

DOVE corriamo domenica?



Per l'ITALIA:
CHALLOIS
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 giugno), 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 Fuggi 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. La Coppa Roma (24-9) è stata rinviata a data da destinarsi.

SETTEMBRE

Le corse in calendario dal 10 al 15/9 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
10	G.P. d'Italia	AC Milano	Circuito di Monza km 5.75		●●● Camp. mond. pilotti F. 1	Velocità in circuito	Gethin (BRM) 1.18'12" e 60 media 242,615 kmh, nuovo record Nuovo record sul gi- ro: Pescarolo (March) 1'23"8, media 247.016 kmh
10	Coppa Intereuropa	AC Milano	Circuito di Monza km 5.75		●●● Camp. europ. GT	Velocità in circuito	
10	Coppa Farris	AC Sassari			●	Velocità in salita	
10	Cefalù Gibilmanna	AC Palermo	Part. Cefalù Arr. Gibilmanna	Part. ore 10	●	Velocità in salita	Amphicar (Abarth) 7'56"3. media 105,815. Record: Vac- carella 7'45"5, media 106 e 906 (1970)
10	Trofeo Musso Vallelunga	AC Roma	Circuito di Vallelunga km 3,2		● F. 3, F. Italia, F. F., F. 850	Velocità in circuito	
10	Trofeo Etruschi	AC Viterbo			●	Regolarità	Canè (Lancia)
10	Ruota d'Oro	AC Cuneo			●	Rally	Giampaolo (Lancia)
10	Rallycross	AC Udine			●	Rallycross	
10	Gara Tris	Kart Arcionia			●	Velocità in circuito	
10	Corsa di Maquisard	Francia			●●	Velocità in salita	
10	Corsa Ulm	Germania			●●●	Velocità in circuito	
10	Corsa di Landshut	Germania			●●●	Velocità in circuito	
10	Autocross Schluchtern	Germania			●	Autocross	
10	Aerodromo Rheinhessen	Germania			●●●	Velocità in circuito	
10	Trofeo Sport	Spagna	Circuito di Jarama km 3,404		●●●	Velocità in circuito	
10	Corsa di Limouches	Francia			●	Velocità in salita	
10	Corsa di Montbazillac	Francia			●	Velocità in salita	
10	Corsa di Belbeuf	Francia			●	Velocità in salita	
10	Corsa di Heisdorf	Lussemburgo			●	Velocità in salita	
14	Trofeo Cadetti	SIAS Monza	Circuito di Monza km 2,405	Part. ore 21	●	Velocità in circuito	
14-18	Rally dei Tulipani	Olanda			●●●	Rally	Van Grieken-Verbunt (BMW)
15-17	Rally della Vistola	Polonia			●●●	Rally	
15-24	Tour de France	Francia	km 5000 Part. Biarritz (15) Arr. Nizza (24)		●●● Camp. int. rallies piloti Trofeo europ. GT	Rally	Larrousse-Rives (Matra)

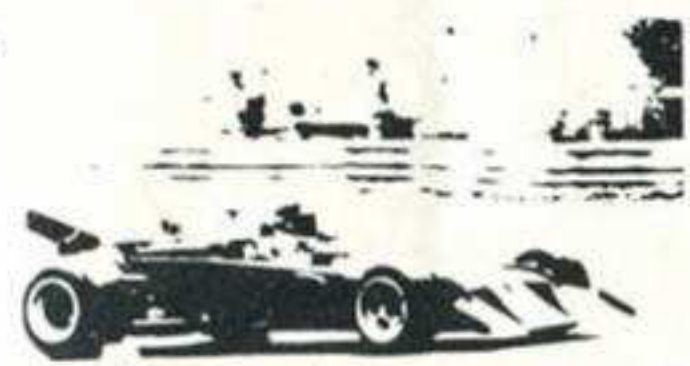
LEGENDA: ●●● = internazionale; ●● = nazionale a part. str.; ● = naz.; □ = «chiusa»



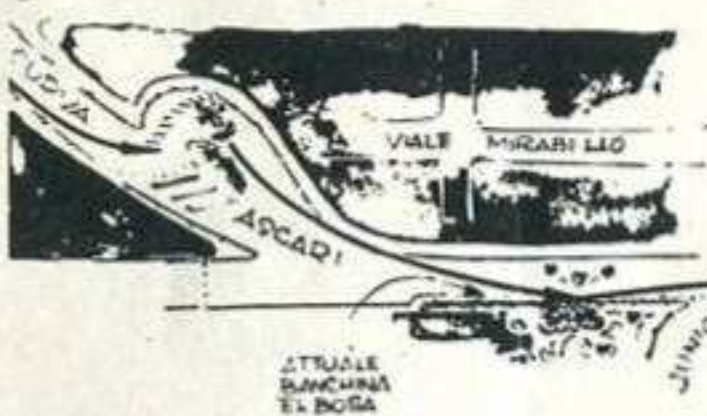
**LEGGETE
SUBITO**

nelle pagine che seguono

**SPECIALE
MONZA**



**STEWART
e ICKX
si confessano**



**Faranno così
la chicane**

**il pallottoliere
delle rubriche**

domenicaSPRINT

il giornale
delle corse

a pagina

- 2 *Dove corriamo domenica?*
- 3 **LA ZANZARA**
- 44 **KARTING**
- 46 **MOTORAMA TUTTESPRINT**
- 48 **SCRIVETECI rimarremo amici**
- 50 **INFORMATUTTO**
- 51 **COMPRAVENDITA**



**Una ANTEPRIMA
ECCEZIONALE!**

**AUTO
SPRI
NT**

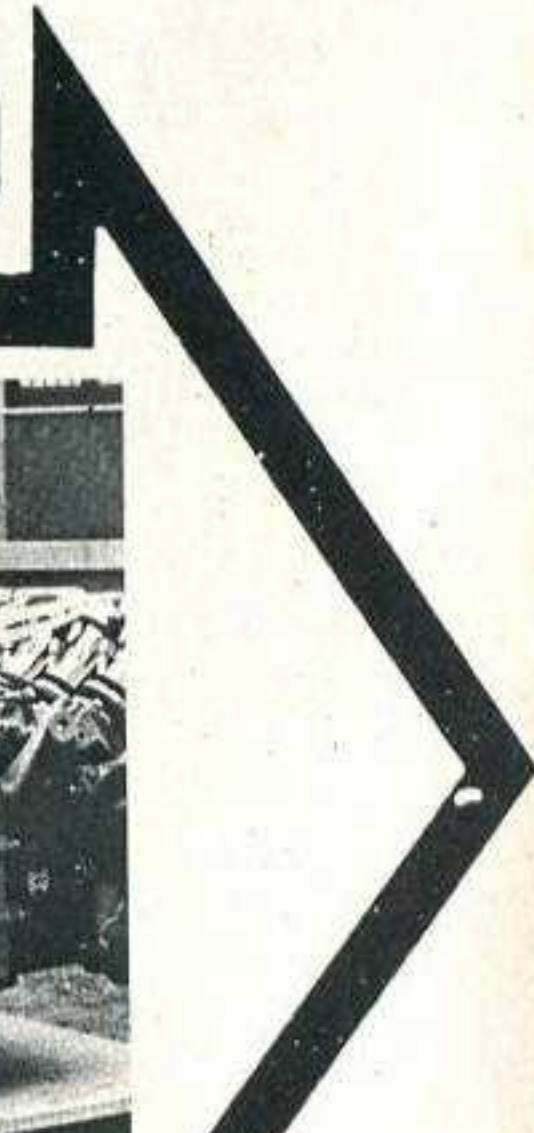
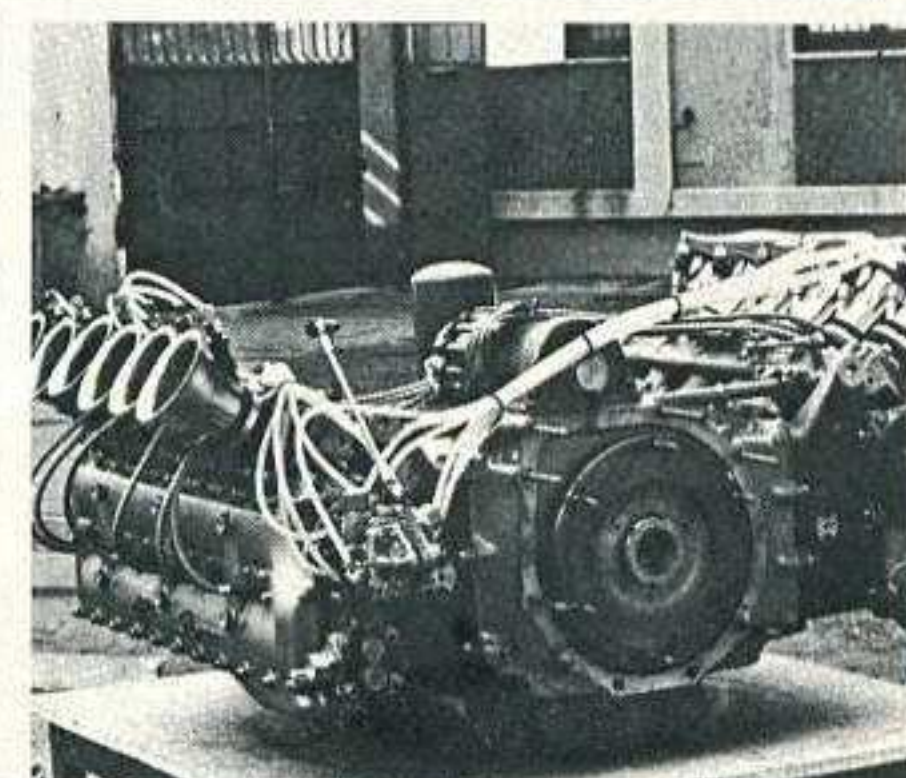
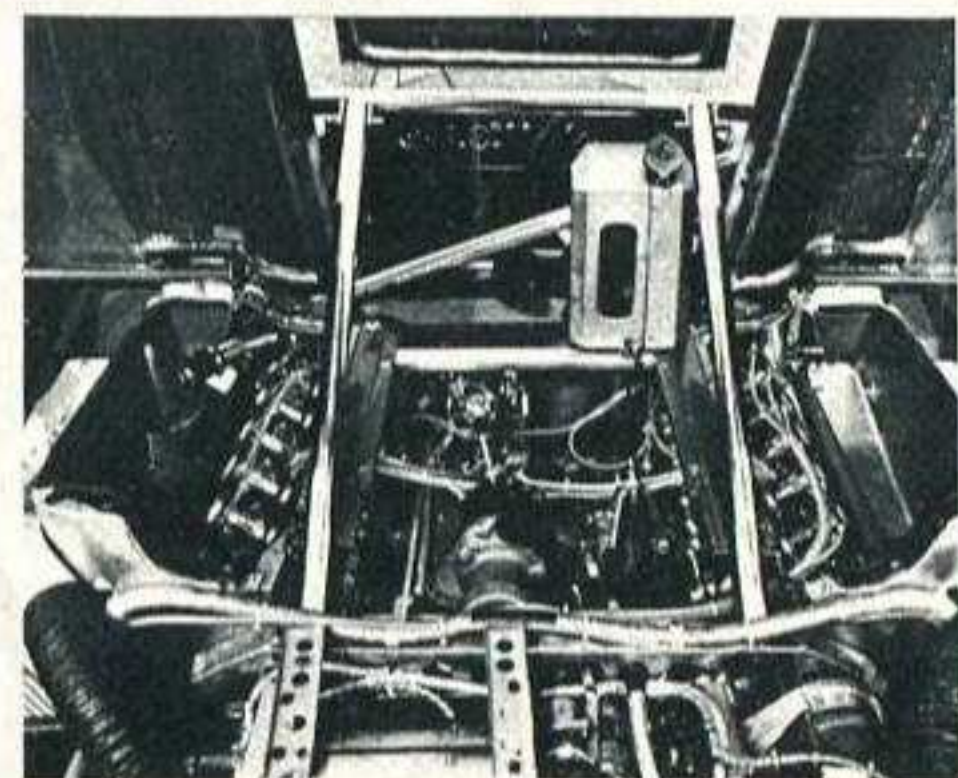


DOCUMENTO

**Sarà l'ALFA
della rivincita?**

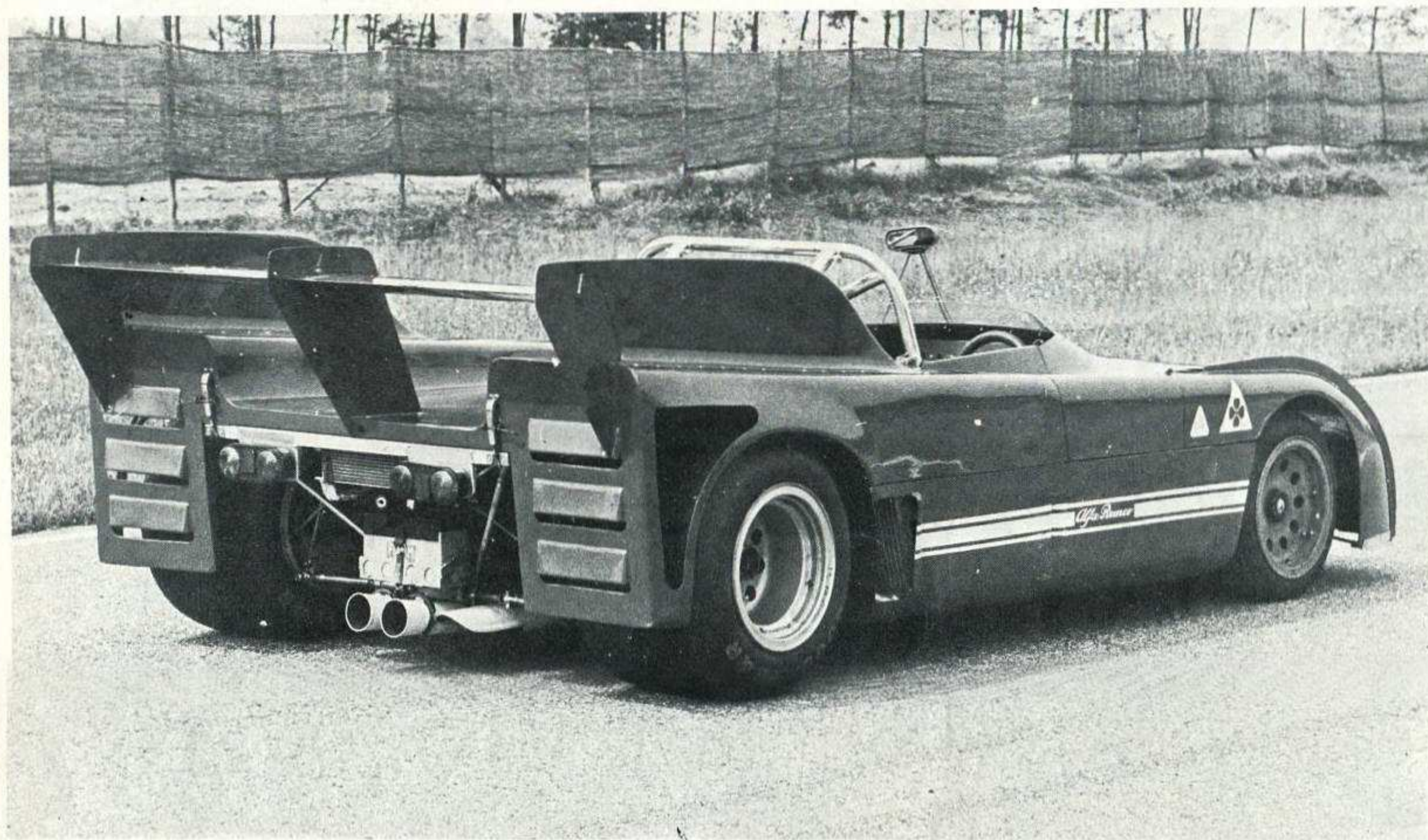


La 33tt 12





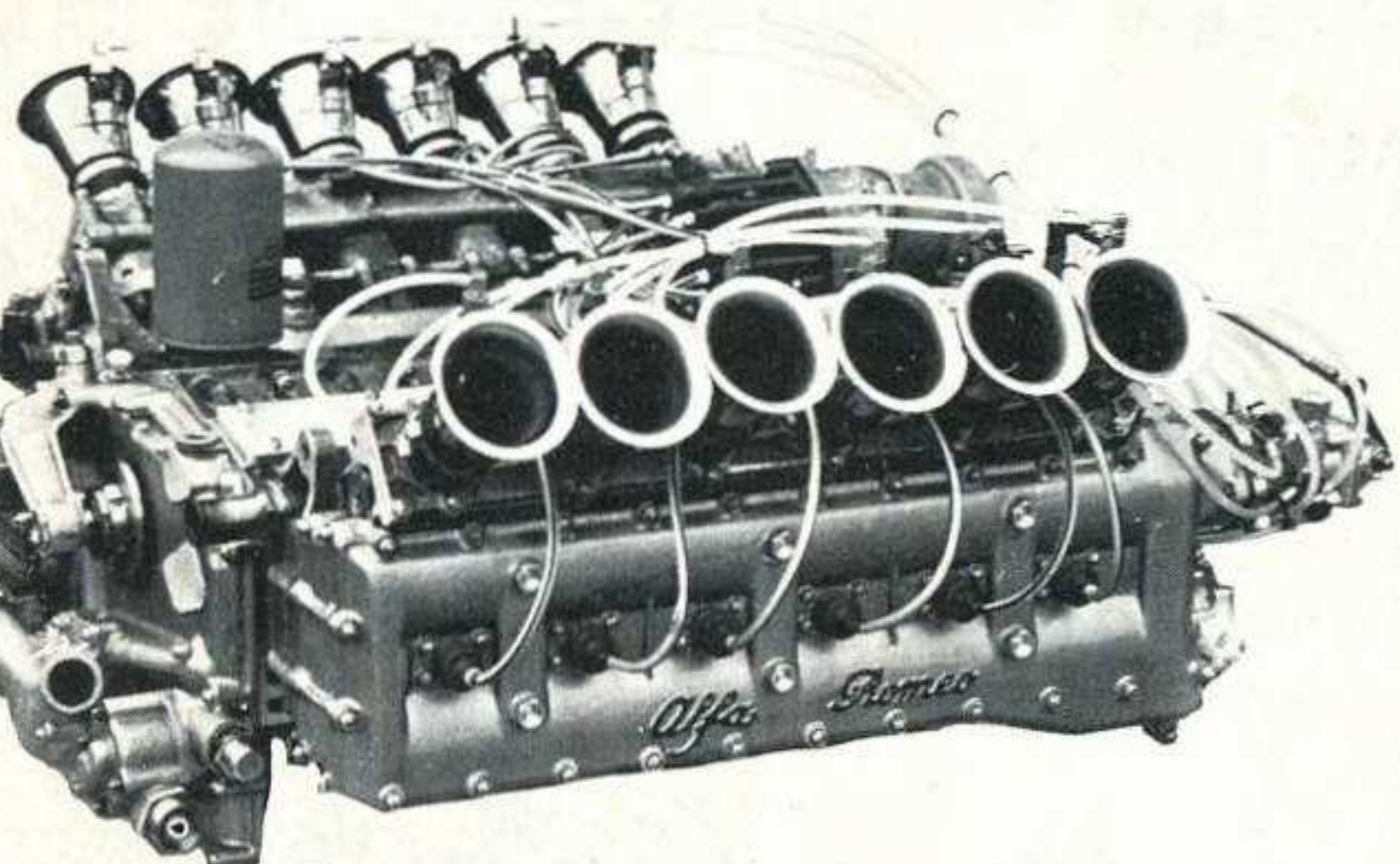
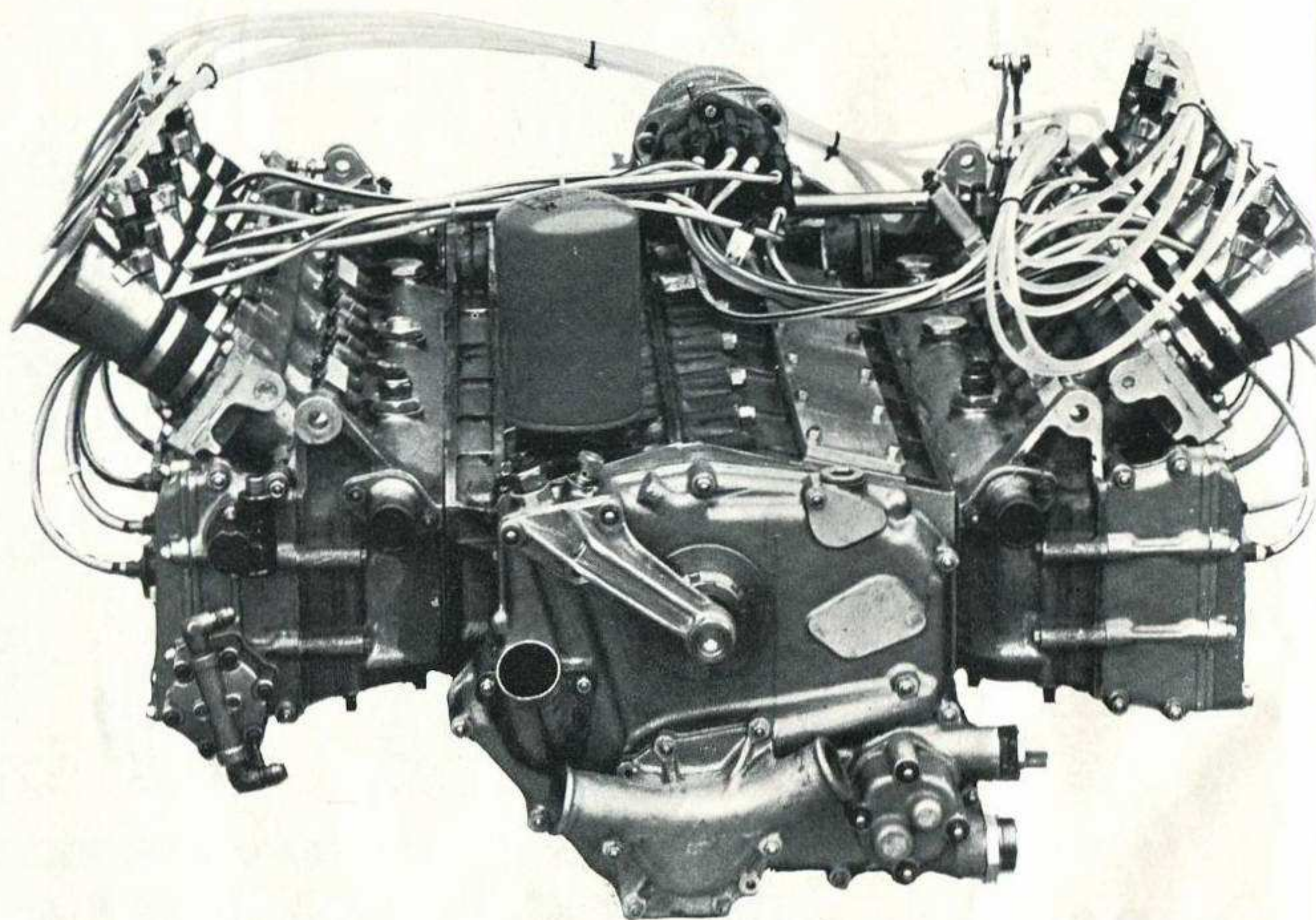
Le prime foto dell'ALFA BOXER 12 cilindri



Sopra a sinistra, la linea delle 33 tt 3 trasformata dalla vistosa pinnatura posteriore. A destra, Carlo Facetti impegnato in uno dei giri di collaudo a Balocco, nella pista sperimentale dell'Alfa

Il biscione ha messo la coda

Sopra, una vista posteriore della nuova Alfa 12 cilindri. Il telaio è quello della solita tt, naturalmente adattato agli ingombri del motore. A destra, il 12 cilindri boxer dell'Alfa visto dalla parte anteriore. A prima vista sembra uguale ai conosciuti boxer Ferrari e Tecno, ma ha molte originalità. In primo piano, le pompe acqua e olio



Un'altra vista del nuovo boxer Alfa. Dal disegno dei coperchi delle cammes si intuisce come l'angolo incluso delle valvole sia molto ridotto. Sulla destra, si nota il distributore dell'iniezione, calettato all'estremità dell'asse a cammes di aspirazione della bancata sinistra

PROTOTIPO
5.00 x 13

FIAT
BIANCHI
SIMCA
ALFA SUD
L. 16.300



RUOTE LEGA LEGGERA

MARCHIO  QUALITA'

stilauto
ITALIA - MILANO

C.SO SEMPIONE 63 - TEL. 335823

PENTASTAR

5.50 x 13
FIAT, SIMCA
BIANCHI
BMW, OPEL
ALFA SUD
L. 19.500



6.00 x 14

ALFETTA L. 23.000

I pochi dati da identi-kit della 33t12

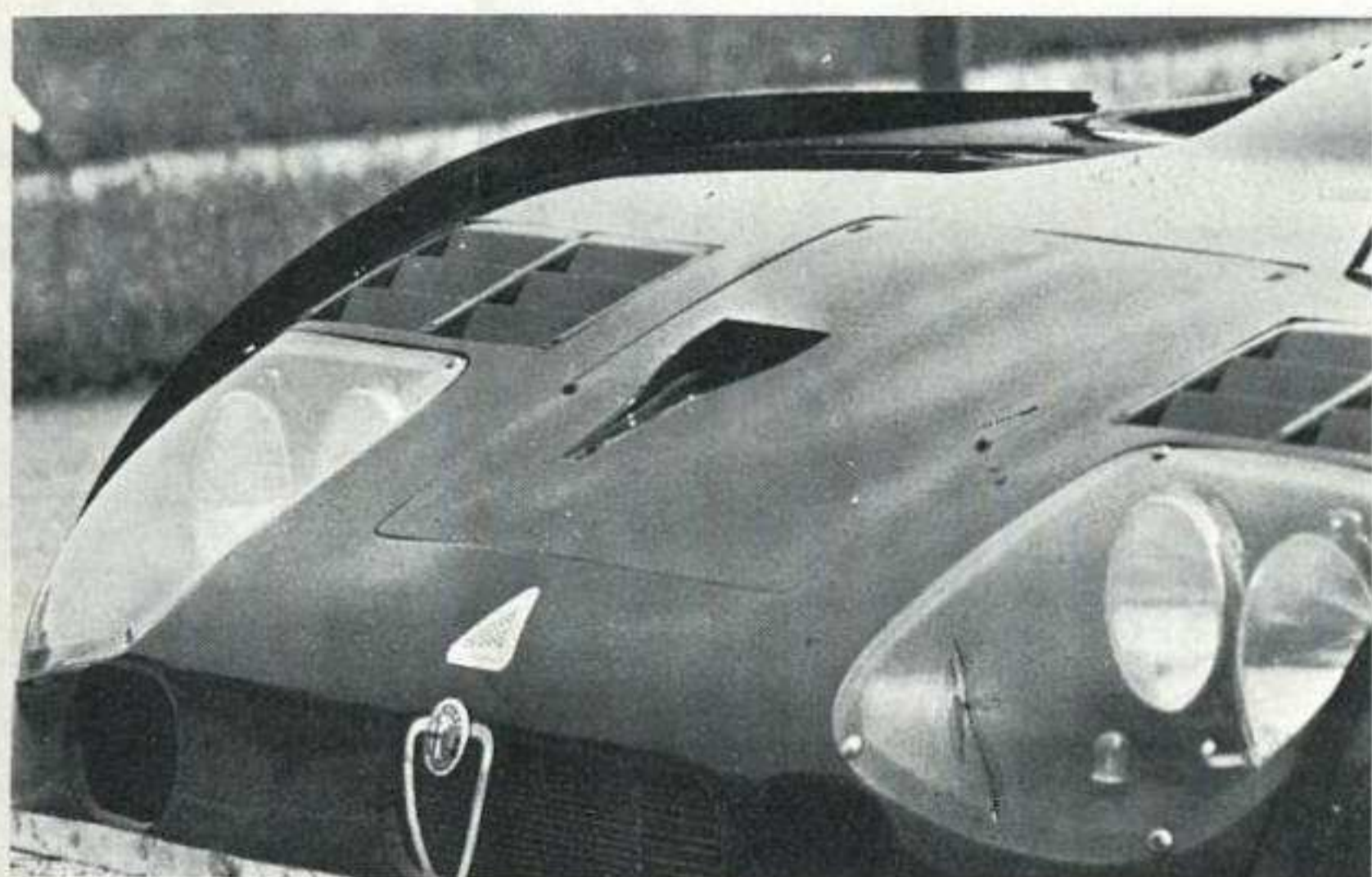
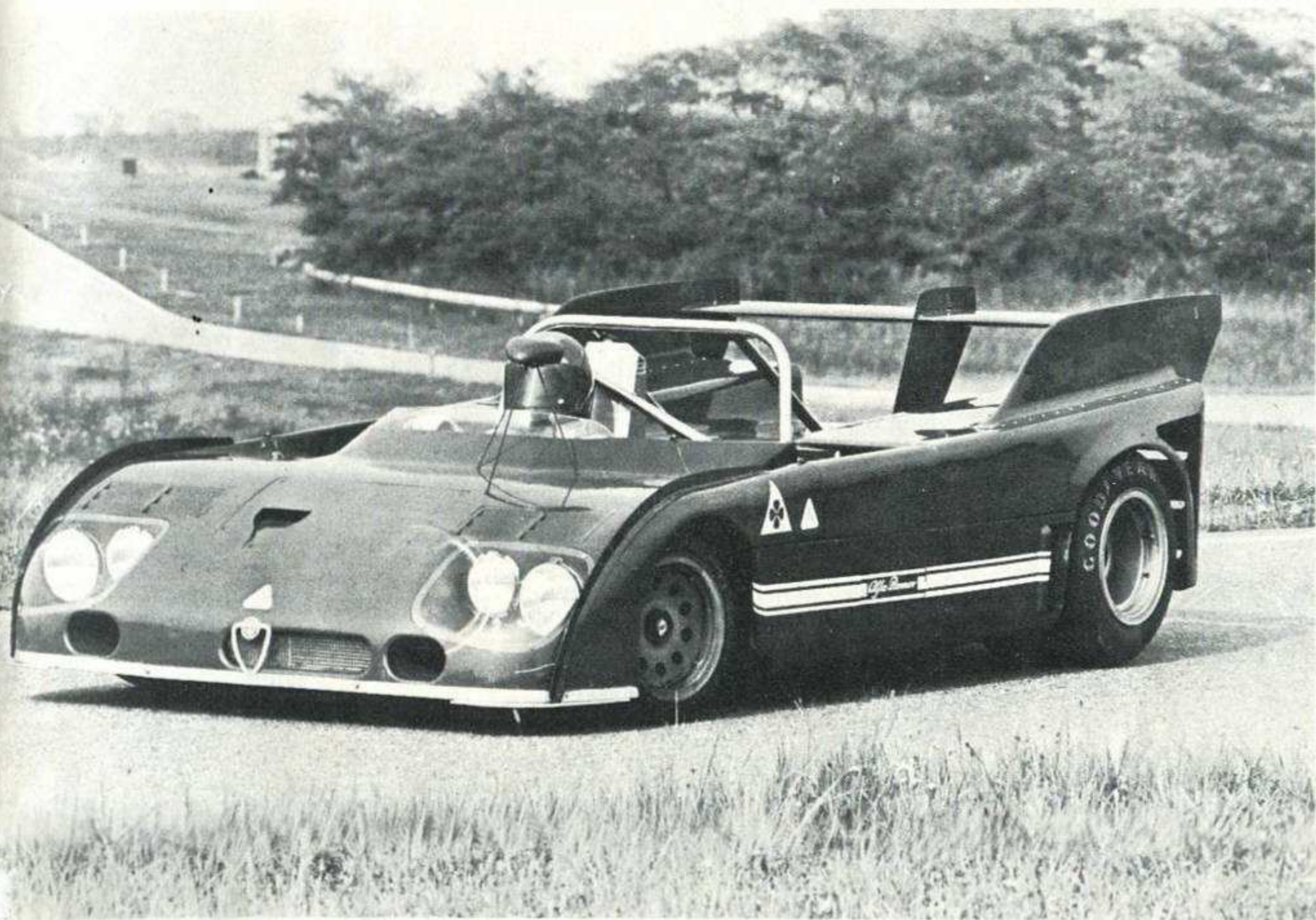
Le caratteristiche fondamentali del nuovo motore 3 litri boxer a 12 cilindri sono le seguenti:

12 cilindri a 180°, a 4 valvole per cilindro, cilindrata totale 2995, rapporto di compressione 11:1 potenza massima prevista a 11.000 giri, iniezione indiretta Lucas, accensione Dinoplex, cambio a 5 marce + retro.

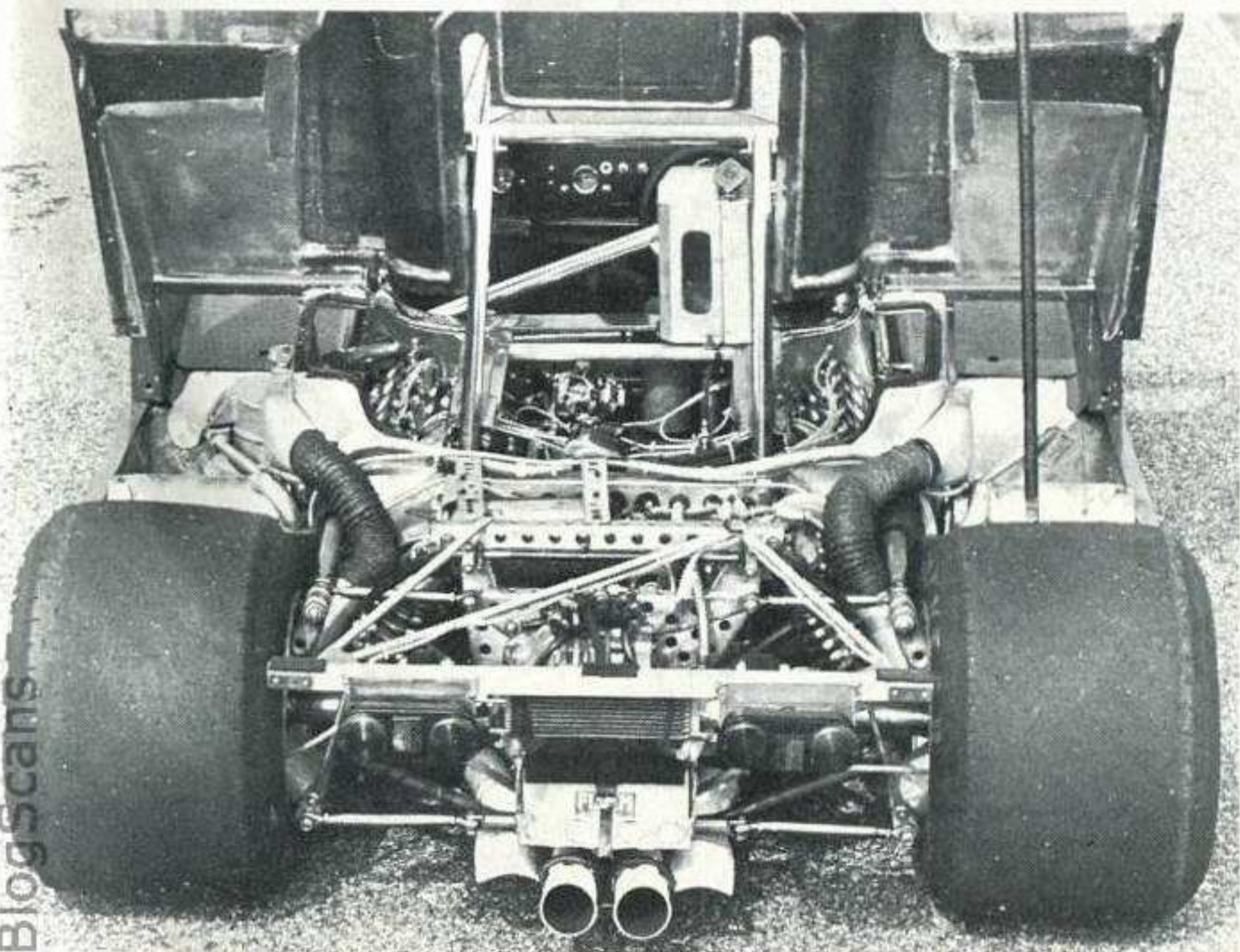
Non è precisabile, per il momento, la potenza massima, dato che il motore è ancora in fase di sviluppo, ma sembra che si sia già superato il « tetto » dei 450 CV. Non è neppure stato comunicato il valore delle misure geometriche del motore.

MILANO - Come vi avevamo anticipato la settimana scorsa, il prototipo della Alfa Romeo Sport 12 cilindri è a Balocco in prova. Ora, vi mostriamo le prime foto della attesissima 33tt12, una vettura di cui si è molto parlato e molto si parlerà, sia nella sua fase di gestazione sia quando prenderà parte alle prime corse. Le notizie raccolte sono per ora molto poche. In una breve intervista, lo stesso presidente dell'Alfa Romeo, dott. Luraghi, ci ha detto

che il programma delle competizioni per la nuova Sport 12 cilindri sarà determinato in rapporto al tempo necessario per la sua messa a punto. Anche il programma relativo ai piloti non ha avuto alcuna conferma ufficiale. Naturalmente la grande massa di esperienze fatte in questi anni con il motore 8V non andrà dispersa, ma sarà utilizzata dall'Alfa soprattutto in rapporto alla possibilità di derivarne motori adatti a vetture di serie, come è già stato fatto con la Montreal.



Sul muso della 33 tt che fa da «muletto» al nuovo motore vediamo le feritoie di scarico dell'aria dai passaruota. Sotto, il 12 Alfa Romeo al suo «posto» nel telaio tubolare della 33 tt



Debutterà ad IMOLA?

Dopo una lunga preparazione al banco di prova, durante la quale ha dato risultati estremamente positivi, l'atteso 12 boxer Autodelta è arrivato alla pista, montato su un autotelaio tubolare 33-3, che come è noto era già stato predisposto in funzione del nuovo motore.

Naturalmente, è ora troppo presto per fare previsioni agonistiche o lasciarsi andare ad entusiastici ottimismo. L'esperienza insegna che la «crescita» di una nuova macchina da corsa, soprattutto nuova come motore, non è né facile né breve. Ad ogni modo, è doveroso riconoscere all'Alfa la volontà e la capacità di aver portato avanti il programma di studio e costruzione di questa Sport, soprattutto dopo la «recessione» della Fiat nei confronti delle ambizioni Ferrari.

Una data in cui la nuova 33 tt 12 potrebbe apparire in pubblico è quella della 500 Km di Imola, ma questo debutto a sensazione è ovviamente legato al «come» proseguiranno gli attuali collaudi.



vitaloni RETROVISORI



CON LICENZA
DI SORPASSO

montati dalle principali case
automobilistiche-omologati
dalle norme europee

**AUTOSPORT
JOLLY CLUB**

Concessionaria esclusiva per l'Italia
setentrionale della
COLOTTI Trasmissioni

Differenziali «C. F.» per tutte le vetture. Cambi a denti dritti ed imbrocchi frontali. Collettori Asp. e scarico per Fulvia HF. Ruote in lega per Porsche da 7"-9"-10"x15".

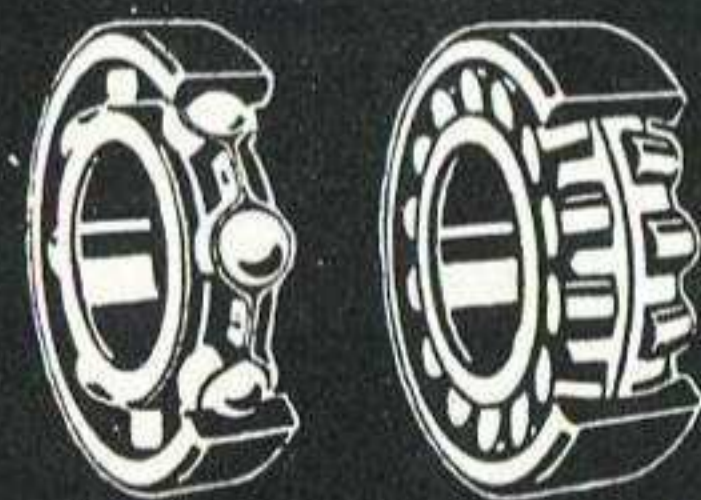
Chiedere catalogo a:
20151 MILANO Via Gallarate 3 tel. 323918



COMUNICATO

Informiamo la nostra spettabile Clientela che quest'anno non saremo presenti col nostro Stand al 43. Gran Premio d'Italia. Diffidate pertanto da eventuali abusivi richiami riproducenti il nostro marchio. Con l'occasione vi ricordiamo che l'unico punto di vendita rimane la nostra Sede centrale di Via Plinio 33 a Milano dove saremo lieti di porgervi un simpatico omaggio.

SHOPCAR33
nome e marchio depositati



FAG

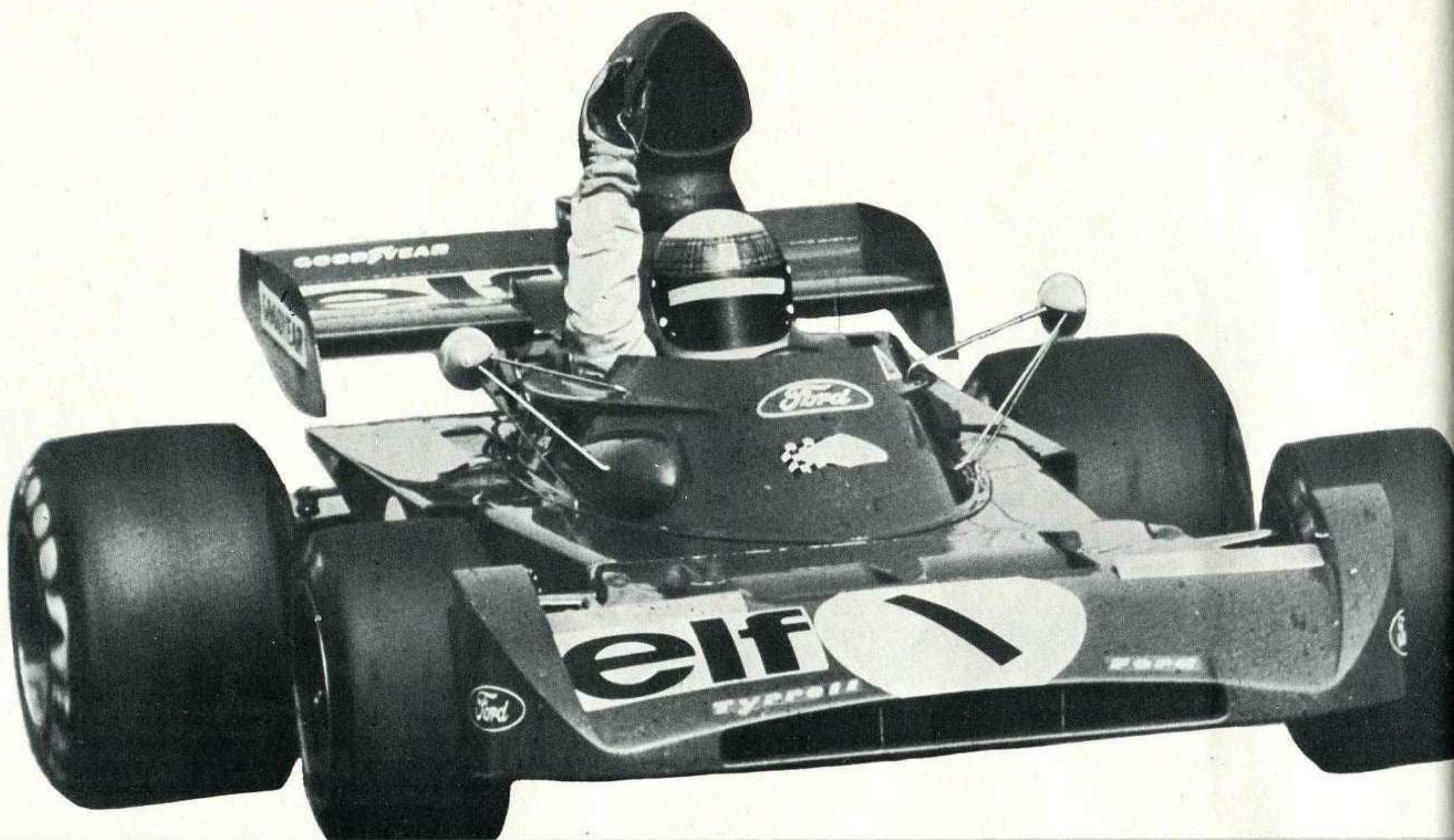
cuscinetti volventi

Gli anti FITTIPALDI allo specchio



MONZA F1

2 spregiudicati
servizi su
STEWART
e ICKX



Una settimana dopo il Gran Premio inglese, un gruppo di giornalisti inglesi, presenti a Imola per la gara di Formula 2, prendevano un whisky la sera dopo le prove e parlavano di corse. Il soggetto numero uno, specialmente dopo le corse e l'articolo scritto da lui sul «Daily Express», era Jackie Stewart, il campione del mondo in carica.

«E' vergognoso», diceva uno, «ci pensi che, nel Gran Premio di Gran Bretagna, che quest'anno era pure Gran Premio d'Europa, lo hanno fischiato al Campione del Mondo? Ed è pure cittadino britannico...».

«Ma non è tutto,» aggiungeva un altro, «il pubblico incitava tutti gli altri. Bastava che vincessero Ickx, Fittipaldi o chiunque altro per il pubblico, purché non fosse Stewart.»

E si tornava all'articolo di Stewart sul «Daily Express», e al fatto che Jackie lamentasse con i giornalisti che era stato ostacolato nel doppiaggio dal fratello di Fittipaldi, Wilson, fatto che poi gli sarebbe costata la corsa. (Wilson, dal canto suo, ha spiegato che sapeva di star per essere doppiato. Ha guardato tanto a lungo nello specchio da frenare troppo tardi nella famosa curva Druids. Di conseguenza era un po' di traverso quando è ar-

zazione. Nessuno gli nega questo diritto, infastidisce solo che tutte le cose che fa sembrano avere un prezzo.

Ha firmato — ad esempio — un contratto con il rappresentante americano Mark McCormack che gli cura gli interessi come per molte «stelle» sportive americane. Quei metodi di «promotion» e «marketing» saranno normali negli USA ma per gli europei, e specialmente gli inglesi, sono piuttosto «aggressivi» e certe volte non di gusto.

Se si guarda una foto di Stewart, fatta prima di diventare campione nel '69, lo si rivede con i capelli corti (già quando c'erano tanti capelloni) e con vestiti semplici e privi di stravaganza. Il vestire esotico e pure la nomina «The Mod Scot» è venuta dopo.

Gli inglesi, che pagano le tasse forte e soffrono del clima terribile, certo poi che hanno anche invidia per uno Stewart che vive a Ginevra per sfuggire le tasse. Il compianto campione Jim Clark fece la stessa cosa, prendendo residenza alle Bermude per le stesse ragioni, però non veniva criticato nello stesso modo.

La campagna di sicurezza nei circuiti non è gradita dai tifosi inglesi, forse perché molti pensano

telecronaca di gare come ha fatto con la ABC-TV degli USA a Sebring e Indianapolis. Negli Stati Uniti molti programmi sportivi trasmessi dalla TV utilizzano non solo i Casucci e i Poltronieri della situazione, ma anche esperti in ogni campo sportivo. Spesso ex-campioni commentano la corsa insieme con il «professionista». Una cosa che in Italia, per esempio, ha dimostrato di fare molto bene (vedi trasmissione da Enna) Andrea de Adamich, ma è stato subito liquidato, forse dal telecronista preoccupato dalla valida... concorrenza.

Anche davanti alla macchina da presa Stewart è a suo agio. Dicono quelli che hanno visto il film di Roman Polanski, «Weekend of a Champion», che è il migliore film mai fatto sulle corse e battuto con facilità «Grand Prix» e «Le Mans». Il film consiste in tre giorni della vita di Stewart, che si prepara e disputa una corsa. E lui è l'attore di se stesso.

Per l'immagine stessa dello sport-auto, Stewart ci tiene molto a fare tutto quello che può, sia per una «promotion», sia per darne un'immagine più favorevole. Egli dice che quando il Presidente Nixon ha invitato l'ottobre scorso tutti i corridori e le persone dello sport automobilistico alla Casa



Monza 1971. Poco prima del via, Stewart ormai campione del mondo parla fittamente con George Plimpton, per questa occasione in tuta da meccanico Tyrrell

rivato il fratello Emerson. E dice che pure Stewart era un po' di traverso. Ma comunque non ha fatto apposta ad ostacolarlo.)

«Ma insomma: perché non poteva Stewart ammettere che Emerson lo ha battuto, bene proprio e basta?»

Risponde un meccanico: «Non può, perché è un corridore, e sono tutti delle primedonne. Quindi non può, ecco tutto!»

«Ma perché,» abbiamo chiesto, «il pubblico e i giornalisti inglesi trovano così antipatico Stewart?»

E' seguita una mezz'ora di spiegazioni che possono essere riassunte così:

- 1 Stewart ama troppo i soldi.
- 2 La sua campagna per la sicurezza sui circuiti.
- 3 Parla troppo di cose che non hanno niente a che fare con le corse.
- 4 Si è dimenticato di chi lo ha aiutato ad arrivare dov'è oggi.

Dopo Stirling Moss (che non divenne mai campione) Stewart è il campione del mondo che più si è avvantaggiato economicamente della sua posi-

E' tutta

di non avere abbastanza emozioni con i soldi spesi per il biglietto delle gare. «Per la maggior parte, la gente che mi critica non fa niente per le corse. Stanno seduti al recinto» dice Stewart.

E si difende ancora affermando che, come ha preso molto dalle corse, sente il dovere di fare anche qualcosa per esse e per lo sport. E lo cerca di fare occupandosi della sicurezza che per lui vale sia per gli spettatori che per i piloti; e con le interviste ai giornali, radio, alla TV, le «public appearances» nelle scuole e altrove non sono sempre remunerative dal lato finanziario (è vero, anche AUTOSPRINT può dirlo, n.d.r.), ma servono di pubblicità anche allo sport del volante.

«So che Jackie si è fermato a Vienna, prima di arrivare a Zeltweg,» racconta Frank Faulkner, un amico pediatra che cura gli interessi di lui e di Tyrrell negli Stati Uniti, «per fare un piacere a Helmut Marko che sta scrivendo un libro. Ma non ha preso una lira per questo.»

Stewart, davanti alle telecamere è un «performer» con molta presenza, sia nei documentari che hanno fatto su lui, sia quando partecipa ad una

Bianca (sembra che l'idea sia stata di Andy Granatelli) ha fatto molto per lo sport negli USA e gli ha dato dignità e rispettabilità riconoscendolo.

Dopo questi commenti ricavati da sue dichiarazioni e scritti, e dopo le critiche dei suoi accusatori, siamo andati a parlare con Jackie. L'incontro è avvenuto a Zeltweg. Stewart lo abbiamo conosciuto la prima volta nel 1964 a Rouen, quando vinse una corsa di Formula 3. Certo che è cambiato molto da quei tempi, a parte che è maturato (e invecchiato di 8 anni). Indossava stavolta una camicia sportiva e un paio di pantaloni sportivi color ruggine. Faceva caldo in Austria ma voleva sedersi al sole, forse approfittandone per prendere un po' di tintarella. Dopo il colloquio di mezz'ora mi sono accorto che lui, puntualmente alle 11 di mattina, era venuto al circuito solo per parlare con la sottoscritta. Infatti, appena finito, ha firmato una dozzina di autografi, salutato i meccanici, poi è tornato all'albergo. Forse tanta gentilezza perché egli sa che io scrivo anche per giornali degli Stati Uniti. E Stewart adesso sta puntando molto su quel «mercato».



Tra gli inglesi STEWART non ha grandi «fans». (Forse perché è scozzese). Negli altri Paesi però non è così. Questo striscione per lui a Zeltweg lo avevano portato degli italiani (antiferraristi probabilmente)

Pochi campioni come il grande pilota scozzese riscuotono tante antipatie in questo momento: cerchiamo di capire il PERCHÉ



Ecco uno degli atteggiamenti che dà esca alle critiche (di giornalisti e no) nei confronti dello scozzese: STEWART cover-boy. Qui fa reclame a un modello di blu-jeans. Ora che, con la deposizione di Brundage dal Comitato Olimpico Internazionale, anche il giudizio del C.I.O. su certe appendici professionistiche dello sport cambierà, può essere che foto del genere facciano meno impressione per una disciplina agonistica che non ha ormai più nascosto, da parecchio tempo, la sua «professionalità»

«Quando ho rinunciato alla Can-Am, ho anche rinunciato a molti programmi che mi interessavano», comincia Jackie. «Ho dei legami con compagnie che facevano programmi con me quest'estate. Quando corro in America non vado solo per correre, ho anche molto da fare. Faccio parecchio già in Europa per gente come Wrangler Jeans anche se ho appena cominciato, e avevo anche programmi pubblicitari molto pieni in America. Quindi ho perso molto denaro non facendo il Can-Am. C'è anche la ABC-TV per cui ho lavorato parecchio, poi dovevo fare anche "personal appearances" nelle stazioni di benzina della Gulf, abbinato al fatto che avrei usato Gulf nel Can-Am e perciò facevo reclame per loro.»

«Sai, l'America è un Paese molto grande e le corse di auto sono cresciute molto d'interesse negli ultimi anni. Penso che ha aiutato in questo anche la partecipazione dei corridori internazionali. In Europa ho un nome piuttosto... conosciuto, se vuoi, che naturalmente è molto importante commercialmente. Se scrivo per le grandi riviste americane come "Playboy" e "Sports Illustrated" allora devo anche fare della TV e interviste. Alla gente americana piace molto il successo, e vuole ve-

bene di salute, ma anche se lo fossi stato, non avrei corso perché non mi va di sbattere contro quel muro a 200 miglia all'ora. Io non ho mai detto di essere un uomo coraggioso. Credo che le velocità che si raggiungono sui circuiti ovali sono francamente troppo. Credo che ciò sia sbagliato, e non necessario. Sai, lo spettatore veramente non vede la differenza fra un giro a 190 miglia e un altro a 150 miglia all'ora se tutte le macchine vanno alla stessa velocità. L'America è andata avanti tutti gli anni senza cambiare formula come abbiamo fatto in Europa. E in questo fanno male perché c'è mancanza di talenti da sviluppare. Anche per l'ingegnere è opportuno cambiare formula e ottenere risultati sempre migliori partendo da soli 3 litri di cilindrata.»

Stewart è anche stato criticato perché ama di passare più tempo che può con personaggi della «jet society». Lui risponde che gli piace allargare la sua visione della vita, non di parlare sempre di macchine e corse. «E poi», aggiunge, «se io mi diverto a conoscere persone famose, che male c'è? Sai, per diventare famoso devi essere qualcosa, devi aver fatto qualcosa, e quindi per quello sei una persona interessante con qualcosa da dire. Io non

fine del 1970, ma non voleva lasciare Tyrrell «al freddo». Perciò ha cercato la macchina da Ferrari. «Per me», dice Stewart, «avere la fiducia che ho e la tranquillità che mi dà sapendo di avere Tyrrell e i suoi meccanici alle mie spalle, vale un milione di dollari». Dopo una pausa riprende. «No, neanche un milione di dollari. Proprio non ha un valore. Per me è indispensabile.»

E Stewart si guarda intorno e gestisce verso i meccanici che lavorano sulle macchine con la mano: «Vedi, per me abbiamo i migliori meccanici del mondo, e poi sono molto seri e molto conservatori. Non so se hai notato ma non c'è uno che fuma. E Ken con la macchina vuole essere sempre molto sicuro. Non lascia mai niente al caso. Per esempio la mia nuova 005 doveva già uscire quasi due mesi fa, ma Ken l'ha portata agli istituti tecnici specializzati, l'ha messa sui loro banchi di prova e quando una cosa non andava, poteva essere anche la macchina di prova che non funzionava, ma lui non voleva rischiare, e ha rifatto nuovo quello che era dubbio. La mia relazione con Ken, ed è anche vero che non abbiamo mai firmato un pezzo di carta fra noi, è una cosa preziosissima per me. Puoi capire, no?»



Ken Tyrrell attorniato dai suoi «virtuosi» meccanici. Infatti nessuno di essi fuma: si dice che forse per questo non è stato fatto l'accordo con la Marlboro...!

invidia?

dere il suo preferito vincere regolarmente. Perciò, quando mi ritiro dalle corse, vorrei continuare in un'attività negli USA. Se vado in una Università americana per parlare, vorrei che almeno conoscano il mio nome. E penso che non sono ancora arrivato a tanto.»

Il libro di Stewart scritto insieme con Peter Manso, «Faster», ha ricevuto critica buona, sia in Inghilterra sia negli Stati Uniti dove è stato pubblicato. Un critico, che lo elogia per la sua facilità nell'esprimersi, finisce il giudizio con: «Smetta di correre, Jackie, e scriva». Abbiamo chiesto a Stewart se vorrà scrivere ancora di più.

«Sì, ma ancora non ho l'esperienza che vorrei avere. Ci sono molte persone che lo vorrebbero fare per me e ho avuto poco tempo per farlo io stesso. E poi non ho ancora trovato la formula per mettere su carta quello che vorrei dire così bene come voglio.»

Sulla sicurezza si sanno già molte sue opinioni. Sentiamo adesso cosa dice di Indianapolis, dove invece di correre (gli sono stati offerti 200.000 dollari) ha fatto da cicerone alla TV: «Io non stavo

nascondo che mi piace molto conoscere le "celebrità". E sono contento che a loro faccia piacere conoscere anche me.»

Ne parlo con George Plimpton, un intellettuale e redattore capo del «Paris Review» che ha anche scritto sugli atleti per «Sports Illustrated» e realizzato programmi TV sullo stesso soggetto (quello su Stewart è stato uno dei più riusciti). Egli mi ha detto che, di tutti gli atleti conosciuti da lui, Stewart è il più eloquente e che meglio riesce ad esprimersi. Glielo dico. «Beh, è un complimento molto bello, venendo da George, perché lui conosce un sacco di gente e poi ha molto talento lui stesso. Per me è uno dei più interessanti americani che ho conosciuto.»

Chiedo a Stewart dei suoi rapporti con Ferrari: E viene fuori una cosa che sembra smentire pure le accuse secondo cui non è riconoscente con chi lo ha aiutato all'inizio. Stewart dice che ha parlato una volta al telefono con Gianni Agnelli e che lo scopo quell'estate di due anni fa di chiedere una Ferrari, era per continuare con Ken Tyrrell. Lui sapeva di avere tante offerte di altre squadre alla

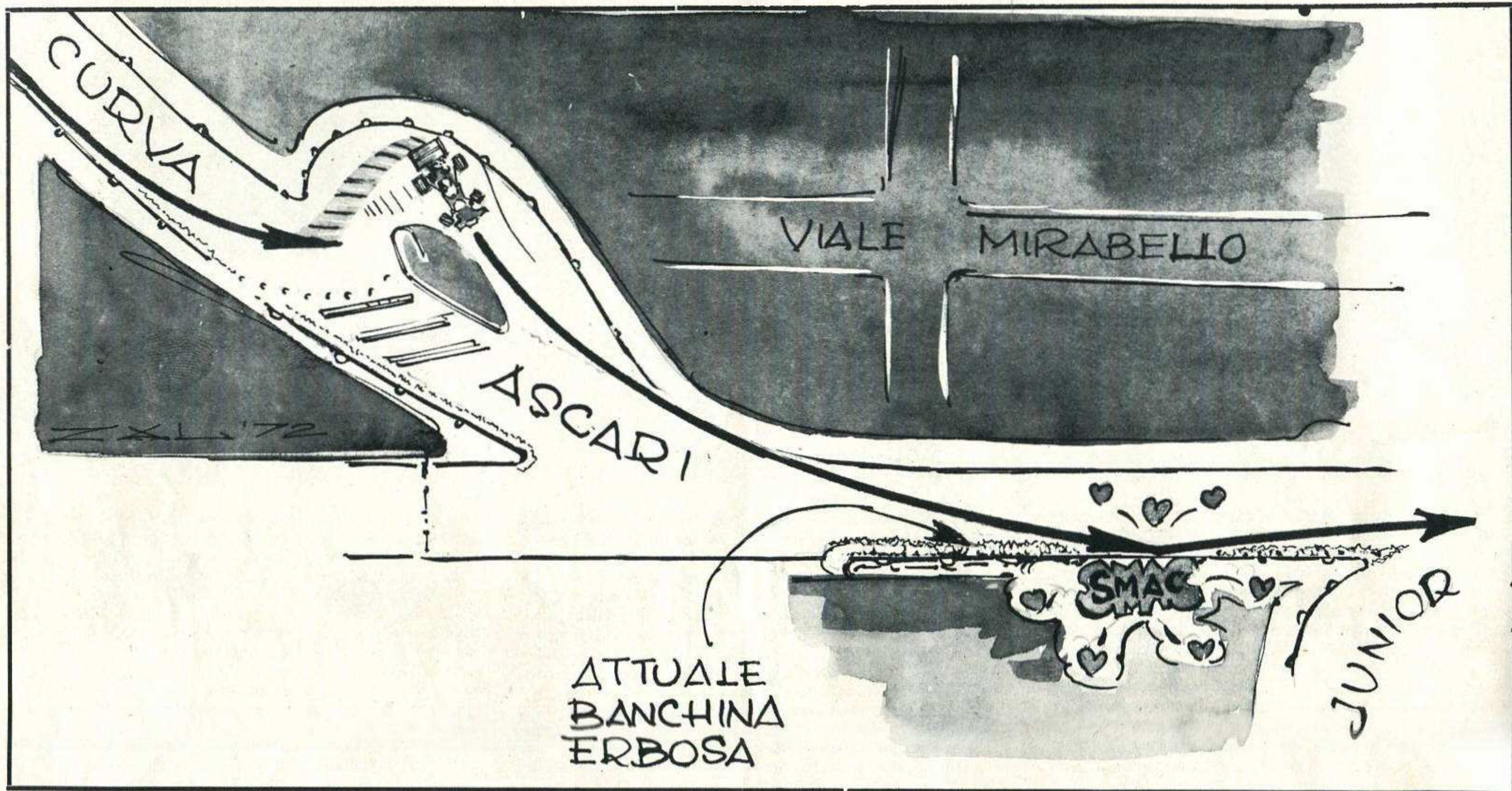
Poi un saluto cortese e Jackie è tornato alla piscina del suo albergo. Sono rimasta un momento a chiacchierare col suo amico Frank Faulkner. Riferendosi a Tyrrell Faulkner ha detto: «Jackie è molto leale. Sia parlando, o scrivendo, o anche quando accetta premi e via dicendo, dice sempre che non sarebbe mai arrivato dov'è se non fosse per Ken Tyrrell. E dimostra la sua gratitudine rifiutandosi di lasciarlo. Anche verso i meccanici è sempre grato; è un uomo con tanti piccoli pensieri. Lo so che ha molto da fare, ma in privato ha detto spesso "grazie"».

Allora perché, chiedo a questo intimo amico, è diventato così antipatico a tanta gente? «Penso perché parla senza peli sulla lingua. E' diventato portavoce per i piloti e i giornalisti pensano che i piloti sono troppo sotto controllo... ma non pensi che spesso succede che basti l'attacco di un giornalista perché quasi tutti gli altri lo seguano? Succede anche con gli attori. Al momento è di moda essere cattivo con Jackie Stewart!»

Logan B. Lessona



Sia pure con una «formica» (una Mini Cooper) il nostro Orzali ha provato la variante dell'Ascari detta «di Mirabello». Ecco le sue impressioni e considerazioni alla vigilia del G.P. Italia



Così faranno la «chicane»

MONZA - Ho provato la chicane di Mirabello. L'ho provata con quella che, a petto di una vettura da Gran Premio, può considerarsi una formica, ma tutto è relativo per cui ritengo di aver visto almeno altrettante streghe quante ne hanno viste i tre della Ferrari che giorni addietro ne facevano i primi assaggi col 312 B2.

Avevo a disposizione l'ultimo modello di Mini Cooper Innocenti (1300 cc) e, capitando a Monza per dare un'occhiata ai lavori, il caso mi volle nel punto giusto al momento giusto, ovverosia quando non c'era nessuno.

Lo «stradale» era chiuso e per giunta sulla junior si avventavano i giovani leoni di Henry Morrogh, ragioni per cui nessuno poteva far caso a un po' di rumore in più.

La prima impressione, per chi arriva dal sottopassaggio, è più o meno quella di esser vittima di uno scherzo. Che ci sia, 'sta chicane, ciascun lo dice ma dove stia... uiii, giù quel freno che ci siamo!

Indubbiamente nei giorni di gara l'ingresso in variante verrà segnalato in maniera opportuna e non sarà male impiegare almeno un tutore del traffico addetto esclusivamente alla viabilità. Chissà che non sia possibile reclutare l'esperto fra i numerosi vigili urbani comandati in servizio nei giorni di manifestazione...

Tornando alle esperienze di chi scrive, riuscito dopo qualche tentativo ad inciampare il buco, fu istruttivo constatare come anche la «Mini» fosse da tenere a briglia corta nonostante la sua risaputa affidabilità nel misto.

Questo soprattutto all'ingresso della serpentina, che non si contenta di una accostata stretta di 90° ma si contorce ad ansa intestinale.

L'effetto è ottenuto ricorrendo a un artificio da palcoscenico, lo stesso per cui il margine della quinta sporge e fa da paravento rispetto al fondale. Siamo certi tuttavia che se il copione imponesse l'uscita al gran galoppo di Turiddu inseguito da Compare Alfio, ci si dovrebbe cautelare a scanso di collisioni col pompiere di servizio.

Comunque, una volta dentro, si può percorrere in accelerazione la curva di uscita e il relativo raccordo che riconduce sul tratto terminale della vecchia «Asca-

ri», per cui le curve dell'intera variante divengono tre, rispettivamente a sinistra - destra - sinistra.

Precipitandosi dipoi a riveder la pista niuno problema havvi con la Mini, ma crediamo fermamente che una Formula Uno sia qualcosa di diverso; malvagia non sarebbe, quindi, l'idea di rendere percorribile tutta la larghezza della strada asfaltandone la banchina destra fino alla verticale del guard-rail.

Il conduttore verrebbe in tal modo a disporre di un maggior spazio, veramente vitale in quel punto, e potrebbe comportarsi a sua discrezione per quanto riguarda l'avvicinamento alla barriera, più o meno come avviene in uscita dal «Tabaccaio» a Montecarlo.

Ci riferiamo in particolare ai trenta metri immediatamente precedenti il raccordo di uscita della «junior» sul vialone, che attualmente rendono il giochetto di cui sopra assai poco igienico, in quanto esso richiederebbe la volontaria deposizione delle ruote in appoggio sul margine erboso.

Mentre procedevamo all'estemporaneo sopralluogo, abbiamo potuto osservare che la fascia inferiore del guard-rail già parzialmente in opera ha il suo bordo inferiore praticamente a fil di terra. Il che è ottimo per evitare il ripetersi di possibili incidenti dalla meccanica nota.

Ancora sulla variante-tappo

Dalla parte opposta del circuito, la «cesoia», l'«imbutto», le «forche caudine» sono solo alcuni dei nomi che abbiamo sentito affibbiare alla chicane di intasamento del rettilineo tribune.

Abbiamo già esternato su queste pagine le nostre perplessità a proposito delle fasi iniziali di gara e di ogni volta in cui si verificherà un passaggio in gruppo da quelle parti.

Non sappiamo quale soluzione verrà prescelta, in particolare, per lo schieramento di partenza né se si vorrà veramente ciclotronizzare il gruppo con una maggior rincorsa. Non ci risulta comunque a tutt'oggi che le osservazioni assai poco entusiastiche dichiarate dalla

Squadra Ferrari la scorsa settimana abbiano impressionato più di tanto.

Prova ne sia che non è difficile, ascoltando gli esperti, sentirsi ricordare che Rosemeyer e soci correvano e defilavano in parata attraverso le chicanes di Monza pilotando le loro celeberrime Auto Union «Tipo C».

L'immaginazione corre a ruota libera pensando ai detti mostri da 520 cavalli a 5000 giri/1' ed il semplice fatto di aver perso lo spettacolo ci fa tanta rabbia che quasi ci dimentichiamo di osservare che il relativo sedici cilindri si scarrozzava in giro undici quintali e mezzo di macchina, per non parlar del pilota in cuffietta di gabardine e foulard.

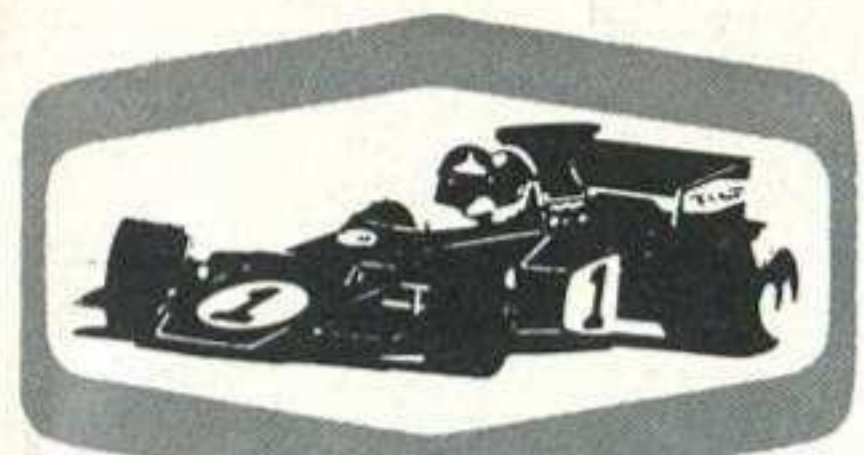
Con questo non intendiamo togliere niente a Cesare di ciò che è suo. Ci sembra solo giusto osservare che il prontuario stampato nel programma ufficiale del G.P.I. riporta un tempo massimo di 2'23"8/10, corrispondente a un andantino cantabile di 143,950 chilometri orari.

Supporremo quindi, così a orecchio, che il «tempone» realizzato per la corsa del 13 settembre 1936 fosse intorno ai 2'25", visto che i 140,303 kmh del giro più veloce sono debitamente riportati da Laurence Pomroy nel suo classico «The Grand Prix Car», volume primo.

Siamo laonde al 50 per cento di tempo in più rispetto a quanto ci si attenderà nelle prove ufficiali del prossimo 9 settembre, tenuto già conto delle chicanes-tappo che a quanto pare non precluderanno l'ottenimento dell'1'35"/1'36" sul giro...

Stabilito quindi che non si tratta solo di adeguarsi a quanto facevano li cavalieri antichi, continua a sembrarci alquanto drastica la soluzione «a spoiler» prescelta per l'imbocco delle nuove varianti. D'accordo che il gruppo va spezzettato e ciò si ottiene solo operando sul limite superiore delle capacità individuali. Tuttavia, considerato che avremo il 3 settembre una specie di prova generale costituita, (fra l'altro), da una gara di Formula Tre sul circuito stradale, una bancarella di amuleti ubicata in luogo strategico potrebbe fare affari d'oro.

Giuliano Orzali



MONZA F1

L'attuale
«capitano»
solitario

della **FERRARI '73**
si è confessato con

PHILIPPE TOUSSAINT

Glorificato sui bordi delle piste, **JACKY ICKX** è in effetti uno sconosciuto. Egli resta segreto ed evita le manifestazioni pubbliche. E' inoltre, diventato la bestia nera di alcuni giornalisti, tanto è conciso e discreto. Infatti, Ickx non desidera essere preso al cento per cento dal suo mestiere, perché ama fare parte delle cose. Di tutte le cose. Egli pensa che un pilota si debba giudicare soprattutto dai tempi realizzati e che le esibizioni da salone non pesano molto dietro il volante di un' F. 1. Carattere bizzarro e chiuso, Jacky Ickx può nonostante ciò contare su amicizie estremamente fedeli. Non rinnega affatto il passato e ripensa con nostalgia al tempo del suo debutto. Fa sempre il suo mestiere con piacere, ma ha scelto di diventare professionista perché questa è la condizione « sine qua non » per salire gli ultimi gradini della piramide automobilistica.

Bel ragazzo, lo sguardo ironico, le labbra golose, la pelle abbronzata, in città egli ha il fare di un play-boy, in campagna lo stile di un perfetto sportivo. Jacky ama i grandi spazi verdi, adora gli animali. La sua facoltà di potersi interessare a tutto è strabiliante; dall'ultima invenzione della scienza delle torture, al modo in cui fioriscono i ciliegi. Sui problemi di fondo, Jacky si esprime sovente con brutalità e qualcuno potrebbe credere alla sua pretesa, mentre altri vi scorgono una sicurezza in sé eccessiva, comunque derivante dal successo. Il vero amico sa, tuttavia, che Ickx si confeziona così una armatura che nasconde un pudore naturale, qualche volta difficilmente conciliabile con la sua notorietà.

Come spesso succede, l'infanzia ha giocato un ruolo essenziale. La riuscita di Ickx è ancora quella d'un ragazzino che ha preso la sua rivincita sopra degli insegnanti che non sono riusciti a comprenderlo. Dietro l'allievo insopportabile, si nasconde una volontà fermamente decisa a provare la sua superiorità, tanto a se stesso che agli altri. L'orgoglio, il realismo, l'individualismo con i quali Jacky ravvisa oggi le cose essenziali della vita, non sono più dei difetti, ma delle qualità basilari per la sua professione. L'uomo si entusiasma difficilmente. Le risposte non sono mai precise, qualche volta anche evasive. Ma Ickx, come Menoquin col suo Stradivarius, si esprime soprattutto al volante di una Ferrari.

Nella sua disciplina, Jacky Ickx è diventato una delle principali figure mondiali. Gli specialisti più ferrati non sono alieni dal considerarlo, dopo la metà di questa stagione, come il miglior pilota attuale. Sfortunatamente Ickx non ha avuto la fortuna di disporre della vettura più efficace. La situazione di Emerson Fittipaldi è nettamente più confortevole: la Lotus 272 dà prova in ogni circostanza di una superiorità senza eguali per il momento e il team stesso si segnala per una rara efficacia. Allora, Jacky, quando si trova su circuiti difficili o in presenza di condizioni climatiche penose, supera questi handicap con delle prestazioni isolate. Purtroppo, queste non sono sufficienti per giungere alla corona mondiale, soprattutto in un campionato ove la regolarità ha sempre la preminenza sulla performance.

— Lei è sempre il migliore sul circuito più difficile del mondo (il Nurburgring). Perché questa superiorità schiacciante non si ripete altrove?

« Ho vinto due G.P. al Nurburgring, è vero. Ma le mie altre sei vittorie in Gran Premio sono state conquistate su circuiti estremamente differenti (Mosport, St. Jovite, Zandvoort, Rouen, Mexico e Zeltweg). In passato si legava la mia superiorità al Nurburgring alla perfetta conoscenza della pista. Dopo i lavori effettuati due anni or sono, il circuito ha cambiato faccia e pertanto tutti ne hanno eguale conoscenza. E' esatto: il "ring" è sempre il circuito più difficile con le sue 171 virate, ma la mia fortuna è quella di potere rapidamente realizzare un tempo di rilievo malgrado i pochi giri permessi negli allenamenti vista la lunghezza del circuito. Se nelle prove ciascun pilota potesse compiere 50 giri al posto dei venti permessi, la mia superiorità potrebbe essere meno evidente. »

— Al contrario di Stewart, lei non ha mai vinto numerosi Grandi Premi consecutivi. Da ciò, contrariamente agli specialisti, il pubblico la crede un demolitore. Cosa può dirci in sua difesa?

« La Formula 1 è sempre molto soggetta all'imponderabile meccanico. Statisticamente parlando io termino, effettivamente, meno sovente di un altro. Ma in realtà il numero di motori rotti da me è estremamente limitato e non si deve certo dimenticare la fragilità di questi blocchi. Tutte le noie occorse quest'anno sono ridicole e non possono certo essermi imputate: rigatura dell'acceleratore, pompe della benzina, pneumatici forati, ecc. Ma per fissare il valore di un pilota, è più interessante prendere in esame il numero di uscite di strada in



**io
ICKX**

una stagione. Così, dopo l'inizio dell'annata, tocchiamo legno, io non ho ancora fatto un semplice testa-coda. Nessuno può dire altrettanto.»

— Lei resta con Ferrari perché si tratta effettivamente di una scuderia unica al mondo per la sua atmosfera, per il suo prestigio. Ma non prova la sensazione di rinunciare a una parte delle sue probabilità di diventare campione del mondo, soltanto per semplice sentimentalismo o per una forma di attaccamento latino?

«Ho già corso per gli inglesi, da Tyrrell, durante due anni e presso Brabham per un anno. Non è necessario cercare senza pause la migliore vettura né cambiare squadra ogni anno per arrivare al titolo. Se ho scelto Ferrari da tre anni a questa parte, è stato per trovare un clima di simpatia e di stima. Presto o tardi Ferrari si imporrà perché, per me, questa Casa offre delle prospettive interessanti vista l'alleanza realizzata con la Fiat. E' certo che se avessi voluto avrei potuto firmare nel 1973 per la Lotus, ma era una soluzione alquanto semplicistica. Soprattutto perché per il 1973 Ferrari mi ha promesso di consacrare tutti i suoi sforzi sopra la mia sola vettura.»

La simpatia e la stima che Jacky Ickx apprezza in casa Ferrari chiariscono il personaggio poco conosciuto al grande pubblico. Ickx dà importanza ai valori umani degli uomini con i quali lavora al punto di sacrificare loro una parte delle sue probabilità nella corsa al titolo. Questo modo di comportarsi è, peraltro, tipico di Jacky Ickx in opposizione alla maggior parte dei suoi attuali avversari che cercano prima di tutto la miglior vettura senza alcun'altra considerazione affettiva.

— Pensa lei di diventare un campione del mondo?

«Non è un dramma il non esserlo: ciò mi sta anche bene. Una volta consacrato campione del mondo, sarebbe in effetti augurabile smetterla con le corse. Tutti i più grandi campioni hanno terminato la loro carriera su dei successi: Fangio, Killy e molti altri. Nello sport è meglio terminare la propria attività su una vittoria. Certamente è una cosa molto difficile da farsi, ma, nel mio pensiero, una carriera sportiva è soltanto una tappa della vita. Se fossi oggi campione del mondo mi sarebbe molto difficile chiudere perché non ho alcun desiderio di rinunciare così presto alle corse. Arrivare secondo mi dà, ogni anno, una buona scusa per continuare nella stagione seguente.»

— Alla partenza di un Gran Premio, pensa lei di essere il migliore o talvolta non ci crede?

«Non v'è mai alcuna garanzia di vincere o di perdere una corsa. In ciascuna prova tutto è rimesso in ballo e io mi dò completamente alla corsa stessa. Al contrario di ciò che succede per il titolo mondiale del ciclismo nel quale la corona si disputa in una sola prova e dove il valore del materiale usato ha un peso meno determinante, nell'automobilismo ci sono dodici corse nelle quali bisogna impegnarsi al massimo. E' qui pertanto che risiede la grande difficoltà della corsa al titolo e il dubbio non è compatibile con la nostra professione.»

— L'avvento di Fittipaldi su Lotus, nuova vedetta, non le leva questa possibilità e non le dà l'impressione di avere mancato il bersaglio nel '70 e nel '71, soprattutto di fronte al crescere dei giovani?

«Questa domanda mi diverte moltissimo. Io vengo qualificato "vecchio" da tutti, ma se osservo gli schieramenti di partenza degli ultimi G. P. soltanto Nicki Lauda e Emerson Fittipaldi sono più giovani di me. Tutti gli altri sono più vecchi. I grandi campioni hanno attaccato la "fase" campione del mondo verso 28-29 anni e io raggiungo appena questa età. Sono dunque in vantaggio se si vuole tenere conto dell'importanza dell'esperienza che io intanto ho immagazzinato alla mia età poiché già da cinque anni partecipo alla caccia al titolo.»

— Fra lei e Jackie Stewart regna un clima molto teso. Che ne pensa dell'attuale campione del mondo?

«Effettivamente non siamo in buoni rapporti. Comunque, malgrado le nostre opinioni differenti su parecchie questioni, sinora eravamo arrivati ad un tacito accordo: ciascuno rispettava l'altro. Da tre mesi a questa parte però, Stewart è andato avanti e fa delle dichiarazioni sensazionali con lo scopo evidente di mantenersi all'altezza del suo programma pubblicitario e di promozione personale. Contrariamente agli altri anni, egli si trova sempre più raramente in testa in un Gran Premio. Gli mancano, al momento, dei motivi di autogiustificazione e tenta di trovarli attraverso degli scritti o delle dichiarazioni certamente sensazionali, ma altrettanto poco felici, così su di me che su altre cose. Fittipaldi, al contrario, ha saputo conservare una grande semplicità e pur approfittando delle corse e del successo, è arrivato a farsi voler bene da tutti. Fittipaldi sarà un campione del mondo nettamente più popolare di Stewart che, bisogna riconoscerlo, è stato spesso poco accorto con il pubblico.»

— Correre è una professione. Crede anche lei che ciò sia diventato un affare da esposizione, o questo aspetto, a suo avviso, è fuori luogo o esagerato?

«Correre è diventato un affare da esposizione nel senso più largo del termine. Non è più questione di sviluppo tecnico, o se lo è ciò avviene in misura molto tenue. Attualmente, la corsa non vive più che per gli extra-sportivi e che per certe ditte interessate a trovare sfoghi su determinati mercati. Ma la giustificazione ultima è sempre il pubblico che deve essere soddisfatto innanzi tutto. Così come i circuiti non bisogna costruirli per i piloti, ma per il pubblico.»

— Quale importanza dà lei alle relazioni pubbliche e in quale misura possono, questi obblighi, nuocere alla sua forma?

«Io sono uno dei piloti che si occupano di meno delle relazioni pubbliche. La mia pubblicità personale non influisce né sulla mia forma, né sulla mia vita privata e non riveste grande

importanza per me. Io dò molta importanza alle mie attività private. Sono disposto ad accordare un massimo di tempo alla mia pubblicità nel periodo delle corse (vale a dire nel corso delle prove e della gara), ma fuori di questo ho altre occupazioni e la corsa in quel momento diventa una cosa di secondaria importanza. Pertanto, divido la mia esistenza in due vite molto distinte fra di loro.»

— Questa distinzione così netta che lei pratica effettivamente non la porta ad essere giudicato poco simpatico da una parte del pubblico?

«Credo che lo si possa dire. Ma se uno resta perfettamente obiettivo ci si accorge che non è affatto esatto. Io giungo ad abituare il pubblico alla mia discrezione e finalmente gli amanti del sensazionale mi rispettano più che le altre vedette. Tutti sanno che io sono particolarmente duro su questo tasto e pertanto si evita di utilizzarmi a torto ed a traverso. Questo comportamento mi ha permesso di guadagnare molto in tranquillità e sono arrivato a separare nettamente la mia vita privata da quella pubblica.»

— Ha lei la sensazione di avere dei doveri verso il pubblico?

«Io non sento alcun dovere verso il pubblico, come il pubblico stesso non ne ha verso di me. Il pubblico apprezza le mie prestazioni e ciò mi fa piacere, ma io non mi sento affatto obbligato a realizzare particolari prestazioni per lui. Stimo che ciò che faccio ora si possa situare ai limiti del ragionevole e in definitiva ciò che conta nella vita di un pilota d'automobile è di durare e non quello di realizzare folli exploits in cinque Gran Premi e di sparire in una nuvola di polvere nel sesto.»

— Qual è la sensazione essenziale che lei trova nella corsa?

«Primo il desiderio di vincere, poi la necessità di trovare una giustificazione personale all'esistenza.»

— Sarebbe a dire?

«Avere qualcosa da fare, fissarsi un traguardo, mettere tutto in opera per realizzarlo e difendere nel modo migliore gli interessi di una casa, all'occorrenza Ferrari. In breve, compiere perfettamente la propria missione, o piuttosto ciò che io chiamo la "propria traiettoria terrestre".»

— Ma allora, Jacky Ickx in assoluto, come pilota da corsa, come vede il suo ruolo?

«Lo ignoro. E più facile per voi precisarlo, o dirlo.»

— Ha voglia di fare qualche altra cosa nella vita piuttosto che pilotare una vettura da corsa?

«Per il momento pilotare è il mio solo traguardo, ma è probabile che, di qui a due o tre anni, non sia più il caso.»

— Perché pilotare è il suo solo traguardo attuale?

«Perché ciò mi piace. Il rischio degli incidenti così sovente messi in evidenza sono nettamente inferiori a ciò che uno potrebbe credere. In Formula 1 nessuno agisce sconsideratamente. L'esistenza che faccio attualmente mi soddisfa interamente. Ho l'occasione di vedere molte cose, di incontrare molta gente, di viaggiare, di avere una vita estremamente intensa. Generalmente questo genere di vita e più, non lo si ottiene che arrivando ad un livello molto alto nella società e nessuno se lo può permettere che ad una età molto più avanzata. L'automobile mi offre oggi la possibilità di fare cose estremamente piacevoli e alle quali, normalmente, non avrei potuto arrivare che molto più tardi.»

— Le capita di pensare alla morte, o peggio di lasciarsi andare a pensieri morbosi in corsa. Come reagisce in caso affermativo?

«E' una semplice questione di filosofia personale. In corsa tutti sanno che l'incidente esiste. La cosa è accettata. Questa sensazione ci permette di meglio gustare la vita e di vivere più intensamente. Si sa che ciascun minuto trascorso è estremamente prezioso. Pertanto si approfitta del presente e si ha coscienza della precarietà dell'avvenire.»

— La morte in corsa di un suo pari, rimette forse in causa il suo mestiere? Si pone delle domande in quel momento o volta rapidamente la pagina?

«Io volto rapidamente la pagina. Questo genere di incidente mi rende, nel caso, più forte. Ciò rafforza la mia volontà di praticare questa professione piuttosto che fare marcia indietro e ciò non a causa, ma malgrado il pericolo di una catastrofe. La sfida da rilevare mi sembra molto più grande.»

— La passione delle corse la vince sempre sull'aspetto del guadagno?

«Correre è diventato, è certo, il mio mestiere e io non lo faccio più con lo stesso spirito come quando, ai miei debutti, correvo nel turismo. E' molto probabilmente meno divertente in quanto la corsa viene ora trattata come un affare e non come sport. Ma io non corro unicamente per il danaro, certamente no.»

— Jacky Ickx, solo davanti allo specchio, è egli felice o più semplicemente è preso nelle spire di una passione?

«Sì, perfettamente felice. Nella vita non ho mai fatto che ciò che mi piaceva e non sono mai stato influenzato da alcuna persona. Ho fatto ciò che volevo e quando volevo. Lo stesso con le corse: quando non avrò più voglia di correre dirò arriverci, non senza dispiacere, ma estremamente deciso e non influenzabile altrimenti.»

— Se lei non avesse abbracciato questa carriera, cosa avrebbe fatto?

«Se alcuni avvenimenti non avessero sfavorito quella via, avrei certamente corso in motocicletta o, in ogni caso, avrei cercato una attività che mi lasciasse una grande libertà fisica e nessuna costrizione intellettuale. Non sarei mai stato un burocrate.»

— Il suo hobby attuale?

«Le grosse motociclette. Il contatto con la strada è molto diretto e il sentimento di libertà è meraviglioso.»

— Quale è il suo più grande difetto?

«Non ho alcun difetto!»

Philippe Toussaint

Da uomo
«senza difetti» come
si riassume,
ecco quello
che il
«PIERINO»
belga pensa
di sé e
degli altri:

Dalla scienza delle torture alle fioriture dei ciliegi i miei interessi ●
FERRARI solo per me nel '73 ●
Una volta campione del mondo sarà augurabile smetterla
● **STEWART?**
ama le dichiarazioni sensazionali per mantenersi all'altezza del suo programma pubblicitario ●
Una esistenza in due vite, distinte tra loro ●
Non ho alcun dovere verso il pubblico e non mi sento obbligato a realizzare particolari prestazioni per lui ● La mia traiettoria terrestre ● Tra due o tre anni pilotare potrà non essere più il mio traguardo ●
Nella mia vita ho fatto ciò che volevo quando volevo

**Tornano «pieni»
i week-end
sulle piste mondiali**

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

**AUTO
SPORT**

domenica **SPRINT**



George FOLLMER

**Rimonta in
dodici giri
la 917-10 a
ELKHART LAKE**

CORSA A ELKHART LAKE - Quinta prova del campionato Can-Am - Elkhart Lake 27 agosto 1972.

CLASSIFICA

1. George FOLLMER (Porsche-Audi LM) alla media di 174,251 kmh; 2. Francois Cevert (McLaren-Chevrolet) a 4'; 3. Peter Gregg (Porsche 917/10) a 2 giri; 4. Jean Pierre Jarrier (Ferrari 512 M) a 2 giri; 5. Gregg Young (McLaren-Chevrolet) a 3 giri.

Classifica del CAN-AM dopo la 5. prova
1. George FOLLMER, punti 68; 2. Hulme, punti 50; 3. Minter p. 40; 4. P. Gregg p. 28; 5. Revson p. 27; 5. Cevert p. 27; 7. Kemp p. 20; 8. Montschbaker e Hobbs p. 16; 10. Oliver e Donohue p. 15.

ELKHART LAKE - George Follmer, benché partito in tredicesima posizione a causa di un violento acquazzone che lo aveva costretto ad interrompere le prove di qualificazione, ha vinto con netta superiorità la «200 Miglia» di Elkhart Lake, quinta prova del campionato Can-Am. Al volante della sua Porsche-L&M-Audi dotata di un motore con turbo compressore, gli sono bastati 12 giri per portarsi in testa alla corsa e domare gli avversari che lo hanno dovuto seguire, doppiati di uno o più giri, sino al termine della gara. La sua guida è stata un modello di perfezione e il suo più immediato inseguitore, il francese Francois Cevert che guidava una McLaren-Chevrolet, è giunto distanziato di ben quattro minuti, vale a dire con un giro e mezzo di distacco.

La pioggia rovina le prove

La vittoria a Elkhart Lake ha permesso a Follmer di portarsi in testa, con 68 punti, alla classifica del Can-Am, raggiungendo la terza affer-

mazione su quattro gare e la seconda consecutiva su questo circuito.

Nelle prove per l'assegnazione dei posti di partenza si era particolarmente distinto il «vecchio» Denis Hulme che girando ad una media di 186 e 047 kmh aveva ottenuto la «pole-position». Follmer, che era sceso in pista sotto la minaccia di un temporale, proprio per effetto della violenza dell'acquazzone doveva interrompere le prove quando aveva appena potuto toccare la velocità di 169,584 kmh. Del pari poco fortunato è stato Peter Revson in quanto la sua prova, effettuata sotto la violenza dell'acqua che cadeva, non gli permetteva che di aggiudicarsi la ventiquattresima posizione di partenza.

La corsa non ha praticamente avuto storia. L'inseguimento di Follmer a Hulme e agli altri che lo precedevano in partenza è durato, come abbiamo detto, soltanto dodici giri. Assunto il comando, il sostituto di Mark Donohue, si doveva soltanto guardare dall'attacco portatogli da Revson (con Hulme che era già scomparso dalla lotta) che era riuscito a rimontare posizioni su posizioni sino a raggiungere il quarto posto pre-

ceduto da Peter Gregg e da Cevert. Ma anche Revson veniva colpito dalla sfortuna, sotto forma di noie al cambio, e doveva abbandonare al 23. giro.

Follmer è il favorito

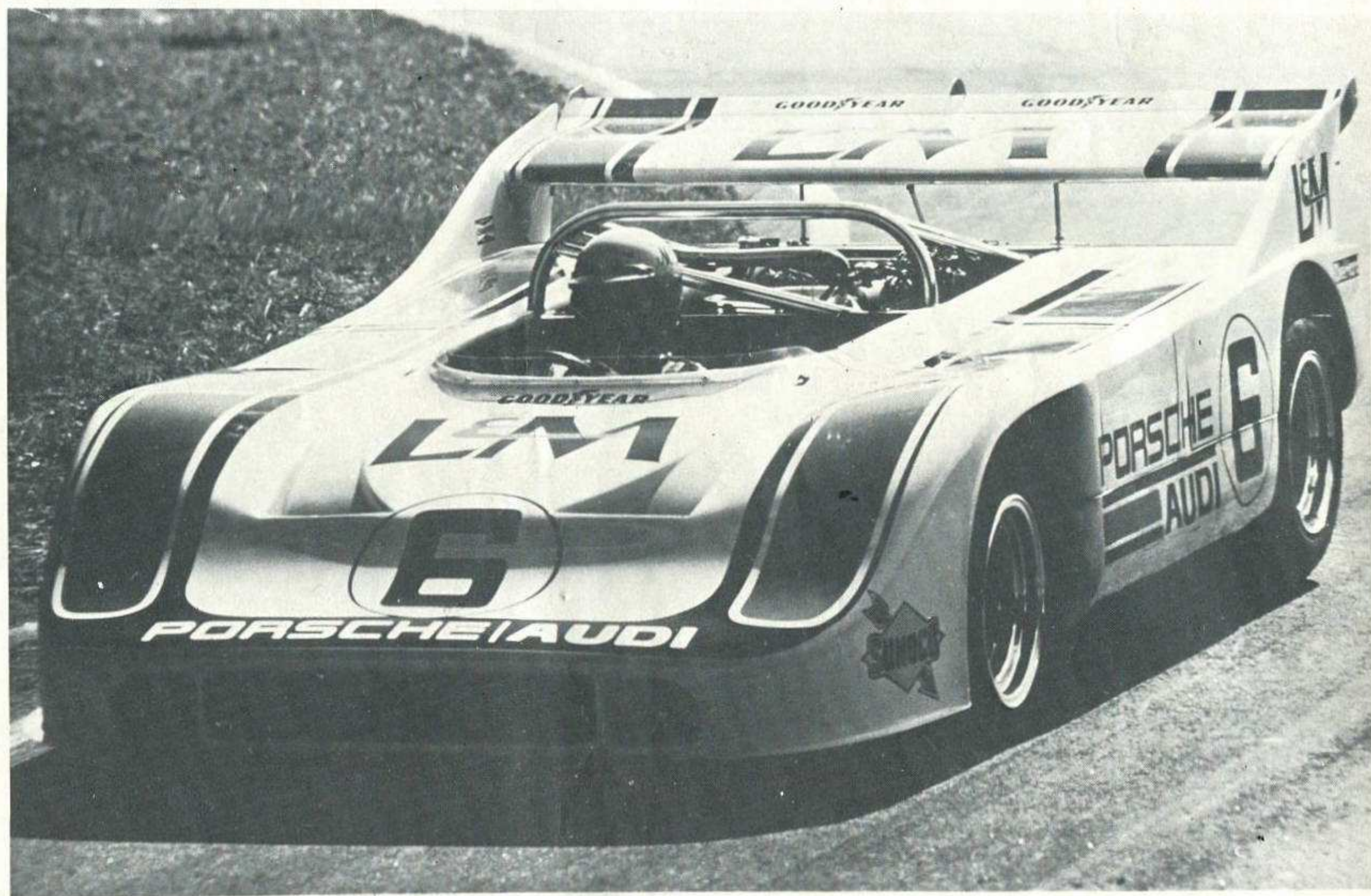
Quando la gara si avvicinava al suo termine, Francois Cevert produceva il suo ultimo sforzo che gli consentiva di aggiudicarsi, con la posizione d'onore, la bella somma di 7.275.000 lire. Follmer ha guadagnato 8.293.000 lire, Peter Gregg giunto terzo ne ha vinte 4.947.000, Jarrier (al volante di una Ferrari 512 M) 3.200.000 e Gregg Young, quinto, ha avuto in premio oltre 2 milioni e mezzo di lire.

A completare la serie Can-Am mancano ancora quattro prove e George Follmer, che ora guida la classifica con il vantaggio di 18 punti su Denis Hulme, ha molte probabilità di vincere il campionato sopperendo nel modo migliore alla assenza del candidato Mark Donohue.

Murray Rose

Anche con la «riserva» FOLLMER, svetta la maxi PORSCHE nel CAN-AM ai danni Mc LAREN

E' caduta una stella



**Forse deciso
con i 9 punti
«austriaci»
l'Europeo F. 2**

EuroHAILWOOD (quasi)

**L'ex «pirata»
Morgan stava
per guastare
l'accoppiata
delle Surtees
(con Carlos PACE)**

SPECIALE PER AUTOSPRINT

SALISBURGO - 3 e 14 è un numero che in matematica aiuta a risolvere molti problemi. Forse per questo il 3 e 14 è entrato oggi in gioco a Salisburgo permettendo di far tornare i conti nella classifica del campionato europeo Formula 2 a favore di Hailwood.

La cabala dei numeri è presto spiegata: 3 era il numero di gara della Surtees di Hailwood e 14 quello dell'altra macchina del team di «Big John» guidata da Pace. In questo ordine le due macchine si sono seguite per molti giri e hanno tagliato il traguardo della classifica finale dando a Mike 9 punti forse determinanti per il campionato, ed a Pace la possibilità di prendere gli altri 6 che avrebbero fatto gola a David Morgan, l'ultimo avversario rimasto in gara a contrastare ad Hailwood il punteggio.

Così «Mike the bike» è tornato a sorridere dopo la battuta di arresto di Enna ed è anche tornato a vincere su questa pista da velocisti che gli aveva già dato un alloro due anni fa con la Lola di F. 5000. Sfortuna ad Enna, dove, quando aveva corso con la F. 1 tanti anni fa, era finito nel lago e fortuna qui in una giornata che non è stata tanto facile per le macchine della Matchbox quanto la classifica potrebbe lasciar intendere. Infatti per tutta la prima manche Hailwood e Pace hanno trovato in Morgan un avversario che forse non avevano messo giustamente in bilancio e che li aveva battuti di forza al termine dei primi 30 giri.

Molti sono rimasti sorpresi dalla prestazione dell'inglese che alla guida della Brabham, inferiore come telaio alla Surtees ma con un nuovo e potentissimo motore 2000 di Wood, ha guidato da campione controllando una situazione tutt'altro che facile. Ma non siamo rimasti sorpresi noi, che già in altre occasioni avevamo potuto accorgerci della sicurezza e maturità che il guidatore «ex-pirata», come le corse di F. 3 lo avevano fatto battezzare, ha ormai raggiunto.

La classifica Europeo F. 2

(dopo 12 prove)

HAILWOOD p. 46; Jaussaud 28; Reutemann 26; Morgan e Lauda 33; Depailler 21; Wollek 17; Scheckter 15; Gethin e Beutler 12; Perrot 8; Jabouille, Dal Bo e Pace 6; Francisci, De Adamich, Purley, Watson, Wilson Fittipaldi 4; Elford, Lunger e Kazato 3; Dolhem e Belso 2; Wingfield e Mass 1.

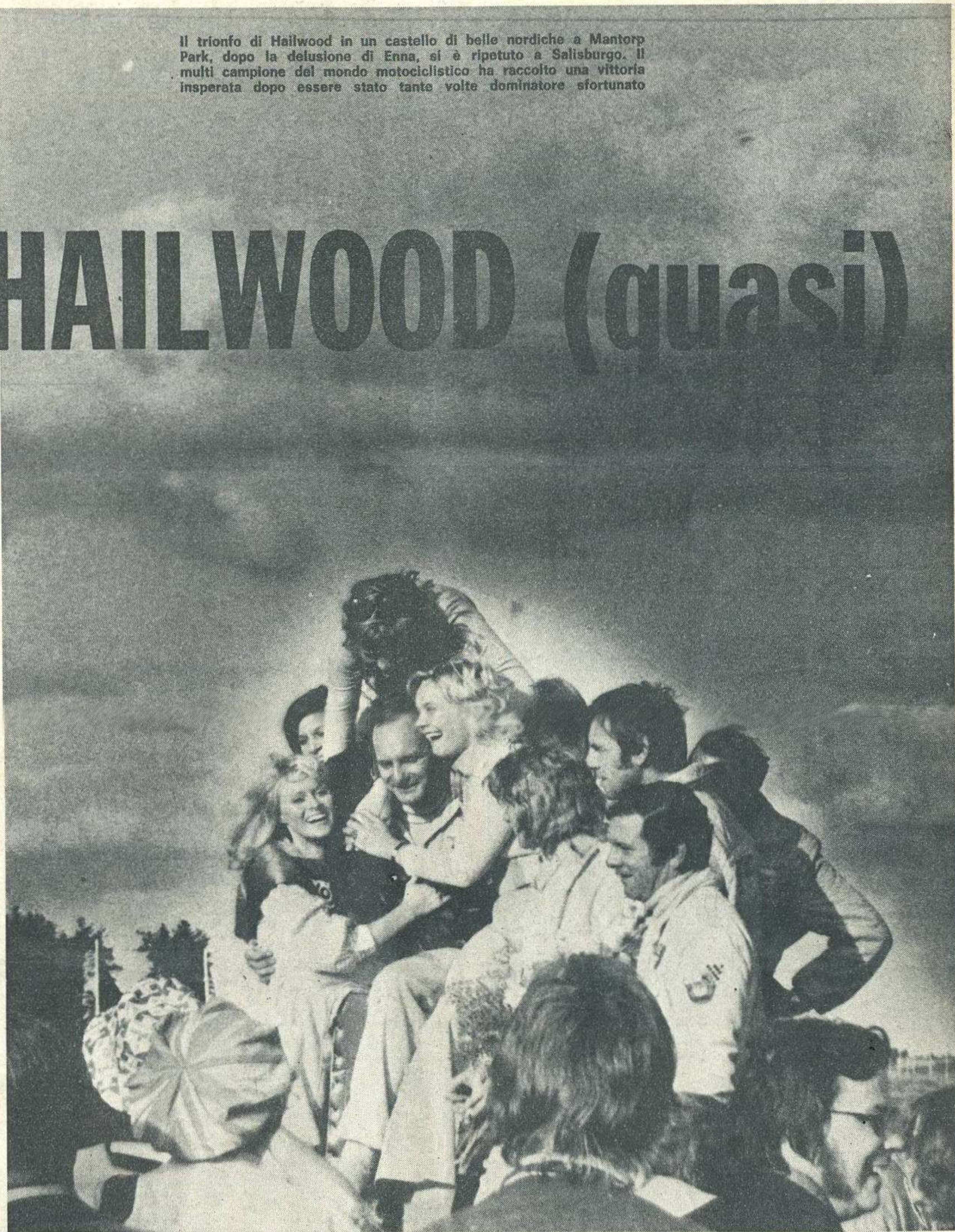
Se all'inizio della seconda manche, proprio alla fine dell'allungo dopo la partenza, Morgan non fosse rimasto coinvolto nell'incidente collettivo che ha anche eliminato Reutemann e provocato una serie di tamponamenti, forse ora staremmo scrivendo della sua vittoria. Invece la Brabham è uscita dal polverone senza un baffo anteriore e anche se per qualche giro è riuscita a rimanere tra Hailwood e Pace, poi ha dovuto cedere di quel centinaio di metri che ha fatto sfumare ogni possibilità di successo. Morgan è co-

munque giunto terzo e ha messo all'attivo 4 punti per il campionato di cui è ora quarto a pari merito con Lauda e molto vicino a Jaussaud e a Reutemann.

Terzo protagonista della giornata è stato Pace. Il brasiliano ha corso con la sua consueta forza e ad un certo momento si è trovato nell'imbarazzante posizione di non poter attaccare il compagno di squadra Hailwood che sa-

Gabriela Noris

CONTINUA A PAGINA 20



Il trionfo di Hailwood in un castello di belle nordiche a Mantorp Park, dopo la delusione di Enna, si è ripetuto a Salisburgo. Il multi campione del mondo motociclistico ha raccolto una vittoria insperata dopo essere stato tante volte dominatore sfortunato

