



L'UKASE torinese per i programmi FERRARI 1973 ha scatenato la reazione di tutti gli appassionati di automobilismo

ITALIA protesta

Ecco uno stralcio delle lettere più significative ricevute in redazione subito dopo l'annuncio del 'congelamento' dei programmi sportivi Ferrari per la preoccupante stagione 1973.

...E' vero o no? E se sì, da quanto ne ho capito, si ritirerà dalle corse (SP-F. 1) lasciando magari correre solo i «Daytona» dei privati (se correranno). Nel comunicato si diceva che mancano i fondi: c'è forse lo zampino di Agnelli?...

UMBERTO BRACCO Pegli

...Ma allora l'ing. Ferrari non ha capito assolutamente niente? Ma come, proprio ora che i suoi prototipi hanno vinto un Campionato Mondiale praticamente facendo corsa a sé, ora che l'Alfa sforna il suo 12 cilindri, senz'altro più competitivo dell'8, per rientrare «di forza» nel Campionato Marche, ora che le Lola sembrano abbiano risolto i loro problemi di tenuta, ora che anche la Mirage monterà il 12 cilindri Weslake diventando di gran lunga più terribile di quanto lo è stata fino ad ora, ora dunque che i «nemici» in campo sportivo si apprestano a dar battaglia al 312 P, Ferrari (o dovrei dire Fiat?) ritira le sue macchine lasciando ad un solo prototipo sperimentale il compito di difendere l'onore delle macchine rosse? Senza contare i problemi (per altro già conosciuti) ai quali si andrebbe incontro presentando una sola macchina, anche se con piloti di indubbio valore.

Lei, avv. Agnelli, ha «comprato» la Ferrari per «fare del bene allo sport automobilistico e all'industria automobilistica italiana» ma se per fare del bene «lei intende» chiudere, ebbene ha sbagliato direzione!...

Tutto ciò a riprova che le grandi industrie capitalistiche fanno di tutto per assoggettare gli «artigiani» con prospettive lucrose e facili da conquistare, facendo sì che essi poi spariscano.

CARLO OLMI Milano

...Finalmente Ickx e la Ferrari sono ritornati a vincere! Finalmente la 312 B 2 modello 1972 si sta dimostrando altamente com-

CONTINUA A PAGINA 4

Il «tradimento» della FIAT

FOR \$1,992\* YOU CAN DRIVE THE CAR FERRARI DRIVES.



Mind you, we're not talking about the car Ferrari builds. We're talking about the car Ferrari drives.

For his own personal use, he drives a Fiat 128. And all it costs is \$1,992\*.

It's not that he feels the Fiat is any better than a Ferrari.

He just feels the car we make is a more sensible car to drive around town in than the car he makes.

However, his reasons for choosing the 128 instead of one of the other fifty small cars sold in Europe are worth mentioning.

First of all, it has front wheel drive. Which gives you better traction than rear wheel drive on things like ice and snow. And better handling because the same wheels that are moving the car are

It has rack and pinion steering. Which, if you've been ogling Ferraris, you know is what they put on Ferraris.

It has self-adjusting disc brakes in front and independent coil suspension.

It also gets better gas mileage than a Volkswagen. (Not that that was one of Ferrari's main concerns.)

And on the inside, where small cars are really small, the 128 is huge. Even though it's shorter on the outside than an Oldsmobile Cutlass. (This is due partly to the fact that we've mounted the engine sideways and partly to the fact that we've figured out how to make better use of space than other small car manufacturers.)

It comes with radial tires as standard equipment.

And in the trunk you won't find in other small cars. Room. 13 cubic feet of room —unhampered by the spare tire, which we've mounted up front with the engine.

And if you need any further proof of its extraordinary qualities, the Fiat 128 has won more "Car of the Year" awards in Europe than any other car in history. And recently, in America, it was elected "Economy Car of the Year" by Motor Trend Magazine.

Now, if you've been trying to choose between the dozen or so small cars sold here in the States, you might keep all this in mind. You might also stop in at your local Fiat Dealer's showroom, take out a 128, and see how it feels to drive around like Ferrari.



- i FATTI Soltanto ICKX pilota 1973
i CONTI La danza dei milioni e quella dei miliardi
i RETRO-SCENA Il re di maggio

Solo questo vale FERRARI per TORINO?

Ricordate questa pagina pubblicitaria. Ne abbiamo già scritto. E' apparsa su tutti i giornali e le riviste americane e un analogo short pubblicitario, viene trasmesso nei «caroselli» della TV americana.
«Per 1992 dollari potete guidare la macchina che guida FERRARI».
Le vittorie e il nome di Ferrari servono solo a questo per la FIAT?
E' la domanda lecita che tutti gli sportivi si pongono dopo il taglio drastico ai programmi-corse della squadra di Maranello. Deve servire solo a queste pagine di pubblicità il nome di Enzo FERRARI alla FIAT?

Stamp form with fields for DESTINAZIONE, PROVENIENZA, NUM. PAROLE, DATA DELLA PRESENTAZIONE. Includes text: SBIGOTTITI AMAREGGIATI DELUSI RITIRO COMPETIZIONI FERRARI STOP...

FOR \$1992 YOU CAN DRIVE THE CAR FERRARI DRIVES.

**IL TRADIMENTO FIAT Italia protesta**

CONTINUAZ. DA PAGINA 3

petitiva. A questo punto, caro Autosprint, io, prima di ogni altra cosa sportivo e grande appassionato a questo meraviglioso sport, oso sperare che nessuno, in maniera maggiore o minore, contribuisca in seno, o fuori, dalla Casa di Maranello a creare delle situazioni analoghe a quelle che si sono create durante l'autunno-inverno 1970, con modifiche ardite o inutili.

M. SAMUELE CHIAPPETTI  
Torino

...Non è possibile che la Ferrari tradisca così le sue centinaia di migliaia di tifosi, tifosi che l'hanno seguita alle corse con tanta passione, con tanto « tifo », e anche con un po' di follia, dormendo in un sacco a pelo in una tenda (i più fortunati) e mangiando al sacco. Io ho quattordici anni e mezzo e questo è il terzo anno che seguo l'automobilismo e la Ferrari. Soltanto quest'anno, dopo qualche vittoria in F. 1 nel '70, sono arrivate le vere gioie, quelle grandi... però, un anno di gioia viene macchiato di tristezza per questa pazzesca novità.

ROBERTO MENEGUZZ  
Torino

La Ferrari dal punto di vista tecnico sta commettendo un grossolano errore perché rinunciare ai campionati vuol dire rinunciare ai progressi tecnici che, per una marca come quella del « cavallino », possono ripercuotersi sulla normale produzione di serie.

Dal punto di vista umano penso che gli sportivi italiani non si meritassero questo. Certo che vedere un Gran Premio come quello di Vallelunga senza una Ferrari è stato un duro colpo, ma

dopo una vittoria come quella di Adenau (dove si sta prospettando un finale di stagione tipo 312 B 1) certo che questo comunicato fa masticare amaro. E poi, vedere piloti che finiranno alla concorrenza non fa certo piacere. Piloti che un domani, per riaverli, non basterà più l'ingaggio '72 ma ci vorranno cifre da capogiro.

Era certo troppo bello: vittoria a ripetizione nelle sport, una coppia italiana prima alla « Targa » Galli prima e Merzario (bis) in Formula 1 e per ultima la bella prova di Brands Hatch e, soprattutto, l'affermazione in Germania; era troppo bello!

Purtroppo (o no) i tempi cambiano e bisogna quindi cambiare mentalità e una volta tanto cerchiamo di copiarli questi inglesi, che in fatto di soldi ci sanno fare!

Le corse sono belle ma se una casa come la Ferrari che piano piano lascia, ci fa pensare che vita avrà l'automobilismo sportivo che è sempre vissuto (sia per vittorie o per decisioni polemiche) soprattutto su un nome: « Ferrari » (Enzo)...

ROBERTO ARATO  
Mondonio (AT)

Sentita notizia al telegiornale sera di lunedì 31 luglio confermata

vatore e protettore per l'avvenire della « Ferrari », ora con una decisione che ha tutta l'aria di una pugnalata alle spalle, di un tradimento alle promesse fatte, impone di lasciare liberi i piloti e di non partecipare in modo vincolante ai vari Campionati del Mondo. Sì, è proprio un tradimento bello e buono, per lo sport in generale, e l'automobilismo competitivo in particolare. No, Ferrari deve continuare, deve lottare anche lui per continuare, milioni di sportivi lo vogliono, perché Ferrari è un simbolo, rappresenta un qualcosa al di sopra di tutto e di tutti, e non si può abbandonare così

MARIO BONANNI  
Gatteo Mare

Se mi avessero detto che era caduta la Torre di Pisa o qualcosa del genere non ci avrei fatto caso, ma sentire che Agnelli « taglia » i viveri alla Ferrari questa non me la sarei mai aspettata. Ora che finalmente le F. 1 rosse hanno raggiunto la competitività e sono lo spauracchio di Stewart e Fittipaldi, ora che i prototipi sono campioni del mondo dopo un record di vittorie consecutive, il signor Agnelli decide di « ridimensionare », quella bandiera che lui voleva tenere in alto! Gianni Agnelli, « patron » della Fiat e della Ferrari, colui che spende miliardi per la Juventus (ma cosa ne ricava pubblicitariamente?)... volta la faccia a tutti gli sportivi e appassionati di auto, rimanendo le promesse fatte tre anni fa quando firmò l'accordo-finanziario con Maranello. Facciamo in fretta il refe-

**Sarà un plebiscito il REFERENDUM**

**«Ridateci FERRARI!»**

Sì, amici, promesso! Faremo il REFERENDUM. La FIAT praticamente non ha dato risposta, se non con una imbarazzata nota di un cosiddetto « portavoce » alla notizia che ha indignato il mondo sportivo.

Però vogliamo che sia un REFERENDUM TOTALE e i cui echii non vadano dispersi e distratti dalla coincidenza delle ferie. Poi non vogliamo farvi tagliare più il giornale, come avete reclamato, per la scheda.

Stiamo stampando delle cartoline, che troverete su AUTOSPRINT nel numero post ferie alla vigilia del G.P. d'Italia a Monza. Sì, perché è giusto far culminare il plebiscito di ITALIA PROTESTA nei giorni del grande appuntamento mondiale F. 1 in Italia, un appuntamento che dovrebbe, oggi come oggi, essere un addio alla Squadra Ferrari al completo.

sul n. 31 di Autosprint, esprimo mio più vivo rincrescimento e risentimento per licenziamento dei piloti della Ferrari.

Oltre che un FERRARICIDIO ciò rappresenta un « lutto » per tutti gli italiani appassionati a questo sport.

GIORGIO ZENNARO  
Sesto S. Giovanni

NO! Non è possibile. Non posso credere che la Ferrari non corra più. Non possiamo fare così, bisogna proibirglielo. Facciamo un referendum con delle schede, su Autosprint, io ne comprerò dieci copie per mandare dieci schede. Tifosi Ferraristi o no fate anche voi così, dobbiamo soffocare queste voci, non possiamo permettere a nessuno ciò. Nemmeno alla Fiat.

DANIELE CIOPPI  
Ancona

Sono rimasto sbalordito, proprio nel giorno dell'1-2 rosso, la Ferrari comunica il suo pseudo-ritiro dalle corse. Sono indignato ma mi viene un'idea, che ne direste di sollevare le acque, tipo Imola. La lettera questa volta la inviamo alla Fiat. RIDATECI FERRARI!!!!!!

WALTER MOLA  
Torino

Mi accingo a scrivere pieno di amarezza e di rabbia, sapendo che forse ci sono poche speranze che si ritorni su questa decisione incosciente e provocatoria. Mi meraviglio dell'avv. Agnelli, che dopo essersi « eletto » sal-

rendum come per Imola, la Ferrari non è solo sua, è anche nostra.

ANGELO TONDELLI  
Milano

Lo slogan per il referendum lo farei così: AVV. AGNELLI, CI RSTITUISCA LA «NOSTRA» FERRARI.

Non ti ho mai scritto, ma ora ne sento la necessità. Ho appena comprato Autosprint n. 31 ed ho subito letto l'incredibile e dolorosa notizia della decisione di Ferrari. Dall'articolo di Marcello Sabbatini, ho capito che il suo stato d'animo è simile al mio, ed a quello di tutti coloro che amano l'automobilismo. Dico innanzitutto che se non l'avesse detto Marcello Sabbatini, l'avrei lanciata io l'idea del referendum, al quale parteciperò non con una, ma con dieci cartoline. E così per tutti! Ferrari dovrà ricevere non centomila, ma un milione di proteste, di incitamenti a scongiurare questo pericolo per l'automobilismo.

MARCO LANDIANO  
Monza

Ho appena finito di leggere il suo articolo sul blocco reparto corse Ferrari da parte della Fiat. Ebbene comincio a pensare che lei abbia ragione nel ritenere che tante decisioni digerite male dai tifosi, (vedi G.P. Roma, ecc.) non siano sulla coscienza dell'ing. Ferrari, ma di persone molto vicine alla Fiat. Non è possibile che accada. Bisogna fare qualcosa per far tornare qualcuno sulle sue decisioni altrimenti questo Alloro '72 rischia di essere il canto del cigno Ferrari.

PARIGI FEDERICO  
Firenze

**La «patata bollente» nel comunicato Fiat**

La « bomba Ferrari » ha messo in subbuglio il mondo delle competizioni. Tutta la stampa nazionale e internazionale l'ha ripresa, ma c'è qualcuno che non crede al cento per cento alle dichiarazioni giunte da Maranello, e pensa forse a qualche misteriosa manovra, per restare in carattere con la personalità di Ferrari.

Il giornale più « interessato », per ovvie ragioni, cioè « LA STAMPA » di Torino — il quotidiano di casa FIAT — attenua i fatti e riporta: « Il successo al G.P. di Germania non aveva stupito nessuno. Lascia sorpresi, invece, questo comunicato proprio l'indomani (forse Ferrari aspettava proprio un'occasione del genere) che spiega, con il suo ben motivato riferimento ai pesanti oneri finanziari, tanti entusiasmi ». Il giornalista aggiunge poi che un ridimensionamento per il 1973, dati i costi, appare « logico, pur se doloroso » e osserva: « E' anche lecito supporre che la linea di austerità sia stata meditata e discussa con la Fiat. L'aiuto tecnico e finanziario di Torino non viene meno a Maranello e se il delicato momento generale non consentirà l'attuazione di più ambiziosi impegni, rimane questa confortante considerazione: ricerche e sviluppi continueranno ».

Riguardo alle due Ferrari che dovrebbero correre nel 1973, e forse non in ogni gara, « LA STAMPA » si chiede chi le piloterà e faceva con due giorni di anticipo il nome di Ickx per la F. 1, aggiungendo ancora quelli di Andretti e Ickx per le sport, il che dà già la risposta all'interrogativo dei tifosi.

Più dubbioso « IL GIORNO » che, nel riferire la notizia, commentava: « Una posizione programmatica che, giratela come volete, non si riesce ad immaginare chiaramente ». Riferendosi alla frase di Ferrari « data l'incertezza dei momenti prossimi e futuri », il quotidiano milanese osserva: « Non si capisce se "incertezza" riguardi fatti tecnici ed economici e non si capisce come, lasciando liberi i piloti, Ferrari possa continuare a fare correre le sue macchine, sia pure ridotte ad una per categoria. Ancora meno chiaro il fatto che, mentre da Maranello partiva il telegramma, il direttore sportivo Peter Schetty fosse a colloquio con alcuni piloti, al Nurburgring, per saggiarne le intenzioni per la stagione 1973. Il "correremo con una sola macchina, senza preoccupazione del campionato per mantenere il contatto tecnico" prosegue « Il Giorno » « lo abbiamo udito ripetere molte volte, negli ultimi anni, e Ferrari ha continuato a correre. Dal testo l'unica cosa chiara è che la Ferrari continuerà a correre. Come e con chi e dove, lo vedremo; allora sarà anche chiaro che cosa aveva in mente Enzo Ferrari, quando ha dettato la comunicazione ».

Il « CORRIERE DELLA SERA » si chiede quali siano le vere ragioni della decisione di Ferrari. Poiché esclude una improvvisa impennata, pur « conoscendo il carattere di Ferrari », osserva che un portavoce della Fiat ha dichiarato: « Le decisioni per il programma economico 1973 della Ferrari sono state prese in pieno accordo tra la Fiat e la Casa di Maranello. Ogni deliberazione di carattere tecnico, come ad esempio la scelta dei piloti, spetta invece unicamente alla Ferrari ».

Riferendosi alle dichiarazioni « piuttosto nebule », sulla smobilitazione, ma anche sul proseguimento della costruzione di una F. 1 e di una sport, il « Corriere » insiste alla vigilia della conferma di Ickx: « Ciò significa che ci vorrà pur qualche pilota per guidarle. In pratica potrebbe restare il solo Ickx, per la F. 1, e al belga potrebbe venire affiancato Merzario, oppure Galli, per le gare per prototipi ».

Il « RESTO DEL CARLINO », dopo avere definito la notizia una « pillola amara », prosegue dicendo che, durante una recente visita a Maranello, Gianni Agnelli avrebbe esposto le sue idee: « abbandonare i costosissimi programmi finora svolti, per puntare decisamente su Indianapolis e sulle altre corse di oltre Oceano », aggiungendo che addirittura Agnelli punterebbe su una vettura con motore Ferrari e telaio americano. Secondo il quotidiano bolognese, alla Fiat-Ferrari si « è radicata l'idea che i prototipi sperimentali potrebbero rendere anche partecipando a una o due corse importanti soltanto (e vincendole). E' chiaro che se i prototipi Ferrari si aggiudicassero una o due delle gare più importanti della prossima stagione, pur senza impegnarsi nel campionato, sul piano del prestigio la Casa in pratica annullerebbe il risultato del vincitore del campionato, dimostrando ugualmente di essere sempre la più forte. Lo stesso discorso vale per la F. 1 ».

La « GAZZETTA DELLO SPORT » è solidale. Dice infatti: « Anche se annunciata in un momento che la potrebbe fare apparire impopolare, la decisione è da ritenersi giustificata per la sana conduzione di un'azienda, che si appresta ad affrontare difficili vicende sindacali, tali da non consentire programmi finanziari onerosi come quelli richiesti dall'attività agonistica ». Accennando all'annuncio che non verrà però accantonata la progettazione di vetture da corsa, per non interrompere il progresso tecnico, la « Gazzetta » commenta: « Anzi, non è improbabile che il nuovo indirizzo contribuisca ad accelerare questo processo evolutivo ».

« TUTTOSPORT » capisce e depreca. Dice: « La decisione, se pur limitata all'anno prossimo e in parte giustificata dal momento non certo facile che attraversa la nostra industria, non lo è altrettanto sul piano sportivo. Dopo essere risaliti in vetta nel settore delle sport, e dopo essere riusciti con il successo strepitoso in Germania a riprendere le redini nel difficilissimo settore della F. 1, una riduzione così severa dell'attività non ci voleva. Lasciare liberi tanti piloti di vaglia vuole dire lasciarli alla concorrenza ». Alla Ferrari sarebbero venuti meno aiuti finanziari previsti dalla collaborazione con la Fiat, ma secondo « Tutto-sport », « se tali rapporti potessero venire variati, la decisione già presa potrebbe anche mutare prima della fine dell'attuale stagione agonistica, tanto più che le nuove vetture 1973 sono già in via di realizzazione ».

**HANNO DETTO ...**

REGAZZONI: Certamente l'unico posto disponibile lo offriranno a ICKX (e così è stato n.d.r.). E' giusto. Bisogna che mi dia subito da fare per pensare a me... Ed è corso a telefonare (alla Marlboro?) accendendo una Astor...

PEDERZANI (Jr.): Magari andrà bene per noi che potremo trovare qualche tecnico specialista libero (ce ne fossero!). Ma certo che per lo sport italiano è un fatto serio...

ANDRETTI: Io ci crederò solo quando Ferrari mi scriverà. Ma non sarò io che piadrò una macchina... (E giù a contare l'ultimo assegno Firestone...)

DE ADAMICH: Nel mondiale Marche per i colori italiani ci sarà l'Alfa col dodici cilindri.

L'ING MONTABONE (vice direttore generale Fiat e consigliere di amministrazione Ferrari): Premesso che io sono contro le corse...

MERZARIO: Come? Debbo dire qualcosa?... Non sentoo... non capisco!! Non vedi che mi sembra di essere in giostra qui a Fiorano?... (Magari lo terranno per collaudare le Dino...)

ROGER PENSKE (dagli USA): Sono pronto ad acquistare (dalla Fiat?) due prototipi Ferrari 312P e una monoposto F. 1. Sono certo che troverò grandi sponsor e grandi piloti per pagarle e guidarle. E vincerò delle corse.

QUALCUNO DELL'ALFA: « Chissà poi perché Ferrari ha conservato sempre questa abitudine, nel tempo, di guastare a sé e agli altri i giorni delle sue vittorie più belle!... »

UN TIFOSO: Meglio vivere un giorno (tipo Nurburgring) da FERRARI che... cento anni da Agnelli... (Umberto?).

**Anche L'UNITA' lo dice**

MILANO - Molto spietati con la Fiat i commenti del quotidiano comunista « L'UNITA' ». E non poteva prevedersi altrimenti. Però le considerazioni sono molto serie e rispecchiano il parere generale: « E' facile rilevare che il comunicato contiene una forte carica polemica nei confronti della Fiat, la quale non assicura, com'era finora avvenuto in seguito agli accordi stipulati, finanziamenti adeguati al proseguimento dell'attività sportiva. Non siamo in grado di poter dire se ciò viola gli accordi intercorrenti fra il monopolio torinese e la Ferrari, e se la presa di posizione dello stesso Ferrari prelude a una rottura, di certo, comunque, è il fatto che riducendo il suo appoggio finanziario la Fiat umilia la gloriosa fabbrica di Maranello, nata per le corse ». Il quotidiano comunista conclude: « Ci auguriamo che la presa di posizione di Ferrari sia solo "un sasso in piccioni" per smuovere una situazione fattasi evidentemente pesante e che, messi di fronte alle loro responsabilità, gli "accusati" si decidano ad adempiere ai loro impegni, che se non sono scritti su carta da bollo sono certamente morali. Perché se la Fiat si è associata alla Ferrari solo per trarne benefici commerciali, si può ben dire che anche in questa operazione il monopolio torinese ha rivelato il suo vero volto ».

# Lo specchio dell'impegno **FIAT** nello sport automobilistico

## FERRARI



### 1969

Mercoledì 18 giugno 1969, l'avv. Gianni Agnelli, Presidente della Fiat, e l'ing. Enzo Ferrari si incontrano per il definitivo accordo sul passaggio della Ferrari Automobili alla Fiat.

26 LUGLIO - Primo intervento della Fiat. Proibita la continuazione dell'attività nella F. 2 dopo i deludenti risultati del Gran Premio Lotteria disputatosi il 22 giugno. Niente da fare anche per il P. 312 (il 12 cilindri a V); al contrario pieno sviluppo al programma 5 litri.

### 1970

E' l'anno del grande programma 5 litri. La vettura diventerà veramente competitiva solo sul finire della stagione, che culmina con il successo della 512 M a Kyalami. Dopo la vettura verrà messa in natalina. A fine anno si raccoglieranno i primi frutti della nuova F. 1 312 B1.

#### CAMPIONATO MARCHE

31 gennaio, 24 ORE DI DAYTONA - Presenti 3 512 S: ne arriva una sola (3.a) con Andretti-Ickx-Merzario.  
20 marzo, 12 ORE DI SEBRING - Presenti 3 512 S: ne arriva una sola che vince con Andretti-Vaccarella-Giunti.  
12 aprile, 1000 KM DI BRANDS HATCH - Presenti 3 512 S: ne arrivano 2, Amon-Merzario (5.a) e Ickx-Oliver (8.a).  
25 aprile, 1000 KM DI MONZA - Presenti 3 512 S: ne arrivano ancora due, Giunti-Vaccarella-Amon (2.) e Amon-Merzario (4.a).  
3 maggio, TARGA FLORIO - Una sola 512 S: si classifica terza con Vaccarella-Giunti.  
17 maggio, 1000 KM DI SPA - Presenti 3 512 S: si classificano tutte, 2.a quella di Ickx-Surtees, 4.a quella di Giunti-Vaccarella e 7.a quella di Merzario-Schetty.  
31 maggio, 1000 KM DEL NURBURGRING - Presenti 3 512 S: ne arriva solo una, quella di Surtees-Vaccarella (3.a).  
13 giugno, 24 ORE DI LE MANS - 4 512 S: non ne arriva nessuna al traguardo.  
11 luglio, 6 ORE DI WATKINS GLEN - Presenti 2 512 S: finiranno al 3. posto con Andretti-Giunti ed al 5. con Ickx-Schetty.  
11 ottobre, 1000 KM D'AUSTRIA - Una sola 512 S, non finirà la corsa.  
A fine anno comunque la vettura presentata in Austria, la nuova 512 adesso M, vince la 9 ORE DI KYALAMI con Giunti-Ickx.

#### MONDIALE PILOTI F. 1 (COL 312 B1)

7 marzo, KYALAMI - 1 312 B: Ickx (ritirato perdita olio).  
19 aprile, JARAMA - 1 312 B: Ickx (ritirato per incidente).  
10 maggio, MONTECARLO - 1 312 B: Ickx (ritirato per rottura semiasse).  
7 giugno, FRANCORCHAMPS - 2 312 B: Giunti quarto e Ickx 8.  
21 giugno, ZANDVOORT - 2 312 B: Ickx terzo e Regazzoni quarto.  
5 luglio, CLERMONT FERRAND - 2 312 B: Giunti quattordicesimo e Ickx (ritirato per noie accensione).  
19 luglio, BRANDS HATCH - 2 312 B: Regazzoni quarto e Ickx (ritirato per rottura del cambio).  
2 agosto, HOCKENHEIM - 2 312 B: Ickx secondo e Regazzoni (ritirato per rottura del cambio).  
16 agosto, ZELTWEG - 3 312 B: Ickx primo, Regazzoni secondo e Giunti settimo.  
6 settembre, MONZA - 3 312 B: Regazzoni primo, Ickx (ritirato per rottura frizione) e Giunti (ritirato per alimentazione).  
20 settembre, MOSPORT - 2 312 B: Ickx primo, Regazzoni secondo.  
4 ottobre, WATKINS GLEN - 2 312 B: Ickx quarto, Regazzoni 13.  
25 ottobre, MAGDALENA MIXUCA - 2 312 B: Ickx primo, Regazzoni secondo.

### 1971

Bloccate le 512 M, vengono abbandonate proprio nell'anno (il 1971) in cui avrebbero potuto battersi bene. Ufficialmente corre un solo prototipo tre litri lanciato allo sbaraglio proprio perché troppo solo. Nel frattempo in Formula 1 debutta la nuova 312 B2 con i negativi risultati noti. Inoltre viene bocciato il progetto per Indianapolis con il motore 4200 BB. Il 1971 è anche l'anno del tentativo 712 per il Can-Am.

#### CAMPIONATO MARCHE

10 gennaio, 1000 KM DI BUENOS AIRES - 1 312 P: ritirata per incidente.  
30 gennaio, 24 ORE DI DAYTONA - nessuna vettura.  
20 marzo, 12 ORE DI SEBRING - 1 312 P: ritirata per rottura radiatore olio del cambio.  
4 aprile, 1000 KM DI BRANDS HATCH - 1 312 P: Ickx-Regazzoni arrivano secondi.  
25 aprile, 1000 KM DI MONZA - 1 312 P, ritirata per incidente.  
9 maggio, 1000 KM DI SPA - 1 312 P: ritirata per incidente ma classificata ugualmente ottava.  
16 maggio, TARGA FLORIO - Nessuna vettura presente.  
30 maggio, 1000 KM DEL NURBURGRING - 1 312 P: ritirata per bruciatura della guarnizione testata.  
12 giugno, 24 ORE DI LE MANS - Nessuna vettura presente.  
27 giugno, 1000 KM D'AUSTRIA - 1 312 P: ritirata per una uscita di strada.  
24 luglio, 6 ORE DI WATKINS GLEN - 1 312 P: ritirata per rottura motorino d'avviamento.

#### MONDIALE PILOTI

6 marzo, KYALAMI - 3 312 B1: Andretti primo, Regazzoni terzo e Ickx ottavo.  
18 aprile, SPAGNA - 3 312 B1: Ickx secondo, Regazzoni ritirato per rottura pompa benzina e Andretti ritirato per un principio d'incendio.  
23 maggio, MONTECARLO - 2 312 B2 e 1 312 B1: Ickx terzo, Regazzoni ritirato per incidente e Andretti (con la B1) non qualificato.  
20 giugno, OLANA - 2 312 B2 e 1 312 B1: Ickx primo, Regazzoni terzo e Andretti (312 B1) ritirato per rottura pompa benzina.  
4 luglio, PAUL RICARD - 2 312 B2: Ickx ritirato per rottura motore, Regazzoni ritirato per rottura sospensione posteriore.  
17 luglio, SILVERSTONE - 2 312 B2: Ickx ritirato per rottura motore, Regazzoni ritirato per mancanza di pressione olio.  
1 agosto, NURBURGRING - 3 312 B2: Regazzoni terzo, Andretti quarto e Ickx ritirato per uscita di strada.  
15 agosto, ZELTWEG - 2 312 B2: Ickx ritirato per rottura motore, Regazzoni ritirato per rottura motore.  
5 settembre, MONZA - 1 312 B1 e 1 312 B2: Ickx (312 B1) ritirata come Regazzoni (312 B2) per rottura giunto motore.

## LANCIA



### 1969

Nell'ottobre del 1969 la Lancia viene assorbita dalla Fiat. In occasione del Salone di Torino dello stesso anno, alla domanda di quanto fosse costata alla Fiat questa acquisizione, l'avv. Gianni Agnelli, nel corso della solita conferenza stampa, rispondeva: «La Lancia è stata rilevata dalla Fiat ad un prezzo simbolico di L. 1 per azione. Siccome le azioni erano un milione il prezzo pagato è stato un milione di lire». (Il che significava che il resto erano tutti debiti, 100 miliardi, buona parte con la Fiat).

### 1970

L'anno seguente, il 1970, la Lancia otteneva principalmente questi risultati assoluti nei rallies:

Rally dei 999 minuti con Ballestrieri-Audetto.  
Rally delle Alpi Orientali con Ballestrieri-Audetto.  
Rally di S. Martino di Castrozza con Kallstrom-Haggbom.  
Rally del Portogallo con Lampinen-Davenport.  
Rally di Baviera con Barbasio-Mannucci.  
Rally dei 1000 Minuti con Lampinen-Mannucci.  
Rally RAC con Kallstrom-Haggbom.  
La Lancia si classificava terza nel Campionato Marche mentre Barbasio-Mannucci terminavano secondi nel campionato italiano. Inoltre si assicurava la vittoria nelle gare velocità GT alla Targa Florio con Munari-Maglioli, al Mugello con Pinto, a Pergusa con Maglioli e alla Catania-Etna dove Pinto arrivava anche 2. assoluto.

### 1971

Nel 1971 i principali successi assoluti sono stati i seguenti:

Rally dei 999 Minuti con Munari-Mannucci.  
1000 Km dell'Adriatico con Barbasio-Sodano.  
Rally delle 4 Regioni con Lampinen-Davenport.  
Rally delle Alpi Orientali con Barbasio-Sodano.  
Rally di S. Martino di Castrozza con Munari-Mannucci.  
Rally del Conero con Barbasio-Sodano.  
Rally dei 1000 Minuti con Munari-Mannucci.  
Rally Semperit con Munari-Mannucci.  
Il bilancio stagionale vede la Lancia quarta nel campionato marche, prima nel campionato italiano, seconda nel campionato europeo conduttori e prima nella Mitropa Cup.

### 1972

Il 1972 inizia molto sommessamente per le polemiche insorte attorno al nuovo «Stratos» inviso ad alcuni personaggi Fiat. Inoltre i finanziamenti al reparto corse vengono tagliati drasticamente.

Ciò nonostante i risultati arrivano a sorpresa (Rally Montecarlo in testa) ed attualmente la Lancia conduce le classifiche del Campionato Marche e del campionato italiano grazie in particolare ai successi assoluti di Montecarlo con Munari-Mannucci, in Sicilia sempre con Munari-Mannucci e alle Alpi Orientali con Barbasio-Sodano.

19 settembre, MOSPORT - 3 312 B2: Ickx ottavo, Andretti tredicesimo e Regazzoni ritirato per uscita di strada.  
3 ottobre, WATKINS GLEN - 2 312 B2 e 1 312 B1: Regazzoni sesto, Ickx (312 B1) ritirato rottura alternatore e Andretti non partito.

### 1972

Il 1972 è l'anno del 10 su 10 nei prototipi dove i 312 PB l'hanno fatta da incontrastati padroni. Dopo le modifiche anche la Formula 1 comincia a dare i suoi frutti ed i risultati cominciano ad arrivare. Soprattutto comunque è l'anno del rilancio dei piloti italiani (Merzario, Nanni Galli, Munari). Tutto procede bene fino al Nurburgring...

#### CAMPIONATO MARCHE

9 gennaio, 1000 KM DI BUENOS AIRES - 3 312 PB: primi Peterson-Schenken, secondi Regazzoni-Redman, decimi Ickx-Andretti.  
5 febbraio, 24 ORE DI DAYTONA - 3 312 PB: Primi Andretti-Ickx, secondi Peterson-Schenken, quarti Regazzoni-Redman.  
25 marzo, 12 ORE DI SEBRING - 3 312 PB: Primi Andretti-Ickx, secondi Peterson-Schenken, Regazzoni-Redman si ritirano per incendio.  
16 aprile, 1000 KM DI BRANDS HATCH - 3 312 PB: Primi Andretti-Ickx, secondi Peterson-Schenken, sesti Regazzoni-Redman.  
25 aprile, 1000 KM DI MONZA - 3 312 PB: primi Regazzoni-Ickx, terzi Peterson-Schenken, ritirati per incidente Merzario-Redman.  
7 maggio, 1000 KM SPA - 3 312 PB: primi Merzario-Redman, secondi Ickx-Regazzoni, dodicesimi Peterson-Schenken.  
21 maggio, TARGA FLORIO - 1 312 PB: primi Munari-Merzario.  
28 maggio, 1000 KM DEL NURBURGRING - 3 312 PB: primi Peterson-Schenken, secondi Merzario-Redman, ritirati Ickx-Regazzoni per incidente.  
10 giugno, 24 ORE DI LE MANS - Nessuna vettura presente.  
25 giugno, 1000 KM D'AUSTRIA - 4 312 PB: primi Ickx-Redman, secondi Marko-Pace, terzi Peterson-Schenken, quarti Munari-Merzario.  
22 luglio, 6 ORE DI WATKINS GLEN - 3 312 PB: primi Ickx-Andretti, secondi Peterson-Schenken, 14. Merzario-Redman.

#### MONDIALE PILOTI

23 gennaio, BUENOS AIRES - 3 312 B2: Ickx terzo, Regazzoni quarto, Andretti ritirato per grippaggio segmenti.  
4 marzo, KYALAMI - 3 312 B2 '72: Andretti quarto, Ickx ottavo, Regazzoni dodicesimo.  
1 maggio, JARAMA - 3 312 B2 '72: Ickx secondo, Regazzoni terzo, Andretti ritirato per rottura motore.  
14 maggio, MONTECARLO 2 312 B2 '72: Ickx secondo, Regazzoni uscito di strada.  
4 giugno, NIVELLES - 2 312 B2 '72: Regazzoni ritirato per incidente e Ickx ritirato per rottura comando acceleratore.  
2 luglio, CLERMONT FERRAND - 2 312 B2 '72: Ickx undicesimo e Galli tredicesimo.  
15 luglio, BRANDS HATCH - 2 312 B2 '72: Merzario sesto e Ickx ritirato per rottura radiatore dell'olio.  
30 luglio, NURBURGRING - 3 312 B2 '72: Ickx primo, Regazzoni secondo e Merzario dodicesimo.

## ABARTH



### 1971

L'Abarth viene assorbita dalla Fiat nel luglio 1971. Tutto il materiale del reparto corse viene rilevato (con grosso sacrificio economico) da Enzo Osella. Il reparto SPORT PROTOTIPI è smantellato dalla Casa. All'Abarth la Fiat affida l'incarico di studiare e di creare le nuove monoposto della nascente FORMULA ITALIA che fruiscono di un appoggio esterno di 300 milioni appunto della Fiat.

Attualmente gli stabilimenti di Corso Marche vengono usati per il montaggio delle parti meccaniche della 112 Abarth e per la preparazione delle vetture da rally anche in funzione del nuovo propulsore P. 132. Per il 1973 è prevista la continuazione del reparto rally ed uno sviluppo (interessante) della Fiat 128 da parte dell'ing. Jacoponi. (Ma glielo faranno continuare?).

## Per capire...

La Fiat come sponsor (della Ferrari). Ma che sponsor? La Ferrari ha vinto il campionato del mondo Marche '72 e dal Gran Pulpito delle pubbliche relazioni quale «sfruttamento» di questo successo è venuto. Pressappoco come accadde per il trionfo di inizio d'anno della Lancia nel Rally Montecarlo. Eppure si tratta sempre di associate Fiat. Però se una 124 sport vince un rally qualsiasi, allora vengono persino stampati minigiornali informativi per sollecitare l'interesse dei giornalisti.

E dire che la Matra è bastato vincessi con una scritta Chrysler-Simca sulle fiancate per scatenare il più curioso girodel-mondo di due insoliti globetrotter: i vincitori della 24 Ore di Le Mans, Hill e Pescarolo.

Differenza di mentalità? Forse. Ma forse qualcos'altro. Giochi particolari di equilibri nelle stanze dei bottoni del «molo» automobilistico nazionale. E ciò, come leggete appresso, spiega anche perché, appena possibile, si ridimensionano le attività agonistiche, anche positive, nelle consociate meno gradite. (D'altronde di che stupirsi? Non è stata forse l'Alfa a bloccare il rilevamento dell'Innocenti auto da parte dell'IRI, lasciandola finire alla British Leyland?)

## Un miliardo e mezzo ogni anno nel giro-acquisti per la JUVENTUS

Iniziando dallo stesso periodo in cui la Fiat ha assorbito la Ferrari, è interessante seguire anche le vicende economiche in quanto agli acquisti sul mercato estivo dei calciatori che hanno interessato la Juventus, notoriamente feudo della famiglia Agnelli.

#### CAMPAGNA ACQUISTI 1969

Furino (dal Palermo) scambio di giocatori. - Morini (dalla Sampdoria) 350 milioni - Leonardi (dal Varese) Bonci+150 milioni - Marchetti (dall'Atalanta) 320 milioni - Vieri (dalla Sampdoria) Benetti+380 milioni. Considerati gli acquisti minori e tenuto conto del valore dei giocatori ceduti a parziale conguaglio, solo la campagna acquisti è costata oltre un miliardo e mezzo.

#### CAMPAGNA ACQUISTI 1970

Landini, Capello e Spinosi (dalla Roma) in cambio di Vieri, Del Sol, Zigoni+500 milioni. Considerato il valore dei giocatori ceduti (ed in particolare di Vieri comperato l'anno precedente con una valutazione di quasi 800 milioni) e considerati ovviamente tutti gli acquisti di secondaria importanza sempre presenti nel bilancio di una grossa società, anche la campagna acquisti 1970 ha superato il miliardo e mezzo.

#### CAMPAGNA ACQUISTI 1971

Carmignani (dal Varese) oltre 200 milioni. E' un anno di tutto riposo per la «vecchia signora» cui però è sfuggito l'acquisto di Gigi RIVA nonostante fosse stato offerto di costruire addirittura un ospedale a Cagliari come contropartita.

#### CAMPAGNA ACQUISTI 1972

Altafini e Zoff (dal Napoli) 600 milioni. La Juventus comunque si è vista rifiutare dall'Inter proprio alla mezzanotte della chiusura, un miliardo per avere Mazzola.



# dai fatti al retroscena

I Dioscuri della FIAT: l'avv. Gianni Agnelli (a sinistra) e il dott. Umberto Agnelli. L'uno Presidente, l'altro amministratore delegato della grande fabbrica torinese. A stare alle voci che corrono i rapporti tra i due fratelli non sarebbero dei più concordanti dal punto di vista delle scelte e della conduzione aziendale. Il più giovane non nasconde tra l'altro il « complesso » del fratello maggiore. Le corse e la Ferrari non sono che un aspetto di questa disparità



# il re di maggio

La conferma di « collaborazione » di Jacky ICKX come pilota Ferrari '73, è stata l'unica nota stonata nell'improvviso concerto di emozioni che hanno fatto eco al comunicato-choc di Maranello sul « congelamento » dei programmi per la stagione prossima. Annunciare la austerità e confermare due giorni dopo il pilota belga, che notoriamente non ha nulla da invidiare allo scozzese Jackie Stewart per abilità contrattuale, ha rispolverato quei commenti che agli immancabili scettici, avevano fatto definire « solita manovra », l'improvviso annuncio di Enzo Ferrari.

E' storia di Maranello, non c'è dubbio, che a fine stagione c'è sempre stato un colpo di scena del genere. Si è parlato di ridimensionamenti di programmi, di pilota-collaudatore unico per una macchina con la quale « mantenere il contatto tecnico » eccetera, eccetera. E' stata storia (inconfutabile) di sempre, ma specie negli ultimi lustri, dal 1962 al 1969. Però in questi ultimi due anni, con lo sponsor-socio Fiat, non era più avvenuto. Le uniche « vittime » delle sortite negative Ferrari erano rimasti i piloti italiani e le corse italiane.

## FERRARI davvero amareggiato

Stavolta, insomma, sembrava tutto regolare, tutto vero. Non era il modo consueto di ridimensionare le pretese dei piloti; di fare tutti suoi i risultati positivi in corsa, per i quali già si delineavano le ambizioni di molti « padri ». Stavolta non c'erano dubbi: la Fiat tagliava i soldi e Ferrari aveva questa amara reazione. Annunciava subito lo stop, anche perché non avrebbe avuto alcun interesse a lasciar i piloti nell'incertezza del futuro, magari poi dovendo sorbirseli lui!...

Per chi avesse avuto modo di avvicinare Enzo Ferrari in questi giorni, i dubbi non avrebbero avuto ragione di sussistere. A parte certi problemi familiari, si avvertiva subito la stanchezza, l'amarezza, il non poter far nulla contro una prospettiva che non era decisione sua, ma comunque sbagliata. Anche quella conferma di Ickx, a due giorni dal comunicato-rinuncia, avvalorava anzi la particolare situazione imposta dalla Fiat. Perché il pilota unico a rimanere, visto che in Ferrari non si parla di caposquadra, diventava subito il prediletto di Agnelli, l'uomo che poteva telefonare a suo piacimento in Corso Marconi (o magari anche a casa dell'avvocato) per porre lamentele quando — secondo lui — le cose non andavano a suo gusto nel team Ferrari).

Le amarezze sommatesi in questi mesi, nonostante i bei successi da anni d'oro, sono state diverse per Ferrari. A cominciare dalle delusioni umane per due collaboratori ai quali aveva dato più della sua simpatia. Prima di tutto l'ing. Forghieri, che gli tiene il broncio per l'esautoramento, quando il « Comando » gli ha forse salvato il posto, dato che la dirigenza Fiat aveva chiesto comunque la sua testa. D'altronde i rinnovati successi della monoposto, il giorno in cui sono state cambiate le sospensioni contro la cocciuta opposizione del pur bravo tecnico modenese, che ha solo il difetto di non ammettere i propri (comprensibili) « errori » in una progettazione d'avanguardia come quella da corsa, avevano confermato che a pagare lo scotto in Fiat per gli insuccessi '71 e inizio '72 con la F. 1 era stato proprio Ferrari. Egli aveva tenuto troppo per buone e difeso le scelte ardite del suo tecnico. Poi c'è stata l'amarezza Regazzoni, al quale Ferrari avrebbe perdonato anche altre macchine distrutte, se solo avesse detto una parola di rammarico al ritorno dalla sua sortita « calcistica » di Zeltweg.

Proprio non ci sono dubbi, invece. I fatti consistono davvero in una tirata di remi in barca, che gli uomini attuali reggenti



# Un po' SCETTICI in INGHILTERRA (ma si parla anche del ritiro SHELL)

LONDRA - In Inghilterra l'annuncio di Ferrari è stato accolto con un misto d'incredulità e di sgomento. Incredulità perché già altre volte si era avuta analoga minaccia, che poi era sfumata per lo meno in senso assoluto, sgomento perché ci si rende conto che questa volta potrebbe essere vero. In Gran Bretagna il « curriculum » di Ferrari, quale costruttore sempre presente sui circuiti, e di altissimo livello,

## Non sono soltanto certi politici

# Già finita la « con

31 luglio 1972

MARANELLO - « L'incertezza dei momenti prossimi e futuri non consente l'impostazione di un programma finanziario tanto oneroso. La Ferrari manterrà intatto il suo staff tecnico, continuerà nella progettazione e costruzione di un esemplare F. 1 e di un prototipo che esplorerà anche in corsa, non assumendo però impegni vincolanti ai campionati ».

i cordoni della borsa Fiat non hanno valutato in tutta la loro negatività. Tutti i contestatori degli autanni caldi non avranno fatto tanto male all'immagine della Fiat, come questa impopolare decisione anti Ferrari. I soloni delle stanze dei bottoni avranno modo di accorgersene andando avanti, se non ci metteranno una « pezza ».

Tutto è cominciato, in fondo, nei giorni del Consiglio di amministrazione annuale della Ferrari, a fine giugno, quando un dirigente del team sportivo molto vicino al « commenda » era già pronto a cambiare bandiera e confidava ai fedelissimi: « Ora vedrete, prende tutto in mano la Fiat, Ferrari sarà esautorato o quasi. Andrà in pensione ». Ma il « vecchio » che tutti credevano forse ormai K.O., come volontà, dopo la seria malattia invernale, era invece l'uomo di sempre. Forse questo non hanno capito i rivali. E quel giorno del Consiglio Sefac-Ferrari cominciò una partita a scacchi che non ha forse riscosso nemmeno in quella che si gioca a Reikjavik tra Fisher e Spassky. Si dice che il « Drake » facesse una relazione aggressiva, ponendo condizioni precise sui programmi futuri. Certo che, se si mosse Gianni Agnelli in jet da Torino, rischiando un atterraggio « contromano » nel miniaeroporto di Modena, significava che il tiro alla fune era giunto allo spezzarsi della corda. Che cosa sia avvenuto dopo, lo si può capire solo dal comunicato del 31 luglio, all'indomani del trionfo in Germania. Ferrari ha evitato di rispondere con un « no comment » alle domande che già affioravano e alle voci che correvano nell'ambiente. Ed è stata la bomba!

## Il contrasto fra gli AGNELLI

Ora la Fiat, che forse voleva annacquare tutto, magari riservandosi un annuncio a fine stagione, in pieno bailamme sindacal-politico, si è trovata allo scoperto. Ha mostrato di non aver saputo tener fede ad un impegno clamorosamente assunto due anni fa di fronte agli sportivi (e non solo tali) di tutta Italia. L'avv. Gianni non era in Italia quando è scoppiata la bomba. E se non l'avrà saputo dai canali diretti, difficile che ne abbia letto sui giornali delle Indie, dove si trovava in relax. Però a Torino c'era e c'è il suo « duro » fratello, il dott. Umberto, quello che alcuni si sono domandati se sia solo un... re di maggio (sull'omonimia del 1946...) oppure il nuovo vero ispiratore dei programmi Fiat.

Che il dott. Umberto sia contro le corse d'auto è risaputo. Negli anni passati il caso Ferrari, è certo, era sempre stato risolto solo per volere dell'avvocato-fratello; stavolta invece, forte dei « consiglieri » che lo affiancano, la nouvelle vague (che ha scalzato la dirigenza che Gianni Agnelli ereditò da Valletta), ha puntato i piedi e bloccato il caro-programma Ferrari. (Visto anche forse che il « Drake » insisteva a mantenere una sua indipendenza di giudizio senza pressioni dall'alto).

Sì, il futuro Ferrari è proprio in questa difficile battaglia che si combatte, nella ovattata e formalistica esteriosità torinese, al vertice delle direzioni di Corso Marconi; una battaglia che forse ha anche una posta più alta di quanto non possano pensare gli sportivi, poco adusi a queste alchimie, uomini puri e che — soprattutto — credono ancora nelle parole e nelle promesse dei grandi personaggi.

## Marcello Sabbatini

• Il progetto del Grande Circo Auto sportivo, il « Grand Prix Universal » vagheggiato da mr. Ferguson, è naufragato per l'opposizione della Matra, Ferrari, Porsche ecc. Il signor Fergu-

son, segretario delle due associazioni costruttori (F. 1 e sport) è stato invitato a limitare i suoi impegni ai doveri del compito che per il momento ricopre.

## Un pò di conti...

Questo fu il BILANCIO economico delle corse della FERRARI nel '68, l'anno prima dell'accordo FIAT, dichiarato dal « Drake » in persona:

« ... Nel 1968 abbiamo effettuato 37 corse (2 sono ancora da effettuare), ne abbiamo vinto soltanto 7.

Abbiamo avuto sei macchine distrutte. Le F. 1 costano 10.086.930 lire per mano d'opera, 7.803.728 per materiale uguale a 17.890.658 prezzo complessivo; su questi prezzi non sono incluse le spese di struttura, si tratta di mano d'opera e di materiale.

La 312 P è costata 3.558 ore pari a 10.086.930, i materiali 9.674.230 uguale 19.761.160.

La F. 2 costa 3.118 ore, pari ad 8.839.530, materiali 6.019.280 uguale 14.858.810.

Ancora: nel 1968 noi abbiamo dovuto produrre per la Gestione Sportiva 36 teste, 18 basamenti, 293 bielle, 24 alberi motore, 134 alberi distribuzione, 339 canne, 850 guide valvola, 2420 bicchierini, 66 coppie coniche, 38 semiassi, 615 ingranaggi cambio, 200 trombette aria, 290 dischi freno, 1115 pistoni, 2880 valvole, 3958 bronzine, 2968 molle valvola, 144 supporti banco, 73 catene di distribuzione, 1050 cuscinetti, 1489 giunti... »

Il totale dichiarato di spesa fu di L. 752.763.375.

Nel 1971, oltre ai finanziamenti Shell e Firestone che ora per l'accordo Fiat si è vista ridimensionare, pare che la Ferrari abbia speso circa 800 milioni per l'attività, che come è noto fu svolta con tre F. 1 e un prototipo (si fa per dire) 312 P.

Nel 1972 le cifre che corrono nel mondo delle corse dicono di un programma di un miliardo e 200 milioni al quale sarebbero stati necessari aggiungere 600 milioni in coincidenza della (mancata) operazione Le Mans e altrettanti per andare in porto con la stagione anche col nuovo modello F. 1 B3.

Come è noto quest'anno la Ferrari ha fatto correre tre prototipi e tre monoposto F. 1, utilizzando uno schieramento di 7 piloti fissi e quattro d'emergenza (Munari, Galli, Pace, Marko).

Un paragone con l'Alfa Romeo, l'Autodelta, che quando svolgeva attività solo nel turismo, spese nel 1955 450 milioni, nel 1971 ha investito nell'attività sportiva (prototipi, motori F. 1 e turismo) una cifra che si è aggirata sul miliardo e 800 milioni.

Stando alle cifre dichiarate dai costruttori, Ferrari compreso, il costo completo di una macchina da corsa si aggira:

monoposto F. 1	31.000.000
prototipo-sport	35.000.000

Questi sono costi di costruzione. Ma in una stagione di attività, ripartendo tutte le spese sulle unità di macchine in gara, il costo generale di una vettura (senza calcolare il pilota) ma compresi motore di scorta, 2 meccanici (gomme, benzina e olio gratis) cresce così:

monoposto F. 1	50-60 milioni
prototipo-sport	80-100 milioni

fino dal 1947, gode di grandissimo rispetto, tanto più che spesso la squadra ha dovuto lottare contro forti avversità. C'è anche stata una reazione che si potrebbe definire trita: «le corse non saranno più la stessa cosa, finché Ferrari non tornerà». Comunque anche quando le politiche hanno avuto il meglio sul senso pratico, o quando al team Ferrari regnava la confusione, la Scuderia, o Sefac, (o come si chiamasse al-

lora) non è mai stata accantonata nell'opinione della gente, perfino nei momenti di maggiore debolezza nessuno ha mai messo in dubbio il potenziale di Ferrari che è inoltre considerato uno dei pochi costruttori «puri», rimasti nel mondo delle competizioni.

Abbiamo pensato che uno degli inglesi più qualificati, coi quali discutere la situazione nei suoi particolari, fosse John Surtees, il quale ha espresso la sua

## «Ci crederemo quando i piloti liberi saranno assunti dagli altri...»

opinione pur non conoscendo tutti i particolari — e, del resto, in Inghilterra per il momento nessuno li conosce — accennando ad altri fattori che potrebbero influire su quello principale, cioè quello economico addotto da Ferrari. Surtees ha detto: «Sarà un grandissimo peccato assistere alla scomparsa di Ferrari, ma le corse non cesseranno per questo. Io, in ogni modo, sto a vedere. Certo, fra questa volta e le altre c'è una grossa differenza, il licenziamento dei piloti, però io ci crederò quando li vedrò tutti ingaggiati da altre squadre. Spero che questo non scoraggerà i patrocinatori, ma si deve sottolineare che Ferrari non ha assolutamente detto che le corse non sono utili, ma soltanto che lui non può affrontare la spesa (o che non può la Fiat). Non stupisco, il programma Ferrari 1972 deve essere stato uno dei più costosi di tutti i tempi. Per quanto ne capisco io: 1. La Ferrari rinuncia veramente; 2. La Ferrari sta per dare un nuovo orientamento alla sua attività, costruirà vetture che saranno altri a fare gareggiare, a meno che non trovi appoggi finanziari. I problemi della manodopera, oltre a quelli economici della Fiat, hanno portato a questa situazione. Inoltre il programma 1972 per le vetture sport potrà sembrare valido sulla carta, ma è stato costoso a un punto incredibile e praticamente senza scopo, dato che non c'era nessuno da battere (io non m'imbarcherei mai in un programma con vetture sport, dato che senza l'esistenza di un benefattore che coprisse tutte le spese, sarebbe una cosa finanziariamente impossibile).

«Purtroppo, tutto il complesso Ferrari è anche diventato troppo 'gonfio' e i costi prendono la mano. Inoltre, non ritengo che una società che ha da lottare con i sindacati possa dirigere una efficace organizzazione di corse senza incappare in ulteriori spese. Le vetture sono ottime, però quest'anno ognuna deve essere costata quattro o cinque volte più di quanto costò tre o quattro anni fa. La notizia è stata un fulmine a ciel sereno. Non credo che al Nurburgring nessuno della squadra ne avesse la più pallida idea, infatti parlavano già ai piloti per l'anno prossimo. In tutto l'ambiente delle competizioni l'annuncio avrà forti ripercussioni e la più forte si avrà fra certi piloti, perché sta sparando uno dei più importanti «pagatori», quindi il corrente tasso dei con-

tratti dovrà per forza calare. Le corse, comunque, continueranno a esserci anche senza Ferrari».

Simile a tutti gli altri, la Fierstone non aveva avuto alcun preavviso. Un portavoce della Casa ha detto: «E' un gran peccato. Dispiace vedere sparire il team più importante, d'altro canto gli affari sono affari. Speriamo che le promesse vetture nuove ci saranno e, da tutto l'insieme, pare di capire che esiste la intenzione di seguire in parte il cammino per il quale optammo noi un paio di anni fa».

Nel campo delle vetture sport, il direttore corse della Gulf ha detto: «Siamo naturalmente delusi, in certo qual modo, al pensiero che l'anno prossimo le corse saranno più facili, ma speriamo di rivedere Ferrari in pista».

La stampa della prima ora aveva notizie poco particolareggiate, quindi per ora i commenti non sono approfonditi. Il settimanale *Motoring News* dice: «Per i milioni di appassionati nel mondo, il team Ferrari rappresenta l'essenza dello sport automobilistico e la presenza delle rosse vetture italiane sugli schieramenti è stata la principale attrazione, per un quarto di secolo. Privo di Ferrari, il mondo internazionale delle competizioni appare impensabile e tutti sperano che l'assenza della squadra sia soltanto molto temporanea».

Il settimanale *Autosport* fa un discorso a più vasto raggio: «Le leggendarie vetture rosse sono tornate al primo posto nelle due migliori formule alle quali Ferrari abbia partecipato fino da quando cominciò a costruire vetture da grand prix, nel 1947. Perché l'improvviso ritiro? Se gli utili degli investimenti (Fiat) non sono sufficienti per il team Ferrari trionfatore, allora in che situazione si trovano le altre squadre di F. 1, la maggiore delle quali non può sfruttare il fatto di avere il nome più prestigioso del mondo delle competizioni? Il ritiro di Ferrari è forse parte di una recessione?». Ma si raccoglie anche la voce seconda la quale Ferrari sarebbe amareggiato per l'atteggiamento di certi piloti e ha colto quindi volentieri l'occasione per sfilarsi dai contratti, per poi ripartire su basi meno esagerate, in fatto di spese.

Sarà una strana coincidenza, ma in concomitanza con l'annuncio di Ferrari ha cominciato a serpeggiare la voce molto insistente, secondo cui la Shell (alleata di sempre Ferrari) intende abbandonare lo sport automobilismo.

David Hodges

## Un'altra nuova TECNO F.1 forse già in AUSTRIA

Alla Tecno sono rimasti molto male dalle prestazioni della propria monoposto F.1 al Nurburgring. I consigli di Tauranac per la nuova sospensione anteriore non debbono aver dato buoni frutti, se Bell ha riferito che la macchina era «inguidabile» (col davanti) sui rettilinei di Adenau. Bastava una piccola buchetta, cioè leggeri dislivelli, per trovarsi in difficoltà. Poi ci si è messo anche il motore...

Adesso la Tecno correrà a Zeltweg il 13 agosto con Nanni Galli, ma all'atelier di Borgo Panigale sono ancora dubbiosi che riescano ad approntare la nuovissima vettura il cui debutto si vuol anticipare al Gran Premio d'Austria, sperando di portarne poi due al G.P. d'Italia.

A proposito della corsa monzese non è poi detto che, se di monoposto Tecno ve ne sarà una sola, il pilota sia davvero Bell come spetterebbe stando alla «staffetta Yorke».

Intanto i conti Rossi della Martini insistono nel dare un futuro concreto a questo programma che considerano d'assaggio per il '73. Essi sono disposti a fiancheggiare Luciano Pedersani in tutti i modi. Con tecnici d'appoggio e magari anche piloti di spicco nel '73. Pare che Clay Regazzoni una delle offerte che ha avuto sia proprio da parte della Martini per il '73. Se prima, stante la Ferrari, lo svizzero aveva lasciato il colloquio in sospeso, adesso è possibile che sia tra quelli che ha ripreso. Specie se Pedersani senior lo ha convinto che farà faville la nuova testata che sta preparando in gran segreto (pensate che lavora lui in persona al tornio e ha un segugio pronto a coprire con lo scotch ogni «cavità» rivoluzionaria (sic) che realizza!).

## Una stella d'oro del CONI per FERRARI?

Del congelamento delle attività Ferrari si occuperà anche il Consiglio Nazionale del CONI, che si riunirà a metà settimana a Roma? L'ipotesi è rafforzata dall'interessamento che il Presidente dell'ACI avv. Filippo Carpi de' Resmini ha portato alla questione, appena informato dai giornali della non simpatica novità. Egli ha avuto già martedì 1. agosto un lungo colloquio telefonico col Presidente della CSAI ing. Rogano.

Sembra che al Consiglio CONI lo stesso Presidente ACI porterà la proposta di conferire all'ing. Enzo Ferrari, per meriti sportivi, la Stella d'Oro del Comitato Olimpico Nazionale Italiano.

## Chi sarà il sostituto di SCHETTY

Il precipitare degli avvenimenti nelle prospettive agonistiche '73 della Ferrari ha portato a maturazione il «caso Schetty». Il direttore sportivo svizzero del «cavallino» aveva già detto nell'inverno '70, quando assunse l'incarico, che i suoi programmi non andavano oltre due anni. Poi sarebbe tornato a Berna, dove il padre è proprietario di una grande azienda tessile. Il progetto sembrava anticiparsi lo scorso aprile se non fosse stata risolta la tensione manifestatasi con l'ing. Forghieri. Ma le previsioni di ridotta attività '73 hanno fatto decidere Peter Schetty a presentare già adesso le sue dimissioni. A fine programmi stagionali, in autunno, il bi-laureato svizzero tornerà a casa, rimanendo sempre disponibile come consulente per la Ferrari.

Sembra che si stia già «allevando» il sostituto. Alla candidatura Cesare Fiorio, già d.s. Lancia, si oppone adesso una soluzione «interna». Qualcuno suggerisce di anticipare il nome: Sante Ghedini, il giovane bolognese che da pochi mesi ha assunto, e svolge con soddisfazione generale, il compito di direttore della neonata pista di Fiorano. (Ma c'è anche chi parla di un noto giornalista-ingegnere...).



L'ALFA pronta al RECUPERO

• L'Alfa Romeo avrebbe già cominciato il «recupero» dei piloti «liberi» del «cavallino»: sul taccuino della Direzione Autodelta sarebbero scritti i nomi di PETERSON, REGAZZONI e MERZARIO.

• Le 128 Fiat Filipinetti di Parkes continuano il programma europeo del Turismo. In prova a Varano Melegari nei giorni scorsi hanno percorso 260 giri.

• A Maranello, anche in questi giorni d'agosto, si nota un grande andirivieni di tecnici di provenienza Fiat.

• La MATRA, se non troverà uno sponsor adeguato alle esigenze del team francese (che ora si è trasferito al Paul Ricard) limiterà la sua attività '73 al mondiale piloti F. 1 e a 2-3 corse prototipi. Pare che il sondaggio con la Martini sia andato «buco».

• Dal 1. agosto l'ing. Ferdy PIECH, già della Porsche, ha assunto la carica di direttore tecnico dell'AUDI (Ricordate? Le Porsche-Can-Am corrono con questa scritta sul frontale). AUDI (Auto Union a Ingolstadt) vuol dire VW. Il nonno-Piech, cioè Ferdy Porsche (quello vero, il genio) inventò per Hitler la Volkswagen. Il cerchio si chiude? Il nipote avrà (in futuro) l'incarico che doveva avere il grande nonno?

Marcellino



e NON mantengono le promesse

## «Continuità» e lo sviluppo

21 giugno 1969

TORINO - In seguito ad un incontro del Presidente della Fiat dr. Giovanni Agnelli con l'ing. Enzo Ferrari è stato deciso, nel preminente intento di assicurare alla «Ferrari Automobili» continuità e sviluppo, che il rapporto di collaborazione tecnica in atto con la Fiat si trasformerà entro l'anno in partecipazione paritetica.



Peter Schetty e Jacky Ickx. E' il momento delle confessioni? «Quanto vuoi per restare»? Pare che Ickx avesse sparato forte, come gli altri piloti Ferrari, ma la notizia dell'improvviso «congelamento» dei programmi '73 ha fatto da calmiera, come ha intuito il confratello inglese «AUTOSPORT». Così il belga nella sua venuta a Maranello il 31 luglio si sarebbe accentato delle condizioni '72 (una cifra unitaria — dissero gli inglesi l'anno scorso — con otto zeri). Il n. 2 sarà MERZARIO

## «SALTA» anche il programma INDY

Quello che è più sconcertante, nel movimentato succedersi di avvenimenti che hanno portato alle decisioni della Fiat di stringere la borsa e quindi di annullare i programmi Ferrari più ambiziosi per il '73, è stato il viaggio dell'ing. Colombo negli Stati Uniti a metà luglio. La sua presenza a Pocono (e gli auguri antichi avrebbero tratto significativi oroscopi dalla coincidenza del ciclone Agnes) non poteva essere solo turistico-sportiva. L'ing. Colombo era andato (ha rivelato anche Andretti) a trattare col pilota italo-americano e con i suoi sponsor, in prima fila Parnelli, l'Operazione Indianapolis.

Era una promessa questa che risaliva all'inverno di due anni fa, quando Mario faceva coppia con Granatelli. Ferrari era deciso davvero a tentare Indy. Ma nel settembre dell'anno scorso il programma fu bloccato proprio dall'avv. Agnelli perché la Fiat preferì puntare tutto (con tre macchine) sul mondiale Marche. E così è stato che la Ferrari-Indy (già progettata) diventò... B.3.

Quest'anno si è riparlato di Indianapolis. Perché le vittorie con Andretti sul 312 P hanno avuto molta eco per la Fiat negli USA. Così, al ridimensionamento del programma europeo, si voleva abbinare il varo del Progetto

Indy. Forse anche per questo l'avv. Gianni Agnelli si precipitò a Maranello in aereo ai primi di luglio, poi Colombo partì alla conquista delle Americhe come il suo grande omonimo.

Ma non è tornato con i tesori promessi per la Regina Isabella-Fiat. L'operazione Indy è sfumata per ragioni economiche. Perché, se qui in Italia credevano che il gruppo di Andretti sarebbe stato disposto a giocare la carta Indy (rinunciando agli Offenhauser) solo per la grande 500 Miglia dell'Indiana, gli americani hanno fatto intendere che si dovevano almeno comprendere nel programma le corse USAC più importanti. In parole povere: non sarebbero bastati un paio di motori speciali Ferrari Indy (niente niente che siano dei boxer 4200 per ora nati B.B.?) ma ce ne volevano almeno una dozzina! Il che equivaleva a rispondere: grazie, mi dispiace, non avevo capito...

A questo punto c'è da chiedersi: ma se il programma sostitutivo Indy era già sfumato, che bisogno c'era di mantenere il veto di spesa eccedente la cifra concordata il 19 giugno 1969 quando fu varato l'accordo di «associazione» Fiat-Ferrari? Qualcosa si poteva salvare (subito) senza scandalizzare l'Italia anche non automobilistica (e non solo l'Italia).



**NOVITA'**  
**autodromi**

Un altro  
esempio  
di come a  
TORINO  
si «sabota»  
lo sport-auto

La vallata della Sagra S. Michele, dove sorgevano gli opifici Montecatini per la produzione di munizioni. Il proprietario del terreno, che nel piano regolatore figura anche come zona residenziale, è il geom. Obezzo. Il mediatore che si occupa delle trattative è il geom. Voza.

Questa è la vallata di AVIGLIANA dove l'A.C. TORINO vorrebbe realizzare un impianto impossibile

# L'autodromo fantasma



TORINO - Due sono state le «bombe» esplose, nella cosiddetta capitale italiana dell'automobile, nella prima settimana di agosto.

Il frastuono però è stato meno fragoroso del temuto (per i nemici torinesi dello sport automobilistico) grazie alla coincidenza delle ferie estive. Torino, con la chiusura con il primo agosto delle fabbriche, è una città di fantasmi. In città sono rimasti in pochi. E' per questo che, per esempio, lo sconvolgente annuncio da Maranello della ridu-

zione ha sempre fatto l'A.C. di Torino, la cui dirigenza non c'è dubbio ha sempre orbitato intorno alla Fiat, come accade per la presidenza della Juventus.

Meno corse ha potuto organizzare l'A.C. di Torino tanto meglio è stato. In queste ultime settimane, poi, quando erano affiorate più consistenti speranze per la realizzazione di un autodromo in zona torinese, è stato proprio l'A.C.T., a far da freno. Mentre la Cerrina chiude per il caro affitto, mentre per fortuna a Casale

Ma le scuderie torinesi non sono cadute nel tranello ed hanno intuito la cortina fumogena del progetto. Così, in risposta alla lettera del 24 luglio dell'A.C.T. (che leggete accanto) i rappresentanti della Torino Corse, Nord Ovest, Rododendri, Settimo Corse, Safa, si sono riuniti nella sede A.C. di via Giolitti, richiedendo un colloquio urgente con il presidente che non hanno ottenuto perché... in Africa.

Quello che ha indispettito gli sportivi delle Scuderie è che il progetto Avigliana sia stato riproposto con argomentazioni che dimostrano solo la volontà di portare tutto a tempi lunghi. La nuova area a proprietario unico, è caldeggiata dall'A.C.T. perché, oltre alla eliminazione dell'acquisto da parecchi proprietari, risolverebbe il problema della nebbia in Valle Fisca, che è stato addotto per bocciare Lombardore.

La verità è ben altra. Avigliana è una zona con due laghi e quindi molto nebbiosa, non meno di Lombardore, soggetta a gelo e non facilmente accessibile. Inoltre è zona prealpina quindi sotto tutela particolare per il paesaggio.

Abbiamo voluto svolgere una rapida inchiesta in «loco» scoprendo molti elementi interessanti. Innanzi tutto le possibili tribune naturali sono ostacolate dalla presenza, nel piano regolatore di Avigliana, del tracciato della bretella autostradale di raccordo (Susa, Francia-Genova-Piacenza) che lambisce la collina (che vedete nella foto grande) sulla sinistra. Viene così ridotto di molto il terreno disponibile che, verso il lago, è ulteriormente costretto da problemi paesaggistici.

## La lettera contestata

*Questa è la lettera che il 24 luglio scorso il Presidente dell'AC Torino ha inviato alle Scuderie Collegno Corse, Monzeglio e C. Squadra Corse, Nord Ovest, Piosasco Corse, Rododendri, Safa Autostyle, Settimo Corse, Team '971, Torino Corse.*

In merito all'esposto presentato dalle Scuderie torinesi in indirizzo in data 19 giugno 1972, si comunica che il Consiglio Direttivo dell'Ente — nella sua riunione del 18 c.m. — ha confermato la sua intenzione di dotare Torino di un autodromo. Considerato però il vigente ordinamento regionale, tale impianto sarà destinato ad accentrare su di sé l'interesse di tutto il mondo sportivo automobilistico piemontese e quindi come tale dovrà non solo rispondere alle esigenze delle manifestazioni di carattere minore, ma soprattutto a quelle delle vetture di Formula 1 di oggi, senza trascurare la loro evoluzione nell'immediato futuro; il Consiglio Direttivo, inoltre, prima di prendere una definitiva decisione nei riguardi del progetto per la costruzione di un autodromo nella Valle Fisca di Lombardore, ha dato l'incarico ad una sottocommissione formata dai sigg. dr. Valenzano, dr. Amendola, ing. Florio, ing. Gatta, ing. Piodi e geom. Rosso di fare opportuno sopralluogo nella zona dei laghi di Avigliana dove è stato offerto un terreno che, oltre a rispondere ai requisiti richiesti per l'impianto di un moderno autodromo, presenta i vantaggi non indifferenti di appartenere ad un unico proprietario e di essere in zona meno nebbiosa di quella di Lombardore. Non appena tale sopralluogo sarà stato effettuato, è prevedibile che l'Automobile Club Torino faccia la sua scelta definitiva.

La carta del piano regolatore è significativa. In più il terreno è ricavato dalla zona della vecchia polveriera Montecatini che ha vecchi edifici (cascine, casematte ecc.). Ciò si-

gnifica che, tra espropri e demolizioni necessarie, si viene ad aumentare la spesa di acquisto di ben 200 milioni.

Poi vi sono le limitazioni riguardanti le zone interessate D1 e F6 relative al piano regolatore in quanto si tratta di zone previste industriali o a verde naturale o agricolo. Vi è l'obbligo di mantenere alberi e rispettare certi vincoli specificati nella carta. Da segnalare che la presenza della parete collinare riflette i rumori e li amplifica. In passato le gare di motocross vicino alla zona (C22) sono state fatte sloggiare per questo motivo.

Ne risulta quindi che, volendo agire, si dovrebbe intervenire intanto presso il comune di Avigliana per modificare il piano regolatore con annesso il piano regolatore!

Hanno ragione i soci delle Scuderie torinesi che l'iniziativa dell'Auto Club ha solo lo scopo di bloccare le iniziative.

Se il presidente Christillin ha evitato per ora il confronto con la scusa delle ferie estive, è da pensare però che in autunno non potrà più sottrarsi a un chiarimento. Gli sportivi torinesi maturano seri propositi di azione radicale. Oltre alla richiesta di tre gare da mettere in calendario per il '73 nel nuovo autodromo di Casale, si è anche parlato dei posti vacanti (due) in seno al consiglio direttivo dell'A.C.T., che dovrebbero essere occupati da rappresentanti delle scuderie stesse dando una accelerata al regime abituale delle decisioni. Per sottolineare lo stato di tensione si è ventilata l'ipotesi di suggerire ai piloti torinesi (per protesta) di correre con licenze «monegasca».

g. r.



Il piano regolatore del Comune di Avigliana pone seri pregiudizi all'ottenimento dell'area per scopi «motoristici».

zione ad una Ferrari del programma agonistico '73, non ha trovato quella eco che ci si sarebbe aspettato. Comunque in corso Marconi si sa che sono preoccupati anche per i telegrammi piovuti da diverse parti d'Italia, da parte di tifosi disperati che accusano la Fiat di «tradimento sportivo».

Che gli ambienti cosiddetti ufficiali della capitale dell'automobile siano contro lo sport automobilistico, nonostante la pressione giovanile, è dimostrato a sufficienza dalla «politica» che, in tema di corse,

Monferrato un gruppetto di appassionatissimi ha realizzato un suo mini autodromo alla Varano Melegari, il rag. Cosentino si è visto bocciare il suo Lombardore.

L'A.C. Torino ha operato una abilissima sortita diversiva: quella del progetto Avigliana; che è stato riproposto nella lettera ufficiale, accanto pubblicata diretta dal presidente Christillin alle Scuderie torinesi che avevano presentato un esposto per spingere l'A.C. verso l'operazione Lombardore.

# Si lavora già alle varianti di MONZA

## La nuova ASCARI



A Monza già si lavora alle varianti. Anzi esse hanno fatto rinviare le prove già programmate dalla Mirage per questa settimana con il nuovo motore Ford-Weslake 12 cilindri. Wyr le farà a Goodwood. (A proposito: avete notato com'è diverso il modo della Ford di «ritirarsi dalle corse»? Appena c'è un costruttore-artigianale che ha iniziativa lo finanzia. Prima Cosworth ora Weslake per i motori. E poi si dice che la Ford non corre!). Per tornare a Monza, queste due foto mostrano come sarà l'imbocco e l'uscita della variante alla «curva Ascari» che rallenterà notevolmente la velocità d'ingresso alla successiva parabolica. (foto FALLETTI)

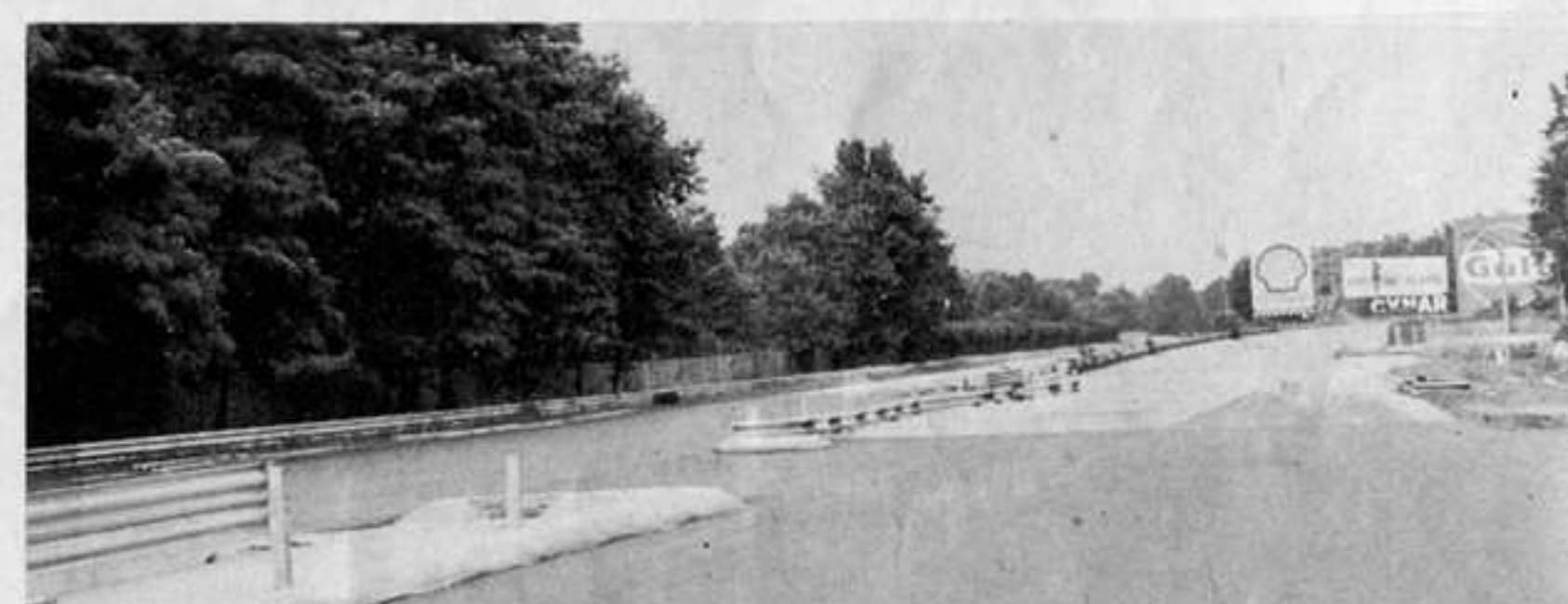
## ...e la chicane



## La «tubolare» dell'addio alla CERRINA



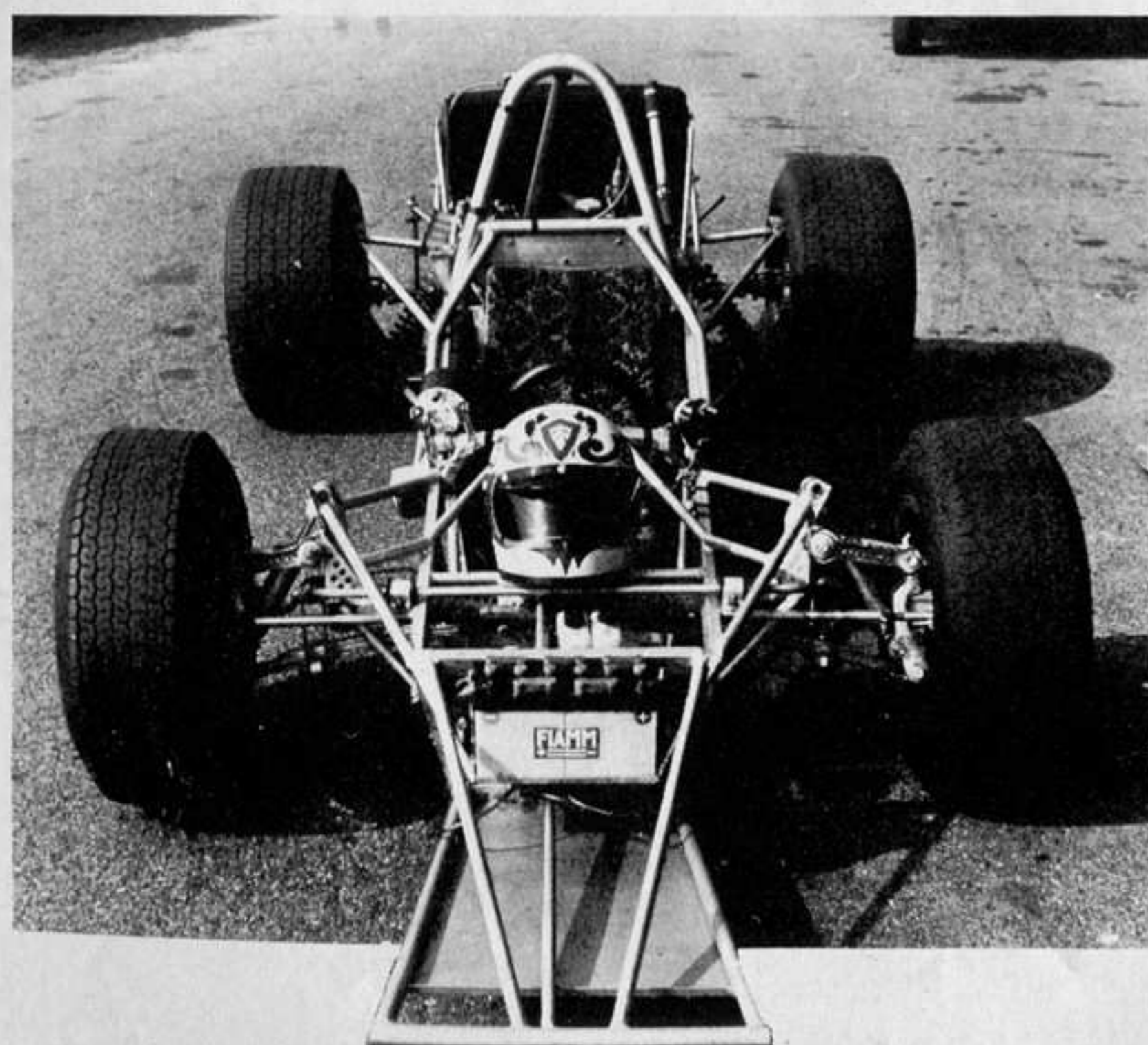
Queste foto mostrano invece la vera e propria chicane che, con i guard-rails, viene realizzata sul rettilineo delle tribune all'imbocco del curvone. Una soluzione peraltro poco edificante per un autodromo come Monza. Una ghigliottina stradale che, se permetterà il non verificarsi dei «treni» di macchine in scia, potrebbe portare ad altri inconvenienti considerate certe abitudini agonistiche. La Ferrari è attesa a Monza per i primi d'agosto per un «assaggio».



TORINO - Ultime foto dalla Cerrina - Ecco una formula libera che 5 amici hanno costruito apposta per le gare della Cerrina, ma è diventato un omaggio di addio. Sono Giovanni Beltramini (carburatorista), Danilo Mazza (studente e bravissimo 500tista del Team Lavazza), Ezio e Sergio Rizza (nella cui officina di carpenteria metallica è stato costruito il bolide), e Giancarlo Cericola.

La vettura è una formula libera con telaio in tubi e posto di guida molto avanzato. All'avantreno la sospensione è fermata da balestre e braccetti derivati da una 850 FIAT molto alleggerita; al retrotreno vi è un classico schema Lotus. Il motore è un 124 Special (ad aste e bilancieri) 1438 cc. con due carburatori DCOE 40 ed eroga 100 HP a 8500 giri. Le gomme sono Dunlop su cerchi da 13x8 e 13x10.

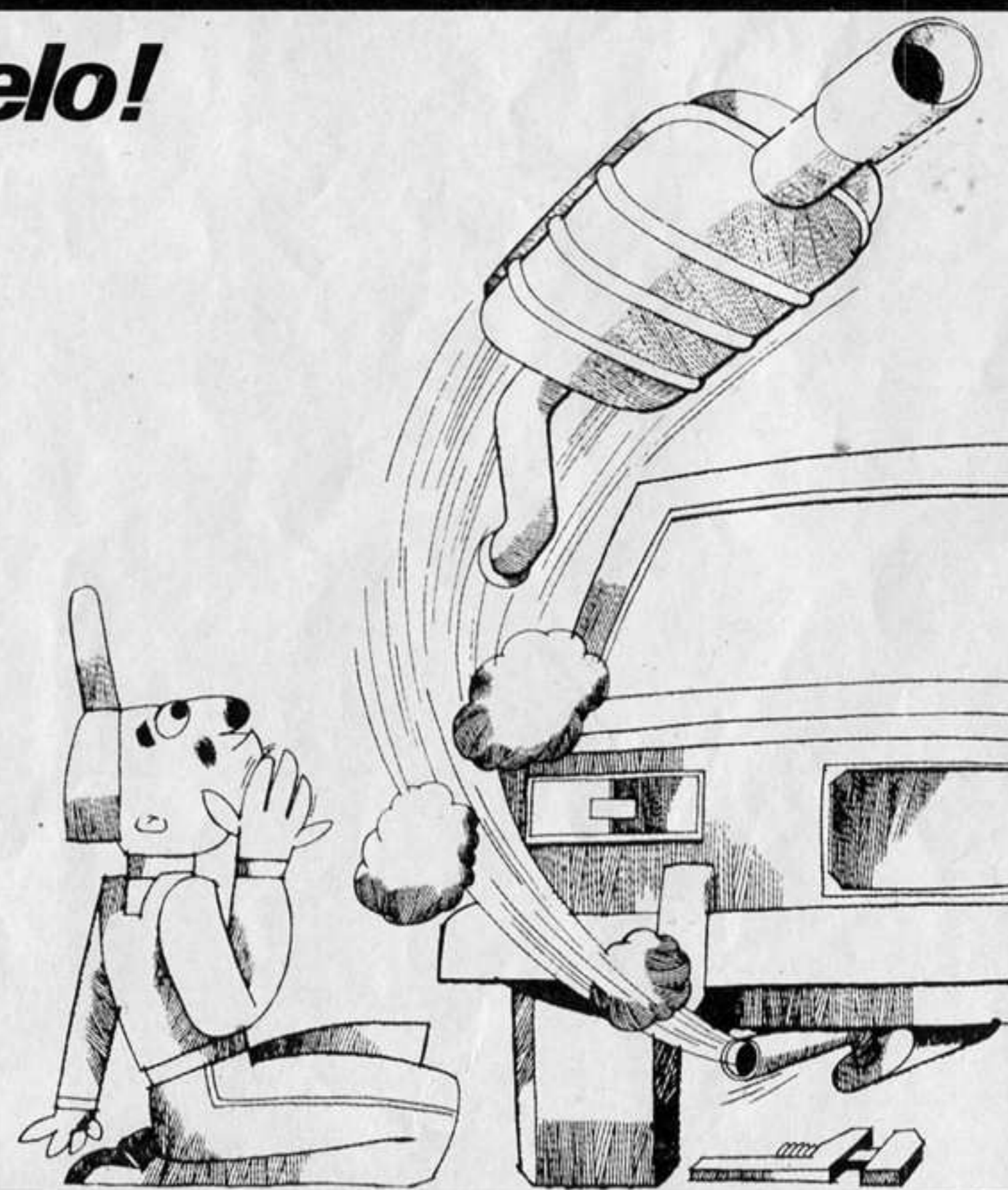
E' un vero peccato che le gare di Cerrina finiscano soprattutto per i giovani che si erano lanciati alla elaborazione o costruzione di vetture speciali. Vedi questi ragazzi, vedi i Della Betta e tanti altri.



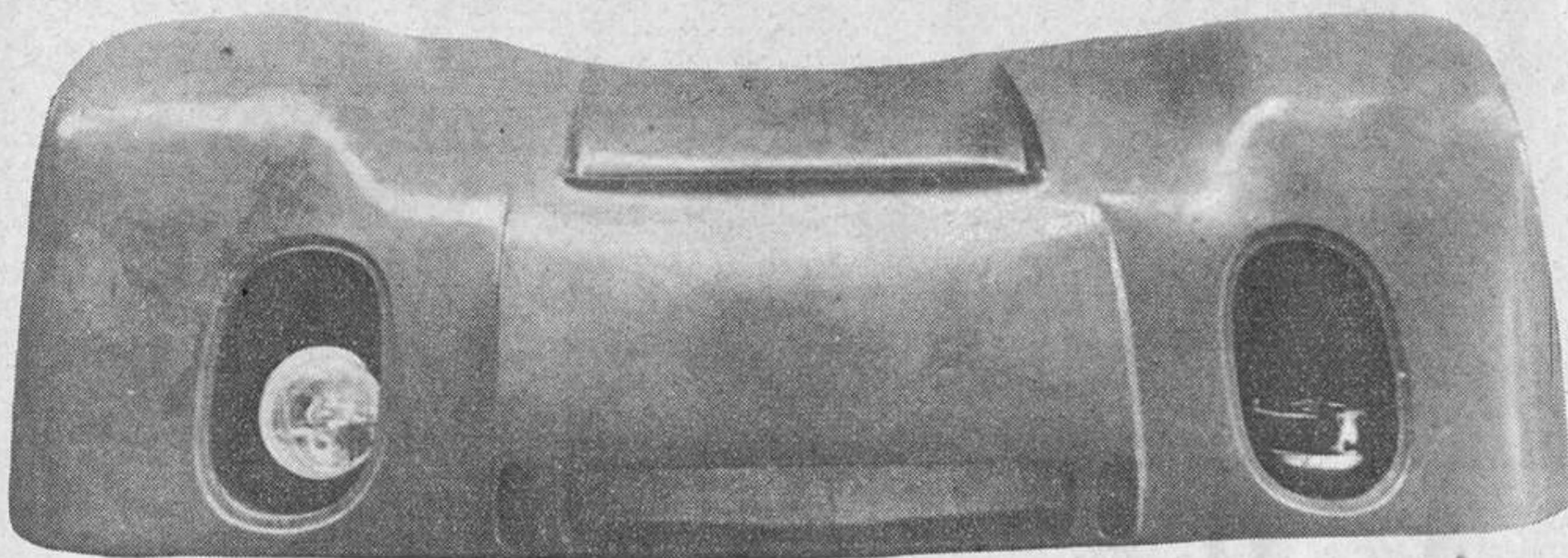
# Trapianto con rigetto.

## Non rischiatelo!

Usate ricambi originali **FIAT**



# L'AGOSTO caldo di PERGUSA



Il nuovo muso deportante, in fase di realizzazione. Delle nuove 2 litri sono in costruzione due esemplari, entrambi vetture casa. Non è improbabile che Cerulli prima o dopo arrivi alla 2000 AMS

## Festival 2000

### F. 2 e SPORT verranno tutti?

ENNA - Ferragosto particolarmente interessante a Pergusa per la riapertura del circuito del Lago dopo un anno di forzata inattività. Per la «Coppa Città di Enna» gli organizzatori hanno ricevuto le iscrizioni dei più qualificati protagonisti dell'Euromarce due litri, primi fra tutti gli uomini della Lola, che avrà almeno cinque vetture alla via con Vic Elford, Lafosse, De Bragation, Swietlick e Heiler, poi la Chevron con Quester che avrà il formidabile motore. BMW, Serblin con una B 19 e Anastasio con una B 21, quindi l'Abarth-Osella con tre vetture per il bravissimo Arturo Merzario, Toine Hezemans e «Pal-Joe», mentre l'AMS avrà la nuova 2000 per Carlos Pace e Marniga. «Shangri-la» sarà al volante dell'interessante «Gipsy 2000» mentre nelle classi inferiori saranno da seguire le prestazioni di Bersano e Ramoino con le Alpine 1300.

### Lo scarto per le GT

A proposito delle più piccole GT bisognerà vedere se queste vetture riusciranno a stare nel tempo di qualificazione, che, come anche per la gara delle F. 2, è stato fissato nel 115% rispetto alla media delle tre migliori prestazioni assolute per ogni gara. Tutte le 25 vetture che potranno prendere il via nella «Coppa Città di Enna» in altre parole (20 invece i partenti ammessi per il G.P. del

Mediterraneo di F. 2) dovranno fare un tempo non superiore del 115% a quello dei tre uomini migliori che si saranno cimentati nelle prove. Sarà un'impresa non facile, ma indubbiamente servirà a ridurre al minimo le pericolose «chicanes mobili» che da un po' di tempo affollano i circuiti.

### Vogliono più soldi

Particolarmente qualificata (anche se ancora incompleta) la lista degli iscritti al G.P. del Mediterraneo di F. 2 del 20 agosto. Già perfezionata l'adesione di Tetsu Ikuzava con la GRD Hart, del Team Surtees con le TS 10 di Mike Hailwood e Carlos Pace, a cui si aggiungeranno Reusch e lo stesso Big John Surtees in persona, i fratelli Brambilla con le March 712, Silvio Moser e Wilson Fittipaldi con le Brabham BT 38 e Dolhem con le March 722.

In avanzato stadio anche le trattative con Ronnie Peterson, Niki Lauda, Jaussaud, Graham Hill e Henry Pescarolo. Però dalla Svezia sono arrivate nuove negative. Pare che l'ingaggio standard non soddisfi.

Nei giorni passati infine il circolo siciliano ha avuto l'o.k. della GPDA, dopo una visita a Pergusa di Peter Westbury che ha controllato le nuove varianti, le protezioni e il manto stradale trovandoli rispondenti alle esigenze delle prove titolate.

Giulio Mangano

### XI Coppa «Città di Enna» - 15 agosto 1972

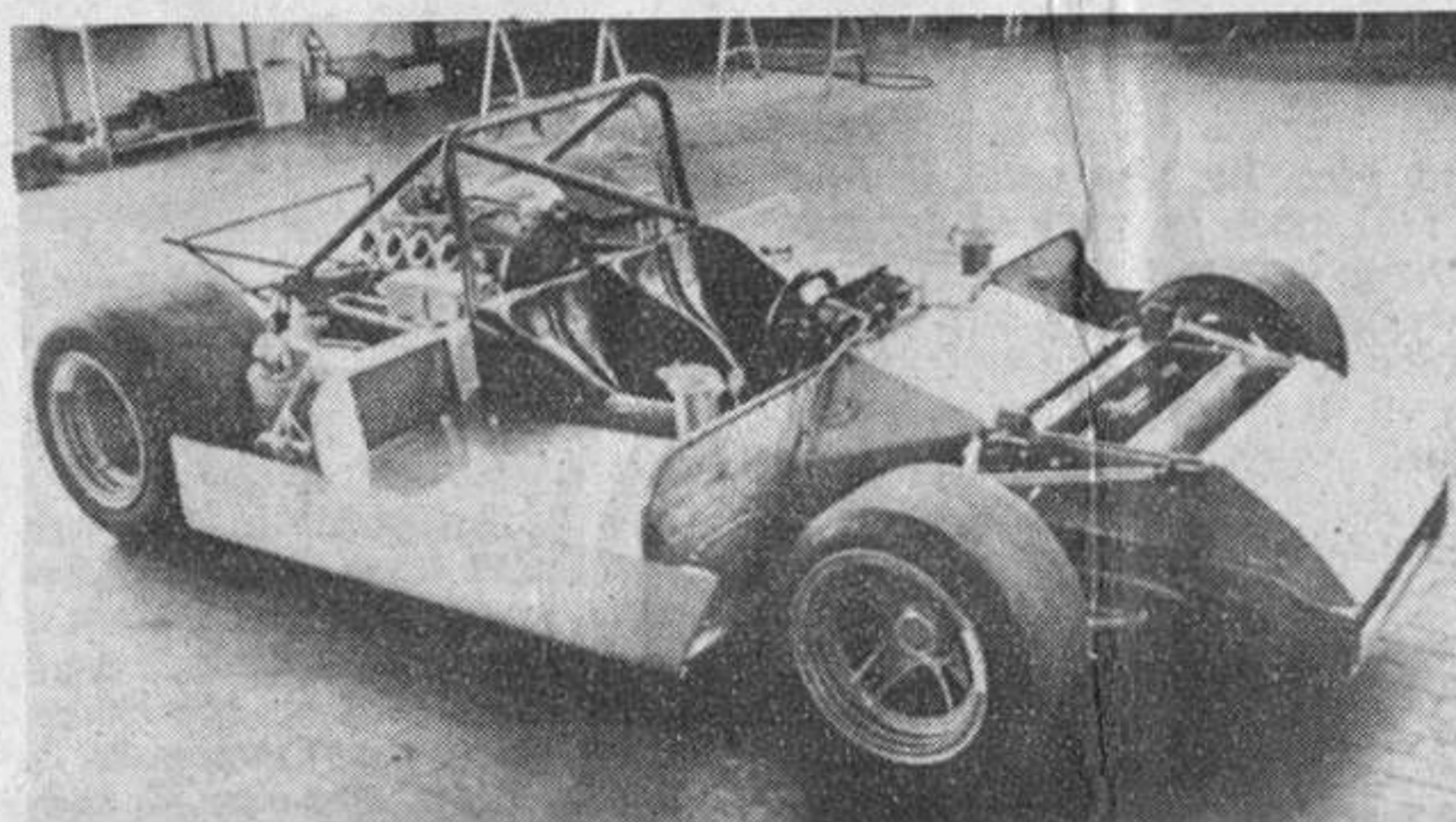
Martedì 8 agosto ore 24: chiusura iscrizioni; domenica 13 e lunedì 14 agosto: verifiche sportive e visita medica: 9,30-11,30 conduttori vetture gruppo 4 GTS; 16,30-17,30 conduttori vetture gruppo 5 sport e gruppo 7 biposto; domenica e lunedì verifiche tecniche: 10-12 vetture gruppo 4 GTS; 16,30-18 vetture gruppo 5 sport e gruppo 7 biposto; domenica e lunedì: prove di qualificazione.

Martedì 15 agosto: ore 15 partenza della prima manche (38 giri del circuito); ore 17,30 partenza della seconda manche (38 giri); ore 22 premiazione.

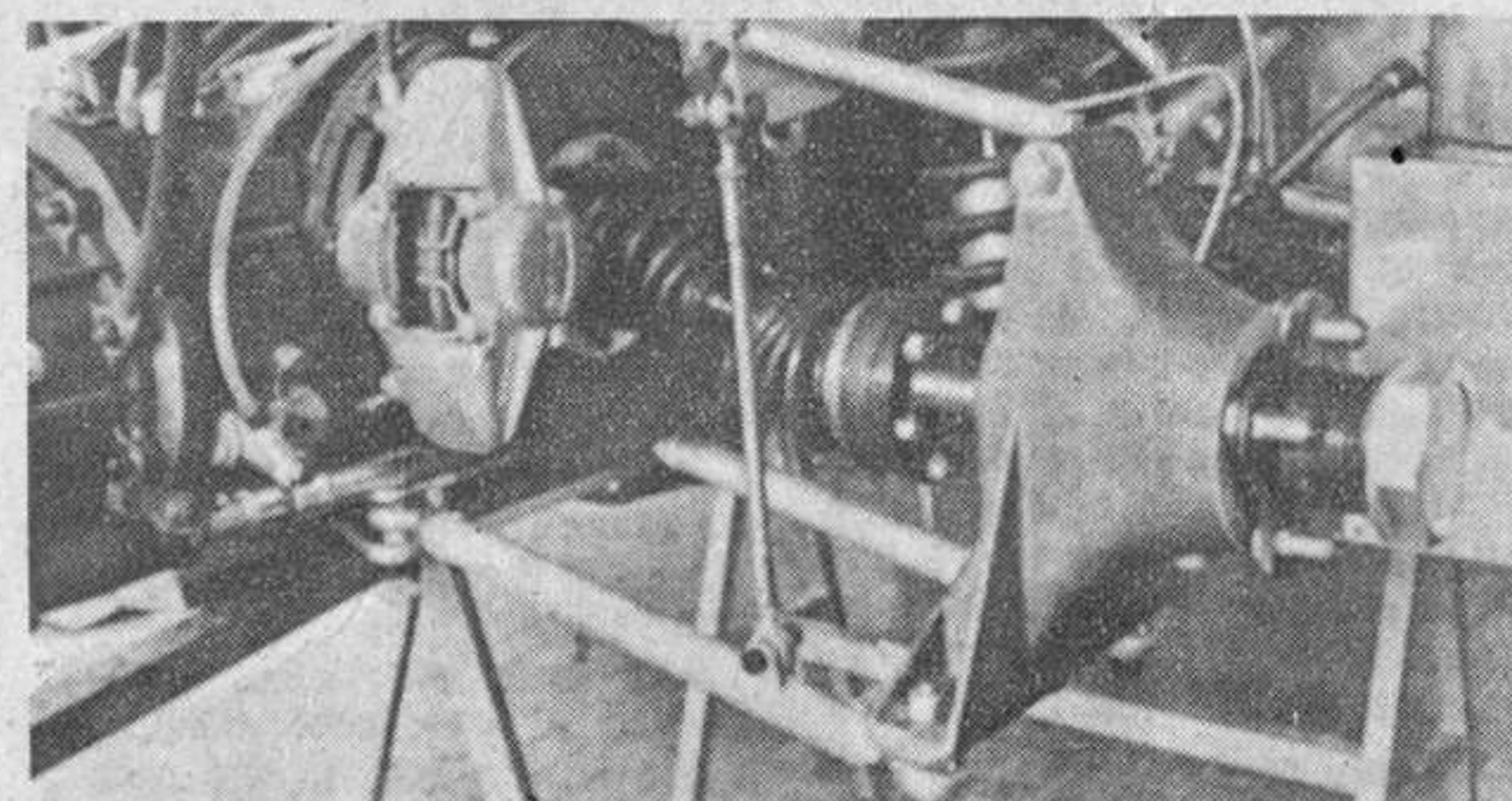
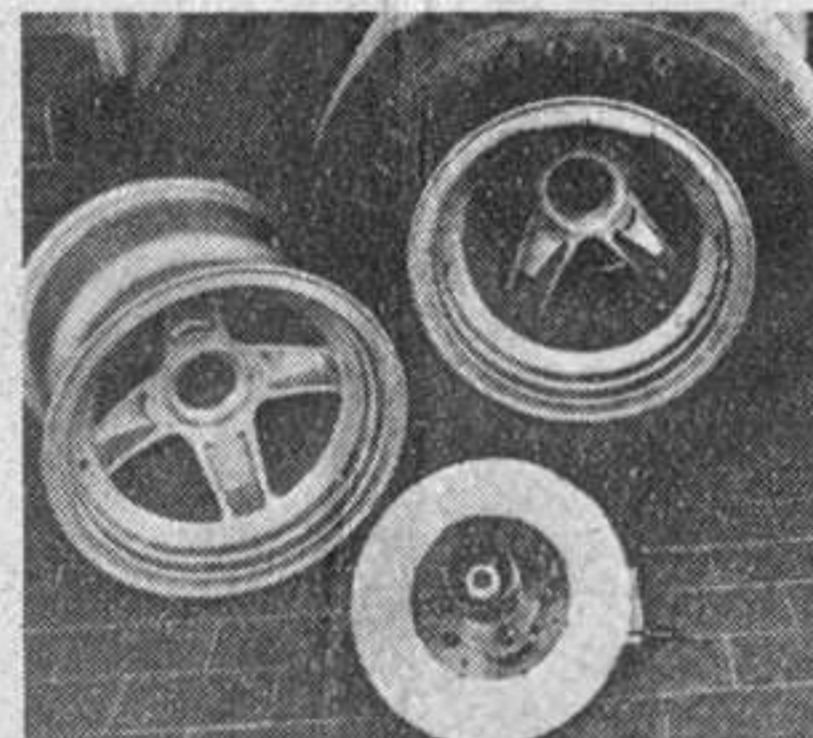
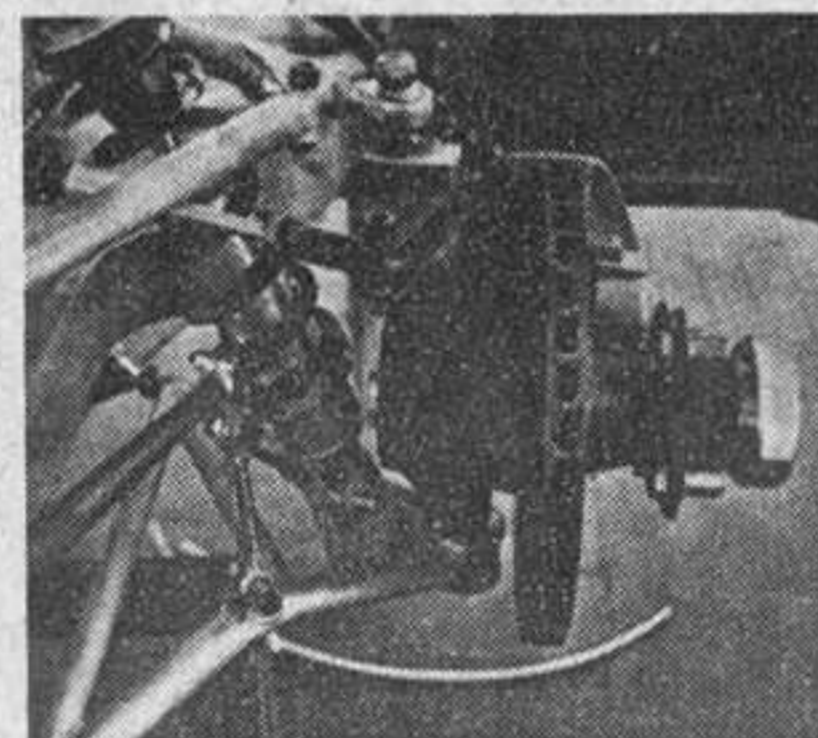
### X G. P. del Mediterraneo - 20 agosto 1972

Lunedì 14 agosto ore 24 chiusura iscrizioni; venerdì 18 e sabato 19: 9,30-11,30 e 16-17 verifiche sportive e visita medica; ore 10-12 e 16,30-18 verifiche tecniche; 16,30-19 prove di qualificazione.

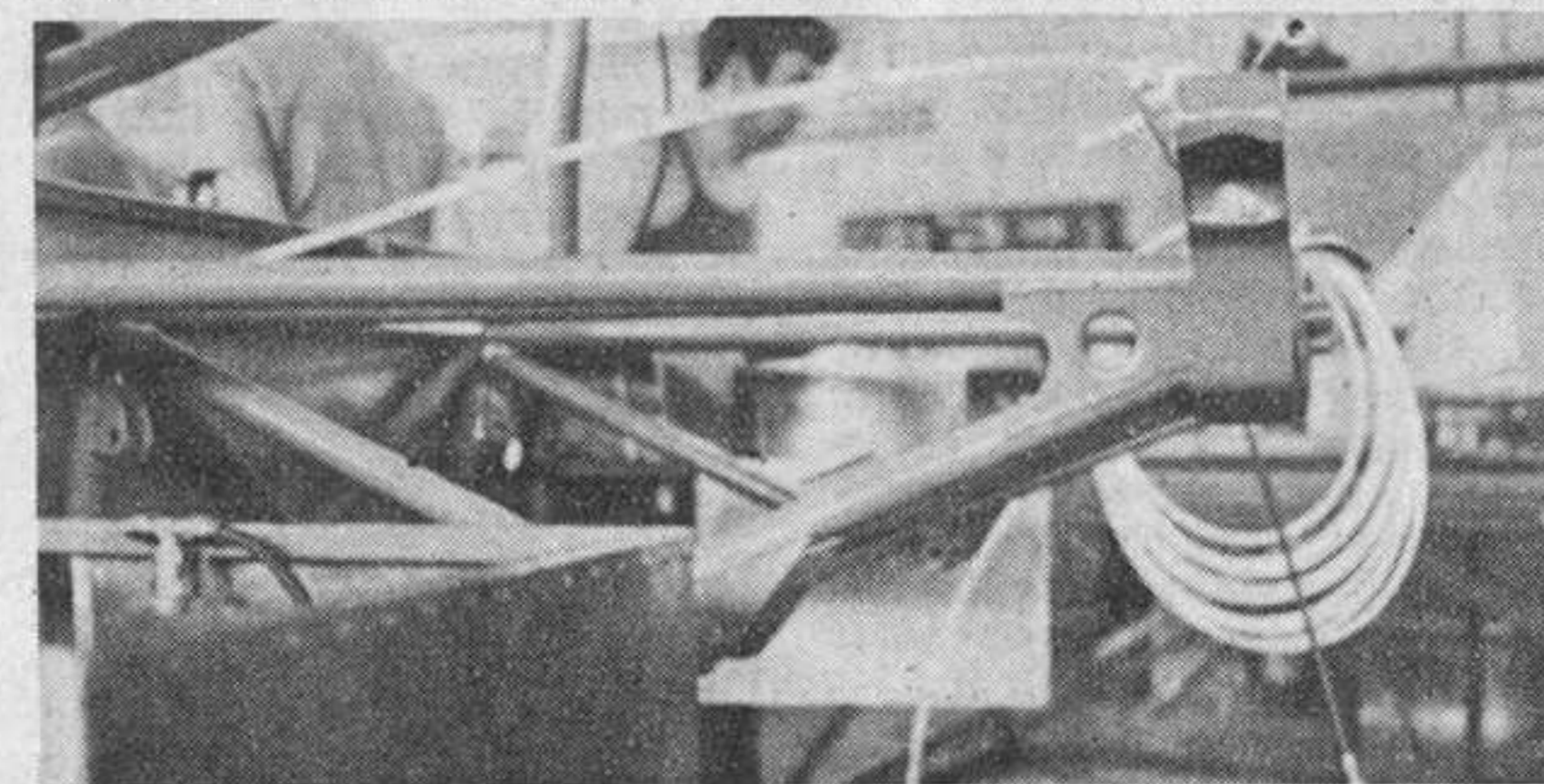
Domenica 20 agosto: ore 15 partenza prima manche (32 giri del circuito); 17,30 partenza seconda manche (32 giri); 19,30 esposizione delle classifiche; ore 22 premiazione.



La nuova 2 litri AMS senza carrozzeria. Si nota la nuova posizione dei radiatori olio e la robusta struttura tubolare completamente scatolata con pannelli di lega leggera. Sotto a sinistra: La sospensione anteriore sinistra, anch'essa rinnovata nelle geometrie. Il disco freno anteriore è ventilato. Ridotto l'angolo di caster. A destra: si nota l'estremità della barra antirullo. I nuovi cerchi in lega leggera fatti fondere appositamente dall'AMS. Sono del diametro di 13", con canali da 10" e 14"



La sospensione posteriore destra. La geometria è completamente rivista, in particolare la guida inferiore del portamozzo è effettuata da due bracci paralleli, infulcrati ad una piastra in ergal bullonata al cambio. Si notano pure i freni interni, i semiassi con doppi giunti omometrici, l'attacco delle ruote a dado centrale, ed il gruppo molla-ammortizzatore molto verticale. Sotto: il piccolo traliccio portante che porta gli attacchi del motore e del cambio, che hanno funzione portante nella struttura. Il vano è previsto per il montaggio del nuovo Vega



## Debutta il peso «piuma» A.M.S.

A vederla così, da fermo, e girandoci attorno, la nuova AMS 2 litri dà l'impressione di essere «quadrata», quasi più larga che lunga. In realtà, con i suoi 2 metri e 10 di passo, è senz'altro la più corta fra le 2000 attuali, e questa impressione è accentuata dai ridotti sbalzi anteriori e posteriori e dalla larghezza delle carreggiate, leggermente aumentate rispetto alla versione precedente.

Questa nuova macchina (che di «nuova macchina» bisogna parlare, anche se è stata sviluppata naturalmente sulle esperienze precedenti) è risultata anche estremamente leggera, appena 490 kg, e questo per merito del largo uso di speciale leghe leggere ogni volta che si rendeva necessario. Tutte le fusioni, ad esempio, sono in RZ 5, una lega di magnesio e zinco molto indicata per costruzioni che debbano abbinare leggerezza e robustezza. Ovviamente, se usata in gruppo 5 la nuova 2 litri AMS dovrà essere zavorrata al peso limite della classe, cioè 575 kg.

Ad ogni modo, per quanto di gestazione un po' lunga, questa nuova due litri possiede tutti i presupposti per essere una vettura molto interessante, nella sempre combattutissima classe 2000. Non dimentichiamoci, infatti, che anche la versione precedente, che era in pratica la prima 2000 progettata ed impostata dalla AMS, diede ai suoi realizzatori una bella soddisfazione, a Balcarce con Carlos Pace, di fronte alla più qualificata concorrenza, e nello stesso tempo una serie di indicazioni molto utili, che ritroviamo tutte in questa «tipo '72» che Nanni Galli non ha voluto portare al debutto di Misano. Infatti il trio della AMS, Simonetti, Arcozzi e Marniga, ha serie intenzioni '73 nel Trofeo Europeo 2000. Per quest'anno, nelle parecchie gare che restano, faranno collaudo con il sempre più positivo Carlos Pace pronto già a partire dalla gara di Enna.



## PIAVE «Jolly» made in Canada

TORONTO - A seguito di suggerimenti di Giancarlo Ronchi e Ezio Morellato del PIAVE Jolly Club di Treviso è stato finalmente varato a Toronto un simile club (infatti utilizza anche lo stesso nome) con l'intenzione di raggruppare tutti i piloti italiani della città e dintorni in un'associazione capace di dar loro un aiuto finanziario e morale. E' evidente che una proposta del genere non poteva non interessare questi piloti, viste le difficoltà di carattere monetario a cui va incontro chi intraprende lo sport automobilistico al livello dilettantistico o semi-professionale.

L'adesione è stata quindi generale e non solo da parte dei piloti ma anche da parte dei meccanici, aiutanti, amici e tifosi in generale. Sette sono i piloti che per primi hanno aderito al «Piave Jolly Club (Canada)», sette piloti che già fanno onore a questo nuovo gruppo grazie ai risultati ottenuti in questa prima metà di stagione.

Primo fra questi: Giorgio Comacchio, che con la Fiat 124 Sport Coupé guida la classifica delle turismo sia nel Campionato Bulova nonché nel Campionato regionale dell'Ontario — Campionato questo che avrà la finale in autunno a Mosport Park per il titolo nazionale. Quindi Dino De Julis, che con una Corvette Speciale si è aggiudicato due secondi assoluti essendo stato preceduto soltanto dalla molto più moderna Porsche 910 di Pechmann; Onorio Rocca, con la Astur due volte primo nella Formula C grazie soprattutto al lavoro fatto da lui stesso alla carrozzeria e al musetto della vettura, lavoro che gli ha fatto guadagnare ben 5 secondi sul giro. E ancora: Guido Gatto, che nell'ultima corsa è risultato secondo nelle Sport con la Fiat 124 Sport Spider ed è ora terzo nella classifica generale (anche in questo caso, il pilota del Jolly si è dimostrato di essere il più veloce delle Sport fino ai 2000 cc nonostante che la frizione gli abbia causato non pochi fastidi nelle ultime quattro corse) quindi Pietro Nicolsia (Fiat 124 Sport Coupé), Gianni Follegot (Fiat 124 Turismo di serie) e Donato Ziccardi con la Crossle 16F.

L'impegno organizzativo che si presenta ora davanti ai direttori eletti di questo nuovo club è dei più ardui che soltanto dedizione e una passione intensa per questo sport potranno nel prossimo futuro dare dei risultati soddisfacenti.

I direttori eletti per il primo anno sono: Paolo Morellato presidente, il sottoscritto, segretario e incaricato delle pubbliche relazioni, Candido Scandolari tesoriere, Mario De Luca e Pietro Nicolsia direttori. L'ambiente per le riunioni ci è stato cordialmente messo a disposizione dai proprietari del «Dolomiti Restaurant».

Gilberto Gatto

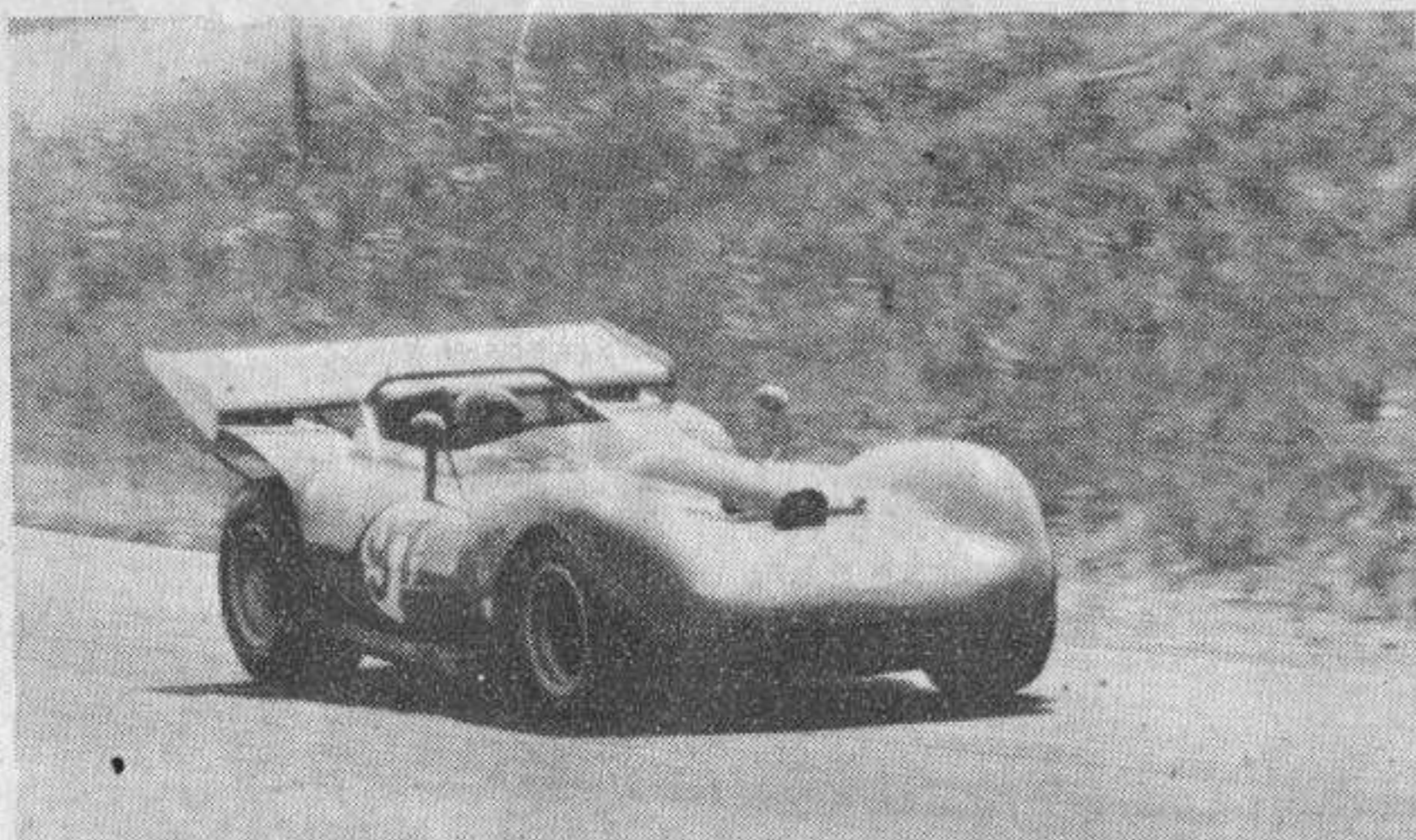
## La Nord-Ovest per l'ARA

TORINO - La Scuderia Nord Ovest ha comunicato i nomi dei suoi soci che hanno offerto il loro contributo per la realizzazione dell'ARA dei Caduti: Algeri, Benvenuti, Bocchino, Capello, Casalegno, Cesare, De Angelis, Fantinuoli, Lo Voi, Pinardi, Soria, Zecchini, Azzaretti, Bertinetti, Bolognesi, Cardella, Cerchio G., Colonnetti, Della, Gili, Mosele, Pinton, Tommaso, Barberini, Bille, Calcatelli, Carina, Cerchio, Cosentino, De Martino, Isgro, Pellegrin, Santarsieri, Vaccario.

La stessa Scuderia comunica anche che è possibile ritirare presso la sede del lubrificante a prezzo speciale riservato sia ai soci che ai simpatizzanti, e che sono inoltre disponibili le nuove tute ininflammabili nelle varie taglie per i piloti in regola con la quota sociale.

● McRae nega energicamente le voci secondo le quali si associerebbe ad Amon, per costruire una F. 1 con motore Matra per il 1973.

● Per vari week-end barriere sperimentali in rete metallica, a Silverstone, hanno impedito che incidenti avvenuti in corsa fossero più gravi, soprattutto nel caso di una Maserati 250 F, che provava per una corsa di veterane. Questo fatto aggraverà per forza le recenti controversie, circa l'opportunità di montare barriere Armco ovunque, dato che le barriere in rete metallica hanno impedito alle vetture di urtare, appunto, le Armco.



Dino De Julis in azione a Mosport sulla sua Corvette Special. Sotto: Guido Gatto (Fiat 124 Sport) sul rettilineo dei boxes



## I favoriti cedono in autocross

LA SPEZIA - Chi dice che i «miracoli» non si ripetono? Sulla pista di Bottagna ne abbiamo avuto un esemplare conferma: molti i partecipanti e folto il pubblico presenti alla sesta prova del campionato interprovinciale favorita da ottime condizioni atmosferiche e meteorologiche. Nel Gruppo 1 il reggiano Canepari su Ford Anglia è stato il mattatore della categoria, in seguito nella graduatoria dagli spezzini Terenziani e Battistoni che ha al suo attivo il giro più veloce.

Nel Gr. 2 exploit del pilota della Scuderia Piano di Vaeriano Magnani che su Ford Taunus ha ottenuto il miglior tempo davanti al consocio Baldassini ed a Palmieri mentre il giro più veloce è l'unica consolazione che è rimasta a Terenziani che non ha potuto portare a termine la gara per un capottamento senza conseguenze.

Nel Prototipi sconfitta del pronosticato vincitore e normale dominatore delle altre prove Fontanili, cui resta la soddisfazione di aver compiuto il giro più veloce e netta vittoria del suo più acceso rivale Lusenti. Nella scia dei due leaders, ma nettamente staccati sono finiti Mariotti, Botti e Tonelli.

### AUTOCROSS a BOTTAGNA - 30 luglio

#### Gruppo 1

1. Canepari in 3'17"6; 2. Terenziani 3'19"; 3. Battistoni 3'20"9; 4. Viani 3'23"5; 5. Paita 3'25"3; 6. Viviani 3'25"9; 7. Mazzola 3'27"7; 8. Tonelli 3'28"5; 9. Mazzoni 3'28"7; 10. Della Bona 3'29"9. Seguono Da Pozzo, Calzolari, Angeletti, Ghidoni, Blangero, Gafforio, Lippolis, Mozzachiodi, Chiappini. Giro più veloce: Battistoni in 1'04"9.

#### Gruppo 2

1. Magnani 3'14"7; 2. Baldassini 3'18"; 3. Palmieri 3'18"2; 4. Battistoni 3'18"2; 5. Perroni 3'19"1; 6. Canepari 3'19"2; 7. Bertoni 3'20"8; 8. Mariotti 3'28"7; 9. Tonelli 3'31"2.

Giro più veloce: Terenziani in 1'02"2.

#### Prototipi

1. Lusenti 2'57"8; 2. Fontanili 2'59"; 3. Mariotti 3'08"7; 4. Botti 3'11"2; 5. Franzoni 3'24"8; 6. Tonelli 3'15"; 7. Battistoni 3'16"3; 8. Ruozi 3'16"4; 9. Chierici 3'30"6; 10. Bareschino 3'31"6. Segno Perroni, Blanegro.

Giro più veloce: Fontanili in 57".

## LAMBORGHINI - USA: che cosa c'è di vero

SANT'AGATA BOLOGNESE - Una «voce» è stata captata in questi giorni di capricciosa estate negli ambienti specializzati. Riferisce che il cav. del lav. ing. Ferruccio Lamborghini avrebbe intenzione (o starebbe addirittura per farlo) di cedere la parte di sua spettanza del pacchetto azionario della «Lamborghini Auto». L'ing. Lamborghini è in giro per il mondo, dopo essere stato visto sulla Riviera adriatica dove ha una bellissima villa godendosi in uscite sulla sua imbarcazione azionata, naturalmente, da un motore Lamborghini-Miura.

Allora non resta che raccogliere qualche elemento di fonte indiretta, interpretando, sino ad arrivare a una conclusione per la quale è possibilissimo che il grande costruttore arrivi a questa soluzione (se non l'ha già decisa).

Le ragioni? La gran voglia di Ferruccio Lamborghini di dedicarsi al riposo.

Ha sempre detto che gli anni della maturità se li vuol godere. E forse non ha torto perché è chiaro che anche il settore automobilistico, dopo quello dei trattori (risolto per Lamborghini in modo conveniente) non è che stia attraversando un momento di tranquillità.

## Al raid c'era anche l'auto di Al CAPONE Le «nonne» sulle ALPI

MADONNA DI CAMPIGLIO - Oltre ventimila persone, in pratica tutta la colonia villeggiante che in questi giorni affolla i centri attorno al gruppo del Brenta, hanno salutato gli equipaggi partecipanti sabato e domenica 29 e 30 luglio al Raid delle Alpi. Si trattava di una gara di regolarità per auto d'epoca che, nuova nel suo genere, per la prima volta ha portato le vetture del tempo che fu su un itinerario al cospetto di nevi e guglie dolomitiche. La gara era stata organizzata dall'A.C. di Brescia e Veteran Car bresciano in collaborazione con l'Azienda di Soggiorno di Pizzolo e Madonna di Campiglio e aveva come sottofondo storico e sportivo la rievocazione di una famosa severissima corsa di regolarità alpina, la Coppa delle Alpi, che si disputò per alcune edizioni negli anni dal 1920 al 1930 e che fece sempre tappa a Madonna di Campiglio.

Le avversità meteorologiche di quest'estate, hanno accentuato le difficoltà dei concorrenti che sono giunti a Madonna di Campiglio tra una mezza tormenta, e solo più tardi hanno avuto la carezza del sole. Ciò nonostante nessuno ha desistito e le «veterane» si sono comportate con grande baldanza, giungendo al traguardo del primo settore tutte e trentacinque cioè quante ne erano partite. Al termine della severa salita, Roberto Bresaola su Bianchi S 5 Coupé Royal — una florida macchina quarantacinquenne — ha vinto la prima parte seguita da Angelo Vistarini su una trentasettenne berlina Daimler Benz 170 V. Celestino Tartara su Balilla Coppa d'Oro del 1935 è giunto terzo.

L'indomani c'è stata la seconda prova che ha portato le 35 vetture da Campiglio al passo di Campo Carlomagno a passo 2000 metri di quota, tra due ininterrotte all di folla. Questa seconda parte ha definito la classifica generale che ha visto balzare in testa Angelo Vistarini di Voghera.

Sotto l'aspetto storico sportivo, l'interesse più vivo si è concentrato sulla OM Sport del collezionista toscano Felice De Tocco, presidente dell'Automotoclub storico toscano. De Tocco ha portato in gara uno dei primi modelli sportivi costruiti dall'allora neonata Casa bresciana, la quale doveva cogliere negli anni successivi numerose vittorie nelle più importanti gare europee, compresa appunto la Coppa delle Alpi. De Tocco è sfilato sulla passerella d'onore insieme a Giuseppe Morandi, di 79 anni, il quale con quella stessa macchina vinse due edizioni del circuito del Mugello, prima di vincere nel 1927 la edizione iniziale della 1000 Miglia, con una OM 2 litri sviluppata da questo modello base. De Tocco con la sua veterana e gloriosa OM di 1300 cc, una macchina fatta praticamente di un chassis nudo arredato da due piccoli sedili con leggere ruote di legno e soltanto freni posteriori, ha compiuto da solo tutto il percorso di 500 Km da Firenze a Campiglio.

Alla premiazione il sindaco di Brescia Boni ha avuto parole di elogio per l'appassionato concorrente toscano, per tutti i partecipanti al Raid delle Alpi, citando in particolare il nuovo presidente dell'A.C. di Brescia Giacomo Ghedini che ha concorso al

volante di una bellissima A.R. 1750 Sport del 1929. Boni ha esortato il sindaco di Pizzolo, Carmelo Binelli, il presidente dell'Azienda di Soggiorno di Pizzolo-Campiglio, Dino Bonazza e il Presidente del Veteran Car di Brescia, Adamo Pasotti a rendere classica questa gara inserendola nel calendario sportivo nazionale per vetture d'epoca come manifestazione annuale.

In una parentesi fra l'una e l'altra delle prove sportive, c'è stato anche un concorso d'eleganza delle stesse vetture anziane. I giudici erano affidati a una giuria composta da gentili signore. Il primo premio è andato a una piccola Humber Sport, una vettura americana del 1911 presentata dal signor Leopoldo Marelli; il secondo premio a una imponente Alfa Romeo RLSS del 1925 di Vincenzo Zanottelli. Di queste macchine pare ci siano al mondo soltanto due esemplari. Eugenio Freschi ha vinto il terzo premio con una stupenda Ford Mod. T Torpedo del 1911: per giungere al traguardo ha battuto anche un record di consumo: pare che per un guasto al variatore di velocità della sua Ford, Freschi abbia consumato 18 litri di benzina a coppia i primi chilometri della salita da Pizzolo al traguardo.

Tra le vetture concorrenti, quella dal passato più burrascoso è certamente la Chrysler Limousine del bresciano Domenico Paterlini: da un documento della macchina figura infatti come primo proprietario Al Capone. L'auto più anziana di tutte, che ha destato tenerezza e applausi, è stata la Oldsmobile Curved Dash del goriziano Paolo Grattton costruita nel 1902.

Manuel Vigliani

RAID DELLE ALPI PER AUTO D'EPOCA - Madonna di Campiglio, 29-30 luglio 1972.

#### CLASSIFICA GENERALE

1. Angelo Vistarini (Daimler Benz) penalità 5,9; 2. Gritti Gorlacchi (Lancia Augusta) 8,2; 3. Tenconi (Fiat 501) 8,9; 4. Tartara (Fiat 508) 9,1; 4. Bresaola (Bianchi S 5) 13,5; 6. Claudani (Fiat 508 Sport) 13,8; 7. De Tocco (OM Sport) 22,1; 8. Zamboni (Lancia Augusta) 40,9; 9. Millul (Morgan 4-4) 45,6; 10. Coveggio (Lancia Sport) 57,5; 11. Ghidini (A.R. 1750 Sport) 69,3; 12. Raggazoni (Mercedes 170 V) 70,6; 13. Monteferrario (Fiat 522 L) 90,1; 14. Taronna (Osca Maserati) 113,5; 15. Zanottelli (A.R. RLSS) 122,8; 16. Lucchini (A.R. 1750) 132,9; 17. Danielli (Fiat Coppa d'oro) 173; 18. Galassi (Bianchi) 186,7; 19. Marri (Lancia L) 233,9; 20. Paterlini (Chrysler) 253,3; 21. Abate (Fiat 501) 258,0; 22. Giardini (Chevrolet KE) 382,9; 23. Radaelli (Fiat 501) 551,8; 24. Marelli (Humber) 670,4; 25. Lanzini (Fiat 509) 707,6; 26. Freschi (Ford mod. T) 899,8; 27. Pettenella (Fiat 51 A) 1206,6; 28. Grattton (Oldsmobile) 1521,8; 29. Quarenghi (Fiat 509) 1693,5; 30. Vanoli (Ansaldo Peugeot) 2691,9.

● Pare ormai quasi certo che nel 1973 ci sarà un Giro di Gran Bretagna, sulla falsariga del Tour de France.

Addirittura recentemente si era saputo, e AUTOSPRINT lo aveva annunciato, che era stata chiesta la omologazione di una Miura per le corse del gruppo 4. Era questa la prova che anche a Sant'Agata si stava pensando al rilancio della produzione.

Ma c'è alla base della decisione di Ferruccio Lamborghini forse la preoccupazione dell'autunno caldo che si avvicina. Anche da altre parti il suono delle campane della preoccupazione ha lo stesso timbro di quello della vicina Maranello.

Ci si chiederà, a questo punto, sempre se queste informazioni rispondono al vero, a chi l'ing. Lamborghini cederebbe la sua parte del pacchetto azionario. Si dice a una società americana. E qui, naturalmente, si è fatto il nome di un colosso automobilistico che risultò, in tempi recenti, essere interessato alla «Lamborghini». Ma non si possono ancora fare previsioni. Come si sa l'altra parte del pacchetto è di una finanziaria svizzera anche se si parlò di un «giro» che avrebbe avuto un altro vertice a Torino. Possibile un connubio di questo genere?

Mario Morselli

**AUTO  
SPRI  
NT  
K  
KARTING**

**LE PROSSIME GARE** 13 agosto, **CIRCUITO DI VETRALLA (VT)** - gara naz. cl. 100 e 125 cc.; 14, **CIRCUITO DI BAGNAIA (VT)** - gara naz. cl. 100 e 125 cc.; 15, **PISTA GIALLA, Giulianova** - gara naz. cl. 100 e 125 cc.; 19, **CIRCUITO DI PIORAGO (MC)** - gara naz. cl. 100 e 125 cc.; 20, **CIRCUITO DI MONGHIDORO (BO)** - gara naz. cl. 100 e 125 cc.; 20, **PISTA GIUNTI - Lamezia** - gara naz. cl. 100 e 125 cc., 1. prova settimana calabra; 21, **CIRCUITO DI S. GIOVANNI IN TUSCIA (VT)** - gara naz. cl. 100 e 125 cc.; 24, **CIRCUITO DI SOVERATO (CZ)** - gara nazionale cl. 100 e 125 cc., 2. prova settimana calabra; 26, **CIRCUITO DI VIBO VALENTIA** - gara naz. cl. 100 e 125 cc., 3. prova settimana calabra.; 27, **PISTA BASTIA (PG)** - gara naz. cl. 100 e 125 cc.; 27, **PISTA SPRINT, Mondovì** - gara naz. cl. 100 e 125 cc.; 27, **CIRCUITO DI MOTTA DI LIVENZA (TV)**, gara naz. cl. 100 e 125 cc.

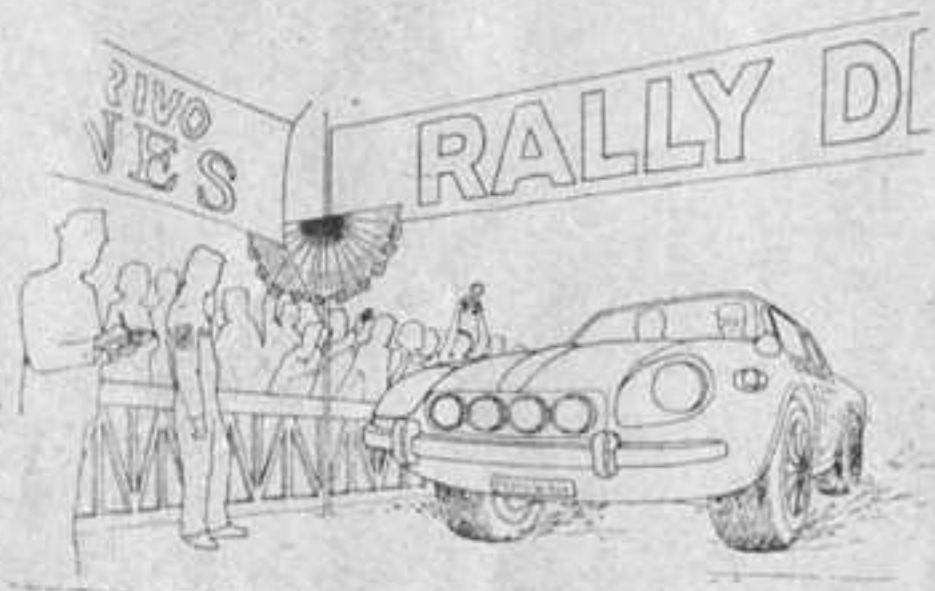
**TERMOLI** - Per ragioni di ordine pubblico la gara Kart (125 e 100) organizzata dall'Azienda di Soggiorno di Termoli per il 13 agosto è stata rinviata a data da destinarsi.



## La pista di NAPOLI

**NAPOLI** - Questa è una panoramica della nuova pista di karts che è in costruzione nei pressi di Napoli e che è stata recentemente presentata alla stampa. La sua inaugurazione è prevista in ottobre e ne è possibile uno sviluppo massimo di 1600 metri tanto che potrà essere utilizzata, come miniautodromo

# kléber corre



KLEBER CORRE per aiutare i piloti a vincere, con un Servizio Assistenza famoso sui percorsi di rally di tutto il mondo.

KLEBER CORRE per collaudare le tecniche nuove dei suoi pneumatici d'avanguardia.

**pneumatici radiali V10**

# Kleber

dodici international 160

## La suspense in extremis

**PARMA** - La penultima delle notturne di Parma con una girandola di vittorie o di ritorni alle vittorie di vari piloti, aveva rimesso tutto in forse per la classifica finale del torneo serale sì, ma anche tanto canicolare. Era andato così: Pietro Necchi, in forma splendida, ha vinto sia la prima che la seconda manche, senza troppo pensare, nella prima categoria, lasciandosi alle spalle una volta Penna e l'altra Iachelli, Gabbiani che ha dovuto cedere a Bini e Santini la prima prova, si è rifatto nella seconda per un soffio su Santini, mentre Bini, arrivato terzo suo malgrado, si è visto sfuggire una meritata vittoria.

La terza categoria, prima di trovare il suo vincitore nella finale, che manca a dirlo è stato ancora Bernazzoli, seguito da Perini e Speroni, ha disputato ben cinque gare con quanta letizia dei piloti è immaginabile. Vittorie parziali di Perini, Cheever, Pellegrini e quello stesso Bernazzoli. La sfortuna dell'americano ha reso più facile la vittoria di Bernazzoli.

Il duello oramai alla conclusione tra Baroni e Pavesi nella prima categoria della 125 cc. ha avuto una pausa d'attesa. Sono finiti a pari punti dopo aver vinto ognuno una manche con alle spalle l'altro. Barilli e Cocchi, hanno tentato d'inserirsi ma sia Baroni che Pavesi, specie a Parma, non sono battibili facilmente.

### LE CLASSIFICHE

**Cl. 100 cc. 1. cat.** - 1. Necchi; 2. Iachelli; 3. Penna; 4. Mazzotti; 5. Giugni.  
**Cl. 100 cc. 2. cat.** - 1. Gabbiani; 2. Santini; 3. Bini; 4. Scarabelli; 5. Zani.  
**Cl. 100 cc. 3. cat.** - 1. Bernazzoli P.; 2. Perini; 3. Speroni; 4. Cò; 5. Mescoli.  
**Cl. 125 cc. 1. cat.** - 1. Pavesi; 2. Baroni; 3. Barilli; 4. Cocchi; 5. Giusti.  
**Cl. 125 cc. 2. cat.** - 1. Geminiani; 2. Ballabeni; 3. Viani; 4. Silvestri.

## Concluso il Torneo AUTOSPRINT

# Necchi da PARMA verso il tricolore

**PARMA** - Il Torneo Autosprint che ha tenuto impegnati i piloti in quattro notturne, quasi consecutive sulla pista di Parma, ha avuto la più brillante delle conclusioni. Quando ad una prova finale di Torneo sono ancora presenti più di sessanta piloti, c'è solo da dire che l'incertezza, lo spirito agonistico dei piloti e la signorile accoglienza, è stato tutto di troppo! Parma chiude il primo ciclo dell'attività nazionale ed internazionale, e ne apre un secondo che vedrà i nostri piloti impegnati in prove interne ed esterne sino alla nausea. Sarà difficile tenere il passo e la forma di oggi. Già alcuni accusano lo sforzo iniziale, mentre altri battono alle porte dei selezionatori.

La gara di Parma ha visto rientrare Gorini in funzione di « moderatore » onde assicurare Necchi che sentiva già il respiro affannoso di Penna e compagni. Così la BM si è assicurata un altro alloro. Necchi naturalmente così ben protetto, è stato più incisivo del solito ed ora punta tutto nella seconda prova tricolore.

Ripetendo Jesolo sarebbe il nuovo Campione d'Italia, anche in considerazione che Gorini sfortunato nel Veneto, ha poche possibilità di rimonta agguerrito com'è il campo di coloro che attendono un passo falso. Gorini, del resto, è oramai tutto proteso verso Kalmar, dove il 26 agosto, tenterà e, questa volta con molte più chances, di spodestare quel mostro fenomenale di Goldstein.

Lotta ad oltranza nella seconda categoria tra Gabbiani, Bini e Santini. Specie tra Bini e Gabbiani che nell'ultima prova hanno dato il meglio di se stessi pur di prevalere. Sono finiti nelle gare della serata a pari punti, ma Gabbiani ha riportato la classifica assoluta delle quattro tornate. Santini, che se fosse più deciso e meno complessato potrebbe fare da terzo decisivo incommo, deve osare di più per interferire.

L'americano Cheever nell'ultima serata era letteralmente scatenato. Migliora di gara in gara ed acquisito anche del mestiere è difficile batterlo.

Ha strapazzato Bernazzoli e Speroni, il che è tutto dire. La classifica assoluta in questa classe, che ha tenuto vivo l'interesse di tutti, è stata di Perini, giunto a tanto per la regolarità dei piazzamenti parziali.

Il milanese Maiolino, vincitore nell'ultima prova della seconda della 125 cc. su Ballabeni e Mazzola, ha raccolto finalmente i frutti di questo suo continuo gareggiare in lungo ed in largo. L'assoluta però è stata appannaggio di Bruno Silvestri.

Pavesi, siglando l'ultimo traguardo su Giusti e Baroni nella 1. categoria di questa classe, oramai tanto e fin troppo rumorosa, da infastidire il pubblico, si è aggiudicato anche quella finale su G. Franco Baroni e Barilli.

### CLASSIFICA FINALE TORNEO AUTOSPRINT

**Classe 100 cc. 2. cat.** - 1. Giuseppe Gabbiani punti 135; 2. Santini 131; 3. Bini 127; 4. Scarabelli 121; 5. Masini 118; 6. Zani 115; 7. Ferrari 111.

**Classe 100 cc. 1. cat.** - 1. Piero Necchi punti 130; 2. Penna 129; 3. Giugni 122; 4. Poli 120; 5. Monti 115; 6. Maestri 114; 7. Iachelli 112; 8. Manzieri 110; 9. Coperchini 109.

**Classe 100 cc. 3. cat.** - 1. Guerrino Perini punti 131; 2. Bernazzoli 129; 3. Cheever 125; 4. Sproni 121; 5. Cò 117; 6. Raimondi 114; 7. Marotta 113; 8. Scarica 111; 9. Boni 107; 10. Sassi 104.

**Classe 125 cc. 1. cat.** - 1. Umberto Pavesi punti 135; 2. Baroni 129; 3. Barilli 124; 4. Giusti 121; 5. Cavecchi 118.

**Classe 125 cc. 2. cat.** - 1. Bruno Silvestri punti 128; 2. Maiolino 124; 3. Geminiani 123; 4. Boni 123; 5. Viani 121; 6. Mazzola 117; 7. Natali 116; 8. Ballabeni 115.

## Spettacolo con Patrese

**BRESCIA** - Le tradizioni sportive di Brescia, buon sangue non mente, rivivono in un certo senso anche nel karting. Caso unico in Italia, l'assessorato allo sport della città che fu di Castagneto, patrocina una gara karting riconoscendo allo sport minore dell'automobile tutta la sua intrinseca validità. Parliamo della città della Mille Miglia. Tanto dovrebbe, non diciamo essere di monito per altri, ma almeno di sprone.

Sono di moda le notturne ed a Brescia

non sono da meno di altre piste, Walter Bertoli tanto ha girato, parlato, lottato, che infine ha illuminato il tracciato.

La terza categoria non poteva sfuggire a Bernazzoli. Ha avuto come avversario diretto il milanese Lorenzi che ha cercato di non mollare. Buone le prestazioni di Debidda e Scandolo.

De Biasi ha dominato da lontano la seconda categoria, vincendo le due finali. Dietro Boldrini e poi Boesso.

Nella 1. categoria, Cremonini a conclusione per punteggio delle due manches, ha contenuto per classifica di somma di punti, uno scatenato Patrese incorso nella prima in un testa-coda fortuito, mentre si avviava alla vittoria. Così è finito in seconda posizione senza però non essersi presa la soddisfazione di vincere e strafare nella seconda finale. Ottima Paola Marchetti, che con umiltà spesso, umilia il sesso forte.

Silvestri, nella 125 cc. 2. categoria, con tutto il suo assordante rumore, si è assicurato la classifica finale, su Corniani e Ballabeni, che avevano vinto molto bene rispettivamente la seconda e prima finale. Silvestri, molto più cauto e tempista, si era accontentato nelle due batterie del posto d'onore.

Baroni, nella 1. categoria, ha stravinto su Italo Ider e Carrara.

### LE CLASSIFICHE

**Cl. 100 cc. 3.a cat.** - 1. Bernazzoli; 2. Lorenzi; 3. Debidda; 4. Crema; 5. Scandolo.

**Cl. 100 cc. 2. cat.** - 1. De Biasi; 2. Boldrini; 3. Boesso; 4. Cassa.

**Cl. 100 cc. 1. cat.** - 1. Cremonini; 2. Patrese; 3. Marchetti; 4. Giacoleto.

**Cl. 125 cc. 2. cat.** - 1. Silvestri; 2. Corniani; 3. Ballabeni; 4. Mazzola; 5. Marcolongo.

**Cl. 125 cc. 1. cat.** - 1. Baroni; 2. Ider I.; 3. Carrara; 4. Vanaria;

## Spettacolo K 250 (e 1. Buratti)

**CADRIANO** - Gli organizzatori di Cadriano ci sanno veramente fare. Per la Formula K 250 avevano approntato un percorso, così ben protetto, che la stessa Commissione di Vigilanza, non certo tenera per cose del genere, ha approvato senza battere ciglio.

Ha vinto Bergonzoni nella 1. categoria Superiore, dominando la sua categoria. Ha dovuto però impegnarsi a fondo per contenere l'offensiva di Parenti, che ad un certo punto con una staccata più lunga, lo aveva infilato. Bergonzoni però è tornato subito in testa ed ha condotto gli ultimi giri in crescendo a scanso di sorpresa da parte di Parenti, che gli è arrivato a ridosso.

Combattuti dal principio alla fine ed entusiasmanti per il numero pubblico, i 43 giri della prima categoria. Roncarati, partito in testa, è subito seguito da Garofalo e Alvaro Ghergo, mentre Celani inizia come al solito una delle sue spettacolari rimonte; infatti al 15. giro riesce a portarsi in seconda posizione. Colpo di scena al 18., Roncarati passa in quarta posizione per un minimo arresto del motore. Guida il carosello Celani ma solo per tre giri, poi deve abbandonare perché ancora una volta è in panne. Con azione continua e senza strafare Garofalo si avvia alla vittoria ma la sua è solo una speranza, perché Roncarati, un pilota di tutto rispetto e stracarico di agonismo, si riporta in prima posizione anche perché Garofalo mira oramai a raggranellare i più punti possibili per il Campionato. Vince molto bene Roncarati.

### LE CLASSIFICHE

**1. cat. K 250** - 1. Roncarati; 2. Garofalo; 3. Ghergo A.; 4. Anselmo; 5. Losco.

**1. cat. Sup. K 250** - 1. Bergonzoni; 2. Parenti; 3. Ghergo P.; 4. Cagnoni; 5. Pozzoli.

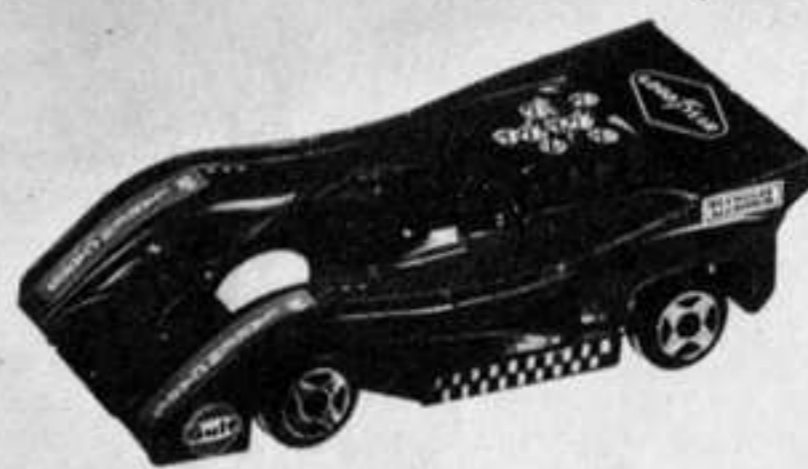
**Cat. Sperimentale** - 1. Buratti; 2. Parenti; 3. Trizzino; 4. Routan.

**Cl. 125 cc.** 1. Mazzola; 2. Ravaglia; 3. Volta; 4. Soatti; 5. Berlati.

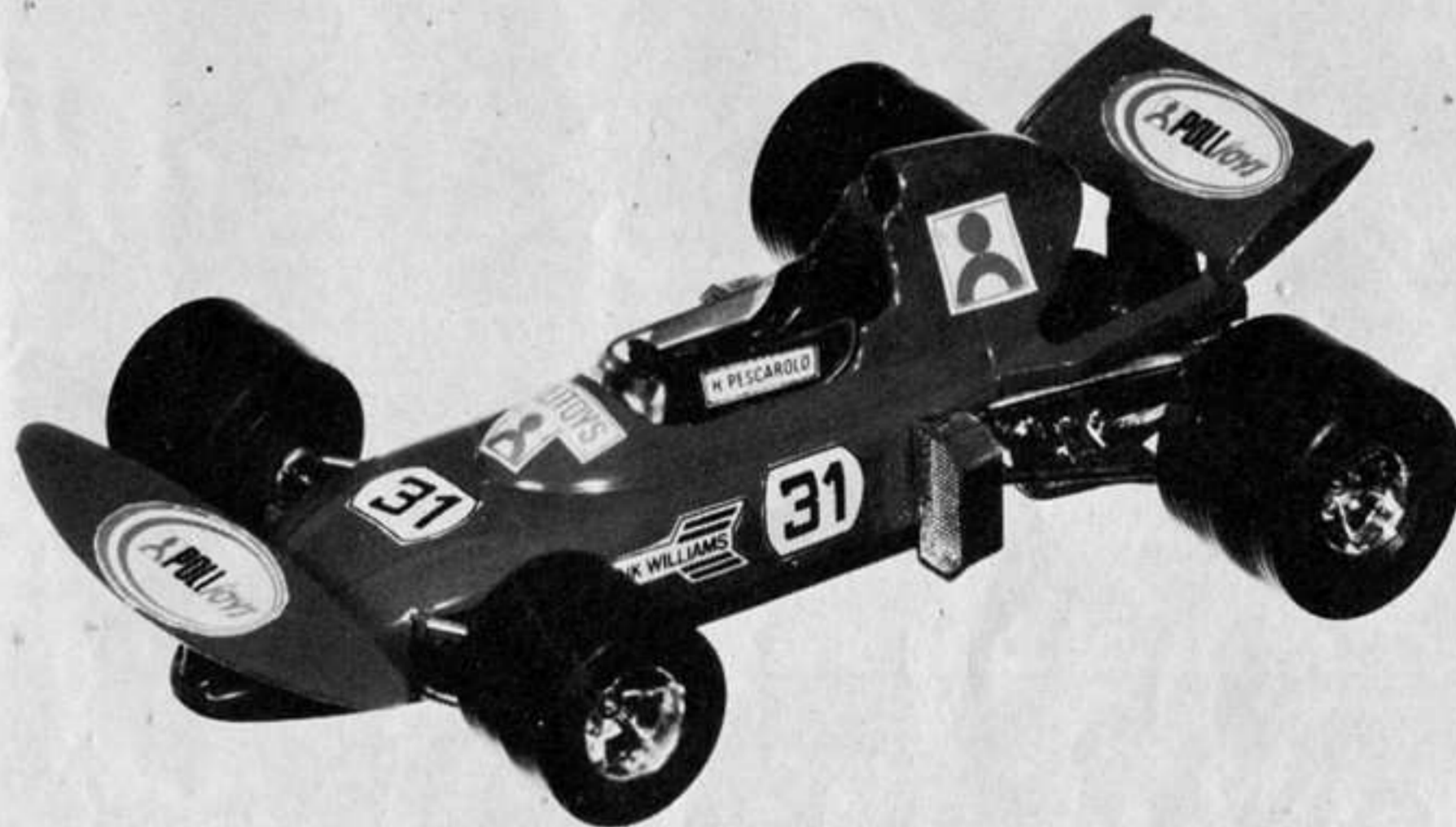
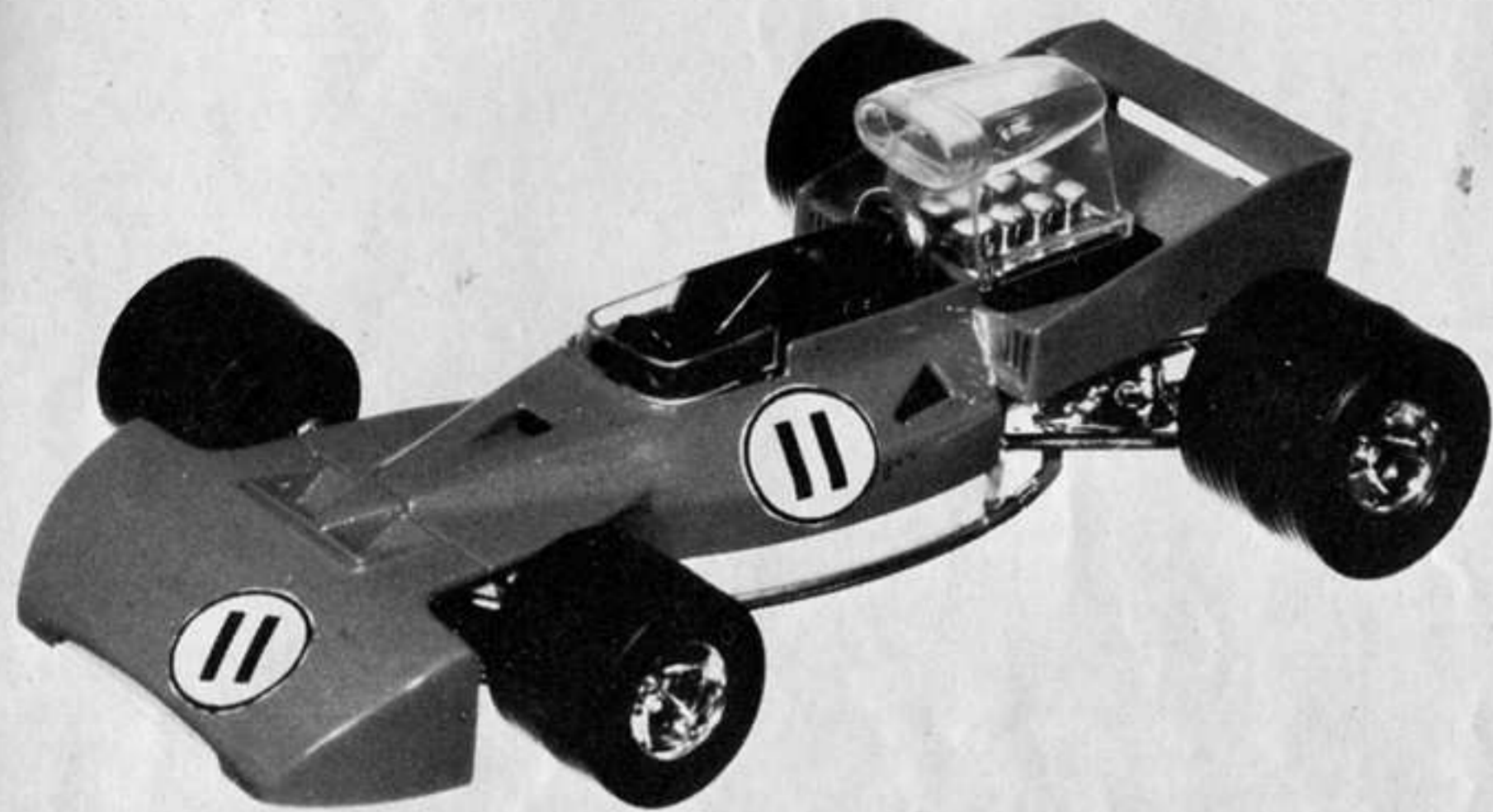


# Le maxi F. 1 in lizza

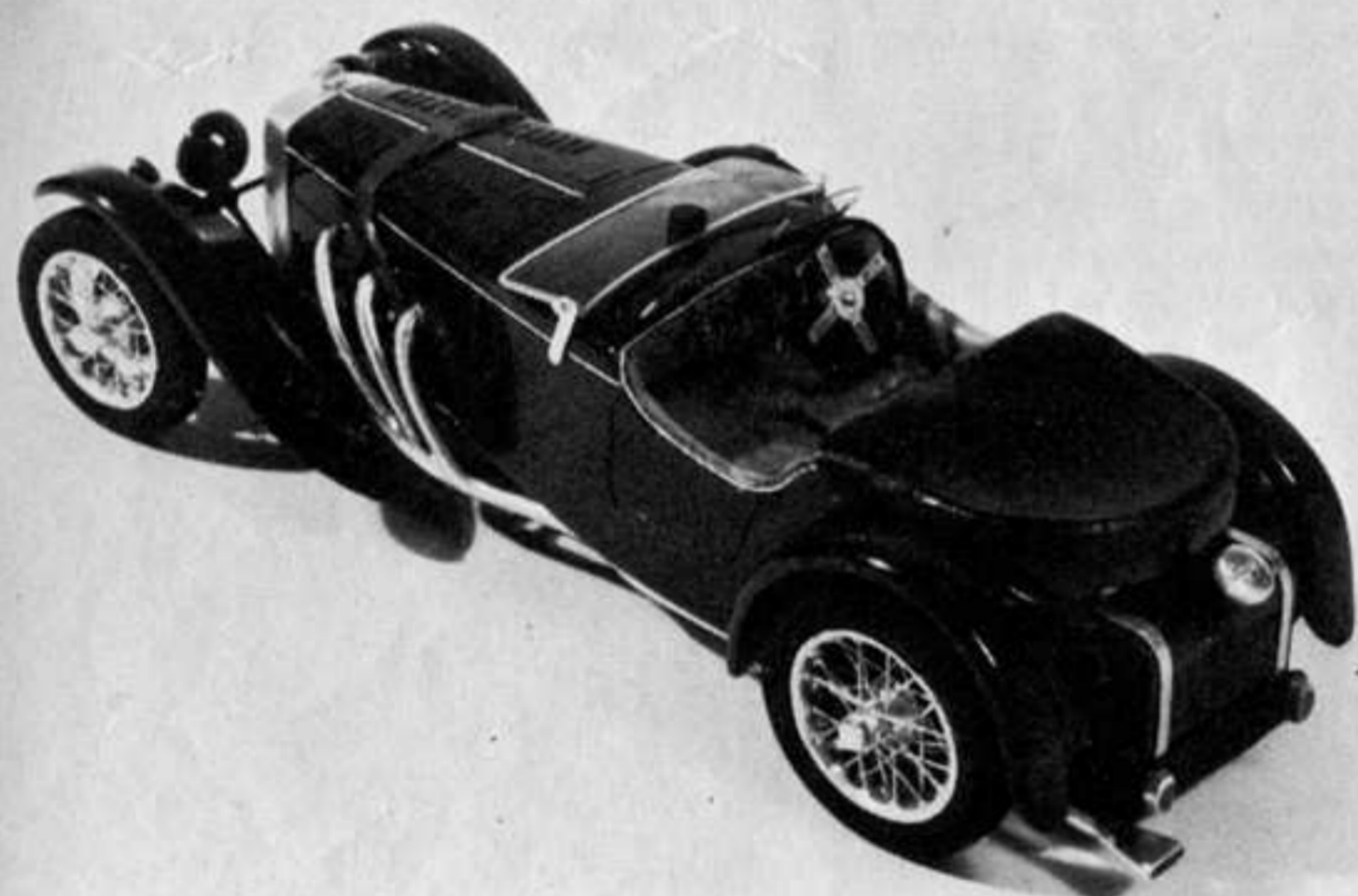
Anche la Polistil milanese si cimenta con dei maxi-modelli di monoposto F. 1. Arrivano in questi giorni nelle vetrine due F. 1 scala 1:15 in metallo pressofuso. Costeranno 1000 lire l'una. La Tyrrell 003 di Stewart (sotto a sinistra) e la March-Politoys di Pescarolo (sotto a destra) che evidentemente anticipa la POLITOYS F. 1 vera e propria di Frank Williams.



La McLaren Chevrolet M 8 F Can-Am sempre in metallo pressofuso. Scala 1:43, costa 500 lire. Forse per questo la realizzazione non appare delle più curate. A destra: più di classe la FIAT 128 Rally, con tutto-apribile, motore in miniatura e sedili a schienale mobile. Scala 1:25 prezzo 2.000 lire.



## Una NASH da centomila lire!



Desiderate qualcosa di esclusivo, fatto su misura per voi, senza badare al prezzo? Una soluzione può essere rappresentata da questo modello della Frazer Nash TT Replica, realizzata su ordinazione da un modellista inglese. Barry Lester, questo il nome del modellista-artista, impiega legno di balsa per la carrozzeria, che viene accuratamente stuccata, lisciata e verniciata. Le ruote a raggi, il radiatore a nido d'ape, gli scarichi, il volante e i supporti del parabrezza sono in metallo.

Per poco più di centomila lire, e con un'attesa di qualche mese, è possibile avere una mini Frazer Nash in scala 1:25 rifinita con i colori preferiti. Barry Lester, oltre a questo modello, realizza anche esemplari di vetture ordinate dai collezionisti.

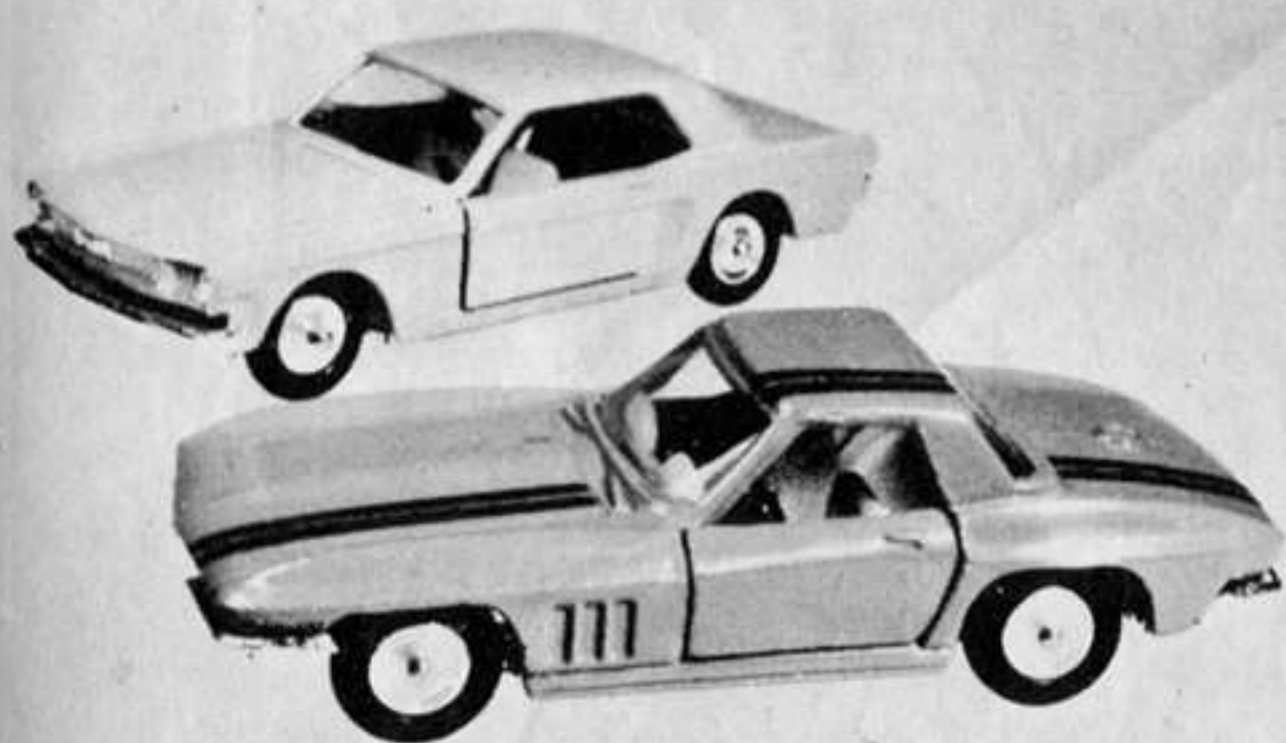
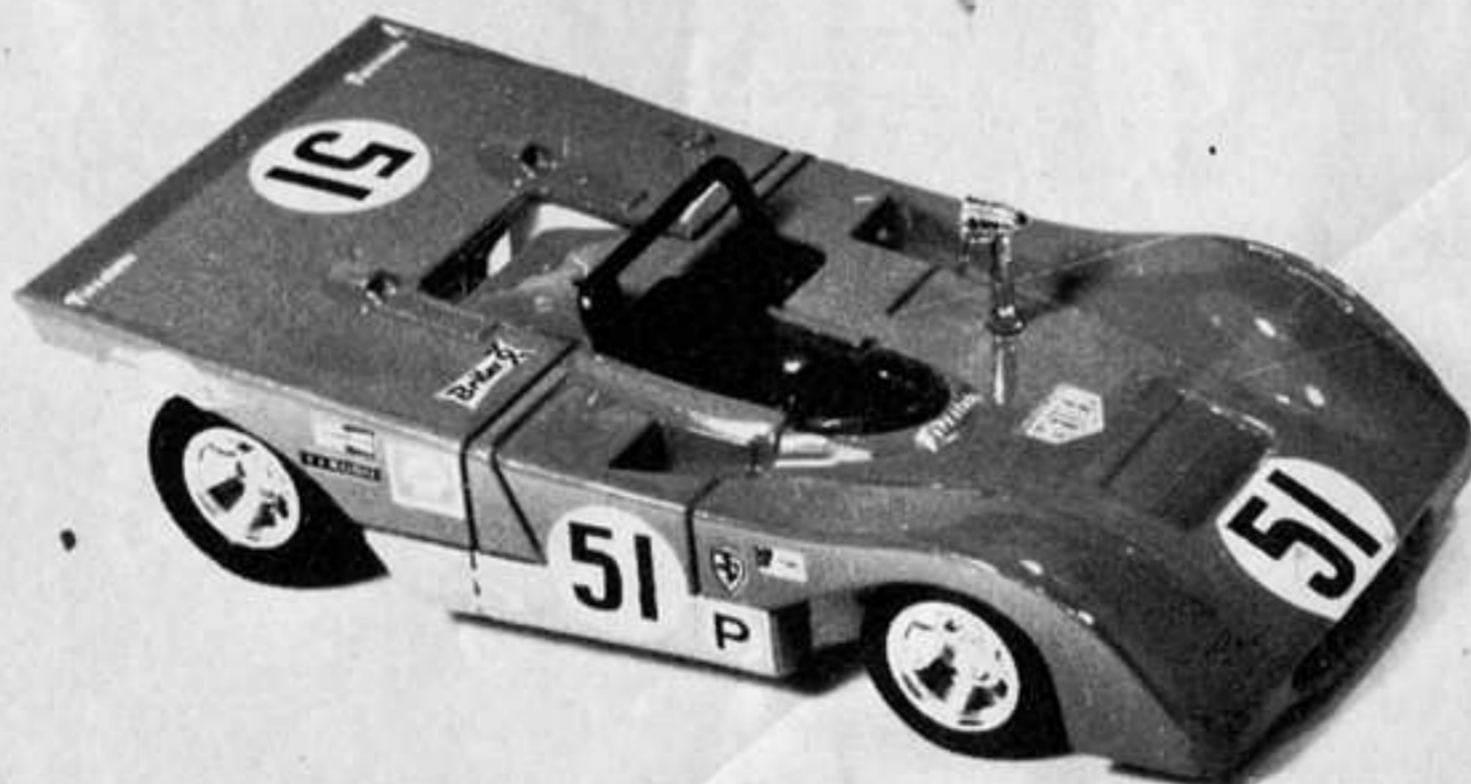


Anche la MEBETOYS lancia la sua 128 Rally però in dimensioni quarante volte più piccole del vero. Questa 128 Rally appartiene alla « Serie Europa », che è dedicata alle auto più diffuse nel nostro continente. Prezzo, cinquecento lire, oggi il più basso per gli automodelli di questo tipo. Il modello è lungo 9 cm.

Autobianchi Primula « Ricerche » sempre della Mebetoys. Dipinto in uno squillante colore giallo, questo nuovo automodello porta sopra il tetto due barili destinati a trasportare i campioni del grezzo trovati nelle aree di ricerca.

## FERRARI mondiale

Ferrari 312 P, prototipo 1971. Modello, quarantatré volte più piccolo del vero, presentato dalla Casa francese Solido. Questo accurato modello, che anticipa la versione campione del mondo '72, riproduce la vettura guidata da Ickx e Regazzoni alla « Mille Chilometri di Brands Hatch », quando i due piloti terminarono al secondo posto dietro l'Alfa Romeo. Il cofano motore è sollevabile e permette di ammirare una buona riproduzione del boxer dodici cilindri.



Gli automodelli non conoscono frontiere. La Chevrolet Corvette (in primo piano) e la Ford Mustang (sullo sfondo) sono prodotti dalla Sabra-Cragstan, una ditta israeliana. Sono in scala 1:43 rispetto al vero, dispongono di portiere apribili, interni completamente arredati e sospensioni alle ruote. Le fusioni sono in metallo ma, forse in omaggio alle tradizioni ataviche, sono leggerissime per risparmiare la materia prima.

« Flying Bug », il maggiolino volante. Questo il nome di uno dei più recenti automodelli della Matchbox, la ditta inglese diventata famosa per le sue automobili contenute in scatole di fiammiferi. Il « maggiolino », l'immortale Volkswagen, è stata trasformata in un fantasioso dragster con ruotone posteriori, impennaggi stabilizzatori, motori a razzo sul tetto. Il pilota, naturalmente, è un autentico prussiano con tanto di elmo a chiodo.



Prepariamoci  
al grande digiuno  
(con OLIMPIADI  
e campionato  
di calcio)

# Promettono ZELTWEIG (ma chi ci crede?)

Naturalmente non abbiamo visto il Gran Premio del Nurburgring come era prevedibile e come, d'altronde avevamo previsto. La RAI assicura che la colpa — se colpe bisogna attribuire — è solo ed esclusivamente della TV tedesca che non ha concesso l'allacciamento eurovisivo.

Comunque stiano le cose, resta il fatto che le gare automobilistiche costituiscono sempre

di squadra Regazzoni. Ecco l'arrivo di Ickx — annuncia Poltronieri — il trionfo della Ferrari è completo ».

A questo punto si inserisce la solita musicchetta di avvio con la sigla di apertura quindi Guido Oddo, conduttore della rubrica domenicale, aggiunge: « Signori, la Ferrari meritava che dedicassimo a lei, a questa sua vittoria, la nostra copertina che reca in sommario, oltre al ser-

vizio sul Nurburgring ecc. ecc ». Quindi, più tardi continua: « Ripeto, hanno vinto due Ferrari, quella di Ickx seguita da quella di Regazzoni, è la prima vittoria della Ferrari in questa stagione. E' da notare che la Ferrari non vinceva in coppia, primo e secondo posto da due anni. Successi due anni fa, in Canada. Vediamo il servizio su questa vittoria della Ferrari al Nurburgring ».

A questo punto è necessario un commento che, forse, può apparire anche come una nota di malignità (e probabilmente lo è). Ma è chiaro che tanto entusiasmo per la competizione tedesca e per la vittoria di Ferrari può significare solo due cose: che la « Domenica sportiva » non aveva proprio niente « di meglio » da mandare in onda e quindi da « montare », oppure che la RAI abbia voluto farsi perdonare quell'ennesimo alibi della comunicazione scritta e stampata sul suo organo ufficiale, il « Radiocorriere ».

Ma andiamo avanti e riascoltiamo le parole di commento di Poltronieri alle brevi immagini pervenute dalla Germania: « Jacky Ickx, il ventisettenne asso belga, prima guida della Ferrari, ha dato oggi la prima vittoria mondiale della stagione alla Casa di Maranello vincendo a tempo di record il Gran Premio di Germania sul Nurburgring circuito di cui lui, a ragione, è chiamato il re. Jackie Stewart ed Emerson Fittipaldi si sono ritirati. Il campione in carica era secondo all'ultimo giro, quando è entrato in collisione con Regazzoni — lui lo accusa di aver tagliato la strada —, si è dovuto ritirare ».

Dopo aver fornito diversi ragguagli tecnici sulla gara, Poltronieri ha così proseguito: « Al via la bianca Ferrari numero 4, riconoscibile per la vistosa colorazione della carenatura posteriore, prendeva decisamente il comando ». A questo punto sarà bene far osservare ai nostri gentili e precisi telecronisti, nessuno escluso, che in Italia — salvo errori — la televisione a colori ancora non esiste e quindi il loro insistere, sempre, sul colore delle vetture in gara non si sa bene se suoni come « distrazione » o presa in giro. Ma andiamo avanti per ricordare che Poltronieri ha voluto precisare il numero degli spettatori presenti ad Adenau, duecentomila, e il loro entusiasmo per Ickx, beniamino del circuito del Nurburgring.

L'appuntamento, ma non certo televisivo (sarebbe una eccezione poter avere una notizia con tanto anticipo) Poltronieri lo fissa per il 13 agosto da Zeltweg. Speriamo bene.

Giò Luni



tv



radio

**Programmi dall' 8 al 14 agosto**

<p><b>DOMENICA 13</b></p> <p>Programma nazionale Ore 22,20 - La domenica sportiva, cronache filmate e commenti sui principali avvenimenti della giornata.</p> <p><b>TUTTI I GIORNI</b></p> <p>Programma nazionale Ore 19,45 - Telegiornale Sport Ore 20,40 (al termine del telegiornale) Sport</p> <p><b>TV Svizzera</b></p> <p><b>GIOVEDÌ 10</b> Ore 19,50 - Jackie Stewart, un protagonista di Formula 1 (a colori)</p> <p><b>SABATO 12</b> Ore 22,05 - Sabato sport</p> <p><b>DOMENICA 13</b> Ore 14,55 - Eurovisione - Zeltweg (Austria): Gran Premio d'Austria (a colori) Ore 19,00 - Domenica sport Ore 22,30 - La Domenica sportiva.</p> <p><b>LUNEDÌ 14</b> Ore 19,50 - «Obiettivo sport». Commenti e interviste.</p>	<p><b>DOMENICA 13</b></p> <p>Programma nazionale Ore 22,40 - Sera sport</p> <p><b>Secondo programma</b> Ore 17,30 - Musica e sport, risultati, cronache, interviste e varietà. Ore 20,30 - Sera sport</p> <p><b>TUTTI I GIORNI</b></p> <p>Alla fine di ogni « giornale Radio » il Ministero dell'Interno in collaborazione con l'ACI e la RAI dà comunicazione sulle situazioni di emergenza della circolazione stradale.</p> <p><b>Secondo programma</b> Ore 7,35 - Buon viaggio, notizie per gli automobilisti.</p> <p><b>SABATO-DOMENICA</b></p> <p><b>Programma nazionale</b> Giornale Radio: ore 7,00 - 8,00 - 9,00 - 12,00 - 13,00 - 14,00 - 15,00 - 17,00 - 20,00 - 23,00.</p> <p><b>Secondo programma</b> Giornale Radio: ore 6,30 - 7,30 - 8,30 - 9,30 - 10,30 - 11,30 - 12,30 - 13,30 - 14,30 (reg.) - 15,30 - 16,30 - 17,30 - 18,30 - 19,30 - 22,30 - 24,00.</p>
---	---

un'eccezione e mai la regola.

A riscattare il tutto ha pensato tuttavia la « Domenica sportiva » che, finalmente, ha dedicato la sua copertina d'apertura alla corsa. Le immagini e la voce di Poltronieri — dobbiamo confessarlo — ci hanno veramente colto di sorpresa e ci hanno di conseguenza fatto sperare in un seguito che non c'è stato. Infatti il servizio così a grandi lettere annunciato si è rivelato, alla fine, poco più di una notizia di fondo pagina! Ma poiché qualcosa è sempre meglio di niente, accontentiamoci che tanto sarà ancora per poco. Il Campionato di calcio — e prima ancora le Olimpiadi — è qui che avanza e la tv non sarà in seguito più disposta a regalare « tanto spazio » all'automobilismo!

« All'arrivo di questo Gran Premio di Germania è Jacky Ickx: la Ferrari numero 4, ha un vantaggio di quasi cinquanta secondi sul suo compagno

QUELLO CHE  
(TELE)VEDREMO

Ore 16  
dall'Austria

E' probabile, ma tutt'altro che sicuro, che la TV mandi in onda il Gran Premio d'Austria in programma per il 13 agosto. Per il momento la RAI non si pronuncia anche se assicura che « si vedrà »... mentre l'ente televisivo svizzero ha già comunicato — e con notevole anticipo — il collegamento con Zeltweg. Non resta quindi che sperare nelle buone intenzioni dei Servizi sportivi del telegiornale e augurarsi che la corsa venga trasmessa. Se ciò dovesse avvenire il collegamento verrebbe effettuato intorno alle 16,00, tenuto conto che in Italia vige l'ora legale e quindi c'è uno spostamento in avanti rispetto ai programmi svizzeri.



## Le gambe di «Baffo»

Per quanto non lo faccia vedere, GRAHAM HILL soffre ancora molto alle gambe, dopo il suo incidente nel 1969. Al G.P. del Belgio, pare, soffriva tanto che non riusciva ad allacciarsi le cinture di sicurezza. « Tutta una parte della gamba destra è insensibile e ho poca forza nelle caviglie — ha detto — ma sono convinto che si possano vincere le debolezze fisiche con la volontà. »

E' possibile che la SHADOW CAN-AM di Oliver appaia con un compressore e nuova carrozzeria nella parte anteriore, modifiche che dovrebbero essere terminate per la gara di Elkhart Lake.

La Scuderia FILIPINETTI non ha ritirato le sue Fiat 128 dalle restanti prove del Challenge europeo turismo. Correrà a Zandvoort in agosto.

La nuova associazione inglese, per tutelare gli interessi dei piloti, si chiama British Racing Drivers Association e sarà aperta ai 700 conduttori muniti di licenza rilasciata dal RAC.

La gara di F. 1 a OULTON PARK, il 22 ottobre, festeggerà l'inevitabile vittoria del campionato mondiale ad opera di un team britannico. Sarà più o meno uguale a quella in onore di Stewart, lo scorso anno, e come gare di contorno ci saranno una prova del campionato Shell F. 3 e l'ultima del campionato Rothmans F. 5000.

Per il resto della stagione il team MARCH di F. 3 sarà formato da Mass e da Russel Wood. In origine la seconda vettura doveva essere affidata all'australiano Richard Knight, ma sono andate a monte le trattative per il suo patrocinio.

## IL LORD è stanco

LORD HESKETH, che a Monaco aveva detto che per il 1974 avrà una squadra di F. 1, ha fermato prematuramente l'attività del suo team Dastle di F. 3. I motivi sono i problemi posti dalle promettenti Dastle e il grosso incidente in cui Hunt ha distrutto una delle vetture. La seconda, che avrebbe dovuto correre a Mallory Park con Barrie Maskell, è stata ritirata per ordine di Hesketh.

La March due litri, con motore BMW, che JOCHEN MASS userà nella serie Springbok, dovrebbe essere pronta fra circa tre settimane.

Il rifacimento della superficie del circuito di SNETTERTON è stato portato a termine, pertanto il divieto di correre su pista bagnata, imposto recentemente dal RAC dopo alcuni brutti incidenti, è stato tolto.

Dopo tutto, la Capricorn Seafoods non patrocinerà la CONNEW nei restanti Grandi Premi. La ditta di cibi surgelati ritiene di non avere, fuori dall'Inghilterra, vendite che giustifichino l'iniziativa, ma forse patrocinerà la vettura nella Rothmans 50.000 e nella gara di F. 1 in ottobre.

## Lo scarto dei premi

Arriva qualche altra notizia sulla ROTHMANS 50.000, che però rimane sempre una gara piuttosto avvolta nel mistero, quanto a partecipazioni. Oltre alla BRM (come si è già detto) pare che la McLaren abbia iscritto la Impact F. 2 di Jody Scheckter, e una Yardley F. 1 per Redman. Confermata l'iscrizione della Tyrrell, ma si ignora chi la piloterà. La John Player Lotus starebbe preparando una vettura speciale per Emerson Fittipaldi che correrebbe con una JPS 72. Anche la Porsche di David Piper sarebbe iscritta, pilota per ora anonimo. Lo scarso entusiasmo manifestato per la « gara più ricca » potrebbe, si dice essere causato dal grosso distacco fra il primo premio di 30 milioni di lire e il secondo di sole 3.750.000 lire.

Il 3 settembre, a Interlagos, ALAN ROLLINSON piloterà la AMS. Rollinson andrà in Sud America subito dopo la Rothmans 50.000. Si tratta della vettura pilotata da Carlos Pace nelle gare argentine.

Pare che nel 1973 ci sarà un solo grande premio americano. Lo SCCA ha rifiutato il secondo, dicendo che sarebbe in concomitanza con la gara Can-Am a Riverside.

MARK DONOHUE ha lasciato l'ospedale, ma deve andarci ogni giorno per sottoporre a controlli il ginocchio. Pare sicuro che non potrà riprendere a correre fino a ottobre.

E' confermata l'effettuazione della VAL D'ITRIA, per il 27 agosto. La gara, di regolarità sprint, è a carattere nazionale e si svolgerà nella zona turistica della Val d'Itria, con un percorso di km. 190. Sono previste sei prove speciali.

## Due Gr. Pr. al «Ricard»

Il circuito PAUL RICARD si è visto assegnare per il 1973 l'organizzazione dei Grandi Premi di Francia automobilistico e per moto, del Trofeo Paul Ricard per vetture due litri e del G.P. Paul Ricard valevole per il challenge europeo turismo.

La gara di F. 3 a NOGARO, il 1. ottobre, è stata soppressa per concomitanza con quella di Magny Cours. Per sostituirla ci sarà invece una gara due litri, non di campionato.

Ragnar SEGRING, al volante di una GTA Junior 1300 si è aggiudicato il campionato scandinavo per la categoria turismo speciale fino 1300 cc.

La buona affermazione di JOHN WATSON a Imola è arrivata a buon punto, perché Alan McCall è minacciato di dovere ritirare dal campionato la sua ottima Tui F. 2, per mancanza di patrocinio. Ora forse lo troverà. In caso contrario forse porterà la vettura negli Stati Uniti, per alcune gare di Formula B, prima di rinunciare e di dedicarsi alla costruzione di una nuova vettura per il 1973.

Sparito dalla scena della F. 3 il team TRAVISCO, le cui Lotus correvano con Maskell e Keele. Per ora Maskell continua a gareggiare con la vettura di Keele, che fino a poco fa era presidente della Travisco. Pare che la ditta di elettronica abbia perso interesse nella F. 3, accettando però d'imprestare la vettura a Maskell, finché non sarà venduta.

I lavori che TOM WHEATCROFT intraprende per ricostruire il circuito di Donington sono già avviati, nonostante i problemi presentati dalla vicinanza dell'aeroporto.

La ACCLES and POLLOCK inglese, produttrice dei piantoni di guida di sicurezza, ha creato un nuovo stabilimento ad AALTEN (Paesi Bassi) che potrà garantire una produzione di 1100 apparecchi al giorno. Il piantone di guida rientrabile risponde alle più rigorose norme di sicurezza mondiali.

