



Ancora una volta Arturo Merzario è il più lesto a prendere il via per questa sesta prova del Mondiale Marche. Sarà (a sinistra) un'altra cavalcata vittoriosa che si concluderà con l'arrivo in parata assieme alla seconda 33tt12 guidata da Pescarolo e Bell, che si scorge in seconda posizione davanti alle due Porsche di Casoni e Barth, alla Osella di Pettiti e alla Chevron di Gagliardi. Sotto: Mass, per la prima (e forse ultima) volta al volante della 33. E' stato un coequipier di lusso per Merzario e di rara qualità anche nell'armonia di coppia. Eccolo impegnato in entrata alla chicane. Nella foto in basso a sinistra: chi ha veramente strabiliato tra le potentissime tre litri è stata la Chevron 1300 brillantemente condotta da Giancarlo Gagliardi e « Bramen », che a tre quarti della gara si è trovata addirittura in terza posizione

Forse un'occasione di ritorno (con l'ALFA)

# Vaccarella «TARGA» di nostalgia?



**PERGUSA** - Parlare di Coppa Florio, qui a Pergusa, implicava inevitabilmente anche il discutere di Targa Florio, la gara stradale che quest'anno giungerà alla propria 59. edizione e che dovrebbe disputarsi sul tradizionale circuito di 72 km, da ripetersi otto volte invece che sette come lo scorso anno, il prossimo 22 giugno. Sfumata la possibilità (in un primo tempo apparsa cosa fatta) che la CSI le riconoscesse la «partecipazione straniera», la gara sarà solo nazionale, valida per i campionati velocità dei gruppi quattro e cinque.

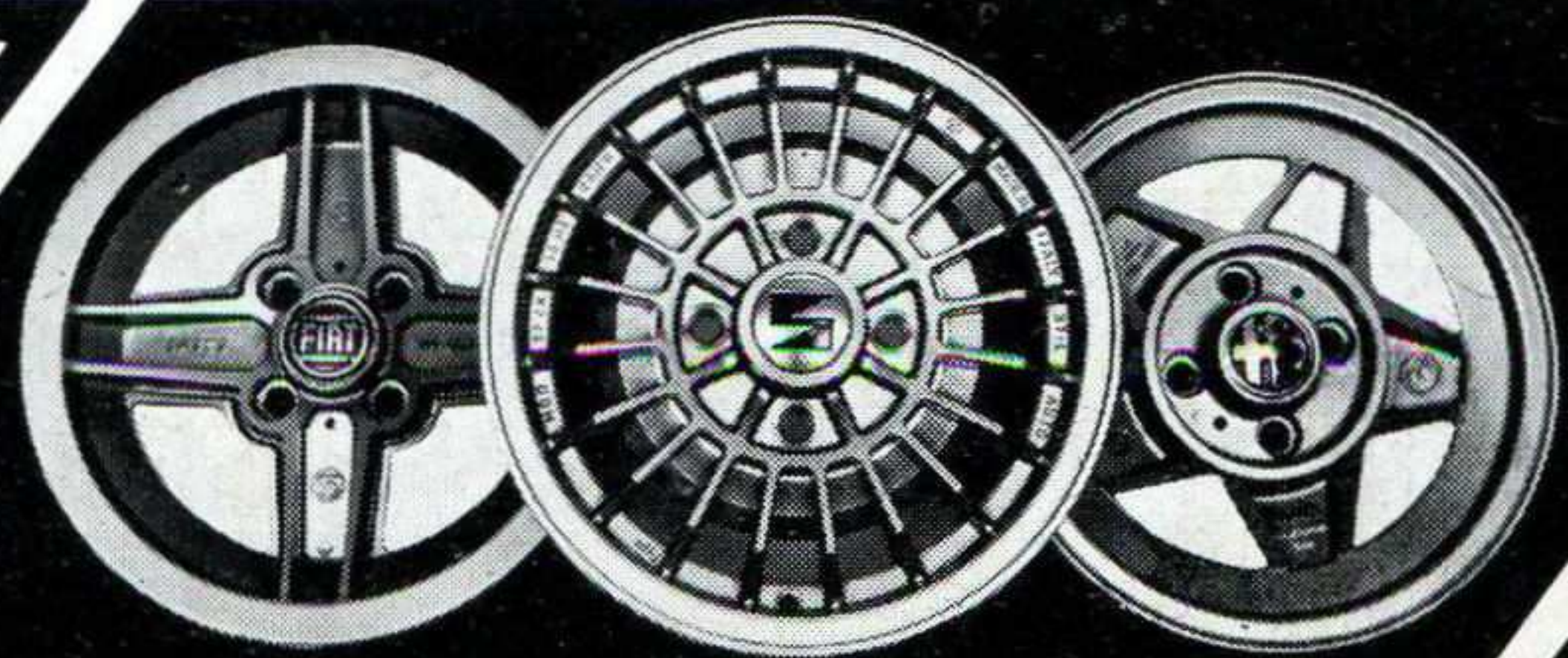
Non sono mancati i «pour-parler», e così, ferma restando la ormai certa partecipazione della Lancia con le Stratos Turbo, si è approfittato dell'euforia Alfa per strappare a Chiti una mezza promessa, seppure condizionata da mille «se», circa la possibilità di mandare giù una 33 in caccia di assoluto e un paio di Alfetta gruppo due con il nuovo motore quattro valvole.

Nino Vaccarella non ha mancato di dar fondo alle proprie risorse prospettando a Marie Claude Beaumont la possibilità di prendere una licenza italiana e fare la Targa, insieme a Lella Lombardi, sulla due litri Alpine.

Ma, di fronte a tutte queste allettanti possibilità si staglia un problema di date. Difficilmente l'Alfa avrebbe una macchina libera prima della metà di luglio, mentre in quel periodo estivo non mancherebbero le difficoltà logistiche per organizzare una corsa tanto complessa e superaffollata.

Infine, complice la parete forse troppo sottile di un hotel di Enna, potrebbe pure concretizzarsi la possibilità, finora assolutamente inimmaginabile, che l'ex «preside volante» riprenda il casco già appeso al simbolico chiodo per fare una coppia tutta made in Italy, con Mario Casoni sulla Alfa Romeo. Se son rose...

g. m.



INDUSTRIA RUOTE  
SPECIALI IN LEGA LEGGERA

**STILAUTO**

20156 MILANO  
VIA BARNABA ORIANI 22/10 TEL. 02/30 86 165

**Confermato che i problemi delle PORSCHE non sono solo di motore**

# Il turbo da tenere in terra

ENNA - Note le conclusioni della 15ª Coppa Florio, si può anche argomentare a posteriori che lo spettacolo avrebbe avuto tutto da guadagnare da un maggior equilibrio dei valori in gioco. Tuttavia sappiamo per esperienza che un corsa si vince conservando fino in fondo la prima posizione; e nessuno, a questo proposito, è in possesso di una garanzia scritta. Ma come mai, dirà qualche irriducibile, le Porsche-Turbo hanno fatto così poco per ridurre le Alfa allo strapazzo? Classica domanda da un milione-e-centoventicinquemila-lire, che sposta il discorso sugli evidenti problemi accusati sia dalla 908/36 di Müller/Kinnunen sia dalla 908/4 di Jöst/Casoni nel venire a capo della fase di transizione fra regime aspirato e regime compresso. Fra i due regimi esiste un divario dell'ordine di trecento cavalli che, giocando a nasconderella, possono evidentemente creare qualche problema di « progressione ».

Quello che sembrava un problema risolto sulla 917/30 della serie Can-Am può con tutta probabilità riproporsi sulle macchine attuali, equipaggiate di « motorini » assai meno potenti quando il turbo non soffia, a differenza dei « dinosauri » della serie americana. Non va dimenticato nemmeno che a Pergusa, circuito veloce fin che si vuole, esistono fior di chicanes e almeno un curvone che può essere fatto « in pieno » solo dalle cilindrate minori. Questo ci confermava anche Lella Lombardi — 1'27" 21/100 senza tirare proprio tutto — che nel corso delle sue « prove maledette » era riuscita a farlo a chiodo, ma solo col pianto.

A parte queste sventure, d'altronde ormai risapute, di chi viaggia col turbocompressore, l'assistenza Porsche dedicava attenzioni particolari e notturne alla vettura Jöst Racing/Ovoro. Tanto da trasformarla fra il venerdì e il sabato in un quasi fac-simile di 917 rifacendo tutto il cofano posteriore in vetroresina. Questo ci fa pensare che non si tratti solo di motore e che tutt'ora, a Campionato pressoché definito, persistano dubbi e problemi al riguardo di come la macchina sta in terra.

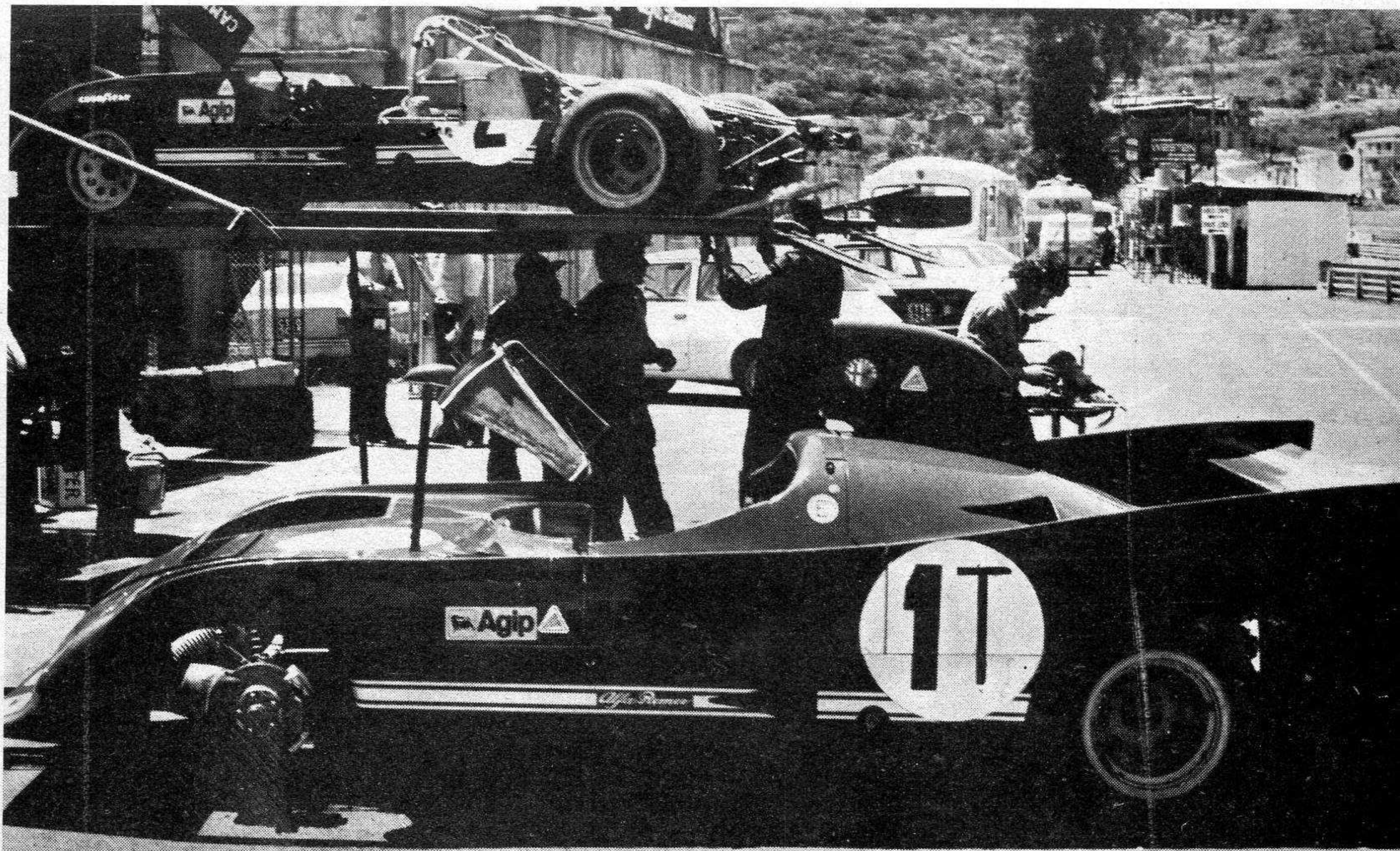
Jöst ha provato un po' la versione « langheck » (coda lunga), che apparentemente migliora assai l'aderenza del retrotreno. Peccato che le molle disponibili non fossero in condizioni di assorbire il sovraccarico, ragion per cui si era costretti a girare con l'alettone a incidenza zero. Ecco perché si è preferito ritornare alla coda vecchia.

Per la parte motore tutto tace e nemmeno i piloti sono al corrente delle transazioni in atto fra Porsche K.G. e Airesearch, sebbene i cambiamenti saltino all'occhio si può dire corsa per corsa. Quelli da noi osservati a Pergusa riguardano le dimensioni dell'intercooler e nuovi pezzi di raccorderia che forniscono al compressore una sua personale presa d'aria. Novità anche sul fronte Alfa Romeo, come ormai abbondantemente sapete, con la presenza della « Cipì » che potrebbe far pensare a Carlo Ponti in veste inusitata di sponsor e invece vuol solo dire « cambio posteriore », come se le altre, il cambio, lo avessero chissà dove.

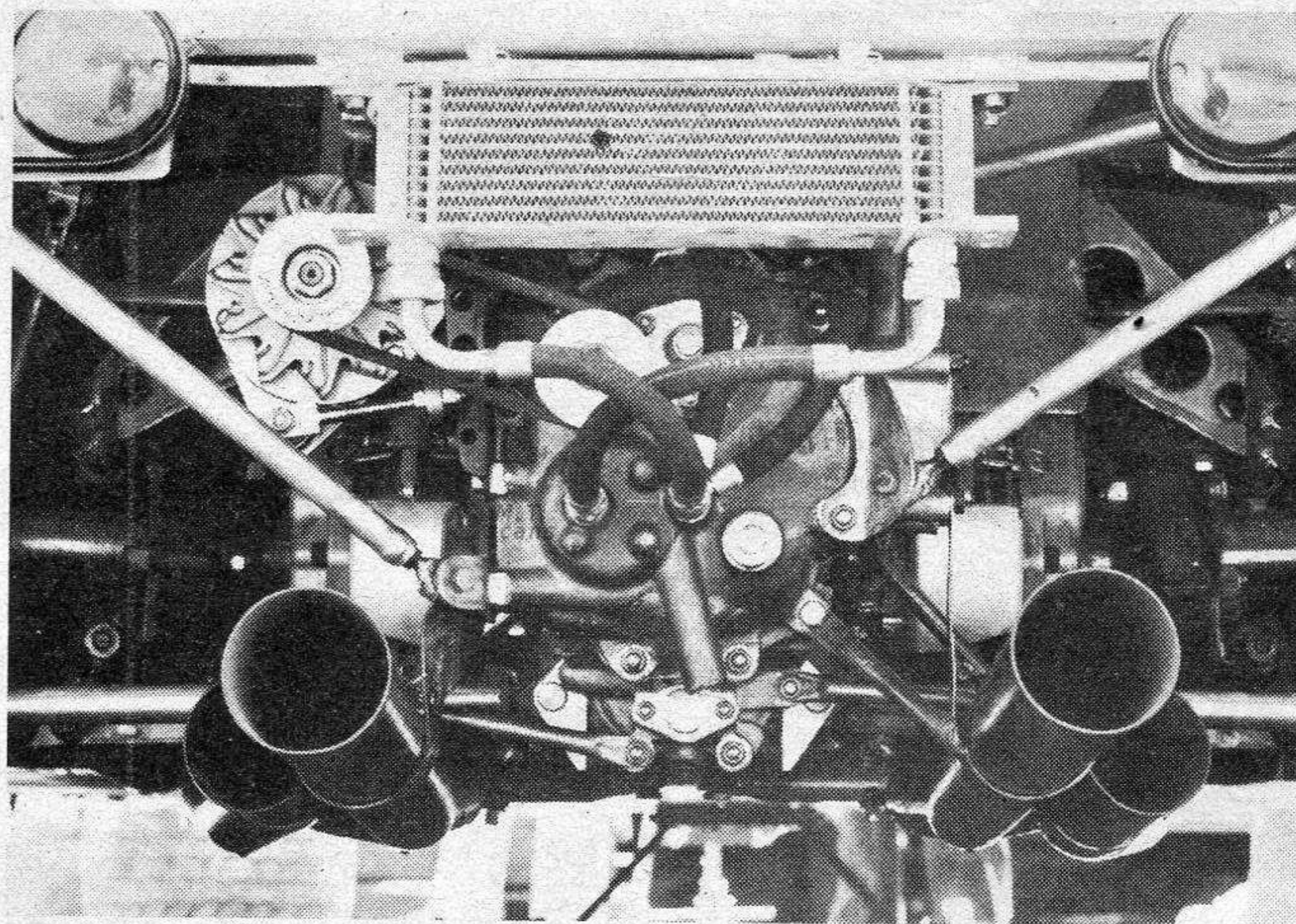
In compenso il gruppo cambio è girato, di nuovo in posizione classica e fornito di un interessante giro dell'olio con relativo radiatore autonomo. Le foto rendono possibile un confronto immediato fra i due modelli per quanto riguarda la posizione del pilota rispetto al passo. Un'altra variazione facilmente captabile riguarda l'ubicazione del dosatore di iniezione che abbiamo già visto spuntare dai luoghi più trani all'evidente ricerca dell'optimum. (Sinonimo in questo caso di posizione tranquilla, non esulcerata da eccessi vibratorii e/o termici).

Giuliano Orzali

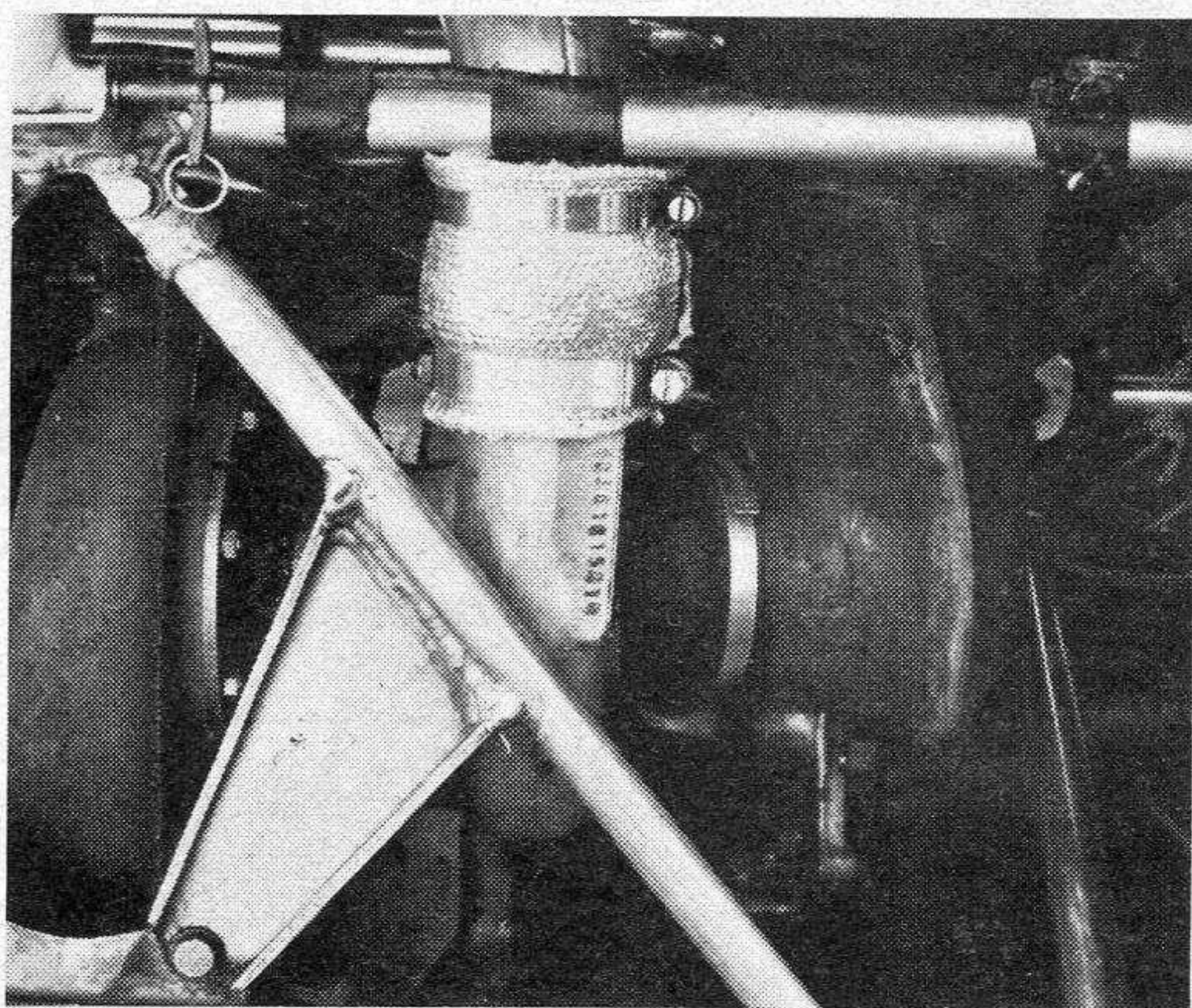
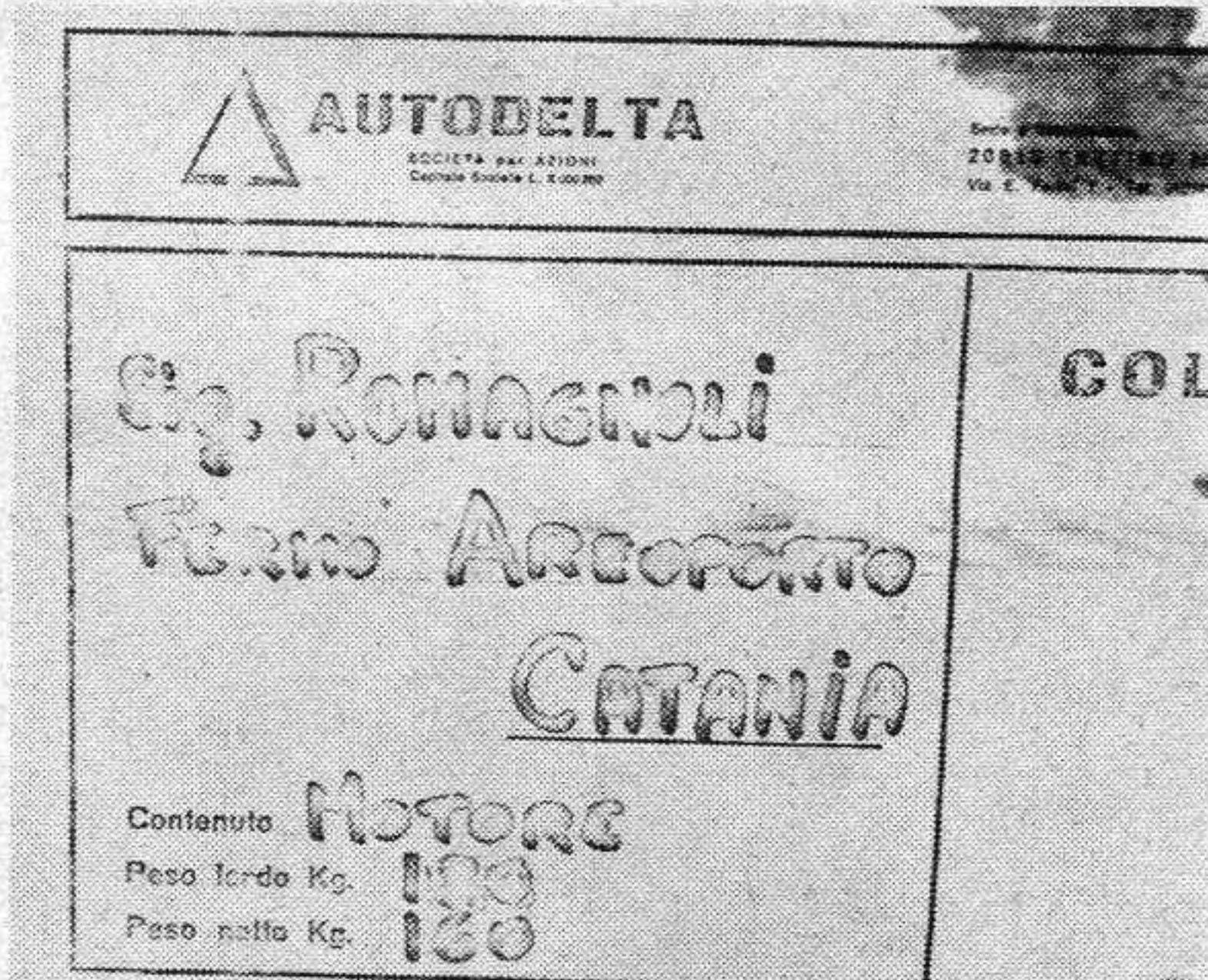
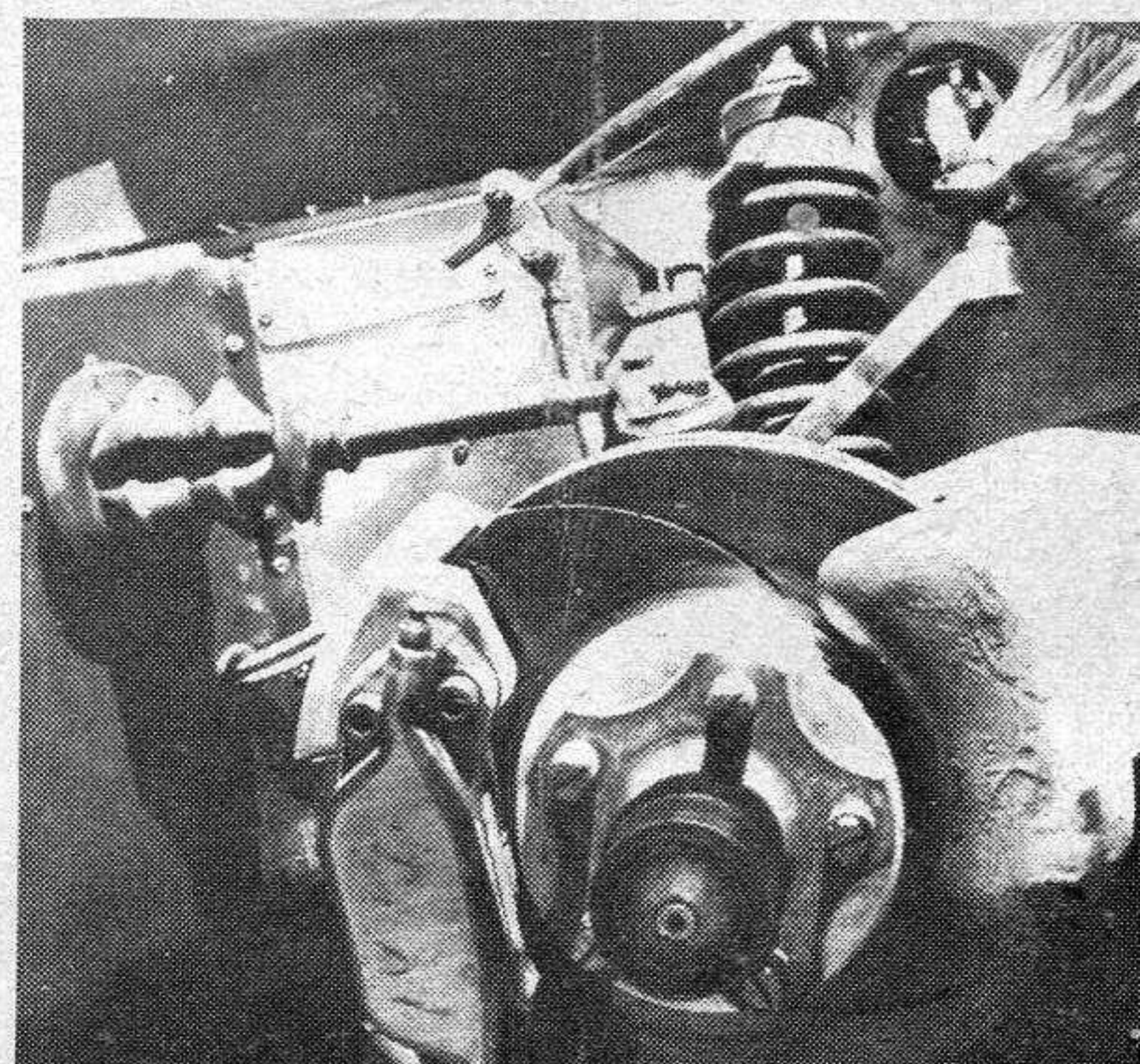
CONTINUA A PAGINA 20



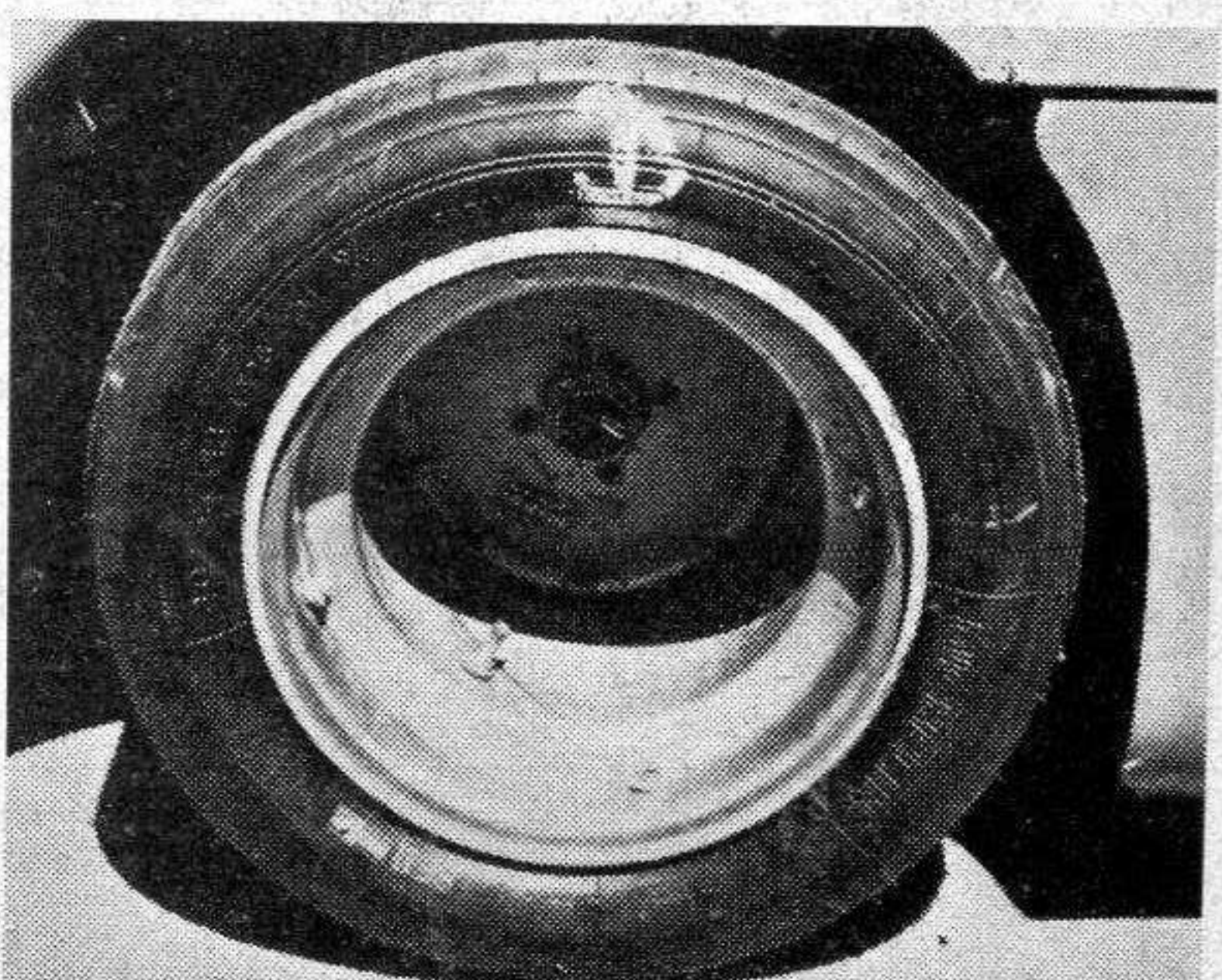
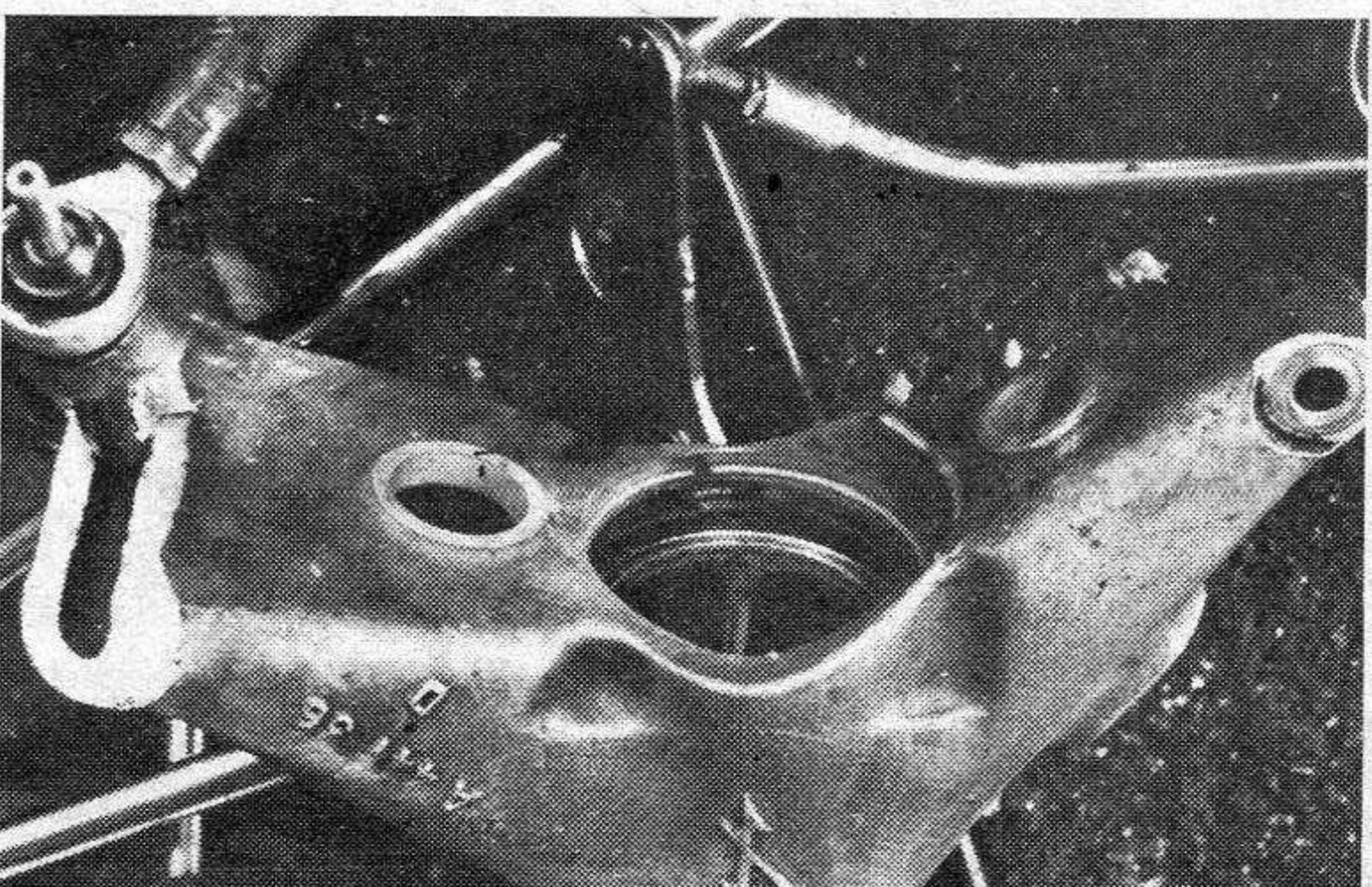
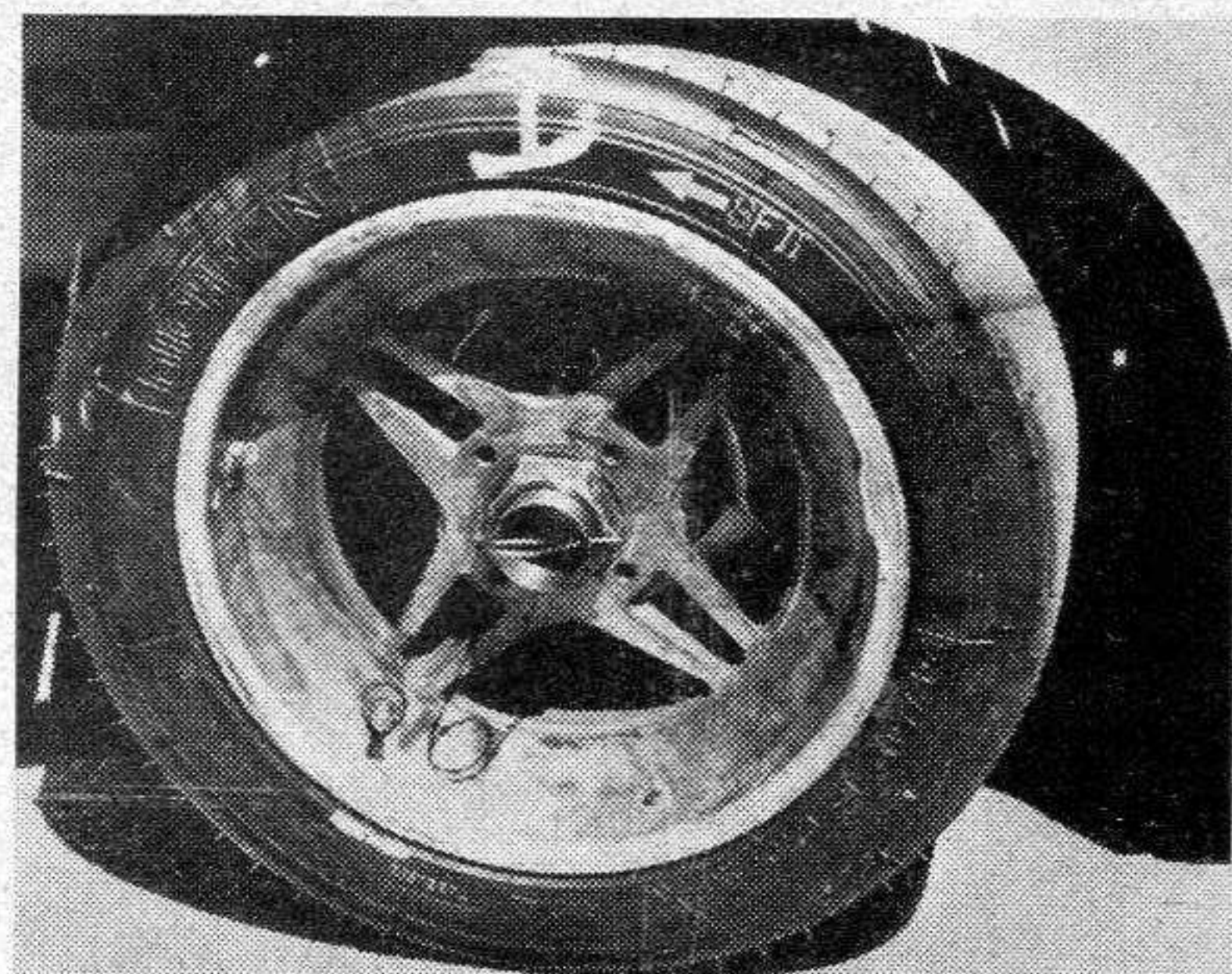
L'Alfa Romeo « cp » a confronto diretto con la versione a cambio « entrobordo », in secondo piano. Si nota che il roll-bar (coperto, ma più o meno all'altezza della « E » sulla 1/T) seziona idealmente il passo, staccando segmenti assai diversi: abitacolo e pilota sono più vicini al retrotreno



Sopra, il cambio della « cp » con il suo giro d'olio e radiatore autonomo. A destra, in alto vediamo la pinza Girling ed i fori trasversali nelle scanalature del freno a disco; in basso, una maniera indiretta per conoscere il peso di un motore 12 boxer Alfa: 160 kg/526 CV fanno 0,304 kg. per CV di potenza

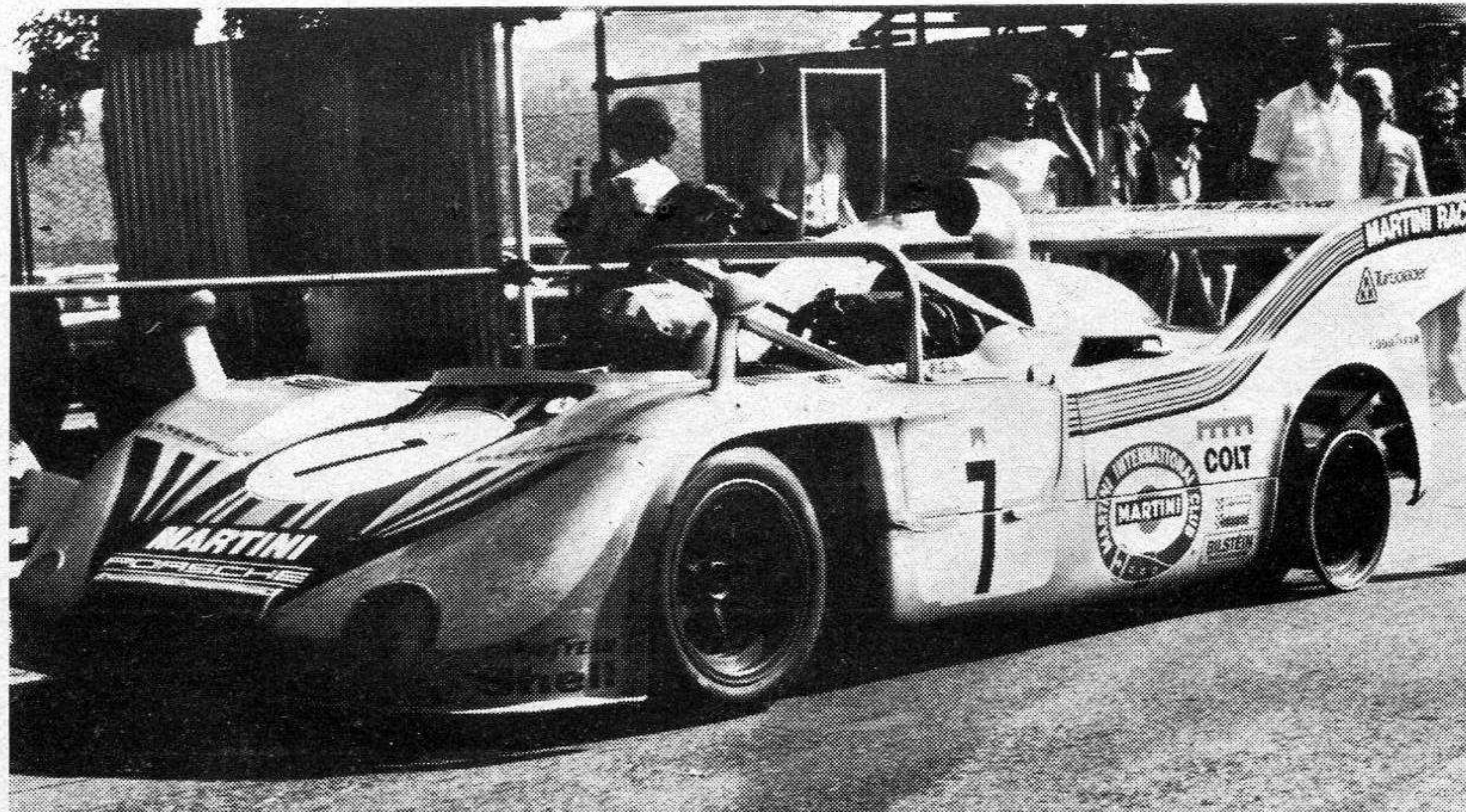


A sinistra in alto, l'arrivo della presa d'aria supplementare direttamente nel turbo della Porsche-Ovoro. A sinistra in basso, il montante posteriore rotto dell'Alpine della Lella nelle prove di venerdì. A destra in alto, il pneumatico anteriore e in basso quello posteriore dell'Alpine. Sono Michelin radiali, e « costano » un po' al giro, ma pare riducano il consumo

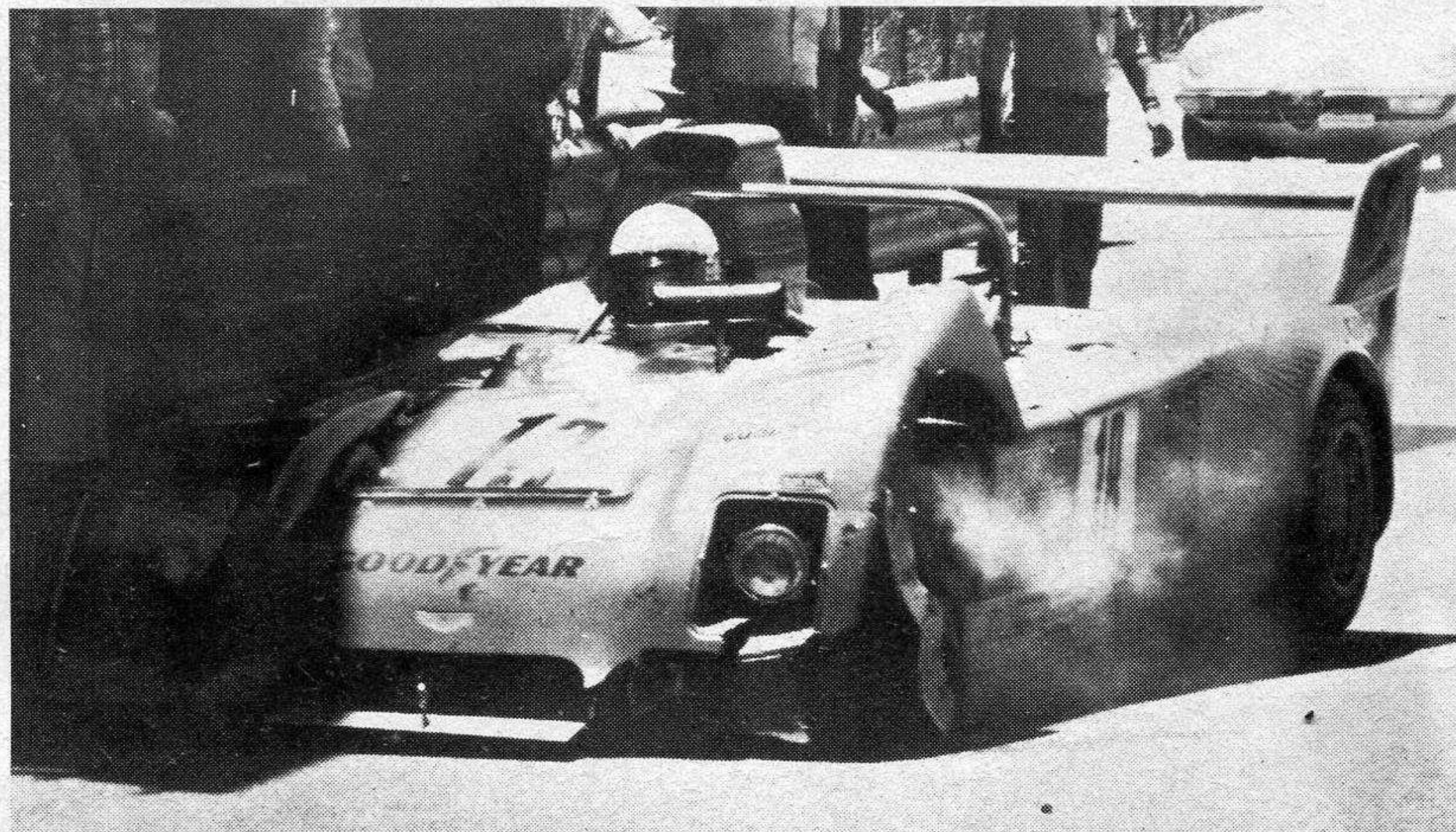


CONTINUAZIONE DA PAG. 19

La nostra ricerca di un compare disposto a tenere l'altro capo del nostro centrimetro è stata ridimensionata a pio desiderio dalla continua presenza, a pochi passi dal gioco, di un bonario ma massiccio Ing. Chiti. Ne concludiamo, fino a prova contraria, che non è cambiato nulla come ci fu garantito a nostra precisa domanda e che — pertanto — siamo sempre a 235cm di passo con carreggiate di 143cm anteriore e 147 posteriore. Ma non ci meraviglierebbe affatto una variazione a qualche centimetro di quota in più rispetto al suolo. E' ingatti noto che, grosso modo, la carreggiata cresce con l'altezza baricentrica in ragione di 5:1 il che è come dire che il baricentro un cm. più basso ci permette di risparmiare 5 cm. di carreggiata. Come chiudere, senza un accenno alla voiture des filles; quella Alpine A441

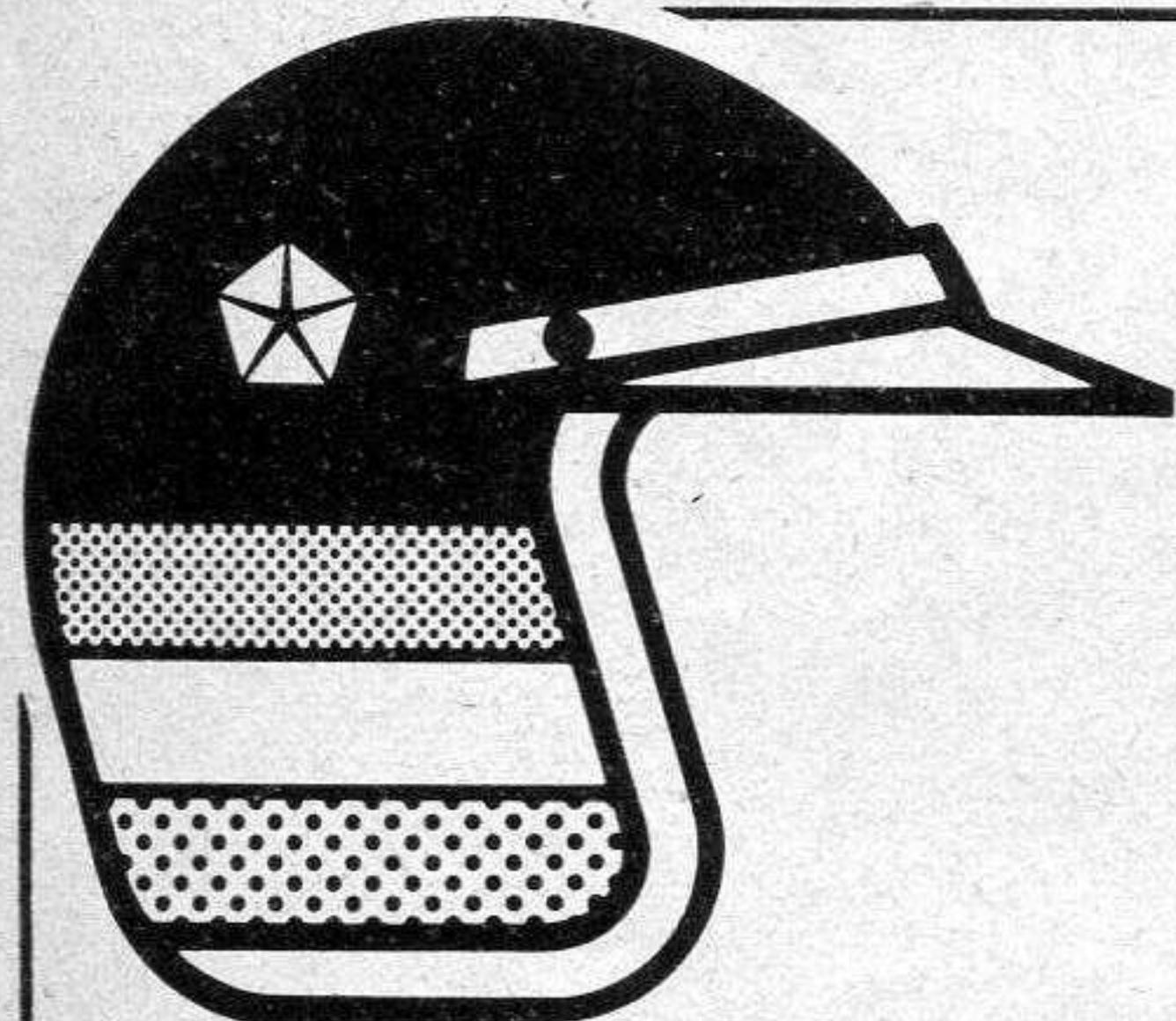


Sopra, Muller quasi alla conclusione della corsa ha passeggiato un po' sul cerchio, dopo una digressione sui cordoli di Pergusa. Sotto, Grob rientra dopo aver « sistemato » l'anteriore della sua Chevron-Hart, questa volta però contro un'Armco che lo ha « stoppato » violentemente



### 3 ALFA e 5 piloti in Germania

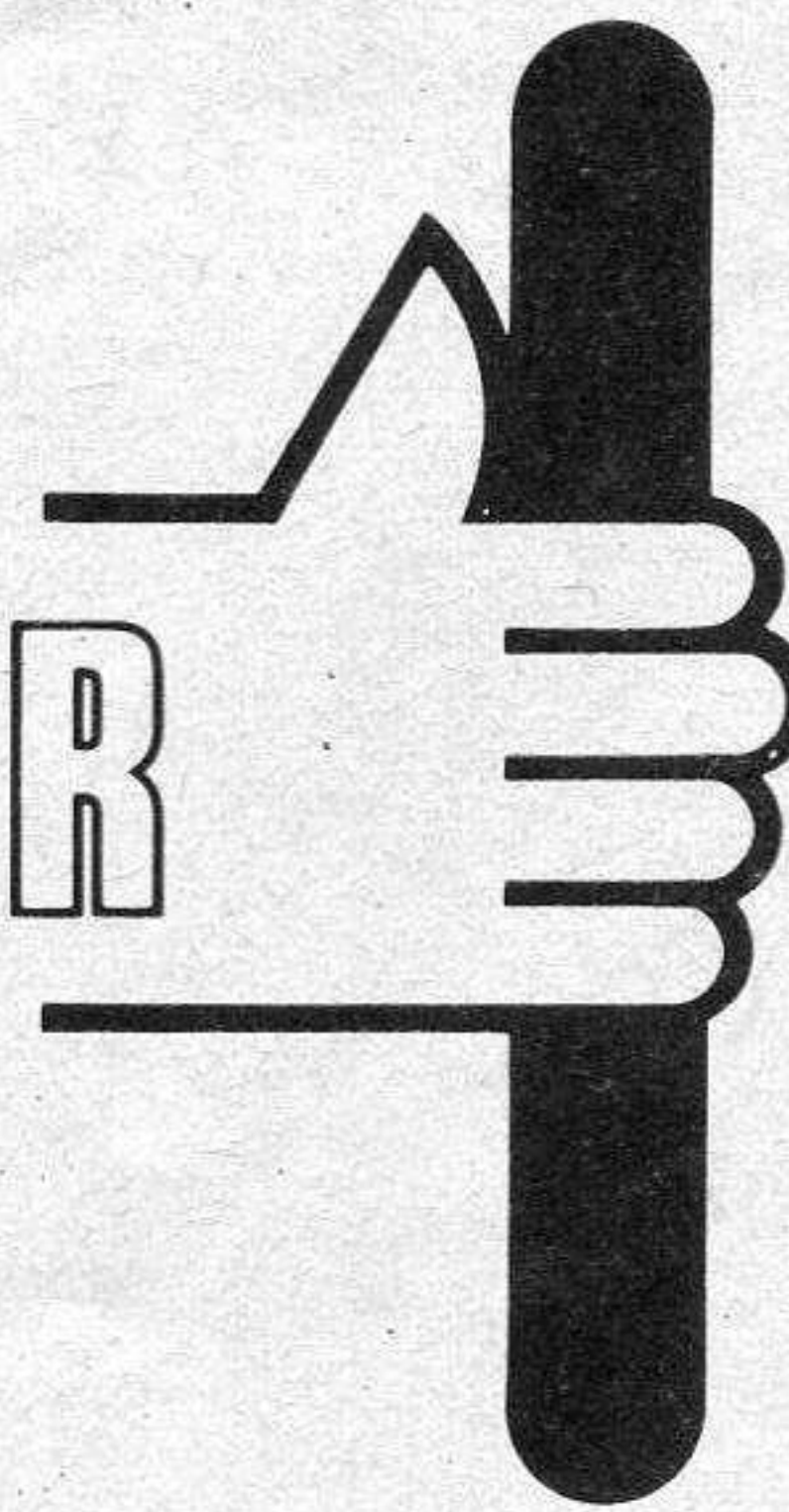
Alla 1000 km del Nurburgring del 1. giugno, l'Alfa Romeo porterà nuovamente le quattro vetture che aveva ad Enna, cioè tre tradizionali e la sperimentale « cp » con cambio fuoribordo. Correranno sicuramente tre vetture: una con Merzario-Laffite, le altre due con a turno i tre piloti rimanenti cioè Pescarolo, Bell e Mass. Non è improbabile che Merzario-Laffite possano correre con la « cp », se i tests al Nurburgring continueranno le indicazioni positive già viste ad Enna.



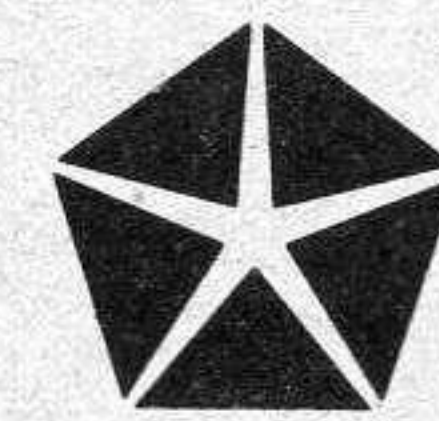
## TROFEO

## SIMCA - KLEBER

dolci italia



## RALLYES E VELOCITA'



CHRYSLER  
ITALIA



kléber

AUTO  
SPRI  
NT

### CAMPIONATI 1975

### III TROFEO RALLYES

Per i piloti di vetture del Gruppo Chrysler (Simca, Chrysler, Sunbeam, Matra) in gara nelle prove Rallyes Internazionali valide per il Campionato Italiano Rallyes e nelle prove di Rallyes Nazionali valide per il Trofeo CSAI. Premi pagati ogni 3 gare.

### II TROFEO VELOCITA'

Per i piloti di vetture Chrysler-Simca partecianti a gare di velocità in circuito e in salita Turismo CSAI classe sino a 1300 cc. Premi pagati ogni 3 gare.

### ISCRIZIONI PRESSO

Chrysler Italia, sue Concessionarie, Succursali Kléber Colombes Italiana, sedi CSAI, Scuderie.

### AGEVOLAZIONI D'ACQUISTO

sulle vetture del Gruppo Chrysler e sui principali accessori di gara a tutti i piloti impegnati in almeno 5 competizioni a calendario CSAI.

### INFORMAZIONI

Chrysler Italia S.p.A. - Casella Postale 480 - 10100 Torino - Telefono (011) 96.988.32