



La Ferrari 2000 12 cilindri che ha debuttato vittoriosamente sulla salita francese (Attualfoto)

**SFIDA ALL'ITALIANA SULL'AMPUS**  
in prova l'Abarth 3000 va più forte (con Ortner) ma in corsa...

# Schetty + 212

## SPECIALE PER AUTOSPRINT

**DRAGUIGNAN** - Le corse in salita in Francia, a parte rare eccezioni, sono un sottoprodotto dello sport automobilistico. Con tutti i circuiti e i rallyes che ci sono, ciò non fa meraviglia. Infatti, il grosso dei partecipanti è in genere costituito da vetture non nuovissime preparate in modo approssimativo, molte delle quali veri e propri mostriciattoli messi assieme da qualche intraprendente costruttore-pilota.

Naturalmente vi sono anche vetture competitive e moderne, qualche formula libera, qualche buon prototipo. Anche all'Ampus quattro o cinque vetture di questo tipo si sarebbero giocata la vittoria se non ci fossero state Abarth e Ferrari ad elettrizzare gli appassionati locali. Le due Case italiane hanno fatto debuttare i loro ultimi modelli in terra francese, per una serie di ragioni la prima delle quali è che in Italia le vetture del gruppo 7 non corrono in salita (a parte le gare dell'Europeo della montagna) e nessuna è prototipo oltre i due litri.

All'**Abarth 3000** per essere un prototipo non mancano che i fari, e molto probabilmente l'avvenire agonistico di questa bella macchina sarà proprio nelle corse di durata per prototipi.

Il suo otto cilindri a V conserva le misure, l'alimentazione a carburatori e le due valvole per cilindro del modello dello scorso anno, ma raggiunge ora i 365 cavalli a 8200 giri, con una ottima potenza già a 5500. Esso è posto centralmente in un telaio tubolare che ricalca gli schemi consueti, mentre il peso è contenuto in 620 chilogrammi circa. In pratica, a parte il radiatore non più sopra il motore, è la vettura che ha corso lo scorso anno ad Innsbruck.

L'**Abarth** ha portato anche la nuova due litri « a cuneo » per Lualdi. La vettura ha una carroz-

zeria molto bella in alluminio, per ora, e pesa poco più di 510 chilogrammi. Il motore è a sbalzo ed è il solito collaudatissimo quattro cilindri-quattro valvole, accreditato di oltre 250 cavalli.

Della **Ferrari 212** si sa già ufficialmente tutto. Quello che impressiona è, vedendola, la differenza di carreggiata per il davanti e il dietro. Posteriormente, grazie anche alle enormi Firestone da 14 pollici, esso è abbondantemente più largo di 2 metri. Il motore è senz'altro eccezionale: con 300 cavalli al rispettabile regime di quasi dodicimila giri, si permette di entrare in coppia a settemila, segno che alla Ferrari si è voluto fare proprio un motore da salita.

Course de côte « Col d'Ampus - Draguignan » - 30 marzo  
**CLASSIFICA ASSOLUTA:**

1. Peter Schetty (Ferrari 212 E) in 3'56"7 alla media di 103,442 kmh; 2. Ortner (Abarth 3000) in 4'00"8; 3. Biscaldi (Abarth 2000) in 4'11"3; 4. Finkel (Abarth 2000) in 4'14"4; 5. Rouveyrant (Tecno-Cosworth F. 2) in 4'14" e 5; 6. Lualdi (Abarth 2000) in 4'21"6.

Le prove si sono svolte tra continue interruzioni, dovute alle numerosissime uscite di strada dei focii dilettanti francesi. Tra parentesi, i sei chilometri e mezzo della salita dello Ampus sono un tipico esempio di come non dovrebbe essere una gara in salita: la strada è strettissima, ha continue variazioni di fondo, attraversa un paesino in un punto in cui le vetture compiono anche un salto, e in più è priva della benché minima protezione a valle. Quanto basta per far inorridire le nostre commissioni di vigilanza.

Inoltre, tra squarci di sole e spruzzi di pioggia, nessuno se la sentiva di pronosticare un certo tipo di aderenza, specie

nel tratto che attraversa il bosco. Comunque Ortner era il migliore, in 4'09"8, seguito da Schetty in 4'11"3, Lualdi in 4' e 19"9 e da Biscaldi, alla guida di una Abarth 2000 del modello conosciuto, omologata in sport dal primo aprile, con 4'24"5.

L'andamento della gara era miracolosamente di una scioltezza esemplare; niente incidenti — quindi niente interruzioni — e niente pioggia. Il risultato ha dato ragione a Schetty che, poco entusiasta della corsa in se stessa, ha trovato sufficiente carica nella consueta quanto vana rivalità con l'ex-compagno di colori Ortner. C'è stato un brivido quando, alla partenza, la rossa 212 è stata ritardata di qualche minuto a causa di qualche difficoltà nell'avviare il motore. Dopo una spintarella il dodici cilindri si è avviato e Schetty ha potuto esibirsi in un magnifico 3'56"7. Molti del pubblico puntavano sulla tre litri di Ortner ma l'austriaco, pur migliorando, è rimasto staccato di oltre quattro secondi.

Ottimo il terzo posto di Biscaldi, cui era stato con un certo affanno sostituito il motore fra prove e gara, mentre inferiore all'attesa è stato Lualdi il quale, non ancora perfettamente padrone della nuova vettura, si è scomposto in gara, peggiorando il risultato delle prove e non giungendo che sesto. Al quarto posto si è inserito così Finkel, mentre quinto è giunto Rouveyrant, che ha fatto miracoli con la sua Tecno F. 2 sugli sconnessi tornanti dell'Ampus.

Resta da dire che lo scorso anno Schetty, vincitore anche della precedente edizione di questa gara, deve essere andato straordinariamente forte per aver realizzato un tempo — 4' netti — che lui solo ha oggi battuto.

Marco Magri