

DOVE corriamo domenica?



Per l'ITALIA:
CHALLOILS
via Radicofani 35
00138 ROMA
tel. 84 00 643

l'additivo del meccanico

LE GARE SOPPRESSE

G.P. del Messico F. 1 (22 ottobre).
Campionato Mondiale Piloti

QUESTE DATE CAMBIANO

● Rally 1000 Km Adriatico (30 aprile-1 maggio): rinv. data da destinare ● G.P. Mercanti (Monza F. 3, 7 maggio) rinv. a data da destinare ● Coppa Primavera a Salerno (9 aprile) rinv. al 1.0 ottobre. La Coppa Gallenga (in programma per il 7 maggio) è stata rinviata a data da destinare. La Coppa d'oro Savona (7 maggio) rinviata a data da destinare. La Coppa d'oro Alessandria (7 maggio) rinviata all'8 ottobre. La gara a Vallelunga (11 maggio) è rinviata a data da destinare. La Coppa Città di Volterra (11 maggio) è rinviata a data da destinare. La Coppa Canaletti (21 maggio) è rinviata a data da destinare. La Coppa della Collina (velocità in salita, 4 giu-

gno), la Coppa AC Salerno (vel. in salita, 4 giugno) rinviata a data da dest. La Gara a Vallelunga (vel. in circ., 11 giugno), rinv. a data da dest. Il Giro Valli Pordenonesi è rinviato a ottobre. Il Giro del Gran Sasso (11 giugno) è stato rinviato a data da destinare. La Coppa Teramo a data da destinare. La Città di Gorizia è rinviata a data da destinare. Il Rally S. Remo è anticipato dal 15-18 novembre al 22-25 ottobre. La Coppa Amoco (30 luglio) è stata rinviata al 18-19 novembre. La Ponte Corace-Tiriolo (13 agosto) è rinviata a data da destinare. La Fiuggi Arcinazzo (13 agosto) è rinviata a data da destinare. La Monte Vergine (30 luglio) è rinviata a ottobre. La Monte Bonifato è rinviata all'8 ottobre. La Pieve S. Stefano-Spino è spostata dal 3-9 al 30-9 1-10. Il Rally del Tulipani si svolgerà dal 14 al 18 settembre, non più valido per il campionato.

AGOSTO

Le corse in calendario dal 30/8 al 3/9 in Italia e all'estero

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
30-2/9	Rally Total	Sud Africa			●●●	Rally	
31	Trofeo Cadetti	SIAS Monza	Circuito di Monza km 2,405	Part. ore 21	●	Velocità in circuito	
31-1/9	S. Martino di Castrozza	Sc. S. Martino			●●● Camp. Europ. rallies piloti	Rally	Munari-Mannucci (Fulvia)

SETTEMBRE

1-3	Rally Avus	Germania			●●●	Rally	
1-2	Corsa di Vaals	Olanda			●●●	Velocità in salita	
2-3	Rally Cordatic	Ungheria			●●●	Rally	
2-3	Giro di Madera	Portogallo			●●●	Rally	
3	Corsa al Ricard	Francia	Circuito Paul Ricard km 5,810	Part. ore 11,30 Arr. ore 17,30	●●● Campionato Europ. T	Velocità in circuito	1. manche: Hill-Surtees (Ford Capri). 2. manche: Stommelen-Birrel (Ford Capri). Record: B. Muir (Camaro) 155,465 kmh
3	500 Km Nurburgring	Germania	Circuito del Nurburgring km 28,29		●●● Camp. Europ. marche 2 litri	Velocità in circuito	Elford (Lola) 2.57'23"8, media 170,1. Nuovo record: Elford 7'52"5
3	Corsa a Salisburgo	Austria	Salzburgring km 4,238		●●● Camp. Europ. F. 2	Velocità in circuito	
3	Coppa Agip	AC Milano	Circuito di Monza km 5,75	Part. ore 14,15-15,15-17,30	● F. 3 Sport	Velocità in circuito	Salvati (Branca) in 29'10"2 media kmh 153,352
3	Monti Iblei	AC Ragusa	Part. Via Provinciale Comiso Arr. Chiaramonte km. 5,200	Par. ore 9,30	□	Velocità in salita	Amphicar (Abarth), 3'41", media 84,705. Record: Spadafora (Abarth 3'36"7 (1969)
3	Trofeo Venezia	AC Venezia	Circuito di Varano		□	Velocità in circuito	
3	Gara di regolarità	AC Reggio Emilia	Part. Reggio Emilia Via Nacchi Arr.: Idem	Part. ore 7.00'30" Arr. ore 11.00'30"	●	Regolarità	"Mimmo" (Lancia HF 1600)
3	Trofeo città Milano	Scud. Sporturismo	Part. Milano Parco Nord Arr.: idem	Part. ore 9 Arr. ore 20	●	Autotorneo	Maggi (Fiat) Sassi (Mini)
3	Autocross	Reggio Emilia	Pista Barcaccia		●	Autocross	
3	200 Miglia Fuji	Giappone	Circuito di Fuji km 6		●●●	Velocità in circuito	
3	Phoenix Park	Irlanda	Circuito di Phoenix Park km. 4,458		●●●	Velocità in circuito	Record: Nelson (Crosslé) 1'45"4, media 152,29
3	Corsa Korskobanen	Danimarca			●●●	Velocità in circuito	
3	Corsa a Edmonton	Canada	Circuito di Edmonton km. 4,02		●●● Trans-Am	Velocità in circuito	
3	Ontario 500	Stati Uniti	Circuito Ontario km. 5,14		●●● USAC	Velocità in circuito	Leonard (Colt) media 152,352
3	Surfers' Paradise	Australia	Circuito di Surfers' Paradise km 3,21		●●●	Velocità in circuito	
3	Corsa di Happurg	Germania			●	Velocità in salita	
3	Carrera San Feliu	Spagna			●●	Velocità in circuito	
3	Corsa di Urcy	Francia			●	Velocità in salita	Larrousse (Chevron) 1'32"42, nuovo record
3	Corsa Neuvey Le Roy	Francia			●	Velocità in salita	
3	Ronde Cévenole	Francia			●●●	Rally	De Lantivy (Wyllis)
3	Rally del Cimes	Francia			●	Rally	Fiorentino (Simca)

LEGENDA: ●●● = Internazionale; ●● = nazionale e part. str.; ● = naz.; □ = «chiusa»



● Filipinetti ha chiesto a Ferrari di acquistare un 312 P in « liquidazione » ma a Maranello hanno sparato grosso in replica: 50 milioni più 12 milioni per un motore di scorta. La ragione è che, austerità a parte, non si vogliono cedere le sport campioni del mondo, per paura di « copiatore ». Sarebbe stato detto: 4 le distruggeremo « sotto il maglio » e 4 le terremo. Saranno vendute solo a suo tempo per i Musei e ai clienti che sceglieremo noi. Così sfuma anche il progetto del pilota-mecenate Finotto che si sarebbe dichiarato disposto ad acquistare subito anche tre prototipi. Anzi tutti, dice lui!

● L'ing. Jacoponi sta preparando (in gran segreto all'ABARTH) una 128 sprint.

● Ricette di cocktail di piloti. Anzitutto bicchierone di latte freddo. Wilson Fittipaldi consiglia (ci confida la nostra Logan Bentley L.) mezza birra - mezza coca cola.

● Insolito strip-tease di Graham Hill nella sua roulotte a Zeltweg. Si è fatto fotografare in slip rosso fiamma.

● Le 128 Fiat della Filipinetti sperano nella pioggia per ottenere un risultato vincente nell'europeo Turismo, che servirebbe molto per i programmi futuri della dependance di Formigine della scuderia svizzera. Parkes sostiene (come Trivellato) che se queste Fiat avessero trovato un pizzico di assecondamento nella fabbrica madre, avrebbero potuto dare dei grossi dispiaceri nella classe 1300. Ma le omologazioni di certi pezzi adeguati alle esigenze sportive sono difficili da ottenere da Torino. Per esempio il cambio 5 marce, una testa 4 valvole (già disegnata). Si pensi che per le semplici bielle in acciaio si è dovuto ricorrere alla Fiat Argentina (tramite Fangio) perché laggiù le producono così dato che non c'è la ghisa, che è invece adoperata nelle Fiat Europa.

● Pare che il Racing Team tricolore che fa correre de Adamich, rinnoverà il contratto con Surtees a Monza.

● Nina Rindt era a Zeltweg per organizzare il suo Racing Show fine '72. La vedova del compianto pilota austriaco, pare abbia deciso di risposarsi col suo accompagnatore di quest'ultimo anno: l'americano Philip Martin, personaggio della jet society internazionale.

● Antonio Scavone è in Europa per organizzare la Temporada brasiliana. Dice che sono nati problemi per i programmi abbinati con l'Argentina. Ma la situazione politica difficile forse farà saltare le corse del calendario internazionale. Come è noto Fangio e la YPF si sono già tirati fuori.

● La March sta perdendo credito. E si riparla di un ritorno nel quartetto ormai ridotto a un duetto (Herd-Mosley) di Alan Rees. Perché questi sarebbe in grado di ritrovare soldi. Piuttosto tutti si chiedono: ma ce la farà la March nel '73 a mantenere l'accordo con la BMW con la quale si è impegnata nel programma di 50 motori F. 2 (il che vuol dire almeno 20 macchine)?

LANCIA - Marlboro da SANREMO!

La LANCIA «fuma» MARLBORO. L'accordo è stato siglato, ci risulta, a Losanna nelle scorse settimane, dal direttore-sportivo-dirigente-marketing Cesare Fiorio. La notizia bolliva in pentola da qualche tempo, ma solo adesso siamo in grado di anticipare quello che sarà l'annuncio ufficiale. Il particolare più importante è che l'accordo non va in vigore dal '73 ma SUBITO, precisamente dal prossimo ottobre. Già dal RALLY di SANREMO del 25-26 ottobre le HF Lancia saranno dipinte in bianco-rosso e istoriate con la scritta MARLBORO-LANCIA, così come abbiamo cercato di ricostruire nel nostro montaggio fotografico.

Questo abbinamento risolve i problemi finanziari Lancia che erano affiorati e, in attesa di conoscere le esatte dimensioni dell'accordo, è da prevedere nei programmi prossimi una più intensa attività della Casa torinese sia nei rallies che nella velocità (Europeo GT?) ora che arriva di scena la



STRATOS. Il nuovo prototipo Lancia-Dino sta completando i collaudi «casalinghi» in attesa che, subito dopo il rally di S. Martino Munari con Mannucci si porti in Corsica per una serie di prove direttamente sulle strade dove la STRATOS debutterà in novembre nel Tour di Corsica. E' da pensare che anche la Stratos (sarà una per la gara francese) avrà le sue scritte Marlboro.

L'accordo Marlboro-Lancia finisce probabilmente per far sfumare (sic!) qualsiasi altra probabilità di accordo della Casa di sigarette con la Ferrari. Le trattative delle ultime settimane sono praticamente a renate sullo scoglio della quantità di concorso economico. La Ferrari ha bisogno di sponsor forse più consistenti e non deve essere tutto arrosto quello che fuma in questi abbinamenti di sigarette, considerato poi che la Marlboro ha sempre in piedi anche l'abbinamento con la BRM che ora è tornato d'attualità e di conferma grazie all'operazione Regazzoni.

FITTIPALDI da PORSCHE F. 1?

C'è un'altra grossa notizia che gira, ma questa è ancora al limite della indiscrezione non confermabile al momento. Un elemento di valutazione positiva però c'è. E riguarda la conferma che lo stesso Peter Warr, direttore portivo Lotus ha dato, cioè che Emerson Fittipaldi ha davvero firmato l'anno scorso un impegno di due anni con Chapman. Ma esso è condizionato anche a un eventuale aggiornamento economico e sembra che Emerson, il quale tra l'altro non lega col suo patron sul piano umano per le differenze sostanziali che ci sono tra anglosassoni e latini, ha qualcosa in più da chiedere se diventasse campione del mondo. Anche il fratello Wilson avalla questo particolare. Le trattative di Chapman con Peterson e Regazzoni avrebbero anche questo scopo: di far capire al suo brasiliano che in un eventuale braccio di ferro c'è pronta la soluzione di ricambio.

Ma veniamo alla indiscrezione. Essa riguarda sempre Fittipaldi. Alcuni bene informati connazionali sostengono che nel '73 non resterà alla Lotus per la semplice ragione che il quasi campione del mondo avrebbe già... firmato per la PORSCHE!

Se fosse vero sarebbe una bella bomba. Solo che a questo punto le indiscrezioni non sono precise. Però si sa che la Porsche, prima della grande lite familiare

degli azionisti, aveva davvero una F. 1 già pronta, oltre il programma Can-Am che si vede quanto sia consistente e il progetto Indianapolis. Poi tutto è naufragato per gli ostacoli messi al bilancio sportivo dell'ing. Piech che si è tirato fuori dalla azienda di famiglia ed ora come sapete lavora da direttore generale tecnico alla AUDI (che sarebbe poi una consociata Volkswagen).

La ritirata dallo sport alla Porsche è costata molto. Le vendite delle macchine si sono ancora contratte e, a parte i budget disponibili, c'è chi sostiene la necessità di tornare in campo, anche se non nel settore dei prototipi, che è costato caro e certo pesa più che non un programma speciale F. 1. Si sa che a Stoccarda si parla per il '73 di mantenere il programma Penske Can-Am che ha già dato grossi risultati e di portare avanti il progetto Indy. Potrebbe essere che, proprio col costruttore ex pilota americano si tenti anche la carta F. 1. E Fittipaldi, abbinato a Donohue (che sta guardando) potrebbe venir buono per le due iniziative. Invece la Porsche Europa si getterebbe con più consistenza ufficiale sia nei rallies che nell'Europeo GT per cui il campionato '73 si sta preparando un coupé speciale 2700-3000 da produrre in 500 esemplari, in attesa anche di vedere quali speranze di sopravvivenza ha il campionato Interserie per le gruppo 7 tipo Can-Am.

● Dedicata all'on. La Malfa. Il « sotto-sviluppato » Brasile ha trasmesso in diretta a colori il GP Austria e così farà da Monza. E alcuni giornalisti brasiliani hanno speso 4 milioni e mezzo di telex per spedire i loro servizi sulla corsa austriaca.

● Stommelen ha liquidato il team Elfeland. Quattro motori Cosworth sono stati venduti a Ecclestone (Brabham). Rolf si consola con la firma già messa sotto al contratto Alfa '73. (Spera di avere un 12 cilindri milanese per la sua F. 1?)

● Surtees ha chiesto 35 mila sterline alla Martini per realizzare un telaio F. 1 per la Tecno. Così è stato prorogato l'accordo con Tauranac. A Monza però dovrebbe esserci solo una Tecno nuova, l'altra è la solita. Si vedrà come saranno affidate tra Galli e Bell.

● Il monopolio di sigarette di Stato in Austria ha impedito alla Marlboro di realizzare il suo solito show di colori e bandiere nel G.P. austriaco.

● I ragazzi austriaci a scuola fanno (come esercizi pratici) libri (bellissimi) con foto di piloti. Che completano in occasione delle gare in casa loro, con tanto di autografi. Sono interessanti rarità.

● Si dice che la giapponese Mitsubishi ha programmi di monoposto (per ora F. 2) nel '73 senza adoperare piloti « gialli », nemmeno di quelli che vivono in Europa.

● Odoardo Govoni, pilota Maserati sport degli anni 50 pare voglia tornare a correre. Oggi è un quarantenne. Il virus gli è tornato andando a vedere la prima corsa a Misano (è arrivato in Pantera). Govoni è il cugino di Mario Casani.

● E' in ritardo la « messa in opera » del 12 cilindri Alfa. Doveva scendere in pista a Balocco prima di Ferragosto, ma ci andrà solo in questi giorni. Il ritardo, si giura, è solo per il montaggio della vettura causa le ferie dei meccanici.

● A proposito di Misano. I suoi « proprietari » pare che siano già convinti di sapere tutto di autodromi e di sport automobilistico. Pare che a una richiesta di « consigli » da parte di un gruppo napoletano per realizzare un autodromo in Campania, abbiano risposto: « Perché consigli? Lasciate fare a noi; veniamo e lo facciamo noi. Adesso siamo pratici! ». Ma il Santamonica non l'ha progettato l'ing. Cavazzuti?

● Previsioni « nere » per F. 850 e F. Ford nel '73. Si parla di stop. Certo che la F. Italia « sfonda », visto che le macchine sono anche ben resistenti. Se continua così l'anno prossimo ve ne saranno 150 di queste monoposto tricolori in lizza.

● Il motore Lotus-Jensen-Healey Formula due (preparato dalla Novamotor) sarà pronto per la metà di settembre.

● Pare che Sergio Barbasio, il campione d'Italia rally in carica, sia stato visto a Bruxelles, in visita alla Ford Europa per un accordo rally '73.



nelle pagine che seguono

Lo zoo FIAT



REGAZZONI risponde a STEWART



Le nuove FIAT 124

il pallottoliere delle rubriche

domenicaSPRINT

il giornale delle corse

a pagina

2 Dove corriamo domenica?

3 LA ZANZARA

34 KARTING

46 TUTTESPRINT

48 SCRIVETECI rimarremo amici

50 INFORMATUTTO

51 COMPRAVENDITA



JUVENTUS F. C.

CAMPIONE D'ITALIA
1905 1925-26
1930-31 1931-32
1932-33 1933-34
1934-35 1949-50
1951-52 1957-58
1959-60 1960-61
1966-67

COPPA ITALIA
1937-38 1941-42
1958-59 1959-60
1964-65

CAMPIONE D'ITALIA JUNIORES
1961-62 1962-63

CAMPIONE D'ITALIA ALLIEVI
1964-65 1970-71

S.p.A.



1897

CAPITALE SOCIALE L. 480.000.000 INT. VERS.
SEDE: GALLERIA S. FEDERICO 54 - TEL. 51.62.22
3 linee
CAMPO: STADIO COMUNALE - TEL. 39.02.92
C. C. I. A. TORINO N. 394963
C.C.P. 2136704 - REG. TRIB. TORINO N. 552
RACCOMANDATA ESPRESSO

TORINO, 11 Agosto 1972
10121

Ns. gRG/zn
Vc.

Egregio Sig. Dott.
MARCELLO SABBATINI
Direttore Responsabile di "AUTOSPRINT"
Casella Postale AD 1734
40100 - B O L O G N A



Lo zoo FIAT

Signor Direttore, su Autosprint n. 32 del 7-21 agosto (come già del resto sul numero precedente) sono apparse alcune affermazioni che riguardano le spese sostenute dalla Juventus nel periodo 1969/1972, periodo che coincide con gli anni durante i quali ho assunto come Amministratore Delegato e come Presidente la gestione finanziaria della Società Juventus.

Le affermazioni del Suo giornale non rispondono a verità.

In particolare, è falso affermare o lasciare intendere che le campagne acquisti degli anni 1969-1970-1971 e 1972 (o che anche soltanto una o due di queste campagne) sono « costate » oltre un miliardo e mezzo di lire, ciascuna o complessivamente che sia.

Gli obiettivi che mi erano stati affidati dalla Società e che ho esposto pubblicamente nei miei programmi, erano di « una oculata conduzione economica-finanziaria », da realizzarsi raggiungendo il « pareggio del bilancio delle campagne acquisti-vendite », in modo da non rendere necessario un intervento finanziario dei soci, e di evitare contemporaneamente con chicchessia (soci o Lega Calcio o altre Società o Enti) un indebitamento della Juventus.

Questi obiettivi sono stati categoricamente raggiunti grazie al comportamento della squadra ed alle campagne acquisti e vendite effettuate in questi anni.

I nostri conti sono verificabili presso la Lega Calcio, ente tramite il quale avvengono appunto gli scambi, gli acquisti e le vendite dei giocatori: presso la Lega Calcio al momento attuale la Juventus ha un credito di 100 milioni di lire.

Desidero anche precisare che l'acquisto di Riva (per il quale secondo il Suo giornale la Juventus avrebbe offerto « di costruire addirittura un ospedale a Cagliari come contropartita »), in realtà non è stato neppure trattato, mentre l'offerta di « un miliardo per avere Mazzola » dall'Inter, oltre ad essere inesatta per eccesso della cifra, rientra nel gioco di mercato, e può essere catalogata come una offerta effettuata per sondare la situazione del mercato e per conoscere le eventuali intenzioni delle altre squadre.

L'acquisto non essendo avvenuto, è ovvio che di quel presunto miliardo non è stata spesa neppure una lira.

Nel pregarLa di voler informare i Suoi lettori di queste cose, per ristabilire la verità dei fatti e per smentire questo « giro acquisti di un miliardo e mezzo ogni anno », La saluto cordialmente.

JUVENTUS F.C. s.p.a.
Il Presidente e Amministratore Delegato

Nella foto a destra: ROMA, sede del « Corriere dello Sport », inverno 1962. Da sinistra: l'allora direttore del quotidiano sportivo romano Luciano Oppo, il suo « vice » Marcello Sabbatini e Giampiero Boniperti neo-consigliere quell'anno della Juventus, dopo il suo addio al calcio

Zebre, o

Caro Presidente della Juventus Football Club,

non ci provo nemmeno a darLe ancora del tu, anche se io sono sempre quello, sì, lo stesso della foto con Lei, ritrovata in un vecchio cassetto. Ricorda? Eravamo a Roma, a Largo dei Lombardi, con Luciano Oppo, allora direttore del 'Corriere dello Sport'. Era l'inverno 1962, quando la Juventus di Amaral doveva contare ormai su di Lei soltanto come big consigliere della squadra.

Questo preambolo per dirLe, caro Boniperti, che la raccomandata che mi ha voluto indirizzare, come insolito « avvocato Fiat » nel caso Ferrari, non arriva in fondo ad uno sprovveduto di questioni calcistiche, come Lei pensa e forse non ricorda. Ho avuto anch'io modo di occuparmi di calcio. E non solo da vicedirettore del quotidiano romano dieci anni fa.

Il giornalismo è per me una professione vera, non un hobby settoriale. Perciò, tutto quello che Lei mi ha scritto e del quale invito i nostri lettori a prendere atto, non può trovarmi così facilmente consenziente. Anzitutto, prima di dedicarmi un « non rispondono a verità le affermazioni di AUTOSPRINT » dovrebbe spiegare perché le smentite che Lei dà non vennero fatte a suo tempo ai quotidiani sportivi o no dai quali sono stati tratti i dati ora contestati. Dall'ospedale per Riva, alle cifre di esborso annuale nella campagna acquisti, per finire al miliardo di Mazzola. A proposito: e se si fosse trovato di fronte ad un sì dell'Inter, cosa avrebbe risposto al collega Presidente Fraizzoli: che la Juventus aveva scherzato?

Io certamente non nego i Suoi meriti di Presidente di una Juventus rinnovata. Potrei, anzi, dirLe che me ne entusiasmo. Essendo tra l'altro un nostalgico tifoso juventino dagli anni della scuola elementare. E anche, in particolare, un Suo ammiratore di quando giostrava sui campi verdi. Dirò di più. Era questo



V8/Brogians

Siamo pronti per l'annunciato

REFERENDUM

Nel prossimo numero di AUTOSPRINT MESE, che sarà in edicola alla vigilia del Gran Premio d'Italia, in programma a Monza il 10 settembre, troverete la cartolina

ridateci Ferrari!

che potrete deporre personalmente nelle apposite urne a Monza (dislocate presso il settore AUTOSPRINT nella tribuna «VARIANTE RETTILINEO» e in altri punti che comunicheremo sul settimanale). Le altre potrete spedirle voi direttamente alla FIAT. Avevamo pensato di farle affluire a Bologna e poi spedirle insieme a Torino ma, a buona pace degli scettici pensiamo che sia meglio che la FIAT le riceva direttamente dai nostri lettori.

Il conto numerico tornerà certamente...

gnelli e cavallini...

uno degli "appunti" che mi venivano fatti quando ero vicedirettore del 'Corriere dello Sport', cioè del quotidiano sportivo considerato un po' feudo degli appassionati di Roma e Lazio.

Non nego nemmeno la Sua abilità di amministratore anche se, mi permetta, da giornalista che si è occupato di faccende calcistiche, so bene come vanno letti e interpretati i bilanci delle nostre società in Lega.

Il richiamo alla Juventus, con il suo "giro" di un miliardo e mezzo annuale nella campagna acquisti e nell'attività di squadra, voleva solo avere un valore emblematico. E questo penso che i nostri lettori lo abbiano ben afferrato.

Mi sembra che, qualche tempo fa, il quotidiano sportivo torinese pubblicò un'intervista con un autorevole dirigente dell'IFI, la finanziaria della famiglia Agnelli, nella quale veniva spiegato come la Juventus e la Ferrari fossero in effetti due società del gruppo IFI, con azionisti di maggioranza appunto il presidente della Fiat e la sua vasta famiglia. Ecco: il collegamento era solo in questa dimensione. In pratica mi domandavo perché (e con me tutti gli appassionati d'auto), se la Juventus merita sempre una valorizzazione nella sua attività agonistica, la Ferrari - dopo tre anni di esperienza "associativa" - non merita più che un pilota e due macchine in squadra. O forse debbo pensare che, se la Juventus - come Lei spiega - figura con 100 milioni di attivo nel suo bilancio più il parco giocatori, la Ferrari come società abbia solo dei debiti e nessun valore aziendale, come parco macchine, fabbrica, macchinari e "veicolo pubblicitario" (FIAT)?

Da otamente suo

MARCELLO SABBATINI
giornalista sportivo
(al momento
direttore di AUTOSPRINT)

Béeee... qualcuno bela

Se c'erano mai dubbi sulla forza editoriale di «AUTOSPRINT», sono scomparsi del tutto dopo questa lettera di un cortese lettore di Reggio Emilia, Adolfo Russo, il quale deve essere rimasto tanto irritato da un «curioso» articolo, su un settimanale sportivo romano per pochi intimi, da essersi affrettato a mandarcene fotocopia per espresso. E l'ha postillata con considerazioni che non fanno una grinza. Nessuno della nostra redazione avrebbe potuto far meglio! D'altronde certe argomentazioni, specie quelle contro il nostro editore sig. Luciano Conti, se li cercano i giudizi che meritano (anche in Tribunale).

Ringraziamo l'amico Russo perché, senza la sua segnalazione, non avremmo forse letto l'edificante prosa dovuta alla penna del signorotto romano, che, beato lui, si è potuto inventare giornalista ed editore, un hobby che costa caro a mamma.

Qualcuno forse si chiederà se è produttore, per una rivista come «AUTOSPRINT», entrare in polemica col quaderno in offset dei Quartieri Alti romani. Ma in genere (e credo di averlo sempre dimostrato) non ho mai condiviso la abitudine di molti colleghi del nostro ambiente i quali temono, citando una pubblicazione concorrente o meno, di fargli reclame. Nel mondo delle idee la reclame non si fa con i manifesti sui muri, o con le citazioni, o con gli annunci pubblicitari. Si fa con gli argomenti che ciascuno riesce ad esprimere. Anche se qualche nostro lettore potrà avere adesso la curiosità,

Caro signor Sabbatini, Le invio la fotocopia della seconda pagina della rivista «Martedì Sport» di Roma che acquisto per la prima e ultima volta.

Il signor Oscar Orefici, nientemeno che direttore responsabile della rivista, firma questo articolo.

Mi sono permesso di sottolinearlo in alcuni punti che io considero i più «interessanti».

① «... il suo direttore, Conti, divenuto padrone del Bologna dimostra come il malcostume calcistico debba vivere ancora pagine avvilenti...»

Io sono tenuto a credere che il signor Orefici voglia arrivare a dire: «Voi protestate per Agnelli che spende soldi per la Juventus e non pensate che il Signor Conti ne spende per il Bologna».

Se ho bene interpretato ciò, vorrei fare presente che il signor Conti non ha fatto promesse a nessuno e tantomeno finanzia la Ferrari.

②... alla redazione del quotidiano romano non giunsero più di una quarantina di tagliandi ecc. ecc. ...»

Non credo sia ammissibile una tale affermazione, ameno che io non abbia ben compreso il significato della stessa.

Naturalmente non posso fornire prove ma una constatazione logica, sì: cinque miei amici hanno anche loro inviato il tagliando e, dato che sono tutti di Reggio Emilia, pensando che non siano solo loro quelli che hanno spedito il tagliando (e non essendo Reggio Emilia l'unica città d'Italia da cui i tagliandi arrivarono al Corriere dello Sport) essi furono certo più dei quaranti riferiti. (O debbo pensare che i lettori di AUTOSPRINT siano solo a Reggio Emilia?)

③ «...purtroppo si tratta di cifre false.»

Non sono in grado di valutare.

④ «Noi auguriamo che il giornale di Bologna quando scrive articoli di auto tratti la materia in maniera più seria...»

Io auguro al giornale di Roma che, quando tratta gli altri sport, lo faccia esso in maniera più seria.

Adolfo Russo - Reggio Emilia

avendo letto queste note, di andare a comprarsi «Martedì Sport», non importa. Sarà difficile continui ad acquistarlo ancora, come anticipa lo stesso Russo. Se lo farà, per noi sarà meglio aver perso un lettore che si accontenta di tanto (poco). Perché quel settimanale ha davvero poco da dire. E' infatti solo questa la ragione per cui, se non avessi ricevuto la lettera dell'amico emiliano, probabilmente non avrei letto la curiosa articolo che mi riguarda da cima a fondo. Non è presunzione. E' semplicemente realtà di lavoro. Qui ad «AUTOSPRINT», leggiamo i giornali e le pubblicazioni anche con-

correnti che possono tornare utili al nostro lavoro quotidiano. Non abbiamo altro tempo da sciupare.

D'altronde, di quale credito possa essere gratificato il direttore di mamma, lo dimostrano ad esempio, due argomentazioni della sua sudata fatica letteraria (si fa per dire). Egli si tradisce come il bambino sorpreso con le mani nel barattolo della marmellata. Per esempio nel punto in cui vuol far credere, con squallida faziosità, che due anni fa, quando per aderire

sab.

CONTINUA A PAGINA 6

ZOO FIAT



CONTINUAZ. DA PAGINA 5

alle indignate reazioni degli appassionati dell'automobilismo dopo la tragedia di Rindt, facemmo indirizzare cartoline di protesta all'allora direttore del «Corriere dello Sport» Antonio Ghirelli. Alla redazione del quotidiano romano sarebbero giunte — scrive il nostro censore — solo una quarantina di tagliandi. In realtà (lo scrisse lo stesso Ghirelli sul suo quotidiano) il 20 settembre le cartoline erano già 380 e la settimana dopo, sempre per ammissione dell'interessato, nella rubrica della posta del «Corriere dello Sport», avevano passato quota 1000. Non siamo stati in grado di controllare i successivi sviluppi ma, presto, la Fiat stessa potrà tranquillizzare il suo auto-difensore, quando comincerà a ricevere le cartoline del referendum «Ridateci Ferrari!». Forse il signorotto si è sbagliato con le cartoline che ricevette il «Corriere dello Sport», quando Ghirelli indisse un suo referendum tra i giovani!...

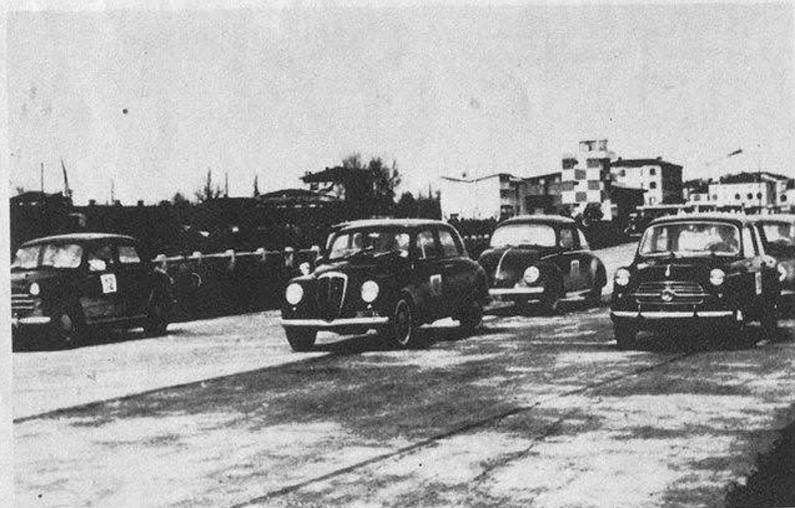
Un'altra dimostrazione di scarsa attendibilità la si trova accanto, nella lettera che Boniperti ha voluto inviarmi. Come leggete il Presidente Juve ammette che per Mazzola il miliardo c'era (pure mascherato da... sondaggio!).

Per carità di patria risparmio ai lettori e anche al sig. Orefici la vera ragione del suo sciocco livore contro il sottoscritto nel bizzarro articolo (per il quale il subconsciente deve aver tradito l'estensore, se lo ha pretitolato «anche il cattivo gusto ha un limite»). Ma tant'è: anche la Fiat ha i difensori che purtroppo si merita! Difensori che belano!... Béeee... (Qualsiasi riferimento agli Agnelli è davvero casuale).

sab.



Quando BERTO filava...



Campionati universitari all'autodromo di Modena. Lo schieramento di vetture comprende Fiat 1100, Lancia Appia, Volkswagen, DKW. Sotto, il giovane Agnelli con il presidente dell'AC Modena, Orlandi



Umberto Agnelli, naturalmente su Fiat, passa primo sul traguardo



Lo specchio
segreto di
una passione
dimenticata

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MODENA - Rispolverando tra le carte d'archivio in determinate circostanze capita di rinverdire certe glorie e scoprire documenti significativi. Se è ben nota la passione per l'auto sportiva e da competizione dell'avv. Gianni Agnelli, è forse stata dimenticata quella del fratello Umberto. Ma l'attuale amministratore delegato della Fiat non è sempre stato così poco sensibile allo sport automobilistico come ha mostrato nelle recenti decisioni sulla stretta di borsa Fiat alla Ferrari. A Modena c'è ancora chi lo ricorda eccellente pilota-gentleman ai tempi della sua vita universitaria.

Correvano gli anni '50 e nella già allora «capitale dello sprint», per interessamento dell'Automobile Club e dei suoi dirigenti, fra i quali l'ing. Angelo Orlandi, si disputò (in quello che doveva poi essere l'autodromo ingiustamente più vilipeso e chiuso alle competizioni) il campionato italiano universitario. Umberto Agnelli riuscì ad imporsi al volante di una Fiat 1100TV, macchina che in quei tempi veramente faceva il largo fra le concorrenti. Abbiamo ancora presente quel giorno ricco di emozioni perché le gare delle diverse classi furono avvincenti.

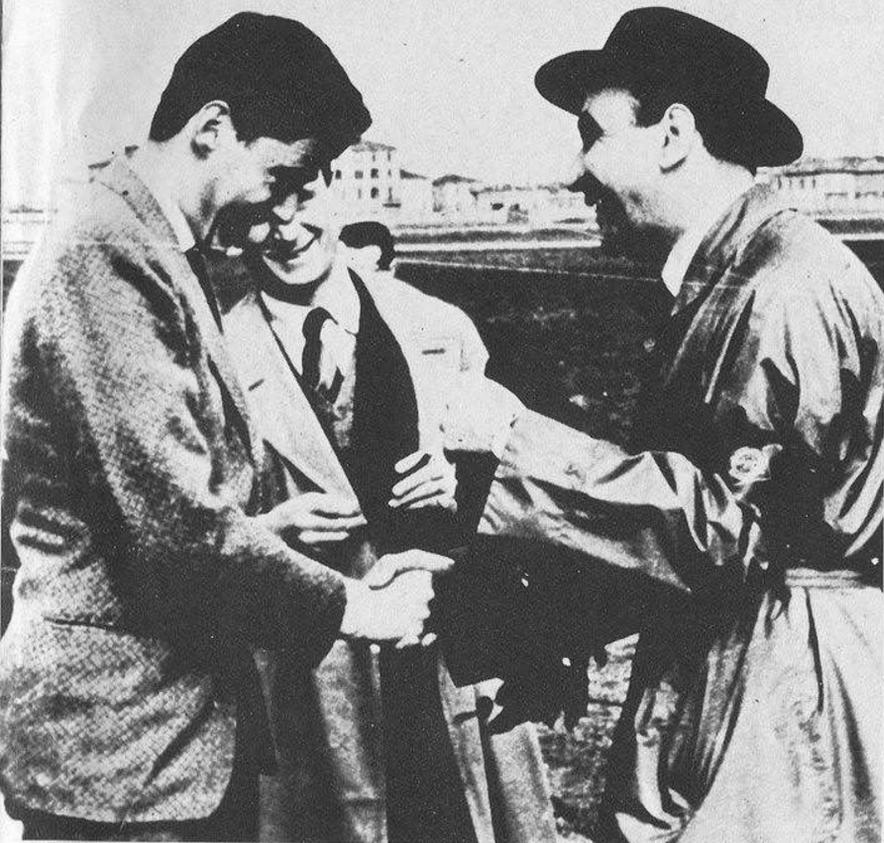
Nelle foto «storiche» che vi proponiamo, ecco a conclusione della manifestazione Orlandi stringere la mano a Umberto Agnelli che, visibilmente commosso, ringrazia con stile impeccabile. E ancora: Orlandi che gli cinge la corona d'alloro (un po' minuta, per la verità); sul podio Umberto Agnelli agita la Coppa da vincitore.

Sembrano anni tanto lontani! Oggi il dr. Agnelli è ai massimi vertici della gerarchia Fiat. Si è rivelato uomo di profonde cognizioni nel ramo automobilistico, riconfermando la grande tradizione familiare. E da poco ha dato il giro di vite alla firma di assegni destinazione Maranello. Comunque, rivedendosi (le foto sono inedite) il dottor Umberto riprovi i sentimenti e le emozioni di quei giorni. Per la cronaca, la sua fu una gara condotta con abilità e con una tattica indovinatissima. I concorrenti erano tutti ferratissimi. Alla fine, sulla sua Fiat 1100 TV (stava per Turismo Veloce) Umberto Agnelli la spuntò. Lo vedemmo brillantissimo alla curva «ESSE» e, successivamente, quella del «Campale» ritenuta la più pericolosa del vecchio autodromo. La sua guida era veramente impeccabile, a detta anche di tecnici e progettisti.

Tra i tanti presenti ricordiamo il compianto avvocato Camillo Donati, l'ing. Alberto Massimo l'ing. Becchi, Guerrino Bertocchi.

Si disse, in quella occasione che Umberto Agnelli, se avesse proseguito nella «carriera del rischio», sarebbe certamente diventato qualcuno. Ma altri impegni (prima la Juventus, poi la Fiat) lo distolsero da quella che allora sembrava essere la sua attività preferita.

Mario Morselli



Nelle foto d'archivio, ecco Umberto Agnelli ricevere i complimenti e la corona d'alloro da Angelo Orlandi e dai suoi collaboratori



Carissimi amici di Autosprint, siamo con voi in questo triste momento dell'aut-aut della Fiat alla Ferrari. Dovete fare piovere una vera pioggia di cartoline sulla capoccia di quegli sconsiderati! Anche i sindacati sono d'accordo: Ferrari con la sua attività dà da mangiare a circa mille famiglie. Se si trovano i soldi per finanziare la Juventus, la famiglia Agnelli deve trovare quelli per aiutare la Ferrari.

per un gruppo di amici
EUGENIO ROMPIANESI - Salverra

Sono indignato, scontento, dispiaciuto: la FIAT ci ha tradito! Bella riconoscenza verso di noi che rispondendo al tuo referendum abbiamo eletto «Automobilissima '72» la Fiat 127 (cosa che la Casa torinese non ha mancato di sottolineare). Ferrari si trovi uno sponsor e siamo certi che non dovrà faticare tanto.

ERNESTO ARIENTI - Seregno

Nonostante la notizia fosse già stata riportata dai giornali tedeschi solo oggi ne ho la conferma leggendo AUTOSPRINT. Mi auguro che la decisione Fiat sia meno drammatica di quanto lo è ora. Ad ogni modo Ferrari si trovi uno sponsor: i tifosi del «cavallino» continueranno a soffrire ed a gioire per la vittoria di una sua macchina anche se sulle fiancate ci sarà scritto «Pollo fritto special». Per noi e per tutti rimarranno soltanto delle Ferrari!

GIORGIO MAZZINA
Frankfurt/Main

Il mio parere è che la Fiat non ha il diritto di infrangere il prestigio della Ferrari e nemmeno quello di umiliare gli italiani. Se la Juventus vale più della Ferrari, per gli sportivi dell'automobile la Fiat vale molto meno della Ferrari. La pubblicità che la Fiat si è guadagnata con le vittorie Ferrari, la perderà abbondantemente in questo caso.

ANDREA FICARELLI - Reggio Emilia

Non ci sono piaciuti i commenti dei piloti ferraristi sul forzoso ritiro della «squadra Ferrari» dalle corse, anche di quelli che dalla Ferrari hanno avuto tutto. Se loro sono rimasti indifferenti ed hanno ragionato soltanto in termini monetari noi non possiamo fare altrettanto e siamo anche disposti a tollerare che la Ferrari venga sostenuta da uno sponsor. Che non tarderebbe certo a trovare viste le offerte pervenute in passato. La Fiat che sicuramente ha aiutato finanziariamente la Ferrari acquistandone prestigio, con questa sleale mossa di tagliare i viveri si è irrimediabilmente guadagnata il disprezzo di quasi tutti gli sportivi italiani.

DANIELE TONINI - Forlì

Sul parziale ritiro della Ferrari, ho capito subito che si tratta di una manovra dell'avv. Agnelli che proprio quando si vince torna sulle proprie decisioni. Ricordi l'avv. Agnelli che se la Juve vince non è la Fiat a vincere, ma se vince la Ferrari è la Fiat che ha tutto da guadagnare.

V.L. - Bari

Ho appena letto sul n. 32 le proteste degli sportivi indignati per il comportamento degli «sportivissimi» fratelli Agnelli nei confronti della Ferrari e dello sport italiano. E' un comportamento offensivo nei confronti del grande Drake di Maranello: il taglio Fiat è umiliante. Se si vuole risparmiare si tolga qualche pilota che distrugge le macchine con facilità.

ROBERTO PELIZZI - Parma

Lo sport italiano nelle varie discipline è molto arretrato. Vi era lo sport automobilistico che ancora portava vittorie nel mondo. Ora la Fiat e il presidente Agnelli hanno preso questa incresciosa decisione che io come sportivo respingo.

LUIGI DE MATTEIS - Roma

Ho appreso del tradimento della FIAT nel numero 31 e non so come esprimere la mia amarezza: un Gran Premio o una corsa mondiale senza Ferrari non li si può neppure immaginare. Fate il possibile per salvare la Ferrari, sommergete la Fiat con le cartoline del vostro referendum. «Ritirateci la Ferrari» deve essere il motto di tutti.

ALFREDO LENCINI - Lucca

Anch'io voglio unirmi al coro di critiche verso Agnelli perché credo che egli non possa pensare che la Juventus valga più della Ferrari. Senza la Ferrari non può esservi campionato mondiale che valga.

AMEDEO MAGGIOLI - Colico

Come è messa la Ferrari? Male, molto male, purtroppo. Gli Agnelli promettono in nome dello sport, ma poi, in concreto dimostrano che a loro interessa solo la «vile moneta».

RENATO DONATI - Bologna

Sono un militare in servizio a Bologna e Le scrivo perché anch'io vorrei dire al sig. Agnelli che forse non



Gli appassionati italiani nella sfortunata trasferta austriaca non hanno mancato di ripetere a Zeltweg, insieme con le loro scritte d'incitamento alla Ferrari (purtroppo senza risultato stavolta) la delusione per le decisioni restrittive di Torino.

ITALIA protesta

Continuiamo la pubblicazione delle lettere pervenute sulla riduzione dei programmi della FERRARI.

Il gioco delle parti

Scrivo questa lettera subito dopo aver letto «Autosprint» n. 32 e vi assicuro che sono del tutto allibito. Innanzitutto premetto che chi vi scrive è un ferrarista sfegatato come pochi, ma come sono ferrarista, in egual misura sono juventino sfegatato e non mi va affatto che voi, ed altre persone avete coinvolto una società seria come la Juventus in un affare che riguarda esclusivamente Ferrari ed Agnelli. Cosa significa «spende miliardi» come scrive il sig. Tondelli, e che vuol dire lo specchio degli acquisti juventus negli ultimi tre anni?

Premettendo che neanche voi e il sig. Tondelli siete in grado di provare che Agnelli sovvenzioni la Juventus, ma anche se lo fosse? Un articolista dal «Guerin Sportivo» ha scritto che la Fiat non ha mai finanziato la Juventus perché potrebbe incorrere nei reati previsti dal codice civile e da quello penale, mentre nessuno si è mai scandalizzato per i miliardi, tanti, spesi nella pubblicità. Con i vostri articoli fate sembrare a tutti gli sportivi che la società bianconera abbia vinto o vincerà soltanto perché protetta dagli Agnelli. Cosa quanto mai falsa. I vari Zoff e Altafini sono stati acquistati grazie ai tifosi juventini sparsi in tutta Italia che hanno fatto incassare alla Juventus un miliardo e quattrocento milioni netti. Pienamente d'accordo per il «tradimento» Fiat alla Ferrari, ma per favore non intromettano persone e cose che non c'entrano nulla.

ANTONIO RIENZO - Torino

La risposta può cercarla nella pagina precedente, nella replica del direttore alla Presidente della Juve.

ha considerato bene la sua drastica soluzione. Deve convincersi, gentile avvocato, che se l'industria automobilistica italiana è considerata la più progredita del mondo, ciò lo si deve alla Ferrari e non alla Fiat. Il mondo può fare a meno della Fiat, della Ferrari no. Ci ridia quindi le Ferrari sulle piste di tutto il mondo.

Lettera firmata - Monza

Sono un ragazzo appassionato di automobilismo, leggo sempre il vostro giornale e mi lamento quando la TV

è parca nei servizi su questo sport. Comunque avere avuto la sorpresa di vedere una accoppiata rossa sul traguardo mi ha riempito di gioia. Poi la dolorosa notizia del comunicato sul ritiro della Ferrari per voleri superiori. Ora perché, mi chiedo perché è successo, perché si inganna brutalmente la gente con tante belle parole «terremo alto il vessillo dello sport» ecc. ecc. se poi si gira subito le spalle, pensando al calcio e ad altri sport?...

ADOLFO BRIOSCHI - Arcore

Egregio avv. Agnelli... il mondo automobilistico, specie quello italiano è insorto puntando l'indice verso di Lei, reo di avere tradito Ferrari e di non avere adempiuto alle promesse fatte a tutti noi. Sono convinto che le spese da sostenere sono tante, ma allora come fanno Lotus, BRM, March e Tyrrell a mettere in campo vetture altamente competitive? E se la Ferrari costa tanto, come fa lei (sempre leggendo i giornali e ascoltando le imprecazioni al suo indirizzo) a fare quadrare le spese fatte per la campagna acquisti della Juventus? Lei, con questa decisione non ha certamente giovato alla sua industria, visto che le vendite USA erano aumentate proprio per la pubblicità fatta da Mario Andretti al volante del bolide rosso Ferrari finanziato Fiat...

MASSIMO GAGLIARDI - Milano

Dopo aver «silurato» l'ing. Enzo Ferrari, mister Agnelli può considerarsi soddisfatto; solo che ora rimane la Lancia. Ma quale persona della Lancia mandare sulla poltrona dei disoccupati?...

PIPPO GATTO - Cosenza

Vi scrivo per due motivi: innanzi tutto desidero anch'io pur non essendo tifoso ferrarista, esprimere la mia sorpresa anzi il mio dispiacere nell'apprendere la notizia del semi-ritiro della Casa modenese dalle corse. Ciò senza dubbio muterà l'interesse della Formula 1 e del Mondiale Marche...

MARCO PACI - Milano

Chi ti scrive è un tuo giovane lettore, nonché un «tifosissimo Ferrari». Ed è appunto per la vicenda FIAT-FERRARI che ti scrivo: tralasciando i particolari del «tradimento FIAT» che ha colto tutti di sorpresa tutti, io proporrei di passare al contrattacco... Se il referendum da te organizzato non dovesse avere successo, si potrebbe organizzare una sottoscrizione pro-Ferrari e sono certo che si potrebbero trovare almeno 100.000 appassionati disposti a sacrificare, diciamo, 10.000 lire per aiutare il grande Enzo. E 100.000 x 10.000 darebbe come risultato UN MILIARDO che sicuramente non coprirebbe tutte le spese, ma servirebbe a dare fiducia alla Ferrari che così potrebbe correre ancora. Quindi: forza FERRARI, non temere noi ti faremo correre ancora!

IVAN ZARDETTO - Treviso

Non scrivo mai perché mi sembra una forma di esibizionismo, ma non si può passare sotto silenzio il fatto che la FERRARI cessi l'attività (o quasi) per volere della FIAT. E' possibile tutto questo? Allora è proprio vero che dietro il paravento del «laboratorio da corsa» c'è questo ignobile gesto da parte dei responsabili (sino a che punto però se agiscono così) della grande Casa automobilistica. Togliere le rosse macchine di Maranello dalle competizioni (e pensare che fanno spettacolo anche solo andando a provare i pneumatici) sarebbe come togliere la filigrana alla carta moneta. E perché allora, assorbe ABARTH, LANCIA e FERRARI? E perché i finanziamenti alla JUVENTUS?...

ORLANDO TOMASSI - Roma

Sento il bisogno di sfogare pubblicamente la mia indignazione. E' bastata la zampata del sig. Agnelli per privarci di qualcosa che non appartiene né al sig. Agnelli, né solo agli sportivi italiani, ma bensì agli sportivi di tutti i continenti. L'accordo Fiat-Ferrari ha fatto acqua subito: col taglio del programma F. 2, con l'uscita di scena del 12 Can-Am e con il getto alle ortiche della 512 M. Ora è giunto al limite. Perché il sig. Agnelli non pratica qualche iniezione finanziaria in meno a quei pestapièdi della Juve?

ELIO SALADIN - Horgen (CH)

Sono giovane ma il tradimento Fiat-Agnelli è incredibile. Dopo gli sforzi per portare alla vittoria (mondiale) il 312 F e a quella nel G.P. di Germania il 312 B2, la Fiat è obbligata a continuare il finanziamento; magari con solo due vetture per tipo.

FRANCO MASSERA - Cremona

La Ferrari B.3 ci piace e anche molto. Del resto è una Ferrari e tutto quello che è Ferrari ci piace (a parte i ritiri, vero signora Fiat?). Però sarebbe meglio se questa macchina non restasse in esemplare unico.

ERMANNIO FAGNI - Modena

Anche questa «caduta» nella classifica delle 300 massime aziende tra le cause dell'AUSTERITY?

La FIAT «scende» 19^a

La rivista americana «Fortune» nel numero di agosto dà, come di consueto, la classifica delle 300 maggiori imprese mondiali, escluse quelle americane. Rispetto al '70 nei primi sei posti non ci sono state modificazioni, tranne per la Volkswagen che è passata dal 3. al 5. posto.

- Questa la classifica dei primi sei:
- 1 ROYAL DUTCH SHELL (olandese-britannica, prodotti del petrolio, gas naturali, chimica);
 - 2 UNILEVER (anglo-olandese, commestibili, detergenti, prodotti per toilette etc.);
 - 3 BRITISH PETROLEUM (inglese, prodotti del petrolio, chimici) (5.);
 - 4 PHILIPS (olandese, elettronica, equipaggiamenti elettrici, chimici);
 - 5 VOLKSWAGNEWERK (Germania, automobili) (3.).

Nella classifica si notano importanti spostamenti, rispetto al 1970 della tedesca Siemens dal 10. al 7. posto, della svizzera Nestlé dal 25. al 10. posto e della giapponese Toyota, dal 17. al 13. posto.

Per quel che riguarda le imprese italiane, «Fortune» segnala il passaggio della Montedison dal 15. al 14. posto, ma questo perché la classifica è stata compilata prima delle note vicende che hanno portato alla chiusura di vari stabilimenti Montedison. La FIAT è al 19. posto, regredendo in tal modo di ben tre posizioni rispetto al 1970 (ecco quanto ci sono costati gli scioperi!). Quel che è significativo è il fatto che, a superare la Fiat, siano state altre due industrie del settore automobilistico e precisamente le giapponesi Nissan Motors (dal 23. posto al 18.) e la Mitsubishi (dal 19. al 17.). Delle altre imprese italiane, annoverate tra le prime 300 nel mondo, hanno tutte perso posizioni: l'Italsider passata dal 75. al 78. posto, l'Olivetti dal 99. al 104. Sono avanzate invece la Snia Viscosa dal 173. al 153. posto, l'Alfa Romeo che non era quotata nel '70 e che ora occupa la 203. posizione. Un notevole passo avanti lo ha compiuto la Dunlop-Pirelli come unica società dopo l'unione del 1. gennaio '71. Separate le due imprese occupavano rispettivamente il 55. e il 60. posto mentre ora la società unita occupa il 29. posto.



Siamo al Nurburgring, nelle prove del Gran Premio di Germania. Magdalo Volta, della Tecno-Martini, guarda la Ferrari di Merzario forse con più interesse della monoposto di Derek Bell, a lui affidata

La F.1 che «scotta» REGAZZONI nel pallone... (sic!)

SPECIALE PER AUTOSPRINT

LUGANO - «Qualsiasi cosa io faccia sono sempre nei pasticci!». Così esordisce Clay Regazzoni quando gli chiediamo che cosa è successo con Stewart dopo «il fattaccio» del Nurburgring.

«Fra giornalisti che in alcuni quotidiani hanno riportato dichiarazioni inesatte, o addirittura frasi a me attribuite che in realtà non ho mai detto, e il sig. Stewart che davanti mi dice "non preoccuparti non è successo nulla", e poi alle spalle mi pugnala, ci sono sempre di mezzo io!»

E' un Regazzoni un po' amareggiato quello con cui parliamo nel-

«Ho appreso da AUTO-SPRINT» continua Regazzoni «che Stewart mi avrebbe denunciato alla CSI! Bella faccia tosta! Il giorno delle prime prove a Zeltweg, sono andato con Schetty per avere da lui una spiegazione su quanto avevo letto sui giornali che aveva dichiarato lui. Mi dice (e mi è buon testimone Schetty) che non è vero niente, e che per lui l'episodio è chiuso.

«Non ho mai tempo!»

Poi c'è un "meeting" del GPDA. Io alle volte vado, alle volte sono impegnato per mettere a punto le Ferrari e non ho tempo. A Zeltweg era proprio uno di quei giorni in cui ero impegnato a risolvere i problemi delle macchine di Maranello, e non ho dato molta importanza alla riunione. Dopo due ore vedo Peterson che mi dice che Stewart ha avuto parole di fuoco nei miei confronti. Cado dalle nu-

vole; avevamo avuto una spiegazione il giorno prima poi tutto era cambiato! Mi dicono che Stewart avrebbe portato, tramite l'AVD ente organizzatore del G.P. di Germania, un filmato e una serie di fotografie su quanto è successo al Nurburgring. Speriamo sia vero, perché il signor Stewart ha torto. Che cosa pretende? Che quando arriva lui io mi faccia da parte e gli dica "prego si accomodi?" Vada a prendere i suoi punti del secondo posto che gli possono servire per la classifica iridata? Proprio a lui, che quando è dietro vuole la strada per forza, e quando è davanti non te la dà mai! Al Nurburgring, è uscito di traiettoria, mi ha affiancato, io ho fatto la mia strada, lui mi ha toccato ed è uscito di pista. Speriamo proprio che ci sia il filmato, così la CSI potrà decidere, io sono tranquillissimo, perché mi sono comportato nel modo più perfetto.»

E' stata una «tirata» tutta

la sua nuova casa di Lugano. Amareggiato anche perché non si aspettava la presa di posizione della Fiat nei confronti della Ferrari '73 e il prossimo anno dovrà cambiare «maglia».

«Proprio adesso che la B.3 mi è sembrata un sogno! Che macchina che è la nuova F. 1 della Ferrari! Me la vedo anche quando dormo! L'ho provata il 15 agosto in una giornata molto calda e, senza forzare la prima volta che sono sceso in pista, sono andato ad un secondo dal record di ICKX con la B.2 (1'16" e 43) a Fiorano, c'è da notare che Ickx ha girato di sera alle 17 con temperatura fresca, mentre io ho girato in pieno caldo.»

di un fiato quella di Clay. Poi svuotato di quanto aveva da dire, è più sereno e calmo. Gli chiediamo i suoi programmi per l'anno prossimo. Con chi correrà? Lotus? Tecno? BRM? Se ne sono sentite tante...

Che cosa dice l'interessato?

«Alla Lotus c'è stato un "pour parler" ma non se ne è fatto nulla. La casa di Chapman il prossimo anno avrà da curare la nuova macchina per arginare l'avanzata della Ferrari e della nuova Tyrrell. Gli basta Fittipaldi, io non credo neppure alle voci che danno Peterson alla Lotus. Comunque si vedrà.»

«La TECNO mi vorrebbe»

«TECNO. Beh, sì, la casa bolognese con cui sono rimasto in ottimi rapporti di amicizia, mi vorrebbe sulla sua F. 1 il prossimo anno. Le offerte ci sono state e anche abbastanza consistenti, (molti zeri) ma vorrei qualcosa di



Ma che cosa vuole STEWART da me? E dire che dovevamo fare squadra insieme...



Proprio adesso che c'è un B3 fortissimo debbo lasciare la Ferrari...



Credo proprio che sarà la BRM-Marlboro la mia nuova squadra

un po' più competitivo con cui cimentarmi nel prossimo campionato mondiale. Alla Tecno devono lavorare ancora un po', nonostante siano già sulla buona strada.

«La BRM ha una Can-Am»

«BRM. E' la probabilità che allo stato attuale delle cose ha più consistenza, la Casa di sigarette Marlboro è un po' di tempo che mi fa la corte. Prima c'era stata la possibilità che comperasse una vettura già pronta e competitiva come la Tyrrell 006 (ad esempio) e la chiamasse Marlboro come la Lotus che si chiama JPS, e mi era stato prospettato di fare squadra con Stewart. Poi, visto che le trattative andavano per le lunghe, la Marlboro ha rinnovato il contratto con la BRM per il prossimo anno, e mi hanno offerto di entrare nel loro team. Non ho ancora ri-

sposto di sì, perché mi sembra ancora impossibile che la Ferrari con quella B.3 non corra il prossimo anno. Ma la prossima settimana andrò in Inghilterra e deciderò che cosa fare. Allo stato attuale delle cose, è quella la mia più probabile destinazione per la F. 1. Poi la BRM ha anche una buona vettura da Can-Am, dove corrono fiumi di biglietti verdi che, se anche un po' svalutati, fanno gola a tutti, quindi è probabile che il prossimo anno io fumi e corra Marlboro-BRM. Ho anche qualche altro piccolo progetto, ma per ora è troppo presto per parlarne (Indianapolis?), vedremo.»

Fin qui Regazzoni. Poi saluta e se ne va, ha un appuntamento a Zurigo. Ma non ci va con la sua solita Ferrari-Daytona; no, troppi turisti ancora in giro per la strada «Prendo il pallone» dice. Infatti, increduli lo vediamo davvero partire in aerostato!...

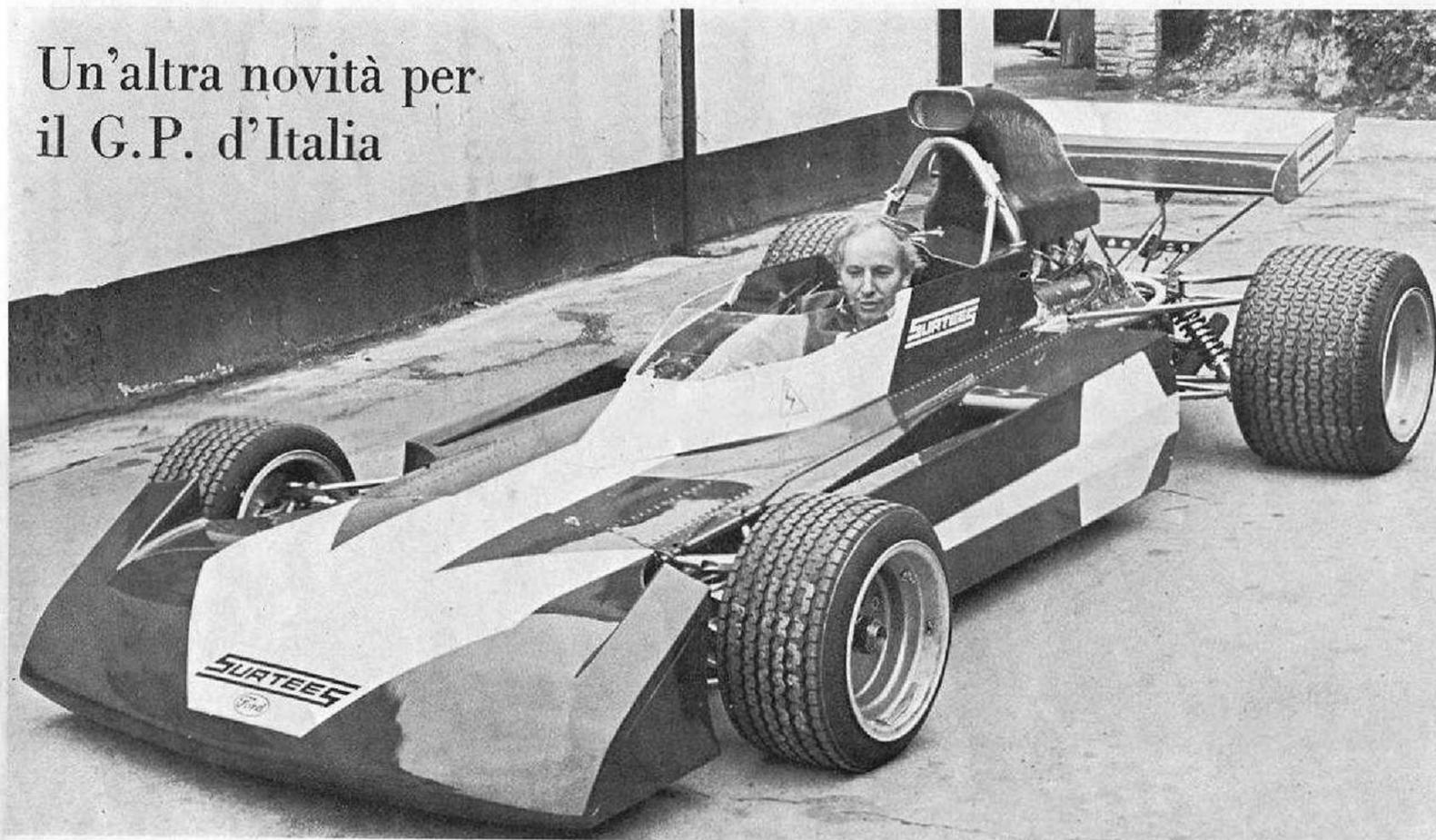
Giancarlo Cevenini

FITTIPALDI e CHAPMAN i GEMINI di MONZA

ZELTWEG - Wilson Fittipaldi, il cui viso esprime tutto l'entusiasmo e la gioia che pervade l'intero clan brasiliano, abbraccia stretto la moglie di Emerson dopo il trionfo del « fratellino » all'Osterreichring, trionfo che ha portato l'alfiere della Lotus-JPS a tre passi dalla conquista del titolo mondiale. Che potrebbe anche non verificarsi matematicamente al G.P. d'Italia se Chapman insisterà nel suo aut-aut (che leggete sotto)



Un'altra novità per il G.P. d'Italia



LONDRA - Il direttore della squadra Lotus, Peter Warr, ha confermato ufficialmente che, se le autorità italiane non si impegneranno fermamente a lasciare piena libertà di azione a Colin Chapman, la squadra John Player-Lotus non parteciperà al Gran Premio d'Italia dal 10 settembre a Monza. E' escluso, dice sempre Warr, che la Lotus 72 venga fatta partecipare alla corsa sotto altro nome (come avvenne nel 1971 quando la vettura, assente Chapman, venne iscritta dal Gold Leaf Team), dato che viene giudicata indispensabile la presenza di Chapman.

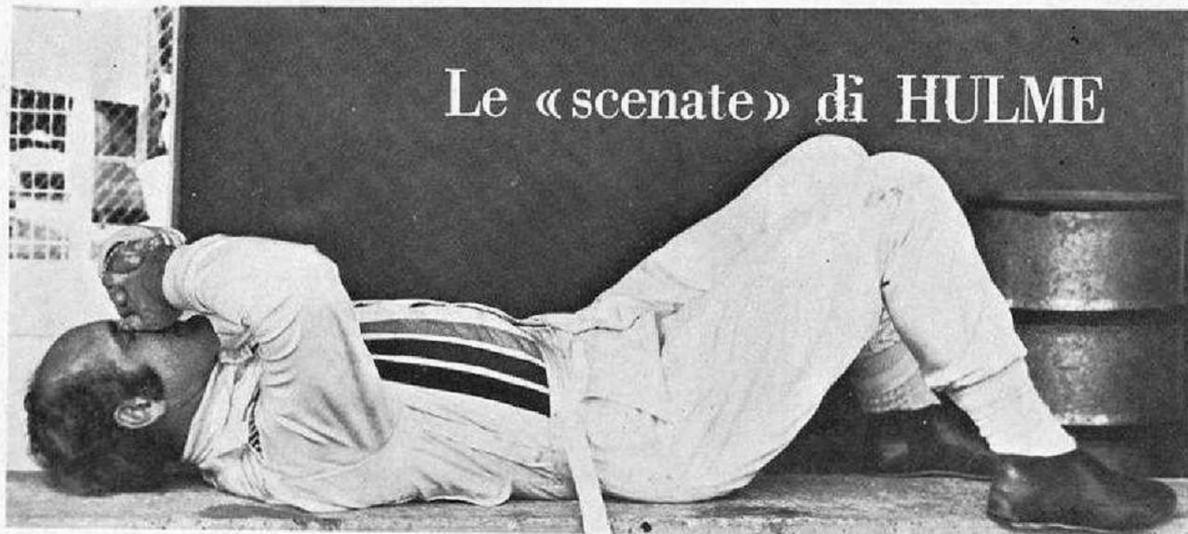
Anche se dall'Italia sono giunte notizie rassicuranti circa la possibilità che Chapman possa andare e venire liberamente a Monza, in quanto gli si chiederebbe una semplice testimonianza non esistendo a suo carico alcuna incriminazione per l'incidente di Rindt (e al proposito si fa notare come egli non abbia accettato di rendere questa testimonianza all'ambasciata italiana di Londra), la Lotus insiste perché queste assicurazioni vengano date in via ufficiale.

SURTEES guiderà personalmente la «14»

LONDRA - Nonostante tutti si aspettassero il debutto della TS 14 al GP d'Austria, questo non è avvenuto e ora la macchina è attesa per la prima volta davanti al pubblico a Monza, in occasione del GP d'Italia. John Surtees guiderà egli stesso la sua creatura; egli ci ha spiegato che tutto ciò rientra nel suo programma, ma in effetti le prove a Goodwood hanno dimostrato che la TS 14 sarebbe già competitiva anche quest'anno, nonostante l'handicap del peso. Questo peso extra risulta dal fatto che la monoscocca è stata costruita secondo le norme che entreranno in vigore nel '73, come per esempio nella struttura deformabile e nei serbatoi protetti da una schiuma plastica.

In molti aspetti la macchina ricalca le linee delle TS 9, ma è evidente la sua maggiore larghezza e che l'abitacolo è più basso di circa 15 cm: sotto il profilo aerodinamico ora la carrozzeria è molto più avvolgente rispetto alla precedente TS 9 B. Un « musone » largo e schiacciato è stato montato senza i precedenti « buchi », non più necessari per raffreddare i radiatori della TS 9 B, dal momento che quelli della TS 14 sono raffreddati da prese NACA che prendono il flusso superiore dell'aria. I radiatori olio sono al di dietro di questi. John Surtees è stato molto misterioso sulle altre caratteristiche della vettura e per una descrizione più dettagliata dovremo certamente attendere di vederla ferma ai box a Monza. Durante le prime prove a Goodwood sono incontrati diversi problemi all'impianto di lubrificazione, ma la macchina ha girato molto velocemente.

Le «scenate» di HULME



Questo episodio risale al giorno del G.P. Austria. Dopo la corsa, le squadre McLaren, Brabham e Surtees erano a mangiare nel Gasthaus Bernhard di Zeltweg. La tensione si rompeva quando molti dei presenti cominciavano a tirarsi briciole di pane. Improvvisamente Denny Hulme si alzava e con violenza (e velocità) tirava una piccola bottiglia di salsa verso un angolo, urlando « Zitti! comportatevi bene. Basta con questi modi ». Le labbra gli tremavano. Per un pelo la bottiglia non ha preso in faccia la moglie di un mec-

canico della McLaren. Ha invece colpito il meccanico alla spalla. La donna si è messa a piangere. Un silenzio, poi, è tornata la calma. Ma tutti erano rimasti male. Dicevano che il pane era una cosa, ma tirare una bottiglia era pericoloso. Qualcuno ha detto di aver visto Hulme fare queste scene altre volte. Graham Hill era arrabbiato ma con la sua calma non lo ha fatto vedere. Dopo è andato a parlare con Hulme, che è ormai guarito dallo choc Can-Am. Ma si vede che resta sempre un po' irritabile.



COME non si deve frenare coi «dischi»

LONDRA - Per la maggior parte di questa stagione la mia attività si è alternata tra i Gran Premi e le gare di campionato mondiale marche. Ma ora che la serie di gare con le grosse sport è terminata, ho il tempo di dedicarmi alle corse di F.2 per il Team Rondel. Durante il week-end tra i G.P. di Germania e di Austria, mi sono recato in Svezia per la gara di Mantorp Park, dove una grandissima folla si era riunita per seguire i suoi eroi Ronnie Peterson, su una March naturalmente, e Rejne Wisell che era riuscito ad avere una guida nel Team Rondel. Infatti gli svedesi sono così affezionati a questi due piloti che quando entrambi si sono ritirati, la grande folla, prima ancora che la corsa terminasse, aveva incominciato ad andarsene.

Il circuito di Mantorp è divertente e interessante, con un rettilineo principale pianeggiante, ma anche con una parte con molte curve e dislivelli. Io non avevo guidato la mia Rondel Brabham da mesi, sebbene J.P. Beltoise avesse fatto un paio di corse con la stessa vettura, ma non c'è stato bisogno di cambiare niente tranne che aggiustare un po' gli angoli dell'allettone.

Un attimo per schivare

A causa dei molti partecipanti, le prove sono state divise in due turni, per consentire anche alle macchine più lente di provare. Il primo giorno, nella mia sessione di prove pioveva e, sebbene io avessi girato in mezzo secondo meno della Surtees di Mike Hailwood, i nostri tempi erano ovviamente più lenti della maggior parte dell'altro gruppo, che aveva trovato la pista asciutta. Il giorno successivo accadeva la stessa cosa: a loro toccò la sessione sull'asciutto, a noi quella umida (non abbastanza bagnata per le gomme piovigine, questa volta) ma ancora molto scivolosa. Mike questa volta è stato più veloce di me di un decimo, ma naturalmente io ero rimasto molto indietro nello schieramento.

E' stato molto interessante ritornare su una F.2 dopo tante corse con un tre litri e 450 cavalli dietro la schiena. In un primo tempo sembra che la piccola monoposto non vada, ma è sem-

pre molto divertente da guidare: piccola, leggera, maneggevole precisa e con freni eccellenti. Ma per fare un buon tempo bisogna veramente guidare, e comunque per me le gare di F.2 sono impegnative come quelle di F.1. I piloti sono in molti casi già piloti di F.1, come Ronnie, Gethin e Mike o stanno bussando alla porta della massima formula come Jody Scheckter e Gerry Burrell.

La corsa è stata per me molto caotica: è cominciata male, con una partenza senza speranza. Noi eravamo ancora tutti schierati, quando il mossiere ha abbassato improvvisamente la bandiera creando il caos, con molti piloti che schizzavano da tutte le parti in maniera incredibile. Quando io finalmente sono riuscito a sgusciare via, mi sono trovato alla prima curva dietro a Birrell, la cui vettura, dopo pochi colpi di tosse, è definitivamente esplosa. Ho avuto solo un attimo per schivarlo, mentre il povero Gerry giaceva di tutto per togliersi dai

piedi, ma il risultato di tutto questo è stato il fatto di transitare nono al termine del primo giro.

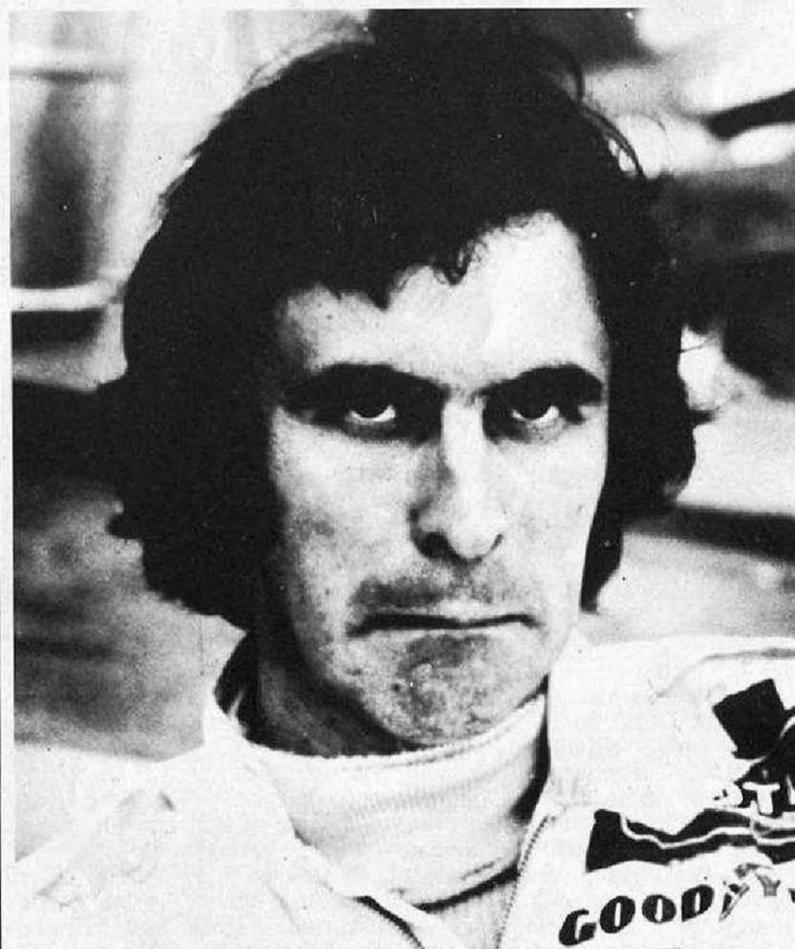
Da questo momento ho cominciato ad andarmene, superato da Mike Beuttler e Hailwood mi sono piazzato alle spalle di Reutemann e Peterson in lotta fra di loro. Sfortunatamente per me, la macchina di Ronnie perdeva acqua ed ero costretto a evitare la sua traiettoria: a un certo momento, poi, mentre lo affiancavo in quinta piena, ho messo due ruote fuori dall'asfalto ed ho capito a quel punto che le mie slicks non erano poi molto adatte all'erba che cresce in Svezia.

La nuova SURTEES

Questo inconveniente mi ha fatto perdere ancora due posti, ma poi, impegnandomi a fondo, sono riuscito a riprendere Hailwood, Depailler, Beuttler e compagni e



Schenken prima di ricevere il telex-austerità da Maranello...



... Schenken dopo il telex di licenziamento...

mi sono messo in scia del compagno di squadra Rejne in quarta posizione. Peter Gethin era in quel momento in testa e la McLaren di Jody Scheckter era davanti a noi, sempre più vicina.

Un altro giro o due e noi eravamo alle calcagna di Jody. Poi lui si è trovato un attimo in difficoltà alla curva prima del rettilineo e Rejne si è portato al secondo posto; poi, dopo poche curve, mentre io aspettavo il mio momento, Rejne ha di nuovo perso la seconda posizione. Eravamo in una curva a destra da quarta, appena passato il punto di frenata e non ho potuto farci niente: ho cercato di sgusciare via all'interno, ma sono finito irrimediabilmente contro di lui, con la mia ruota anteriore sinistra contro la monoscocca, in modo definitivo per entrambi.

Rientrato dalla Svezia e a casa per un paio di giorni, è venuto il momento di partire per l'Austria. Noi avremmo potuto vedere là la nuova Surtees di F.1 poiché John l'aveva pronta dall'inizio della settimana e l'aveva già provata a Goodwood, ma come per tutte le macchine nuove, anche per questa c'era ancora qualche particolare da mettere a punto. Dovrebbe essere possibile a Monza, dove John ritornerà per l'occasione al volante della F.1.

L'Osterreichring è un tracciato dove le macchine realizzano medie elevatissime, per una successione di curve velocissime, adatte ad essere affrontate in pieno. Noi viaggiamo sempre in quarta. Per contrasto, la prova è iniziata lentamente per me: al primo giro l'apparato di accensione si è rotto e ho dovuto aspettare sino alla fine della prova finché i meccanici potessero uscire e cambiarmelo. Quando finalmente sono tornato ai box, John Surtees mi ha detto: «Sei un po' lento Tim!». Col mio primo giro avevo fermato i cronometri su 1 ora e 35 minuti!

Quando finalmente sono tornato in pista, subito mi sono accorto che avevamo ancora gli stessi problemi alle alte velocità, che ci avevano assillato al Nurburgring, e in questo circuito ciò era veramente grave.

Così sabato abbiamo dovuto cambiare il musetto perché cominciava a rompersi e col musetto nuovo (che offriva meno resistenza all'aria) il problema è stato risolto. La macchina andava molto meglio. Dopo aver eliminato un piccolo problema ai freni, ho iniziato il giro e sono terminato con l'ottavo tempo proprio dietro alla McLaren di Deny Hulme e davanti alla Ferrari di Ickx, cosa per me di grande soddisfazione.

Le pastiglie da scaldare

Il problema dei freni è sorto dopo che ho montato una nuova serie di pastiglie, forse l'ho fatto un poco in fretta. Le pastiglie da corsa, hanno bisogno di essere inserite, per scorrere perfettamente, fino alla superficie del disco del freno. Ciò che si fa normalmente è di riscaldarle usando in maniera leggera per il primo giro e poi inchiodando qualche volta in rettilineo oppure facendo puntataccia oppure ancora tenendo addirittura il pedale del freno pigiato per qualche tempo.

Si fa questo finché non diventano tanto caldi da non frenare, così che la macchina accelera e si può veramente sentire dall'odore che si stanno scaldando bene, e poi si rientra ai box per lasciarli raffreddare. A questo punto è meglio fermarsi e lasciarli raffreddare, altrimenti si correbbe il rischio di incollare le pastiglie ai dischi!

Io credevo che mi fosse successo questo perché mi ero fermato all'inizio della corsa ai box, con i freni ben pigiati incapace di muovermi. Ma in verità la pressione del circuito idraulico era salita e, quando i meccanici ci misero le mani, era tutto a posto.

Stranamente, dopo tutto que-

sto, rimangono una eccellente serie di pastiglie, ma credo che non sia il caso di consigliare lo stesso sistema per le vostre auto! Ancora una volta all'inizio della gara è stato il caos: noi avevamo discusso le partenze all'incontro della GPDA e Peter Revson suggeriva che nei G.P. si dovesse cominciare con una partenza lanciata, tipo Indianapolis, e questa può essere la soluzione. Comunque fu un giorno tremendamente caldo e ci fecero aspettare sullo schieramento coi motori in moto, mentre gli aghi della temperatura salivano. Infatti il meccanico della McLaren Alistair Caldwell ha preso l'iniziativa e si è messo a spingere avanti indietro le loro vetture, perché sapeva che se la corsa non fosse iniziata subito avremmo rovinato tutti i motori.

Poi circa 5 secondi dopo il cartello dei 30 secondi lo starter abbassò la bandiera e noi siamo partiti. Stewart e Hulme vedendo meglio la bandiera abbassarsi, sono partiti meglio; Stewart dalla seconda fila è subito scattato in testa e io, appena mi sono reso conto della partenza dalla nuvola creata dal pattinaggio delle ruote sono riuscito a rimanere in ottava posizione con la Matra di Amon davanti a me e la Surtees del compagno di squadra Mike Hailwood di dietro.

Volante che pesa

Mike mi ha affiancato quando io ho sbagliato la cambiata dalla quarta alla quinta, (per qualche ragione ho continuato ad avere fastidi col cambio) ma mi trovavo ancora nel grande gruppo che comprendeva Revson, Amon, Regazzoni, Hulme, Hailwood e Peterson che non avevano una posizione ben definita. Regazzoni aveva dei problemi e io lo ho affiancato e poiché la corsa continuava mi mantenevo in ottava posizione con Amon davanti e la BRM di Ganley di dietro fino a circa metà gara, quando il volante è cominciato a diventare un po' pesante.

Per alcuni giri la cosa non è peggiorata, ma poi, come spesso accade una ruota anteriore improvvisamente si è afflosciata e ho dovuto fare un giro a passo d'uomo per tornare ai box con il pneumatico trattenuto sul cerchio dai soli fermagli di sicurezza.

Dopo aver velocemente cambiato la ruota sono ripartito, ma qualcosa non andava. Alla prima curva dopo i box son quasi uscito di strada per una terribile vibrazione a una ruota. Rientrato ai box i meccanici hanno scoperto che durante il mio giro lento le mie ruote dietro non erano rimaste pulite come sarebbe successo in un giro normale e una di esse aveva raccolto una grande quantità di sassi e asfalto così hanno dovuto cambiare anche quelle e io ho perso un altro giro. Molto più leggera con meno benzina la Surtees stava benissimo in strada e sebbene io fossi molto indietro per combinare qualcosa, mi sono piazzato in scia a Hailwood e l'ho inseguito, giungendo undicesimo.

Verso la fine abbiamo superato anche Stewart la cui Tyrrell procedeva lentamente, ovviamente per qualche problema, sebbene andasse molto bene nelle curve.

La mia prossima gara sarà su una vettura di F.2 ma con una differenza. Sarà per il Rothmans 50.000 a Brands Hatch: vi saranno F.1, Can-Am e qualsiasi altra vettura voglia partecipare. Non chiedetemi se noi apporteremo dei cambiamenti alla Rondel Brabham per compiere tutta la distanza senza una fermata ai box per far benzina, perché ancora non so come faremo. Ora andremo a Brands Hatch a fare alcune prove. Alla mia prossima puntata vi racconterò come è andata questa insolita gara.

Tim Schenken

Il «circo G.P.» trova un'altra strada di realizzazione

La G.P.D.A. cerca soldi



Alan FERGUSON sta cercando di portare in porto, sia pure in una «costruzione» diversa il suo GRAND PRIX UNIVERSAL, cioè l'Associazione federativa unitaria F. 1 (piloti, costruttori, organizzatori) per far fuori la CSI. Per il parere negativo di Matra, Ferrari, Alfa e Porsche in primis, il progetto è rientrato in parte. Però a dimensione di «AGENZIA VIAGGI» è già operante. I primi aerei-charter per trasporto (macchine) sono già stati organizzati.

Molte interessanti novità anche nel bollettino GPDA n. 3. Eccone una sintesi.

La John Players membro sostenitore

A Brands Hatch, il 14 luglio, Geoffrey Kent, direttore della «John Players» ha consegnato al nostro presidente un assegno di 500 sterline e la Players è così diventata il primo membro della GPDA. Da parte sua Jackie Stewart ha consegnato a Mr. Kent il «distintivo» GPDA che servirà come «carta» per tutte le organizzazioni commerciali che figurano ora nell'associazione.

La GPDA è aperta ora a tutte le organizzazioni commerciali che si occupano di corse automobilistiche, siano essi sponsor o costruttori. E' un modo come un altro per autofinanziarsi.

Presidente cercasi

La carica di presidente della GPDA, ufficialmente vacante dopo il tragico incidente di Jo Bonnier a Le Mans, deve essere ancora ricoperta (funziona ad interim Stewart). Era scritto in un bollettino precedente che erano state fatte proposte in questo senso a un pilota molto conosciuto nel continente (Peter Schetty? n.d.r.) il quale però, sfortunatamente, si è detto non in grado di accettare l'incarico. L'ulteriore selezione fra altri adatti candidati verrà comunicata in un ulteriore annuncio appena sarà possibile.

Le gomme più piccole

Sotto la presidenza dell'ingegnere della Ferrari, Mauro Forghieri il comitato regolamenti tecnici GPDA si è riunita al Nurburgring in occasione del GP di Germania. I membri presenti hanno incluso Paul Frere, che peraltro è già membro della sottocommissione tecnica della CSI. E' stato inoltre invitato a prendere parte alle riunioni Andrew Ferguson, rappresentante della Associazione Costruttori e nonostante Andrew non diventerà di fatto membro effettivo si spera sia utile per svolgere una attività di cooperazione fra le due rispettive associazioni. «Clou» della discussione è stata la recente proposta della CSI di imporre una restrizione delle gomme e della larghezza dei cerchi.

Il distintivo con iniziali

Gran parte dei membri della GPDA vogliono ricevere il loro distintivo da applicare al parabrezza della macchina con il loro nome. Per semplificare le cose saranno consegnati loro con le iniziali, ma se qualcuno lo vorrà con tutto il nome per intero questo potrà essere fornito al costo di 2 franchi svizzeri oppure 20 pennies.

Consigliate più sottotute

Punto sugli indumenti protettivi, in base ai risultati ottenuti lo scorso anno dalla Jim Clark Foundation finora. Queste prove sono indipendenti da ogni ditta commerciale e sono certamente le più serie fatte in questo settore. La prima serie di prove per la protezione contro il fuoco, realizzate con 25 diverse combinazioni di abbigliamento, hanno dimostrato molte cose interessanti:

1) Gli indumenti indossati dalla maggior parte dei piloti danno una protezione inferiore ai 10-15 secondi da quando cominciano le prime fiamme.

2) Molti dei tessuti utilizzati («Naza», «Nomex», «Fypro») di per se stessi non offrono una gran protezione. Sebbene il materiale non sia infiammabile, il calore lo trapassa troppo facilmente. Indossate senza sottotuta, queste tute possono dare circa 3 o 4 secondi di protezione

contro le fiamme. La stessa indossata sopra una sottotuta Nomex dà già dai 10 ai 15 secondi di protezione.

3) Provate molte differenti combinazioni di materiali, in tutti i casi si è osservato: due strati sono meglio di uno; tre strati sono meglio di due; quattro strati sono meglio di tre.

Per chiarire questo punto, va considerato che uno strato di Nomex, o Naza, o Fypro indossato sulla pelle, dà 3 o 4 secondi di protezione da quando appaiono le fiamme. La stessa copertura, indossata sopra una sottotuta di Nomex fornisce già dai 10 a 15 secondi. La stessa copertura, indossata sopra due completi sottotuta Nomex, dà dai 20 ai 25 secondi di protezione; e con le stesse tute più due sottotute Nomex più un indumento di cotone indossato sulla pelle la protezione è incrementata di più di 30 secondi.

Ecco perciò che la teoria dei molti indumenti sovrapposti è la più valida: e non è poi tanto scomoda, meno di quanto si possa credere. Considerate ciò, in molti GP lo scorso anno e in questo, Jackie Stewart ha vinto indossando una tuta di cotone, più due sottotute di Nomex e infine una tuta Naza.

I guanti sono tutti tessuti con fibre Nomex o altre resistenti alla fiamma. Non vi sono poi in genere problemi per indossare due paia di calze Nomex, e per aggiungere protezione ora vi sono anche le scarpe di Nomex o Fypro.

Per concludere, si possono ottenere considerevoli miglioramenti alla protezione antifiamma aggiungendo uno sopra l'altro diversi indumenti. Non è facile invece raccomandare una particolare combinazione di questi, migliori poi di altri. Ciò è molto difficile perché ciascuno ha dei vantaggi e degli svantaggi da considerare per una scelta. La Jim Clark Foundation ha ora completato una seconda serie di prove e i risultati sono ancora in elaborazione. Le nuove serie di prove confermano d'altronde quanto si era già stabilito e portato ancora avanti la teoria stabilita in precedenza. Ma il maggior risultato della commissione è stato quello di portare avanti significativi miglioramenti nella velocità ed efficienza per combattere il fuoco. Ora abbiamo alcuni mezzi utilissimi e di questi si parlerà al più presto.

I guardrails servono bene!

Povero Henri Pescarolo! La sua sfortuna nelle ultime prove del mondiale dovrà pure cambiare; ma non è stato poi tanto sfortunato per come avrebbe potuto essere il risultato dell'incidente al Nurburgring. Nel punto in cui è uscito di strada i guard rails erano stati eretti su espressa richiesta della GPDA nel 1970. Se queste preoccupazioni non fossero state prese la sua macchina sarebbe finita certamente a 300 metri contro il fianco della montagna. Le opinioni sulla necessità dei guardrails sono senza dubbio differenti: ma in questo caso certamente tutti saranno d'accordo sulla utilità della barriera.

Ringraziamenti in famiglia

Durante la riunione GPDA al Nurburgring era stato deciso all'unanimità che il presidente avrebbe scritto una lettera alla stampa specializzata lodando pubblicamente i commissari di gara che hanno operato in occasione del «John Players Special Grand Prix» a Brands Hatch. Il testo della lettera è il seguente:

«A nome di tutti i piloti che hanno preso parte al John Player GP a Brands Hatch io vorrei ringraziare i commissari di gara. Lo standard di efficienza raggiunto da questi ufficiali volontari è stato di uno straordinario altissimo livello e riflette non solo la loro prestazione, ma anche la bravura di chi li ha addestrati. Non è certo il caso di citare casi particolari, ma la maniera in cui è stato risolto l'incidente di Pescarolo è degna di ogni lode. La GPDA è veramente grata per i servizi prestati da questa elite di entusiasti delle corse e li ringrazia tutti insieme. Cordialmente Jackie Stewart presidente».

Rivincita mondiale la 500 KM. IMOLA

Due MIRAGE e due LOLA sfidano ICKX e la Ferrari

L'autodromo «Dino Ferrari» di Imola, ulteriormente migliorato e modificato con la creazione di una variante fra la curva della Rivazza e il rettilineo delle tribune, riaprirà i battenti il prossimo 17 settembre per ospitare la gara più tradizionale della stagione agonistica dell'Automobile Club Bologna, quella «500 Km. di Imola - Volante d'oro Shell» che nata nel 1968, pur cambiando formula di svolgimento, ha sempre incontrato il più appassionato interesse della folla. Ai vincitori di ieri, Nino Vaccarella-Teodoro Zecoli su Alfa 33 nel '68 (media 162,432 kmh), Jacky Ickx su Gulf-Mirage nel 1969 (media

186,583), Brian Redman su Porsche 917 nel 1970 (media 183,668) e ancora Brian Redman su BRM 7800 cc. nel 1971, si aggiungerà presto, sull'albo d'oro, il nome di colui che affermandosi, proverà la validità del circuito nella sua nuova dimensione.

La gara in programma, che ancora si articolerà su due batterie di 150 km ciascuna ed una finale di 200 km, vedrà in gara le vetture sport gr. 5 e corsa biposto gr. 7 di cilindrata 2000 e 3000. Visto il nome delle Case e dei piloti che già sono nel taccuino degli organizzatori (Ickx con la Ferrari 312 P, Van Lennep e Bell con le nuove Mirage

motore Weslake Ford 12 cilindri e Ford Cosworth V 8, Larrousse e Casoni con le Lola), si tratterà di una vera e propria rivincita del mondiale marche, trionfalmente guadagnato dalla Ferrari con dieci vittorie su dieci gare.

La «calda sfida» di Imola, dotata di 5 milioni di premi, avrà il suo degno contorno: il «Trofeo AUTOSPRINT» gara di campionato italiano per vetture turismo speciale gr. 2 che, in programma per il 2° giugno, verrà così recuperato e una corsa di monoposto Formula Italia, valida per il campionato di categoria, i cui conduttori hanno denunciato notevoli progressi.

In attesa che gli organizzatori spediscono il regolamento agli interessati, diamo in anteprima il **PROGRAMMA COMPLETO** del meeting imolese:

SABATO 9 SETTEMBRE	
Ore 24,00	Chiusura delle iscrizioni.
GIOVEDÌ 14 SETTEMBRE	
Ore 14,30 - 18,30	Visita medica - Verifiche sportive e tecniche preliminari T. 2 cl. 500 e 600 (anche altre vetture).
VENERDÌ 15 SETTEMBRE	
Ore 8,30 - 12,30	Visita medica - Verifiche sportive e tecniche preliminari (T. 2 cl. 500-600-700 fino alle ore 10,30).
Ore 14,30 - 18,30	Visita medica - Verifiche sportive e tecniche preliminari (T. 2 cl. 850-1000-1150-1300 fino alle ore 13,30; altre classi T. 2 fino alle ore 16,10).
Ore 11,00 - 11,40	Prove T. 2 - cl. 500
Ore 11,50 - 12,30	Prove T. 2 - cl. 600 e 700
Ore 13,30 - 14,10	Prove T. 2 - cl. 850 e 1000
Ore 14,20 - 15,00	Prove T. 2 - cl. 1150 e 1300
Ore 15,10 - 16,10	Prove 500 Km. di Imola - 1. turno
Ore 16,20 - 17,00	Prove T. 2 - cl. 1600 - 2000 e 3000
Ore 17,15 - 18,15	Prove 500 Km. di Imola - 2. turno
SABATO 16 SETTEMBRE	
Ore 8,30 - 12,30	Visita medica - Verifiche sportive e tecniche preliminari (per F. Italia fino alle ore 12).
Ore 10,00	Partenza gara T. 2 - classe 500
Ore 10,40	Partenza gara T. 2 - classi 600 e 700
Ore 11,20 - 11,50	Prove F. Italia - 1. gruppo
Ore 12,00 - 12,30	Prove F. Italia - 2. gruppo
Ore 12,40	Partenza gara T. 2 - classi 850 e 1000
Ore 13,30 - 14,30	Prove 500 Km. di Imola - 3. turno
Ore 14,40	Partenza gara T. 2 - classi 1150 e 1300
Ore 15,20 - 15,40	Prove F. Italia - 1. gruppo
Ore 15,50 - 16,10	Prove F. Italia - 2. gruppo
Ore 16,20	Partenza gara T. 2 - classi 1600, 2000 e 3000
Ore 17,20 - 18,20	Prove 500 Km. di Imola - 4. turno
DOMENICA 17 SETTEMBRE	
Ore 13,00	Partenza 1. batteria F. Italia
Ore 13,30	Partenza 2. batteria F. Italia
Ore 14,30	Partenza 1. batteria 500 Km. di Imola
Ore 15,30	Partenza 2. batteria 500 Km. di Imola
Ore 16,30	Finale Formula Italia
Ore 17,20	Partenza finale 500 Km. di Imola
Ore 18,40	Premiazione

Al Castellet il canto del
cigno per il Turismo:

la FORD rinfoderà i
grandi programmi 1973

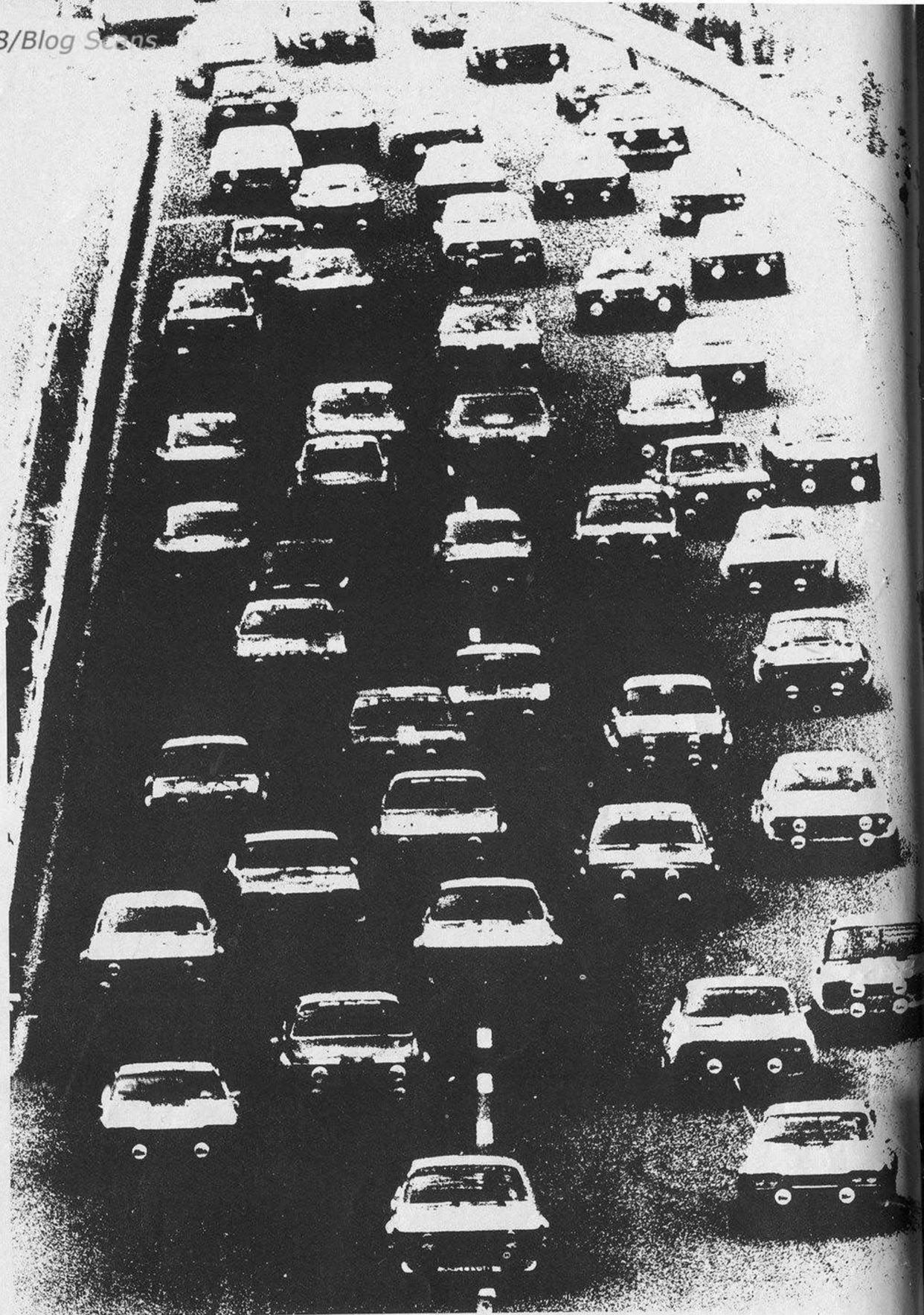
STEWART ci prova in berlina

Alla prossima prova dell'Euro-Turismo la « 6 Ore » del Paul Ricard, detta anche, non si sa perché, « Gran Premio Paul Ricard » ci saranno tutti i nomi più famosi dell'automobilismo mondiale. Oltre agli abitudinari: Stommelen, Lauda, Hezemans, Larrousse, scenderanno a Le Castellet per cercare di mettere i denti sulla torta di oltre trenta milioni di premi finali anche Beltoise, Pescarolo, forse Ickx, Hill, Miles e addirittura su una Ford Capri l'equipaggio Stewart-Cévert. La presenza dell'abdicante campione del mondo e del suo secondo « Chez Tyrrell » a dire il vero puzza lontano un miglio di « trovata pubblicitaria », perché le condizioni di salute e le abitudini dello scozzese sono decisamente contrarie a queste esibizioni « extra-Formula 1 ».

In Germania tira aria di crisi. I cordoni della borsa Ford, anche in conseguenza di una certa flessione nelle vendite, si

sono decisamente stretti per quanto riguarda la gestione del reparto corse. Non c'è ancora nulla di deciso ovviamente ma la cosa fluttua nell'aria con palese evidenza.

L'atmosfera di « austerità » che grazie all'avv. Agnelli e alla sua politica nei confronti della Ferrari conosciamo abbastanza bene anche da noi, si desume dai programmi futuri per



l'Euro-Turismo della Ford che il nuovo d.s. MICHAEL KRANEFUSS ci ha esposto alla recente « 4 Ore di Zandvoort ».

Il successore di Neerpasch ha preso abbastanza rapidamente in mano le redini della situazione: lo dimostrano anche certi suoi atteggiamenti esteriori. Pipa perennemente in bocca, abbronzato, abiti all'ultima moda, ai boxes si agita come un indemoniato, forse per far vedere che il capo adesso è lui. Dell'« uomo ombra » avvolto in un giaccone impermeabile, di quando era il « secondo » Neerpasch, oramai in Kranefuss è rimasto ben poco.

« Per il campionato europeo del prossimo anno » dice il responsabile della squadra corse della Ford Colonia « non ci saranno novità. Correremo ancora con le Capri 2800 RS attuali. Certo stiamo conducendo delle esperienze anche con altri motori. Ma in base alle previsioni le vetture attuali dovrebbero bastare per contenere la minaccia delle BMW, che Neerpasch sta mettendo a punto per il prossimo anno. Sappiamo benissimo che Jochen è un "mago". Tuttavia neanche lui alla prima stagione dovrebbe riuscire a fare subito delle vetture imbattibili. « Le nostre Capri sono total-

mente collaudate e perfezionate, da farci ritenere che possano reggere comodamente il confronto anche per il prossimo campionato. Certo bisognerà apportare dei perfezionamenti. Se non altro perché ci saranno dei nuovi regolamenti che consentiranno operazioni fino ad oggi impossibili.

« Considerato che le BMW avranno nel '73 una potenza di circa 350 cavalli per un peso di circa 970-980 chili a noi sarà sufficiente salire dalla attuale potenza di 300 cavalli verso i 320-330, e contemporaneamente scendere con il peso complessivo il più possibile verso il limite dei 900 chili, meglio se al di sotto. Nella nostra officina di Colonia abbiamo già cominciato a lavorare attorno a questi miglioramenti.

« Per il peso direi che non esistono problemi fin da adesso mentre invece per i motori la cosa è un po' più difficile. La soluzione più promettente al momento sembra essere quella di impiegare le nuove teste speciali che Weslake ha disegnato apposta per noi. Con queste teste la potenza richiesta si è già raggiunta, più duro invece sembra ottenere la necessaria garanzia sulla tenuta alla distanza.

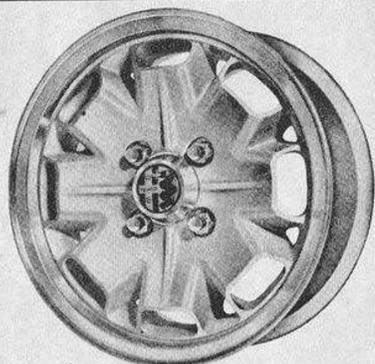
« Per quanto riguarda la prima

divisione, che con il prossimo anno sarà con il limite fino a 2000 cc e quindi fin facile boccone per la Escort? ».

« Non abbiamo i soldi per poter seguire anche la prima divisione. Figuratevi che anche con le Capri correremo al massimo con due vetture. Certo si trovasse uno "sponsor" sarebbe interessante partecipare anche con la Escort. Ma i costi raggiunti dalle gr. 2 attuali, costi che con il nuovo regolamento certamente aumenteranno, non abbiamo bisogno di uno "sponsor" qualunque disposto solo a spendere i soldi dell'acquisto, ma ci servirebbe uno "sponsor" molto danaroso e molto importante ».

Il buco nell'acqua della CSI con la nuova suddivisione per divisioni, in vigore dal '73, in fondo assume proporzioni macroscopiche proprio in quello che potremmo chiamare il « dramma della Escort ».

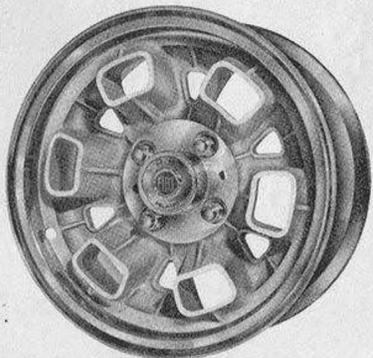
Definita « mostro » per le soluzioni avanzate che l'hanno sempre fatta assomigliare più ad una « monoposto vestita » che ad un gruppo 2 o vettura di serie adattata alle competizioni (come viene previsto dai regolamenti internazionali questo gruppo) la Escort è, ed è stata, la « vettura vincente ». La sua superiorità, quasi offensiva, ha co-



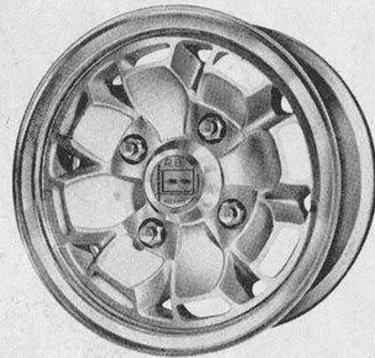
DISEGNO MONZA



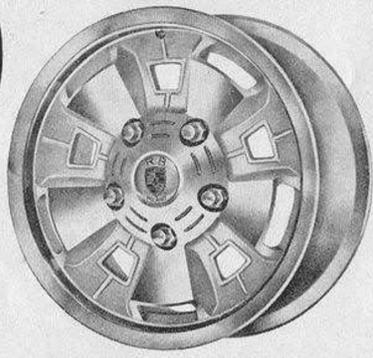
di Cesare Doneda



DISEGNO LE MANS



DISEGNO INDIANAPOLIS



DISEGNO DAYTONA

SVAM

20155 MILANO
via Monteceneri, 58
tel. 390.922 - 368.304 - 321.543

stretto al pensionamento anticipato sia le «GTAm» che le BMW 2002.

Poiché questo « campionato Turismo » vale per i riflessi pubblicitari sulla produzione di serie, e questi riflessi si hanno se si batte qualcuno, la « Escort » si trova ora nella situazione assurda di non avere un futuro proprio perché vince troppo.

Infatti a questo punto, la Ford inglese, che all'inizio del '72, si era puntigliosamente battuta contro la Ford Colonia per poter gestire il programma « Escort » e ovviamente farsi lustro della pubblicità derivantene, ha fatto precipitosamente marcia indietro. Stuart Turner, boss di Boreham, dove la Ford di Gran Bretagna ha il suo « reparto esperienze » è abbastanza indicativo a questo riguardo.

cato dell'Euroturismo ». Jochen infatti non è più tanto entusiasta e sicuro sul futuro delle BMW « 3.0 CSL » che dovrebbe far correre il prossimo anno.

Esplicitamente dichiara: « Beh, ora non posso fare previsioni sulle vetture che sto mettendo a punto per il '73. La 3 litri è una vettura ottima, sia Schnitzer che l'Alpina stanno già ora facendo un buon lavoro, però i problemi sono tanti e non voglio mettere troppo le mani avanti, per non essere accusato in futuro ».

In segreto si sa che a Monaco hanno detto a Neerpasch di dedicarsi immediatamente prima ai motori due litri che al tre litri. Infatti la BMW vorrebbe riuscire con il nuovo 2 litri a creare una nuova vera arma anti-Ford. Questo motore sarebbe molto

Con questo programma la 6 ORE del "RICARD"

LE BEAUSSET - Malgrado la riduzione della durata da 24 a 6 ore per non essere in contrasto con i regolamenti internazionali, il G.P. Paul Ricard riservato alle vetture da turismo speciale, continua a suscitare il più vivo interesse. I principali «big» del volante per questo campionato europeo saranno naturalmente alla partenza domenica 3 settembre al volante delle varie Ford Capri, BMW Schnitzer e Alpina, Opel Commodore preparate da Steinmetz o da Conrero, Alfa Romeo GTam e GTAJ, Fiat 128 Filipinetti, N.S.U. Meznaire, ecc.

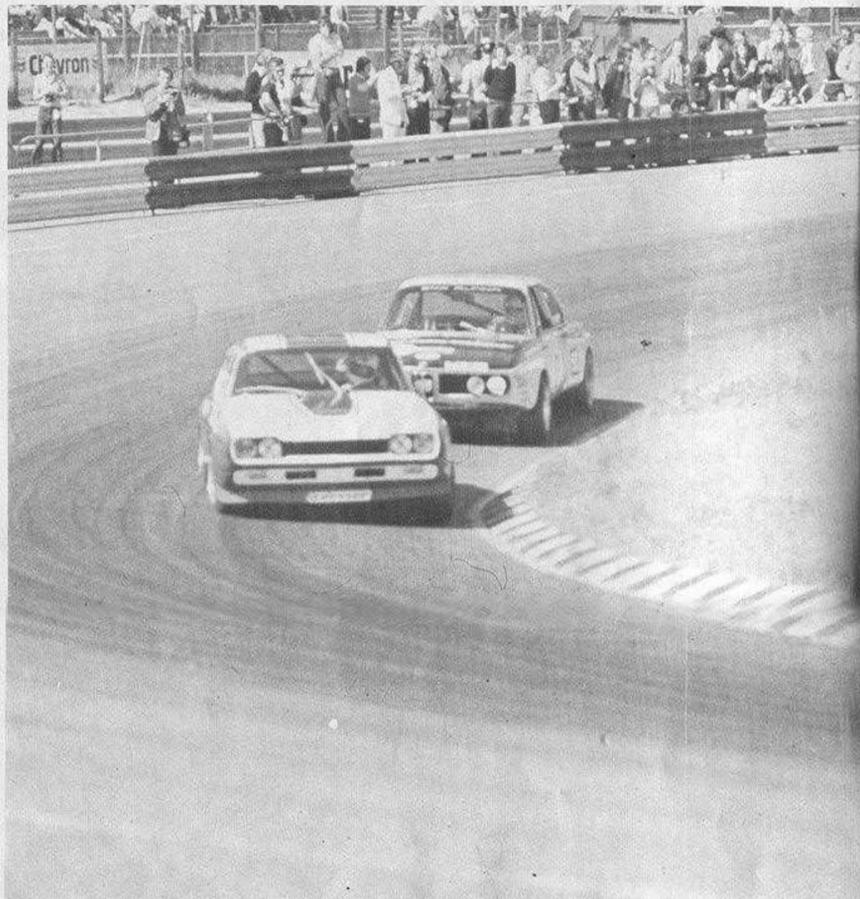
Il regolamento particolare della manifestazione prevede l'ammissione alla partenza dei 6 migliori tempi di ciascuna divisione, nonché dei 28 miglior tempi seguenti senza

alcuna distinzione di classe, mentre saranno tenuti di riserva i conduttori che avranno fatto registrare i 3 migliori tempi seguenti per ciascuna divisione. I conduttori potranno guidare per un massimo di 4 ore consecutive con un'ora di riposo obbligatoria.

Il programma completo della manifestazione è il seguente: giovedì 31 agosto, verifiche sportive e tecniche preliminari; venerdì 1 settembre, dalle 10 alle 15,15 prove della Formula Renault sul circuito piccolo e dalle 15 alle 17,30 prove del G.P. Paul Ricard sul circuito di 5.800 mt; sabato 2 settembre, prove del G.P. dalle 10 alle 15. La partenza della gara delle vetture turismo speciale verrà data alle ore 11,30 di domenica 3 settembre.



Le protagoniste della III divisione, Ford Capri e BMW CS, in prima fila al via della gara di Zandvoort. Sulla BMW c'è lo specialista del circuito, l'olandese Toine Hezemans, sulle Capri Mass e Glemser



Glemser ed Hezemans ruota a ruota a Zandvoort. La 6 Ore del Ricard dovrebbe rappresentare la svolta decisiva per il Campionato

Dice Turner: « A Boreham non abbiamo un reparto corse. Noi facciamo ogni genere di esperienze sulla produzione Ford. Quando Colonia all'inizio di quest'anno ci ha fatto sapere che non aveva né il tempo né i mezzi per seguire le "Escort" abbiamo portato volentieri avanti la sperimentazione, anche agonistica della vettura. Len Terry ad esempio ha ridisegnato tutte le sospensioni. Tuttavia il nostro non è mai stato un programma preciso. Quindi non deve fare nessuna meraviglia se qui a Zandvoort non c'è nessuna "Escort" ufficiale, ma solo quella del "Team Sony" che gode di tutta la nostra assistenza tanto è vero che uno dei piloti è il pilota ufficiale Ford Gerry Birrell (a Zandvoort Birrell ha distrutto questa vettura in prova n.d.r.). Per il futuro e per il prossimo anno, penso, sarà la stessa cosa. Noi non abbiamo soldi per far correre le "Escort" ufficialmente. Se vorranno ancora farlo dei "team" privati con buoni "sponsor" alle spalle, saremmo ben lieti di fornire tutto l'aiuto e l'assistenza possibili ».

L'incredibile possibilità che vincendo sempre si perdano i benefici pubblicitari sembra essere stata valutata anche da NEERPASCH, che conosce bene sia le ristrettezze Ford, sia il « mer-

più redditizio pubblicitariamente, perché impiegabile, sulle F. 2 e sui prototipi 2 litri, nei rallies con la nuova « 2002 Tii » (di cui Autosprint ha dato notizia nel numero scorso) e tutto sommato anche nella futura prima divisione.

Il quadro del possibile rimando dell'operazione « 3.0 CSL » in fondo collima con la dichiarazione di Kranefuss che per il '73 basteranno alcuni miglioramenti alle Capri per tenere il passo delle BMW nell'Euroturismo.

Il campionato '73 come si vede sarà di marca tedesca, in quanto per i nuovi regolamenti i nostri « Alfa Romeo » e « Fiat » dovranno mettere a riposo le loro « 1300 » divenute non competitive. L'Alfa sembra manterrà il contratto ai soli FACETTI e PICCHI, che dovrebbe fare qualche corsa con una « Montreal » nell'Euro GT, mentre Larini dovrebbe correre in F.3 con la Wainer a motore Alfa Romeo.

Per quanto riguarda la Filipinetti dovrebbe « chiudere » con le « 128 » coupé ma sembra quasi sicuro che il magnate svizzero stia pensando ad un « team » di Escort « RS 1800 » da far correre nell'Euroturismo '73 con i suoi colori.

Tito Zogli

Trapianto con rigetto.

Non rischiatelo!

Usate
ricambi
originali
FIAT

