3	iniez.	582	Hewland	Firestone	4'29"3	ritirata 20. ora (comando cambio)
26 Sigma M.C. 73	(Dal Bo)-Ikuzawa-Fuschida	5 Toyota	2292	2 rot.	Wankel	1 carb.	616	Hewland	Brigestone	4'11"1	ritirata 9. ora (accensione)
27 Chevron B.23	Juncadella-Bragation	5 Ford	1930	4	88,9x80	iniez.	620	Hewland	Firestone	4'11"0	ritirata 19. ora (motore)
28 Lola T 290	Henry-Stalder-(Grobot)	5 Ford	1844	4	87x77,6	iniez.	578	Hewland	Firestone	4'25"7	ritirata 10. ora (motore)
29 Corvette	Grenwood-Johnson-(Greendyke)	4 Chevrolet	6998	V8	108,5x95,5	1 carb.	1382	Chevol.	Goodrich	4'19"6	ritirata 4. ora (biella)
30 Corvette	Greder-Beaumont-(Pignard)	4 Chevrolet	6998	V8	108,5x95,5	1 carb.	1443	Chevol.	Michelin	4'20"9	12. assoluta - 5. gr. 4
33 Ferrari GTB4	Green-Corner-(Ecklerslyke)	4 Ferrari	4390	V12	81x71	6 carb.	1364	Ferrari	Goodyear	4'17"2	ritirata 17. ora (cambio)
34 Ferrari GTB4	Andruet-Bond	4 Ferrari	4390	V12	81x71	6 carb.	1451	Ferrari	Michelin	4'18"9	20. assoluta - 11. gr. 4
36 Ferrari GTB4	Grossman-Guitteny	4 Ferrari	4390	V12	81x71	6 carb.	1353	Ferrari	Goodyear	4'25"9	ritirata 8. ora (motore)
37 Ferrari GTB4	Di Palma-Veiga	4 Ferrari	4390	V12	81x71	6 carb.	1359	Ferrari	Goodyear	4'17"1	ritirata 17. ora (frizione)
38 Ferrari GTB4	Chinetti-Migault	4 Ferrari	4390	V12	81x71	6 carb.	1370	Ferrari	Goodyear	4'16"7	13. assoluta - 6. gr. 4
39 Ferrari GTB4	Ballot-Lena-Elford	4 Ferrari	4390	V12	81x71	6 carb.	1427	Ferrari	Goodyear	4'16"2	6. assoluta - 1. gr. 4
40 Ferrari GTB4	Dolhem-Serpaggi	4 Ferrari	4390	V12	81x71	6 carb.	1412	Ferrari	Goodyear	4'23"2	9. assoluta - 3. gr. 4
41 Porsche Carr.	Selz-Vetsch	4 Porsche	2687	6	92x70,4	iniez.	970	Porsche	Dunlop	4'36"1	ritirata 18. ora (motore)
42 Porsche Carr.	Mauroy-Mignot-(Mazzia)	4 Porsche	2808	6	92x70,4	iniez.	952	Porsche	Dunlop	4'31"7	17. assoluta - 3. gr. 4
43 Porsche Carr.	(Quist)-Zink-Laub	4 Porsche	2806	6	92x70,4	iniez.	982	Porsche	Goodyear	4'29"2	ritirata 8. ora (uscita di strada)
44 Porsche Carr.	Piot-Zbinden-(Bolomey)	4 Porsche	2823	6	92x70,4	iniez.	946	Porsche	Dunlop	4'30"4	ritirata 8. ora (rottura cambio)
45 Porsche Carr.	Keller-Kremer-(Schickentanz)	4 Porsche	2806	6	92x70,4	iniez.	960	Porsche	Dunlop	4'21"6	8. ass. - 2. gr. 4 - 1. indice energetico
46 Porsche Carr. RS	Muller-Van Lennep-(Haldi)	5 Porsche	2998	6	95x70,4	iniez.	883	Porsche	Dunlop	4'14"9	4. assoluto - 4. gr. 5
47 Porsche Carr. RS	Haldi-Jost-(Muller)	5 Porsche	2998	6	95x70,4	iniez.	883	Porsche	Dunlop	4'15"8	ritirata 8. ora (pistone)
48 Porsche Carr.	Gregg-Chasseuil	4 Porsche	2806	6	92x70,4	iniez.	968	Porsche	Dunlop	4'20"5	14. assoluta - 7. gr. 4
49 Porsche Carr.	Egreteau-«Jicelle»	4 Porsche	2806	6	92x70,4	iniez.	913	Porsche	Goodyear	4'26"9	ritirata 15. ora (motore)
50 BMW 3.OCSL	Stuck-Amon-(Menzel)	2 BMW	3331	6	94x80	iniez.	1140	BMW	Dunlop	4'18"8	ritirata 13. ora (incidente)
51 BMW 3.OCSL	Quester-Hezemans-(Menzel)	2 BMW	3331	6	94x80	iniez.	1140	BMW	Dunlop	4'17"7	1. assoluta - 1. gr. 2
52 Porsche 908/2	Wicky-Olivar-(Carron)	5 Porsche	2950	8	85x65	iniez.	674	Porsche	Firestone	4'27"2	21. assoluta - 3. gr. 5
53 Ford 2600 RV	Vinatier-Koinig-Birrell	2 Ford	2995	6	95,9x69	iniez.	944	Ford	Dunlop	4'16"7	ritirata 12. ora (valvola)
54 Ford Capri 2600LB	Birell-Heyer	2 Ford	2995	6	95,9x69	iniez.	942	Ford	Dunlop	4'16"	ritirata 2. ora (alimentazione)
55 Ford Capri 2600LB	Fitzpatrick-Glemser	2 Ford	2995	6	95,9x69	iniez.	945	Ford	Dunlop	4'15"8	ritirata 20. ora (motore e trasmiss.)
56 Ferrari Daytona	Guerie-Grandet	4 Ferrari	4390	V12	81x71	6 carb.	1342	Ferrari	Dunlop	4'26"2	ritirata 15. ora (cambio)
57 Porsche 908/2	Poirot-(Bonnemaison)-Barth	5 Porsche	2997	8	85x66	iniez.	679	Porsche	Dunlop	4'31"	non partita
58 BMW 3.OCSL	Brun-Kocher-(Aeschlimann)	2 BMW	3329	6	94x80	iniez.	1135	Z F	Firestone	4'28"4	ritirata 1. ora (pistone)
60 Alfa Romeo 33tt3	Facetti-«Pam»-Zeccoli	5 Alfa Romeo	2992	V8	86x64,4	iniez.	740	Alfa R.	Goodyear	3'54"8	15. assoluta - 7. gr. 5
61 Lola T 282	Rouveyrans-«Cyprien»	5 Ford	2993	V8	85x69,8	iniez.	691	Hewland	Goodyear	3'50"7	ritirata 5. ora (motore)
62 Ligier JS2	Laffite-Ligier-(Michy)	5 Maserati	2991	V6	92x75	iniez.	800	Citroen	Michelin	4'13"1	squalificata 4. ora per rabbocco olio
63 Porsche Carr.	Loos-Barth	4 Porsche	2806	6	92x70,4	iniez.	952	Porsche	Dunlop	4'19"3	10. assoluta - 4. gr. 4
66 Chevron B.23	Robinson-Uriarte-Le Guellec	5 Ford	1786	4	85,6x77,6	iniez.	676	Hewland	Firestone	4'14"3	non partita
68 Corvette	Yenko-Grable-Greenwood	4 Chevrolet	6998	V8	108x95,5	1 carb.	1381	Chevol.	Goodrich	4'30"8	non partita
69 Corvette	Aubriet-«Depnic»	4 Chevrolet	6992	V8	108x95,5	1 carb.	1430	Chevol.	Michelin	4'24"8	18. assoluta - 10. gr. 4
78 Porsche Carr.	Bayard-Ligonnet-(Sage)	4 Porsche	2808	6	92x70,4	iniez.	939	Porsche	Firestone	4'31"5	ritirata 7. ora (motore)



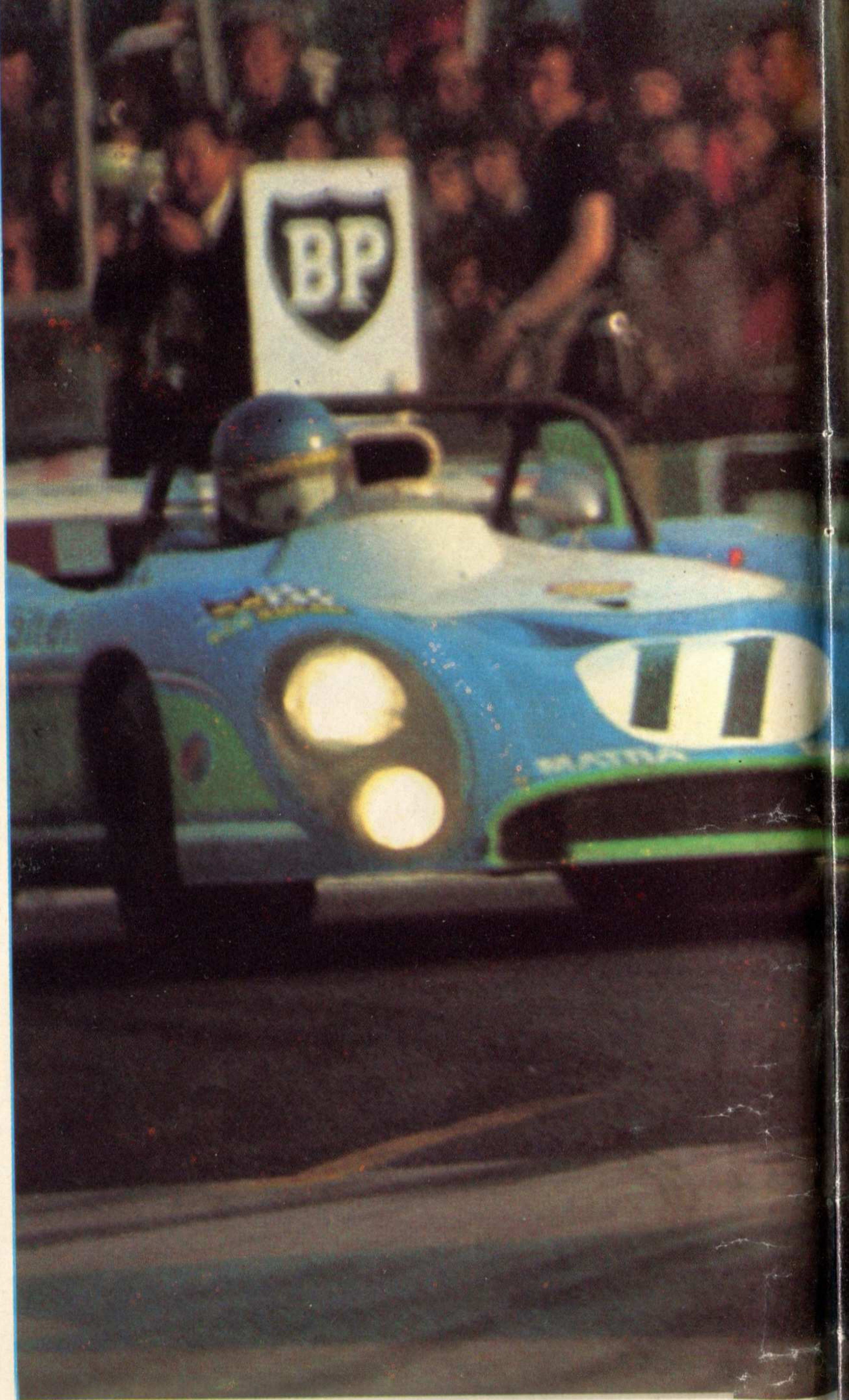
QUANDO C'E' BISOGNO DI LUCE ...

**MAZDA**

LAMPADINE PER AUTO AGLI ALOGENI

richiedetele presso i migliori elettrauto





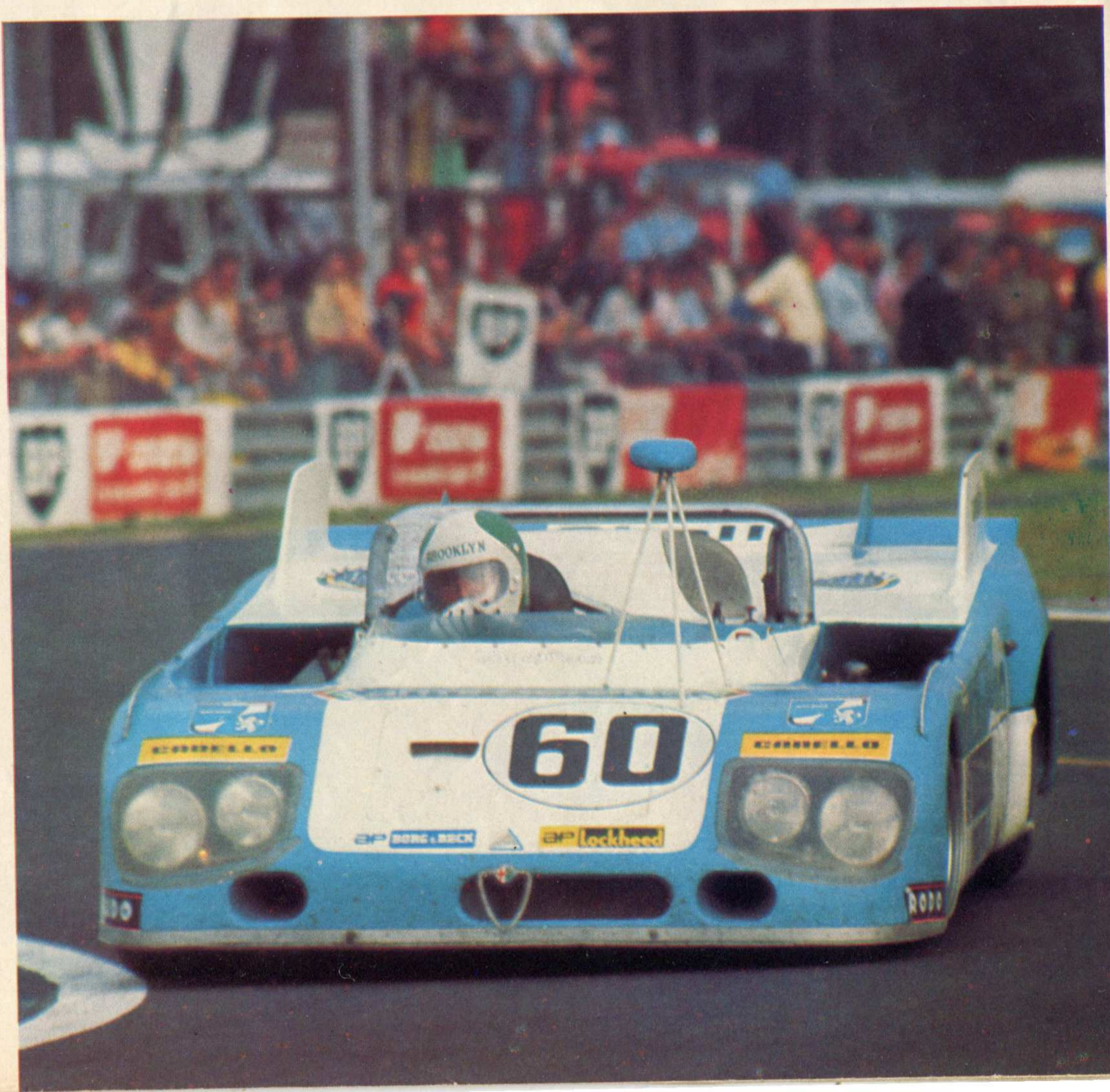
Dopo la magnifica 24 ore delle sue macchine, Ferrari questo cartello se l'è proprio meritato. Qui sotto, le macchine si sgranano dall'allineamento, per iniziare l'avventura. In primo piano, la Capri di Glemser-Fitzpatrick. La 46 è la Porsche Carrera del Martini Racing di Van Lennep-Muller che alla fine è risultata quarta assoluta

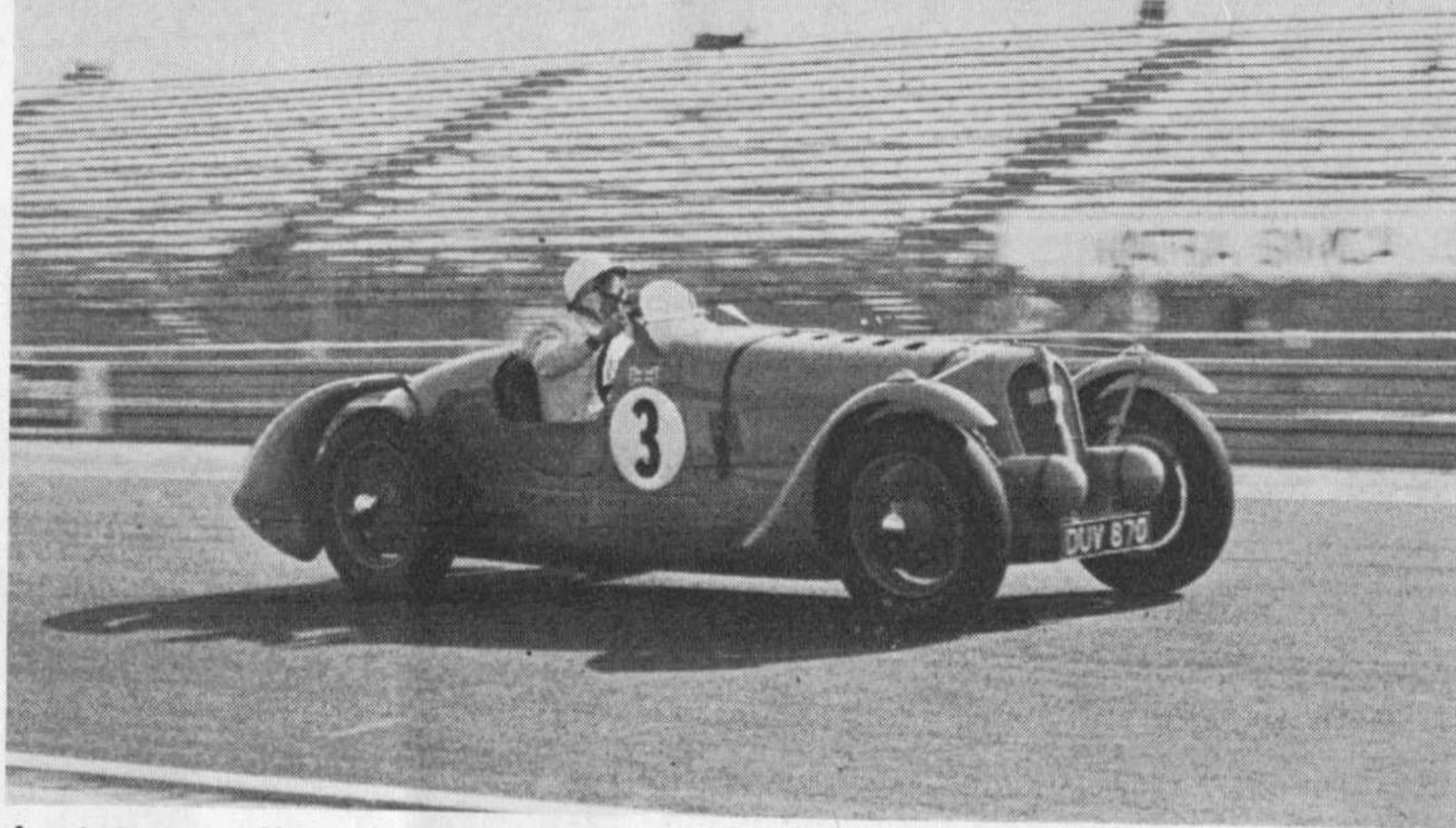
Le vetture protagoniste ai ferri corti. La Ferrari di Merzario e Pace ha dato un senso alla prima parte della corsa, imprimendole il ritmo. Subito dietro, Larrousse con la Matra che con Pescarolo ha condotto alla vittoria



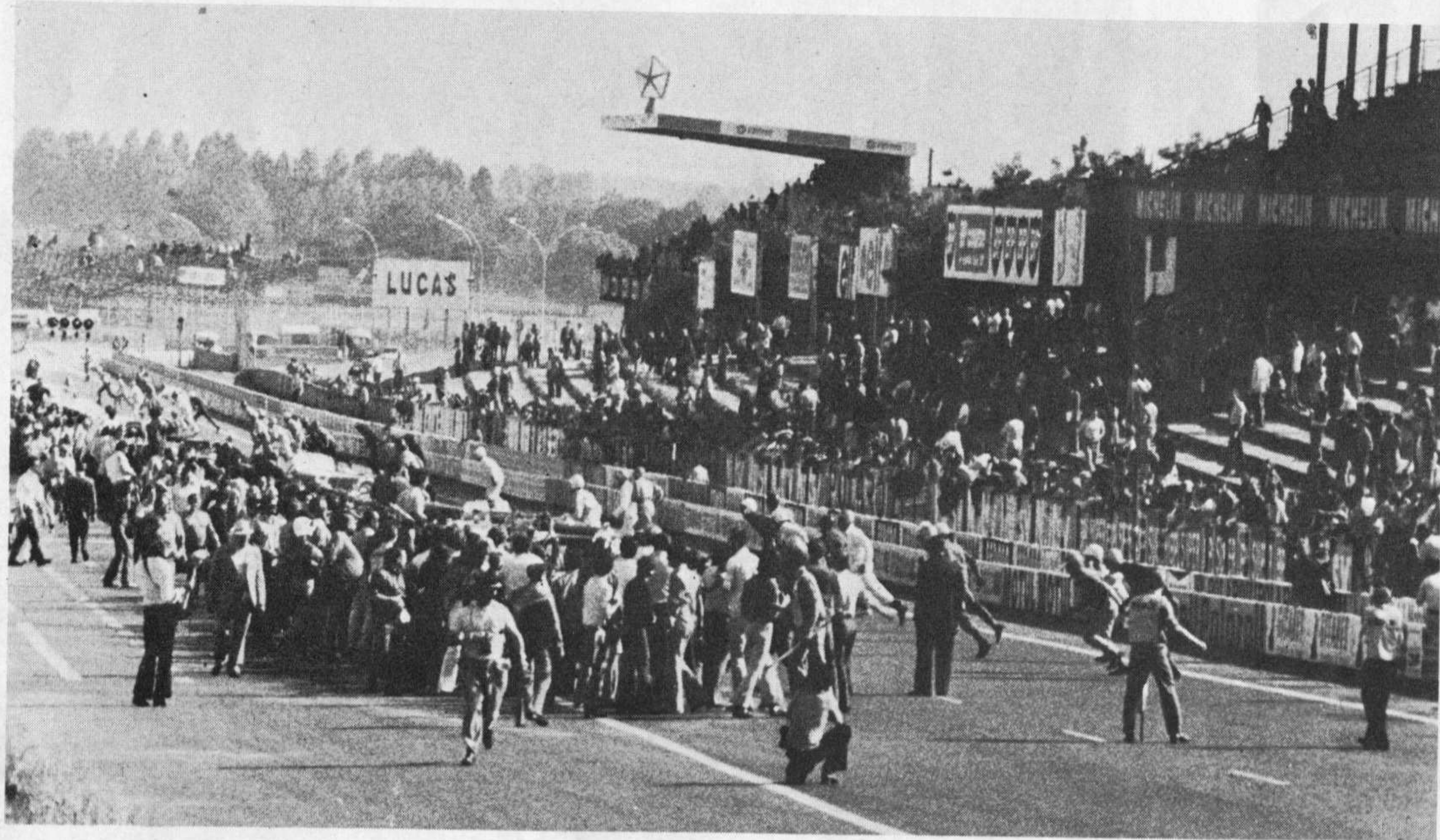


A sinistra, tuffate verso la Tertre Rouge le Carrera di Loos-Barth e Kremer assieme alla BMW di Hezemans-Quester, che ha vinto la categoria Turismo. Sotto, la magnifica prova dell'Alfa 33-3 di Facetti (qui alla guida), «Pam» e Zeccoli è stata rovinata da una lunga avaria alla trasmissione che le ha fatto perdere il terzo posto





A sinistra, alla 45 minuti di Le Mans c'era anche Maurice Trintignant. Qui sopra, la grinta del vecchio Stirling intatta alla guida di una Delahaye 3500. A destra, la famiglia Blaton, suoceri di Ickx, al completo



A sinistra, i piloti schierati di fronte alle loro vetture scattano, in un silenzio pieno di tensione. Qui sopra, i più lesti sono partiti. La corsa rievocativa ha mantenuto giustamente la partenza «Le Mans»

# Un più che realistico tuffo nel passato con la «45 minuti» di LE MANS

## Stirling MOSS è sempre lui

SPECIALI PER AUTOSPRINT

**LE MANS.** In occasione del cinquantenario della «24 Ore» l'Automobile Club de l'Ouest ha organizzato una gara estremamente interessante il «Trofeo del Cinquantenario» che ha messo in gara, per quarantacinque minuti, le più belle macchine degli anni ruggenti dell'automobilismo, suddivise in tre gruppi: le «veterane» costruite dal '23 al '39, e che avevano preso parte alle «24 ore» del passato, le macchine con cilindrata inferiore ai 1100 cc costruite tra il '49 e il '59 e infine le «oltre 1100» prodotte nel medesimo periodo.

Le varie «fiches» d'omologazione sono state sostituite con... foto dell'epoca, ritagli di giornali ed altro. Inoltre era previsto un solo pilota a bordo ma gli equipaggi, nonostante la brevità della prova, potevano essere composti da due unità. Fra le altre regole, era richiesto l'uso del casco (regolarmente omologato), così che si è visto Chinetti senior prendere il via su una Ferrari degli anni '50, la stessa con cui vinse a Le Mans, con casco, cravatta e giacca e pantaloni color nocciola, le cinture di sicurezza e un estintore di 5 kg, lo staccabatteria, e il rollbar, che però era solo consigliato nei casi in cui la struttura della vettura ne permetteva l'adozione.

Fra le veterane, che hanno fatto corsa insieme alle «piccole» più recenti, ha avuto la meglio la grossa, splendida Bentley 4 litri e mezzo di Morten che ha preceduto sul traguardo, di oltre un minuto, la Talbot modello 105 Londra di Antony Blight e Morris

oltre che la BMW 328 di Philips e la Delahaye 135 Special guidata nientepopodimeno che da Stirling Moss e Mike Hailwood. A proposito di Moss c'è da dire che alle S, nonostante la pesantezza e il peso della vettura «impostava» con enorme decisione, ritardando al massimo la «staccata» e bloccando in extremis le ruote, con tanto di... pneumatici fumanti. Il «vecchio» Stirling ha così confermato di aver la grinta e l'irruenza dei bei tempi, tanto da strappare, come altre glorie in gara, da Phil Hill a Cunningham, da Gendebien a Paul Frerr, applausi entusiastici, avendo fatto una strepitosa rimonta. Partito infat-

ti malissimo, in settima posizione, Moss conquistava, nonostante la palese inferiorità della sua macchina, un formidabile quarto posto.

Nella seconda «batteria» si sono viste vetture che, ad onta degli anni trascorsi, appaiono ancora competitive. Al via, dato ancora per una volta col sistema «Le Mans», con i piloti cioè che corrono da un lato all'altro della pista, mettono in moto e partono, c'è stato un momento di profondo silenzio, come accadeva nel passato, mentre venivano scanditi i secondi mancanti, durante i quali molti delle migliaia di spettatori presenti, sono andati col

pensiero agli anni in cui, quelle stesse Ferrari, Aston Martin, Jaguar o Maserati, erano state protagoniste alle «24 Ore» di imprese indimenticabili.

Subito dopo il via e dopo quattro interminabili minuti, passava prima la Lister Sport del '58 di Robert Cooper, seguita dalla Jaguar D di Brown Neil e poi ancora un'altra Jaguar D, quella di Patrick Lindsay che precedeva a sua volta la prima Ferrari del gruppo, quella di Brown e Corner, una 250 GT. Poi, inevitabilmente, le posizioni dei primi trovavano continue modificazioni, ma con una certa decisione a condurre era la Jaguar di Brown

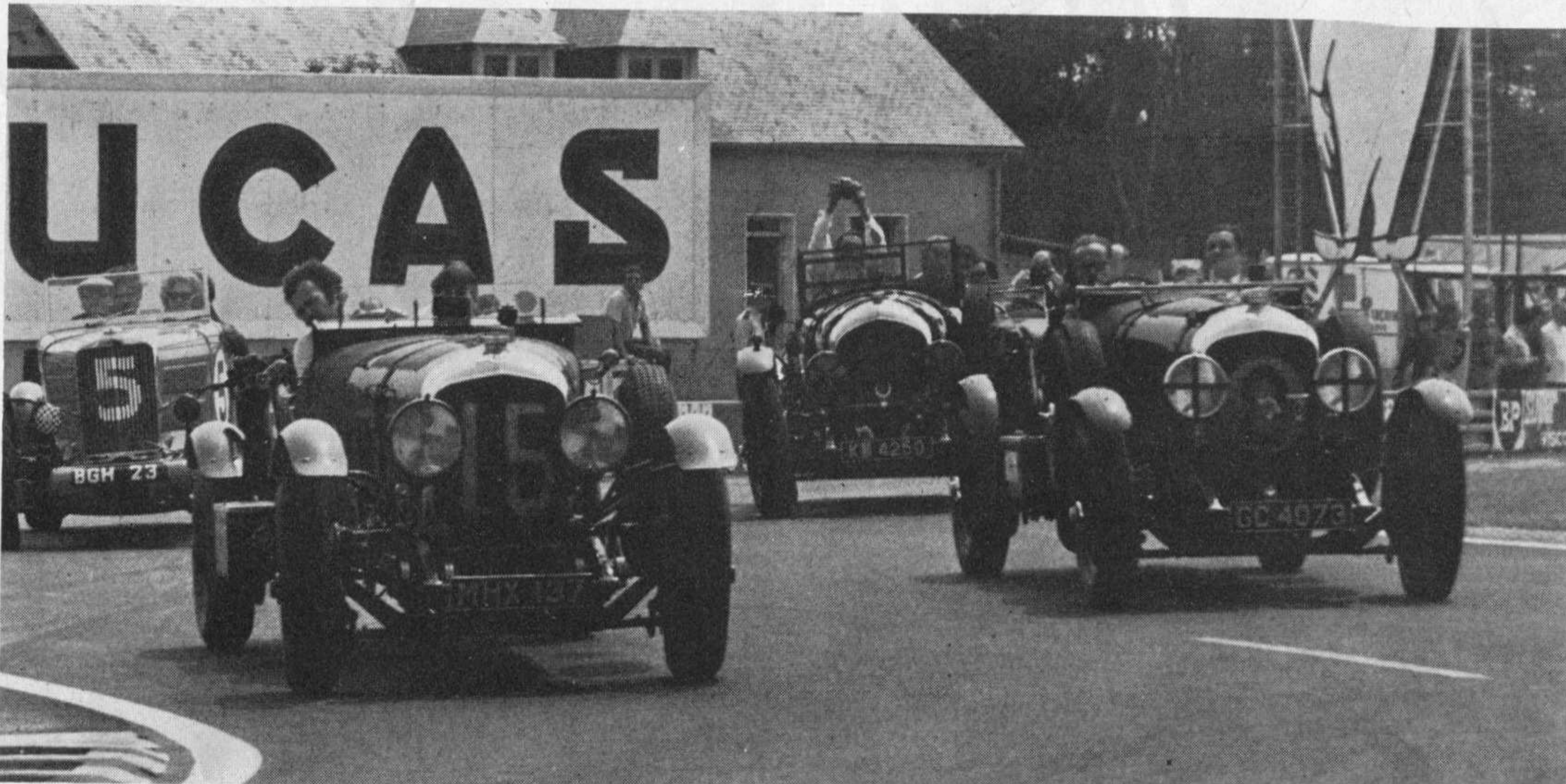
Neil finché, all'ultima curva prima del rettilineo dei box, entrava in leggera collisione con la Porsche 150 RS di Pibarot che era finita in testa-coda. Comunque nel frattempo questa formidabile Jaguar aveva anche stabilito il giro record a 171,132 kmh di media! Brown Neil, con compassata flemma anglosassone, dopo un breve controllo ai box riprendeva e con una notevole rimonta passava già al settimo giro in seconda posizione, che veniva trasformata in prima alla fine, due giri appresso, grazie alla penalizzazione di 30 secondi, infitta alla Ferrari 250 GT di Brown-Corner, che in questi ultimi tempi era stata, a detta dei commissari sensibilmente migliorata rispetto al modello iniziale.

La classifica finale, dopo nove giri (le veterane invece sempre in 45 minuti ne avevano fatti 8) vedeva quindi la Jaguar D di Brown, seguita a due minuti (penalizzazioni comprese) dalla Ferrari di Corner, dall'altra Jaguar D di Maurice-Curtis, dalla Aston Martin di Clive Aston, dalla Lister Jaguar di Hutton, da quella di Renault e di Drak-Van Rosen, dalla Jaguar X 4140 di Lord Cross, dalla Frazer Nash Sebring di Bowler e dalla Jaguar C di Glydon-Rew.

In totale, alla imprevedibile «45 minuti di Le Mans» hanno preso parte un centinaio di vetture, cariche di fascino e di assicurazioni.

Se una «normale Bentley» era stata valutata in una quarantina di milioni c'è da credere che in pista c'erano in moto qualcosa come due o tre miliardi di lire.

Giulio Mangano



Alcune fra le più gloriose vetture partecipanti alla gara rievocativa riprese alla «esse»: la n. 5 è la Talbot di Blight, la 15 è la Bentley 4300 di Morten, la n. 8 un'altra Bentley 4500, di Tindell