

**Intervenga il GOVERNO:
altre 2 corse in Italia
cancellate dal calendario**

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

**AUTO
SPRINT**

domenica **SPRINT**

Finchè le decisioni sulla sopravvivenza dello sport automobilistico rimarranno a discrezione esclusiva di non qualificati burocrati di provincia, saranno sempre possibili episodi come quello che vede bocciare (dopo 20 anni) l'agibilità di un autodromo-tipo con motivazioni anche non conformi alle norme ministeriali

L'IMOLICIDIO



Per questi «MURETTI» vietate le corse del 2 giugno

Il muretto della prima foto è quello che fiancheggia la strada nell'autodromo di Imola mentre dalla curva della Tosa ci si avvia a quella cosiddetta della «Pirattella» o «Monteverde». Il secondo è all'uscita delle Acque Minerali. Bene. Per questi due ostacoli, la Commissione di Vigilanza della provincia di Bologna, una di quelle per intendere che — con gli stessi «esperti» — si occupa di agibilità dei cinema come di altre sedi di spettacolo, autodromi compresi, ha bocciato dopo (vent'anni) l'agibilità agonistica dell'autodromo di Imola. E il motivo stavolta è appunto quei due «muretti», al posto dei quali si chiede una «fascia di sicurezza».

L'Automobile Club Bologna, ha diramato un comunicato dal quale traspare chiaramente, più che l'amarezza, l'esterefazione per la cieca volontà del provvedimento, che affonda le sue radici in una abituale avversione per le corse automobilistiche mostrata da diversi componenti della Commissione, che ad ogni sopralluogo (che deve ripetersi prima di ogni gara, almeno finché l'impianto imolese non sarà «permanente») hanno scoperto altro di nuovo ad imporre, quasi che la sicurezza automobilistica sia qualcosa che cambia a distanza di una settimana, di un mese o di un anno! Va bene che la tecnica corre, ma c'è

Questi i responsabili del NO

Nella Commissione che ha negato l'agibilità dell'autodromo di IMOLA erano presenti:

CALVANI dott. Giuseppe	vice prefetto (presidente)
PANTALONI dott. Pasquale	vice questore
GUALANDI sig. Enrico ●	sindaco di Imola
TANAS dott. Elio	medico provinciale
MIGGIANO ing. Carmelo	com.te vigili del fuoco
GIRARDI ing. Francesco	capo genio civile
RENDINA ing. Franco	esperto elettrotecnico (sic!)
MALUCELLI sig. Luciano	p. AGIS (rapp.te dei... cinema)
LEQUAGLIE dott. Eugenio	stampa prefettura
FORTUGNO p.i. G. Battista	segretario

Erano assenti:

ing. TARALLO	ispettorato del lavoro
sig. PIERALLI	lavoratori dello spettacolo

● Soltanto il sindaco di IMOLA e un altro (non specificato) dei componenti la Commissione, ha votato a favore dell'agibilità.

un limite anche al progresso!

Dice il comunicato dell'A.C. Bologna, nel dare l'annuncio della impossibilità di far disputare le tre gare (Trofeo AUTOSPRINT turismo speciale, Coppa Giunti per sport prototipi e Conchiglia Shell, 300 Km GT europea) alle quali avevano già aderito oltre duecento piloti:

«L'Automobile Club di Bolo-

gna comunica che il Comitato Organizzatore delle gare automobilistiche fissate nel calendario sportivo per i giorni 1 e 2 giugno sull'Autodromo Dino Ferrari, ha dovuto rinunciare alle corse in programma in quanto la Commissione Provinciale di vigilanza non ha ritenuto agibile la pista. La decisione presa dalla predetta Commissione è molto grave per lo sport automobilistico italiano, che vede

inspiegabilmente colpito uno dei circuiti universalmente riconosciuti tra i più sicuri per i piloti e per il pubblico.

«L'Automobile Club di Bologna, pur in costanza di pretese eccessive ed insolite da parte della Commissione, ha effettuato sulla pista nel corrente mese di maggio lavori per oltre 60 milioni di lire. Il fatto che non tutti i lavori siano stati effettuati perde ogni rilevanza concreta, non tanto perché l'omissione è indipendente da fatto e colpa dell'Automobile Club, ma soprattutto perché alla più facile e serena indagine l'omissione in parola non incide sostanzialmente sulla sicurezza della pista.

«Il circuito di Imola è stato progettato come un autodromo di avanguardia la cui realizzazione richiede determinati tempi di attuazione. Ciononostante anche allo stato attuale dei lavori, è logicamente da ritenersi che la pista ed i servizi interni rispondano ai requisiti prescritti dalle norme ministeriali in vigore, come del resto è stato attestato pure dalla Commissione Sportiva Automobilistica Italiana».

Che la Commissione di Vigilanza (alcuni membri della quale sembra abbiano elevato prote-

Marcello Sabbatini

CONTINUA A PAGINA 20

Per un tunnel «COLLINA» no

PISTOIA - Un'altra corsa di velocità è saltata in Toscana: dopo la Saline Volterra, rinviata a data da destinarsi, ma con poche possibilità di vederla autorizzata, la stessa sorte è toccata, (almeno per ora precisano all'AC Pistoia), alla Coppa della Collina in programma per l'undici giugno. Motivo ufficiale la non disponibilità della variante con il tunnel, strada che serviva ad assicurare il transito attraverso la montagna pistoiese, (oltre che di servizio), e che è tutt'ora chiusa al traffico proprio per lavori sotto la galleria. La mancanza di questa «scappatoia» ha reso impossibile l'agibilità per la chiusura del percorso della gara per cui gli organizzatori hanno deciso di rinviarla a data da destinarsi e cioè a conclusione dei lavori alla galleria prevista per la fine dell'estate. Rimane tuttavia il problema del rifacimento, almeno in alcuni tratti, del fondo stradale in quanto sembra che anche per questo motivo stessero sorgendo motivi di preoccupazione: di conseguenza, oltre che nella disponibilità della variante si spera nell'ANAS per sistemare anche il manto d'asfalto.

La notizia del rinvio della Coppa della Collina ha amareggiato ancora di più gli sportivi toscani costretti oramai ad «emigrare» per poter trovare un campo di gara.

Saltata Volterra, saltata la Collina ci si chiede quale sarà la prossima «vittima» del calendario: la COPPA ALTA GARFAGNANA (23 luglio), IL PASSO DELLO SPINO (3 settembre), la COPPA DEL CHIANTI CLASSICO (24 settembre), la SALITA DEL GABBRO (15 ottobre)? Già l'anno scorso il Gabbro non fu effettuato e pertanto rimangono solo quattro gare.

CONTINUAZ. DA PAGINA 19

ste « a Roma » un mese fa, quando un intervento del Prefetto rese possibile lo svolgimento della gara Interserie del 1. maggio) abbiano preso una decisione che contrasta non solo con criteri di buonsenso, ma anche con le disposizioni di legge vigenti, è dimostrato dalla lettura dell'articolo 4 della famosa Circolare del Ministero del Turismo in data 30-6-62, prot. 9537, p. 40 (che tra l'altro è innovata dal decreto-legge sempre preparato ma ancora non pubblicato per le ricorrenti crisi politiche della cosiddetta Commissione Migliore). L'art. 4 a proposito di « fasce di emergenza » (la cui assenza ha causato il « no »), dice:

« ...lungo i bordi della sede stradale vi sarà una fascia raccordata a raso, a fondo preferibilmente erboso, della larghezza minima pari a una corsia... La larghezza delle fasce può essere ridotta di non oltre il 50 per cento lungo i tratti dove esistono protezioni continue (guardrails, terrapieni, muri ecc.). Lungo i tratti DOVE IL PUBBLICO NON E' AMMESSO, la larghezza delle fasce PUO' ESSERE ULTERIORMENTE RIDOTTA... ».

Le foto pubblicate a pag. 19, mostrano chiaramente che siamo in quest'ultimo caso. Il pubblico non vi è ammesso e quindi la fascia può essere ridotta a quella che si vede. Tra l'altro va notato che, nel paragrafo « protezioni » della citata circolare, si fa riferimento esplicito alla necessità di muretti (di altezza minima 0,80; e lì è molto di più) tanto che la Trieste-Opicina e anche la Saline Volterra, non vennero autorizzate per... l'assenza di muretti del genere.

La Commissione ha trovato il suo appiglio nel fatto che, nei programmi dei lavori FINALI per l'autodromo di Imola, è previsto proprio l'abbattimento di questi muretti, ma per dare il volto di efficienza assoluta e definitivo all'impianto. Lavori comunque che potranno essere ef-

fettuati solo quando sarà dato il via definitivo al programma Comune di Imola-AC Bologna, che prevede anche l'acquisto di quei terreni privati che condizionano l'autodromo. E la fascia di terra nei punti « incriminati » è appunto privata. Perciò soggetta a un accordo economico (al momento molto difficile) oppure all'esproprio, che non può essere certo realizzato, in un mese, tanto è il tempo passato dalla ultima « agibilità » concessa!

Adesso avete capito perché dicevamo del « buonsenso »? La verità è che si stanno tentando tutte le strade burocratiche possibili per rendere sempre più precario lo svolgimento dello sport automobilistico, per giungere alla sua soppressione silenziosa. Chissà perché poi questo sport dà tanto fastidio!... Non ci si parli tanto di valutazioni « morali », che allora ci sarebbero tanti altri problemi più grossi da risolvere prima. Magari punire gli eccessi di costume che fanno arrivare all'assurdo di Castione, quando dei chiodi lanciati indiscriminatamente solo per boicottare una corsa, possono

Con difficoltà il permesso a Cosenza

COSENZA - Sull'ormai classico e tormentato percorso Celico-Monte Scuro, verrà effettuata domenica 11 giugno la 23.a edizione della corsa in salita « COPPA SILA - COPPA CITTA' DI COSENZA ». La gara con etichetta di internazionalità, è valida per il campionato italiano velocità conduttori per le vetture turismo speciale gr. 2, gran turismo speciale gr. 4 e per il Challenge FISA dei gruppi 1 e 3. Un'altra nota di interesse viene dal fatto che questa sarà la prima prova del Campionato assoluto della montagna per le vetture dei gruppi 2, 4, 5, e per la F. 3.

L'Automobile Club di Cosenza che con tanta difficoltà è riuscito ad ottenere il placet dalla commissione provinciale di vigilanza, è ora fortemente impegnato nella realizzazione della gara dovendo mettere in atto tutte le misure di sicurezza che sono state richieste. La gara, patrocinata dalla Shell Italiana, nasce con ottime previsioni visto che gli organizzatori hanno già preso contatti oltre che con i forti piloti italiani e stranieri, anche con alcune case automobilistiche per una partecipazione ufficiale.

essere supposti come i possibili e allucinanti imputati della tragedia di Riccardone.

E' dovere in questo momento, anche del Governo di intervenire e mettere un freno all'azione perlomeno improvvisata e senza coordinazione tra le varie Commissioni di Vigilanza locali, che possono a loro indiscriminata interpretazione delle leggi e circolari, di per sé antifibologiche, arrivare ad estremi assurdi come quello di Imola. Non è possibile che lo sport automobilistico resti affidato agli umori di burocrati di provincia, la maggioranza dei quali non conoscono, non diciamo il comportamento di una macchina da corsa, ma anche quello di una macchina qualsiasi. E non per niente, intendiamoci, solo perché non è quello tecnico-automobilistico il loro pane quotidiano.

E' ora di smetterla con il superficialismo. Non si può affidare un giudizio tecnico, soprattutto selettivo e di valutazione, a « esperti » che tutto sono meno che esperti della materia che giudicano! Ecco, anche questo è un aspetto di quella che viene definita la crisi delle strutture! E' ora di cominciare a metterci riparo! Anche l'agibilità di un impianto sportivo ha diritto alla più assoluta obiettività e validità tecnica di giudizio. E provvedano i politici. Una interrogazione parlamentare sull'IMOLICIDIO non guasterebbe. Vero on. Salizzoni? Sì, lei che ebbe così accorate parole di amarezza quando due anni fa, presiedendo la famosa commissione ministeriale per le corse motoristiche su strada (il cui ponderoso parto è ancora da scoprire) si preoccupò di calmare le apprensioni dei lettori di AUTOSPRINT che la fecero destinatario del referendum di protesta per il preoccupante giro di vite contro lo sport automobilistico. Lei si affrettò a negare, allora. Ora cosa dice, quando proprio nella sua Bologna, viene bocciato quello che ancora è considerato in tutta Europa un autodromo modello?

m. s.

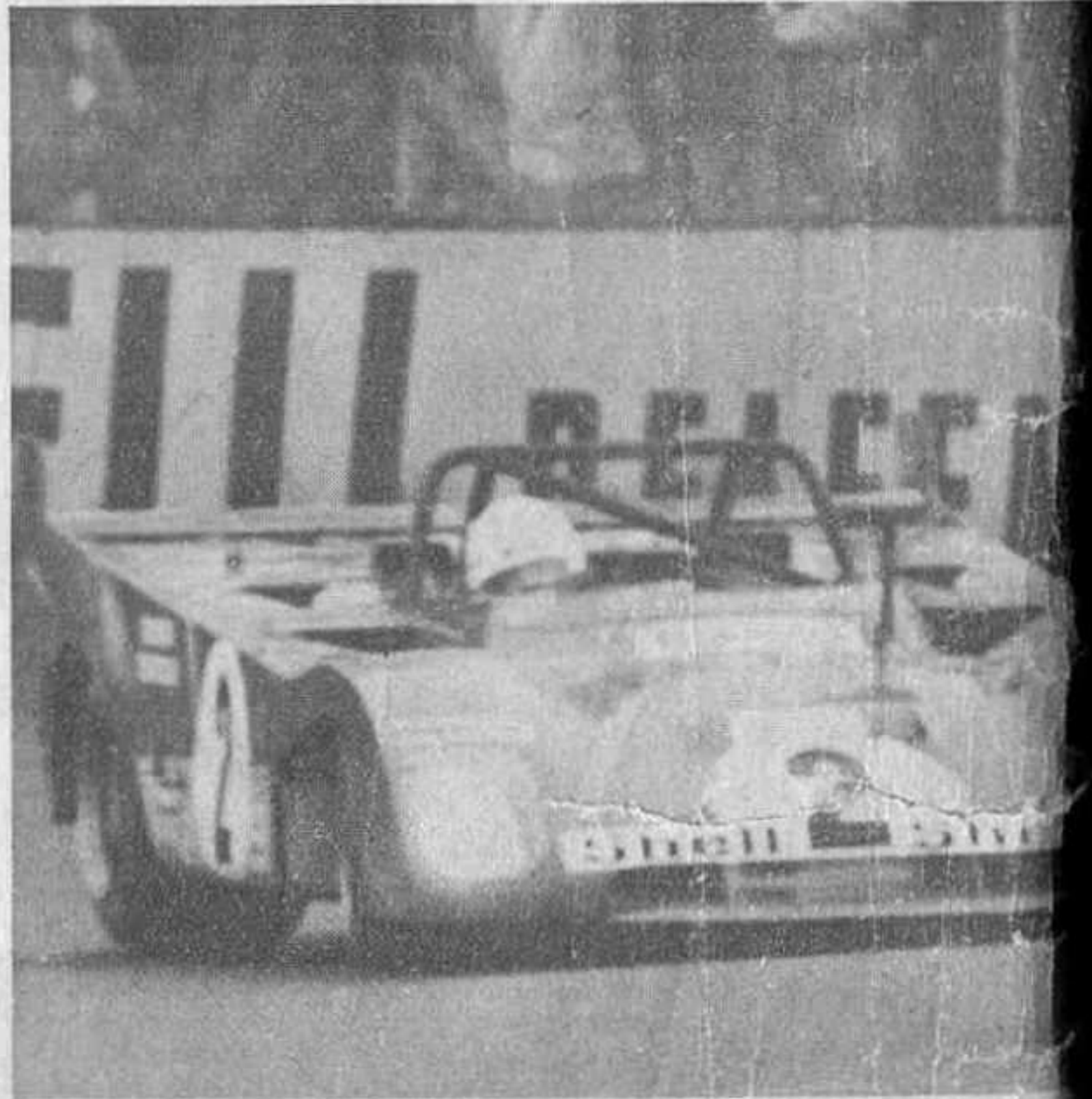
1000^{km}

NURBURGRING



Ronnie Peterson e Tim Schenken hanno conquistato al Nurburgring la loro seconda vittoria nel Mondiale Marche di quest'anno, dopo la 1000 Km di Buenos Aires

La MIRAGE



Sopra, nelle prime battute di gara Merzario si è fatto trascinare in forma. Sotto, è appena giunto l'annuncio dell'uscita di Regazzoni

DALL'INVIATO

NURBURGRING - Per l'ottavo trionfo consecutivo della « grande Ferrari '72 » in questo campionato mondiale Marche, un nuovo pericolo si è andato concretando: è quello della Mirage-Ford per la prima volta ad un livello se non del tutto competitivo certamente di grande portata, specie considerando che la macchina è alla sua quarta uscita. Certo, un pericolo non ancora veramente preoccupante data la posizione di altissima preminenza tecnica in cui le tre litri modenesi si trovano, ma per questo non trascurabile, dischiudendosi più ampie prospettive per i motori ad otto cilindri. Infatti la Mirage-Ford è stata un po' la rivelazione di questa corsa avendo modo anche di compiere un giro in testa e sfiorando un ottimo secondo posto finale.

Nondimeno la sua esibizione va inquadrata in condizioni di corsa alquanto eccezionali dopo due giornate di preparazione assai difficili, sempre ostacolate dalla pioggia ed un inizio di gara del tutto equivalente su pista bagnata che è andata via via asciugando.

dosì soltanto verso la metà della distanza. In più i tecnici ed i piloti della Mirage hanno azzardato le gomme intermedie alla partenza quando Ferrari e Alfa Romeo non hanno potuto correre di questi rischi iniziando con gomme da pioggia come imponevano inquivocabilmente le condizioni: in questo modo è stato possibile a Bell più che a Van Lennep — subentrato al terzo turno — trarre vantaggi cospicui nella fase cruciale quando le traiettorie cominciavano a potersi percorrere più rapidamente con ampi tratti già asciutti.

Grazie a questa soluzione la macchina inglese ha potuto affiorare prepotentemente, dopo una decina di giri, prendendo il ruolo che all'inizio era tenuto dall'Alfa Romeo, la più diretta e più forte antagonista della Ferrari. Ma all'Alfa Romeo non tutto ha potuto svolgersi regolarmente e secondo le possibilità o le aspirazioni rapportate ai mezzi in gioco; basti dire che nei primissimi chilometri di corsa, con le condizioni ambientali che c'erano, si sarebbe potuto avere un forte equilibrio tra le Ferrari e le Alfa Romeo e per quanto ben par-

Siamo tornati nel settore "2 litri". Fiat 132 FIAT

due motori: "1800" 105 CV (DIN) ~ 170 km/h
"1600" 98 CV (DIN) ~ 165 km/h

3 versioni: 1800 Special, 1600 Special, 1600 berlina



Complice il maltempo, che tradisce anche REGAZZONI, frenate le FERRARI, ma non manca l'accoppiata: i Peterson-Schénken



Gara internazionale di velocità e durata valida quale ottava prova dal Campionato mondiale Marche 1972 - Circuito del Nurburgring (Germania) di metri 22.835 - 28 maggio 1972.



ha provato!



compagno di squadra Ickx fino ai primi posti. Merzario si è dimostrato molto in prova era uscito al Karousel) ed Ickx si sfilava con rabbia la cuffia ignifuga

tito Stommelen s'è buscato una quindicina di secondi alla conclusione del primo giro dietro alle Ferrari di Peterson, Merzario e Ickx. A Stommelen — è risaputo — non piace correre su asfalto bagnato e le sue risorse sono riuscite inferiori anche sulla pista che meglio conosce, così già al secondo giro s'è fatto superare da Bell, perdendo progressivamente terreno.

In più, dopo il primo turno di 9 giri, appena salito Elford due testa-coda dell'inglese (uno più forte dell'altro) hanno danneggiato la macchina con rottura di un cerchio e altri danni minori che hanno fatto perdere tempo prezioso ed hanno messo questa macchina fuori combattimento. Per fortuna è subentrata la seconda vettura di de Adamich-Marko, i quali erano stati soltanto d'un soffio meno rapidi nei primi giri ma avevano improntato la corsa ad un ritmo proficuo, con bella regolarità, tanto da poter uscire benissimo alla distanza con un terzo posto che non è assolutamente usurpato. Sinceramente ci aspettavamo di

Enrico Benzing

CONTINUA A PAGINA 22



ADENAU - Proprio nel momento di suo massimo impegno, per contrastare l'avanzata della Mirage di Bell, che in quel momento disponeva della gommatura più idonea, Clay Regazzoni al 17. giro è incappato in un brutto incidente alla curva di Hohe Acht: soltanto le traiettorie erano asciutte e appena lo svizzero, con una delle sue favolose frenate, ha messo una ruota sul terreno umido, è finito contro il guard-rail, rovinando la parte anteriore sinistra ed essendo costretto all'abbandono, già con molta fortuna per non aver riportato nemmeno un graffio. Insomma, Regazzoni, ha dato il massimo di sé, come sempre, con la generosità e le altissime capacità che gli riconosciamo: purtroppo, l'esplosiva corsa di quel frangente gli è stata sfavorevole ed è incappato in uno di quegli incidenti di cui ampia è la casistica in simili condizioni.

La classifica MONDIALE MARCHE (dopo la 8.a prova)

	100 Km Buenos Aires	6 Ore Daytona	12 Ore Sebring	1000 Km Brands Hatch	1000 Km Monza	1000 Km Spa	50. Targa Florio	1000 Km Nurburgring	TOTALE
FERRARI	20	20	20	20	20	20	20	20	160
ALFA ROMEO	12	12	12	12	—	—	15	12	75
PORSCHE	6	4	8	2	15	3	8	2	48
LOLA	4	6	6	4	—	8	10	6	44
CHEVRON	8	—	—	3	—	12	—	8	31
MIRAGE	—	—	—	—	—	10	—	10	20
CHEVROLET	—	3	10	—	—	—	—	—	13
DE TOMASO	—	—	—	—	8	4	—	—	12
TONDELLI	—	—	—	—	6	—	—	—	6
ABARTH	—	—	—	—	—	—	4	—	4

La classifica dei piloti del «Cavallino» nel mondiale MARCHE

I PILOTI	LE GARE								TOTALE
	1000 KM BUENOS AIRES	24 ORE DAYTONA	12 ORE SEBRING	1000 KM BRANDS HATCH	1000 KM MONZA	1000 KM SPA	TARGA FLORIO	1000 KM NURBURGRING	
PETERSON	20	15	15	15	12	—	●	20	97
SCHENKEN	20	15	15	15	12	—	●	20	97
ICKX	1	20	20	20	20	15	●	—	96
REGAZZONI	15	10	—	6	20	15	●	—	66
REDMAN	15	10	—	6	—	20	●	15	66
ANDRETTI	1	20	20	20	●	●	●	●	61
MERZARIO	●	●	●	●	—	20	20	15	55
MUNARI	●	●	●	●	●	●	20	●	20

● = il pilota non ha partecipato alla gara.
 — = il pilota ha partecipato ma non ha conseguito punteggio.
 La classifica è stata ottenuta sommando i punti mondiali.

Una frenata trappola per CLAY

COSI' (IN 15) ALL'ARRIVO

1. FERRARI 312 P (Peterson-Schenken) 44 giri, 1094 km in ore 5:01'40"2 alla media di 156,863 kmh; 2. FERRARI 312 P (Redman-Merzario) a 4'28"7; 3. ALFA ROMEO 33-tt-3 (de Adamich-Marko) a 1. giro; 4. GULF MIRAGE FORD M6 (Bell-Van Lennep) a 2 giri; 5. CHEVRON B21 (Hind-Bridges) a 3 giri; 6. LOLA T290 (Bonnier-Larrousse) a 5 giri; 7. FORD CAPRI 2600 (Glomp-Mass) a 8 giri; 8. FORD CAPRI 2600 (Soler-Rolg-Stuck) a 6 giri; 9. PORSCHE 911 (Kremer-Fitzpatrick) a 6 giri; 10. PORSCHE 911 (Steckkonig-Schmid) a 7 giri; 11. ALFA ROMEO 33-tt-3 (Stommelen-Marko) a 7 giri; 12. PORSCHE 911 (Schickentanz-Kaushen) a 7 giri; 13. PORSCHE 911 (Keyser-Barth) a 7 giri; 14. PORSCHE 911 (Fischhaber-Bayer) a 8 giri; 15. CHEVRON B21 (Heaven-Garton) a 8 giri.
 Giro più veloce: Stommelen (Alfa 33-tt-3) in 1'08"2 alla media 177,900 kmh.
 7'42"2
Imbattuti i primati
 Sulla distanza: Porsche 908-3 (Elford-Larrousse) 44 giri in 5:51'43"3, media 171,400 kmh. (1971).
 Sul giro: Ickx (Ferrari 312P) in 7'40"8, media 178,400 kmh. (1971).

COSI' (IN 51) AL VIA

Bell-Van Lennep (Mirage-Ford) 8'05"3	Peterson-Schenken (Ferrari 312P) 7'56"4
de Adamich-Marko (Alfa R. 33tt3) 8'15"0	Stommelen-Elford (Alfa R. 33tt3) 8'09"7
Redman-Merzario (Ferrari 312P) 8'28"1	Jost-Garton-Bartals (Porsche 908-3) 8'18"7
Regazzoni-Ickx (Ferrari 312P) 8'44"0	Hind-Bridges (Chevron-Ford B21) 8'34"2
Frey-Ettmuller (Chevron-Ford B21) 9'10"7	Bosch-Hanson (Chevron-Ford B21) 8'57"2
Glomp-Mass (Ford Capri) 9'20"4	Edwards-Koenig (Lola-Ford T290) 9'17"2
Steckkonig-Schmid (Porsche 911) 9'25"7	Furtmayr-Ertl (BMW 2002) 9'22"1
Pantle-Kellianova (BMW 2800CS) 9'28"2	Soler-Rolg-Stuck (Ford Capri) 9'27"2
Paltier-Khencaval (BMW 2800CS) 9'36"3	Birton-Grant (Chevron-Ford B21) 9'32"0
Schickentanz-Kaushen (Porsche 911) 9'41"7	Raymond-Bracey (Daren-Ford MK3) 9'37"1
Fitzpatrick-Kramer (Porsche 911) 9'47"8	Swistlick-Cabral (Lola-Ford T290) 9'42"0
Bonnier-Larrousse (Lola-Ford T290) 9'44"0	Davidson-Wheeler (Daren-BRM) 9'43"4
de Bragtion-Basche-de Fierlant (Lola-Ford T290) 9'51"8	Heaven-Garton (Chevron-Ford B21) 9'50"2
Fetz-Schulte (BMW 2800CS) 9'54"7	Neuhaus-Jolstan (BMW 2800CS) 9'52"4
Held-Chenoviara (Porsche 911) 10'04"2	Keyser-Barth (Porsche 911) 9'58"5
Odenhal-Fritzing (Ford Capri) 10'08"5	Collier-Grohn (Daren MK3) 10'06"3
Elberg-Simonsson-Bstrom (Porsche 911) 10'17"7	Skogbag-Kottulinsky (Lola-Ford T212) 10'07"3
Richardson-Richardson (Daren-Ford MK26) 10'19"8	Birtonhough-Joscelyne (Lola-BMW T212) 10'18"7
Walzinger-Hausel-Gisich (Alfa Romeo GTAm) 10'15"2	Frolich-Nolle (Porsche 911) 10'10"1
Hegbla-Grohn (BMW 2002) 10'18"3	Becker-Glover-Tibor (Porsche 911) 10'19"0
Hoyer-Kuhl (BMW 2002) 10'20"5	Dupont-Beschlein-Bodin (Chevron-Ford B19) 10'20"5
Riedel-Grohn (Porsche 911) 10'21"3	Ridehalg-Leguellec (Dulon-Porsche) 10'20"9
Fletcher-Tuckett (Chevron-Ford B21) 10'21"9	Fischhaber-Bayer (Porsche 911) 10'21"4
Robinson-Mignault (Chevron-Ford B21) 10'25"7	Ocas-Rummel (BMW 2800CS) 10'24"2
Christmann-Raghotti (Opel GT) 10'28"7	Simonia-Holer (Porsche 914-9) 10'20"6
	Greger-Hild (Porsche 911) 10'31"4

CONTINUAZ. DA PAGINA 21

più dalle otto cilindri milanesi, sia per il particolare carattere del terreno di gara, sia perché le ardue condizioni iniziali erano tali da annullare veramente ogni differenza di potenza.

Sono mancati un poco i piloti, non tanto facendo il confronto con il solo Bell, responsabile della rapida fase iniziale con l'ausilio di gomme azzardate, bensì nei confronti degli stessi uomini della Ferrari che hanno sostenuto tutti quanti una corsa encomiabile, perché i valori tecnici — escluso il citato caso delle gomme intermedie contro quelle espressamente da pioggia, peraltro con differenze leggere impiegandosi le stesse mescole e variando soltanto il disegno — hanno potuto affiorare soltanto nella seconda metà della gara quando il tempo s'è volto al meglio. All'inizio, indubbiamente, l'apporto dei piloti era determinante con pioggerella e pista bagnata abbondantemente dalle lunghe piogge dei giorni scorsi e dell'intera nottata: ebbene, s'è visto un Peterson filar via in partenza

vuto fermarsi per il rifornimento più cambio di pneumatici e perché in quel momento anche sulle Ferrari si sono potute montare le gomme intermedie. Così, tutto è tornato nell'ordine normale dei valori in lizza e la macchina di Peterson-Schenken ha potuto riprendere saldamente il comando, per non abbandonarlo più sino alla fine. E si deve aggiungere che anche Schenken e Redman sono stati perfettamente all'altezza della situazione, sostenendo ottime prove, tanto più significative quella dell'inglese, il quale ha sofferto di una brutta influenza nei giorni scorsi.

Dunque, grande Ferrari, con la stessa inarrivabile supremazia di tutte le prove precedenti del mondiale: soltanto con qualche attimo di apprensione, dovuto alle cattive condizioni atmosferiche, per le quali ogni corsa ha sempre un alto contenuto di rischio e di incertezza, e è dovuto anche a quella soluzione dei pneumatici seguita dalla Mirage. Poi, non appena la corsa, nella sua seconda parte, ha potuto essere retta unicamente dai valori tecnici,

Le FERRARI a MONZA per decidere LE MANS

MODENA - La Ferrari nei giorni da lunedì 29 a mercoledì 31 maggio svolgerà all'autodromo di Monza prove di collaudo con le vetture 312 P « a coda lunga » che dovrebbero essere allineate nella « 24 Ore di Le Mans ». Dovrebbe essere il test di Monza la sede decisiva per sciogliere le riserve sulla partecipazione alla gara francese. Con otto vittorie mondiali su otto e i dubbi sulla tenuta alla distanza di 24 ore della 312 P i dirigenti Ferrari sono incerti se lasciare a una sola macchina casomai il dovere della presenza oppure se partecipare in forze per non facilitare l'eco di una vittoria di riscatto per gli avversari: che siano la Matra, la Mirage, la Lola o l'Alfa, le quali hanno tutte confermato la loro presenza a Le Mans con schieramenti al completo. Nel caso che la Ferrari partecipasse con una macchina la coppia potrebbe essere quella Andretti-Ickx con possibilità evidentemente solo di puntare a uno show finché duri la 312 P. In caso di partecipazione in forze le Ferrari a Le Mans sarebbero anche quattro con: Andretti-Ickx, Peterson-Schenken, Regazzoni-Redman e Merzario-Munari.

con spavalda sicurezza che ha ceduto alle pressioni di Ickx, il maggior conoscitore del « ring » di tutta la squadra, soltanto al terzo giro, e s'è visto un Merzario perfettamente all'altezza di Ickx.

L'ha preceduto al primo giro e l'ha seguito come un'ombra successivamente, superando il compagno di marca Peterson, assieme al belga, e tenendo poi testa allo svedese fino al nono passaggio, al momento del primo rifornimento.

Quindi, altrettanto veloce è stato Regazzoni, che ha saputo consolidare la posizione di testa della macchina consegnatagli da Ickx, resistendo tenacemente alle pressioni dello scatenato Bell, proprio nel momento più favorevole alla Mirage, dal 12. giro in avanti, quando il vantaggio delle gomme intermedie cominciava a farsi sentire inesorabilmente, fino al momento del suo incidente.

Comunque, la pressione della Mirage ha potuto finire proprio al 17. giro, nello stesso momento dell'incidente di Regazzoni, giacché Bell ha do-

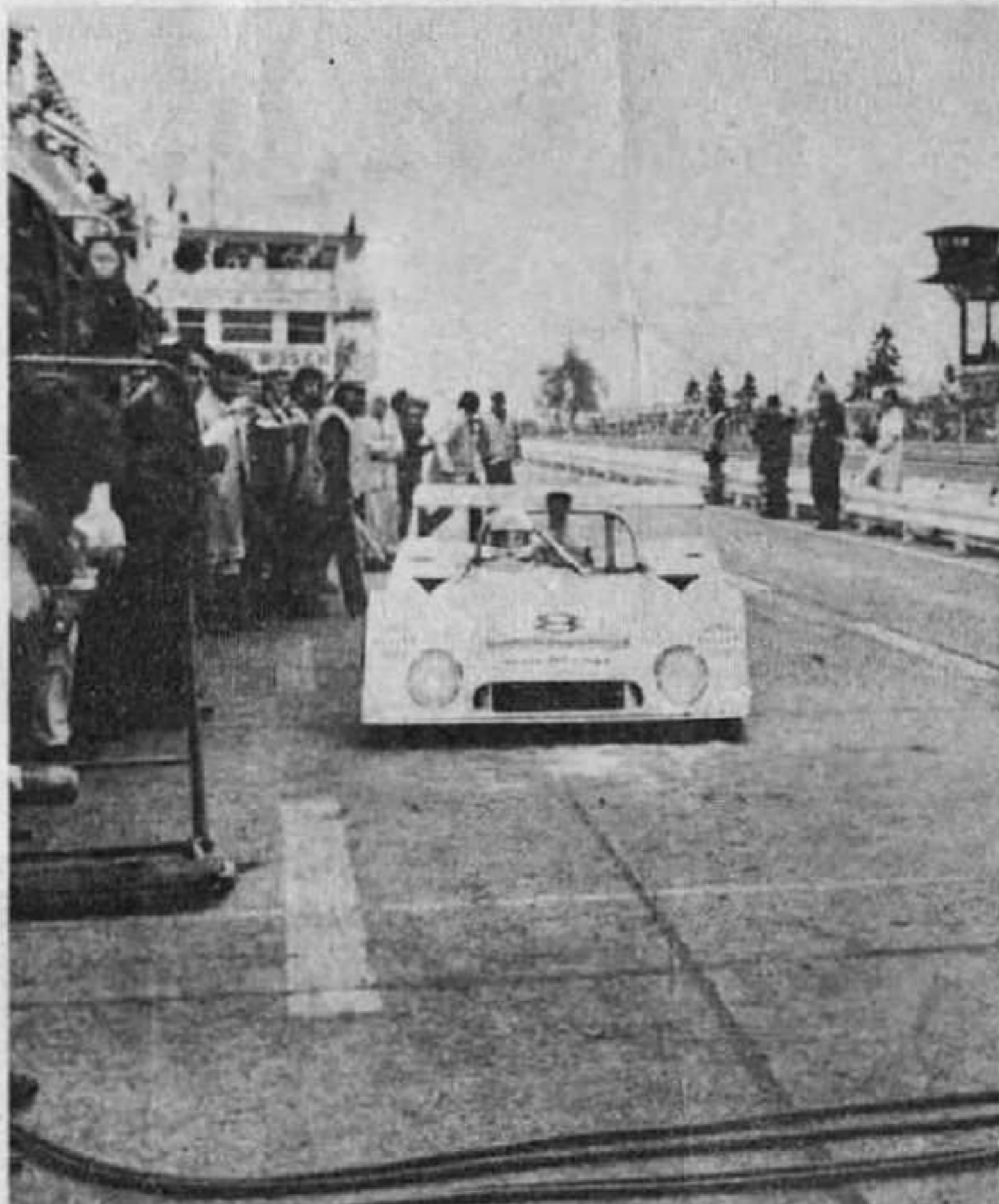
non vi sono state più ombre di dubbi e più alcuna possibilità di assalto da parte degli altri contendenti. La stessa Mirage ha dovuto cedere per rottura del motore, dopo che già si era avariato il cambio, con bloccaggio della quarta.

E soltanto l'Alfa Romeo, sempre ad uno standard elevato, ha potuto concludere onorevolmente, con un terzo posto e con un eccellente giro più veloce in 7'42"2 a 177,900 km orari di media, segnato da Stommelen come punto d'onore, negli ultimissimi giri, quando ormai non poteva più puntare ad una buona classifica. Si può dire, perciò, che alla ennesima schiacciante affermazione della Ferrari, l'Alfa Romeo ha risposto con la difensiva abituale, dando ancora un'volta il massimo, in funzione dei mezzi a disposizione, che sono gli stessi delle gare precedenti, senza progressi apprezzabili, per di più con un apporto minore dai propri piloti sull'asfalto bagnato.

e. b.



Subito dopo il via lanciato, la Ferrari di Peterson e l'Alfa di Stommelen si avventano verso la lunga curva sud. Dietro di loro, l'altra Ferrari di Merzario e la sorprendente Mirage di Derek Bell



Derek Bell arriva al box della Gulf-Mirage. La prestazione della sua vettura è stata eccellente, anche per l'azzeccata scelta delle gomme

Sotto, lo stesso progettista della Mirage, Len Bailey, segnala a Bell la sua seconda posizione a 53" dalla Ferrari. In basso, Bell dopo il rifornimento, riparte lasciando a piedi Van Lennep



La MATRA continua dopo la 24 ORE

● Sembra assodato, che la Matra, dopo la prova di Le Mans, interverrà alle restanti prove del campionato mondiale marche, da Zeltweg a Watkins Glen.

● Per riparare la Porsche 908-3 di Jost, dopo l'incidente di Casoni, mancava soltanto qualche centimetro di tubi d'alluminio, che nessuno aveva. Soltanto nel camion della Ferrari, grazie alle ricerche del buon Pignatti, se ne è potuto trovare.

● Corbari, dell'Autodelta, ha preso nota continuamente delle temperature (oltre a umidità e pressione) toccate al Nurburgring: la punta minima la si è avuta al sabato, con 9°, mentre le punte massime non hanno mai superato i 12°.

● LA PORSCHE A LE MANS - E' confermato che la Porsche direttamente sta allestendo una nuovissima versione della propria 908/3, per l'impiego a Le Mans, in forma privata, con Jost, Casoni e forse Schuler o Bartels. Si tratta della stessa vettura ben nota, con una carrozzeria molto aerodinamica, a guida interna, come quelle sviluppate per le vecchie 908 a coda lunga. Vista l'elevata resistenza del motore, la Porsche s'attende molto da questo esperimento, rivolto alla lunga distanza, indipendentemente dalle prestazioni assolute.

● NUOVO RETTIFILO al Nurburgring: in agosto, dopo il Gran Premio, tutta la zona delle tribune verrà rifatta. S'annunciano grossi lavori. Soprattutto verranno rifatti i boxes, con una ampia pista d'accelerazione ed una più razionale scorciatoia di rientro dal piccolo giro della parte sud.

● ALEX SOLER-ROIG, che ha definitivamente deciso di abbandonare la « F. 1 », dopo l'ultimo sfortunato tentativo con la BRM, grazie alla Marlboro, si dedica per ora soltanto al Turismo con la Ford. Alla vigilia delle prove della « 1000 km » dell'ADAC, girando a scopo di ricognizione con una Ford normale di serie, è incappato in un pauroso incidente, da cui è uscito miracolosamente indenne. S'era bloccato il cambio automatico in piena velocità, in rettilineo e la macchina s'è capottata più volte.

● MARIO CASONI lascia la grossa Lola T222 della Can-Am e si prepara a disputare le restanti prove dell'Interserie con l'interessante Lola T280 di tre litri, con motore Ford-Cosworth. Dati i circuiti e le prestazioni possibili, la scelta pare più che lusinghiera.

Il «bagnato» negativo anche per i piloti ALFA BELL all'attacco per le gomme

NURBURGRING - Lo schieramento della 18. a 1.000 chilometri dell'ADAC sul Nurburgring, per l'ottava prova del Campionato mondiale Marche, vede 48 macchine allineate con la Ferrari di Peterson e la Mirage di Bell in prima fila dinanzi alle due Alfa Romeo di Stommelen e Marko, alla Porsche di Jost e quindi alle altre Ferrari di Ickx e di Merzario.

Al segnale della partenza scatta Peterson nella scia del quale si lancia Stommelen dinanzi a Bell, Marko, Ickx e Merzario, che affrontano la prima curva in questo ordine. Al Karussell Stommelen è raggiunto e superato da Merzario e alla conclusione del primo giro (9'06"7) Peterson conduce con 11"6 su Merzario 14"4 su Ickx il quale pure ha avuto ragione di Stommelen precedendolo di 4/10. Seguono nell'ordine Bell, Marko, Edward, Larrousse, Glemser, Soler-Roig, Hine, Bosch, Kremer, Kelleners e Stekkonig. Non transita la Porsche di Jost e resta al palo la Lola di Cabral. Ickx raggiunge e supera Merzario portandosi con un giro veloce in 8'45"1, a soli 6" da Peterson, mentre Stommelen scivola in quinta posizione superato da Bell, a 33" dal primo.

compiuto subito un testa-coda alla seconda curva per poi uscire al Brunnenchen, urtando una ruota. Dopo il settimo giro di Ickx in 8'26" netti, è stato Bell a segnare nuovi giri veloci con 8'23"8 all'ottavo e 8'12"3 al nono. Come non bastasse, Bell insiste ancora e si porta alle spalle di Peterson-Schenken finché riesce a superare la Ferrari al 14. giro, dopo aver segnato al 13. l'ottimo tempo di 8'06"3, a 169 kmh di media con la pista che si sta via via asciugando.

Elford è giunto al box al 14. giro. Dopo aver perso tre giri cambia entrambe le ruote anteriori e perde altri 3", mentre frattanto Bell gira in 8'06" netti. Si ferma Schenken per il secondo rifornimento e per restituire la macchina a Peterson con una sosta di 40" con montaggio di gomme intermedie. Perciò dopo 16 giri, Ickx-Regazzoni guidano con 26" soltanto su Bell, con Peterson-Schenken a 2'02", Redman-Merzario a 2'12" e de Adamich-Marko a 6'33". Incidente a Robinson con incendio della macchina ma pilota indenne.

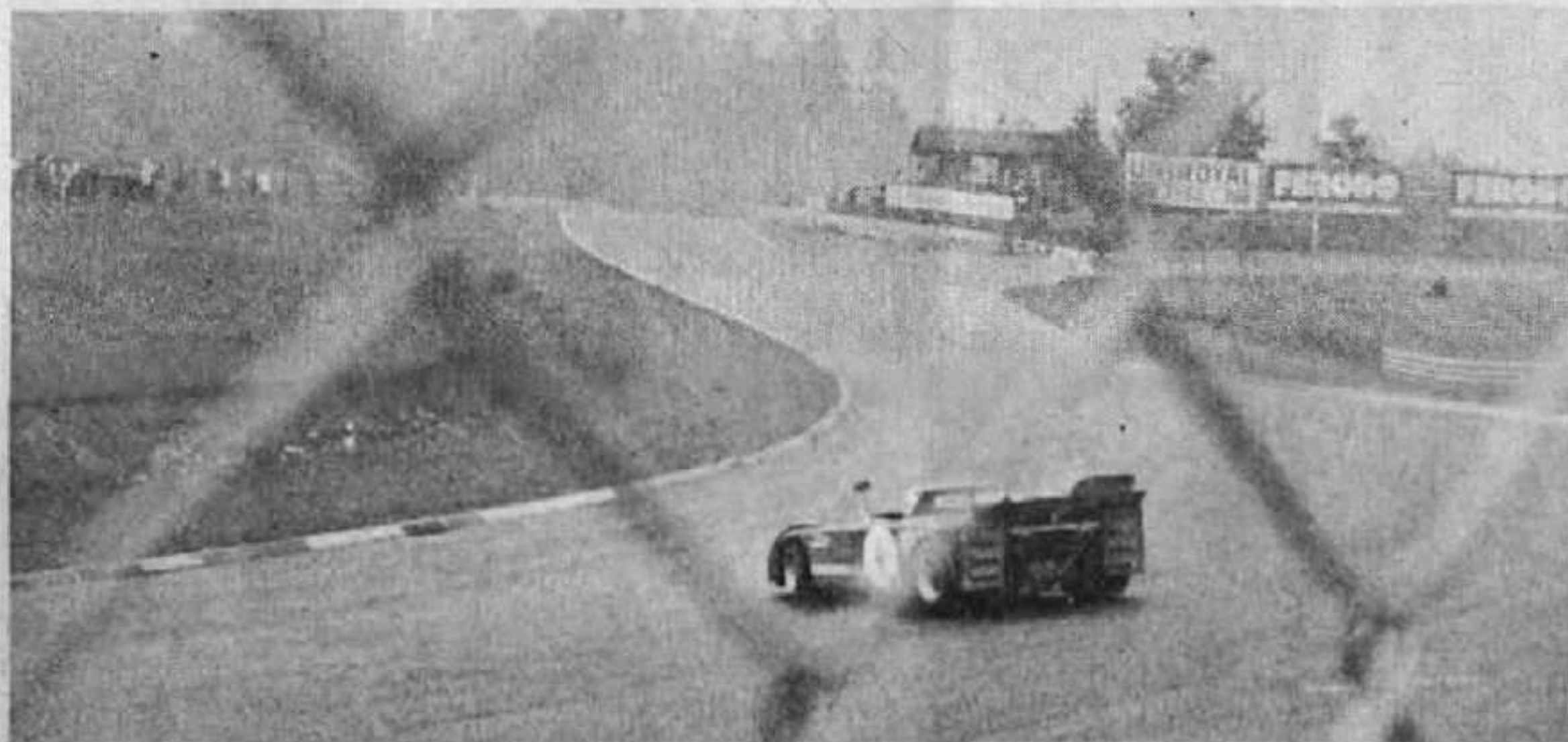
Esce di pista a Hohe Acht Clay Regazzoni (fortunatamente illeso) al 17. giro, e Bell con un nuovo record in

giro in 7'47"3 a 175,900 kmh di media a cui risponde poco dopo Merzario con un altrettanto significativo 7'46"7 a 176,100 kmh.

Con Van Lennep alla guida, la Mirage perde giro per giro da Peterson: 52"9 al 19. giro, 1'20" al 20. e 1'40" al 21. De Adamich-Marko procedono a 6'30". Anche se doppiato, primo delle due litri è sempre Larrousse, quinto assoluto dinanzi a Hine-Bridges, Edwards-Koinigg, Glemser-Mass e Soler-Stuck. Siamo così giunti a metà gara con crescente vantaggio di Peterson-Schenken (2'03") su Bell-Van Lennep, mentre Merzario-Redman sono a 3'00"6 e de Adamich-Marko a 6'52".

Ecco le posizioni al 22. giro, a metà corsa:

1. Ferrari (Peterson-Schenken) 3.05'40" e 5 media 162,300 kmh; 2. Mirage-Ford (Bell-Van Lennep) 3.07'43"4; 3. Ferrari (Merzario-Redman) 3.08'41" e 2; 4. Alfa Romeo (de Adamich-Marko) 3.13'13"2; 5. Lola-Ford (Edward-Koinigg); 6. Chevron (Hine-Bridges) a 1 giro; 7. Lola-Ford (Bonnier-Larrousse) a 1 giro; 8. Lola (De Bagration-Basche) a 2 giri; 9. Ford Capri (Soler-Roig-Stuck) a 2 giri; 10.



Non appena presa la guida della 33tt3 che divideva con Stommelen, Vic Elford si è immediatamente esibito in questo testa-coda. Ne ha fatto un altro, più grave, subito dopo. Ed è stato il ritiro

Proprio alla fine del terzo giro, Ickx acciuffa Peterson con un giro in 8'40"3, e balza al comando trascinando Merzario nella scia. Le tre Ferrari corrono nello spazio di 2"3 lasciando Bell a 45" e Stommelen a 52"8. Invariate le altre posizioni, mentre con tre giri di ritardo giunge al box Jost che riparte dopo una sosta di 2". Ickx tiene il comando e riesce ad accumulare 8" sui compagni di marca al termine del quinto giro sempre con Merzario e Peterson appaiati. Solo all'8. passaggio questo margine potrà salire a 10"9. Alle spalle perdono terreno Bell (1' e 41") e Stommelen (2'01"). Larrousse è il primo delle due litri dinanzi a Edwards e Hine i quali si scambiano la posizione all'8. giro.

Un giro dopo i primi rifornimenti: mentre Ickx fila via con 5" di vantaggio su Peterson, Merzario si ferma e dà il cambio a Redman con una sosta di 35" comprese decelerazione e accelerazione. Rapidissimo il rifornimento di Bell (in 24") che resta al volante mentre le Alfa Romeo di Stommelen e Marko compiono soste rispettivamente di 1'20" e 1'40", dovendosi cambiare anche le gomme posteriori. Al decimo giro è la volta di Ickx e Peterson con 29" e 39" di arresto, quanto basta per riprendere in testa.

Così, dopo questo primo rifornimento all'11. giro, le posizioni vedono Ickx-Regazzoni al comando con 18" su Peterson-Schenken, mentre terzo è Bell a 1'05" e quarti Merzario-Redman. L'Alfa di de Adamich-Marko passa quinta a 5'20" giacché la macchina di Stommelen ha avuto una disavventura: salito per il suo turno, Elford ha

7'53"8 è automaticamente primo con 1'40" su Peterson-Schenken e 2'10" su Redman-Merzario. Un giro dopo però la Mirage di testa si ferma per il rifornimento ed il cambio dei pneumatici posteriori e Bell lascia la macchina a Van Lennep dopo una sosta di 1'24". La macchina inglese riparte proprio al sopraggiungere della Ferrari di Peterson-Schenken che prende la testa, mentre anche la macchina di Merzario-Redman si rifornisce in 49", gomme comprese, conservando il terzo posto dinanzi all'Alfa di de Adamich-Marko che pure fa rifornimento in 38" con passaggio dell'austriaco alla guida. Bel primato di Peterson al 18.

Ford Capri (Glemser-Mass) a 2 giri.

Peterson quindi ottiene un nuovo primato, con 7'45"3 a 176,700 kmh, con doppiaggio dell'Alfa al 23. giro sdoppiata subito dopo con la sosta di Peterson al 25. giro per il terzo rifornimento in 49".

Più lunga la sosta della Mirage, per cambiare tutte quattro le gomme in 1'26" con Bell nuovamente alla guida. Un arresto fuori programma della Lola di Larrousse-Bonnier per noie di accensione fanno retrocedere questa macchina a vantaggio prima di Hine-Bridges e poi di Edwards-Koinigg, sempre pressati dalle Ford Capri. Con questa fermata Bell-Van Lennep per-



Helmut Marko, al Nurburgring terzo assoluto con l'Alfa assieme a de Adamich, mentre si destreggia fra due vetture Turismo. In primo piano la BMW 2800 di Faltz-Schulte (Attualfoto)

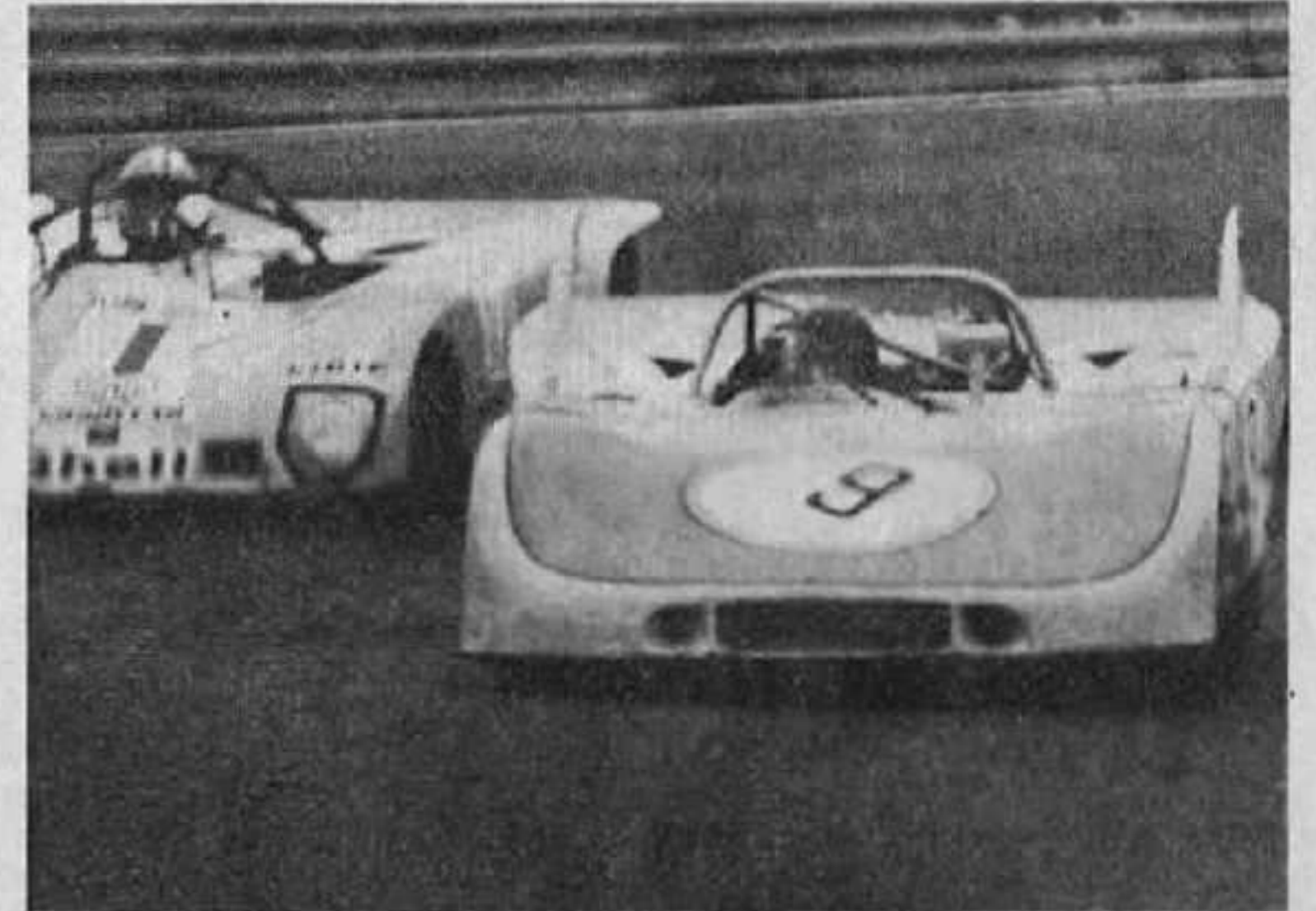
Tutti i tempi delle prove al Nurburgring

PILOTA	MACCHINA	VENERDI'	SABATO
PETERSON	FERRARI	8'51"4	7'56"1
BELL	MIRAGE	9'51"0	8'08"5
STOMMELEN	ALFA ROMEO	9'59"3	8'09"7
DE ADAMICH	ALFA ROMEO	8'34"9	8'16"0
JOST	PORSCHE	8'56"7	8'18"7
MARKO	ALFA ROMEO «T»	8'47"4	8'21"6
MERZARIO	FERRARI	8'28"1	—
HINE	CHEVRON	—	8'34"2
VAN LENNEP	MIRAGE	—	8'41"4
ICKX	FERRARI	8'44"8	8'58"2
BOSCH	CHEVRON	—	8'57"2
EDWARDS	LOLA	—	9'17"2
SCHENKEN	FERRARI	9'30"3	9'22"0
FURTMAYR	BMW 2002	9'43"5	9'22"1
STEKKONIG	PORSCHE 911	10'03"8	9'25"7
SOLER-ROIG	FORD CAPRI	9'27"2	—
KELLENNERS	BMW 2800	9'30"9	9'29"2
REGAZZONI	FERRARI	9'31"0	—
ELFORD	ALFA ROMEO	9'45"0	—
REDMAN	FERRARI	9'47"5	9'58"0
CASONI	PORSCHE	9'50"4	—

dono la seconda posizione a favore di Redman-Merzario che seguono a 3'14"2 contro 4'01" di ritardo della Mirage. Le distanze si accorciano ulteriormente, in seguito ad una nuova fermata di Schenken per l'affloscia-

a 4 giri; 9. Ford Capri (Soler-Roig-Stuck) a 4 giri; 10. Porsche 911 (Kremer-Fitzpatrick) a 4 giri.

Alle spalle, la Mirage è balzata a 2'53"3 da Peterson-Schenken al 31., ed ha conservato press'a poco questo



La Porsche 908-3 che Reinhold Jost divideva con Casoni ha corso il rischio di non correre, per una «sbandata» di Casoni in prova

mentò improvviso della gomma anteriore sinistra cambiata soltanto in 34".

Nondimeno, tutto si ristabilisce al 29. giro con Peterson-Schenken primi con 2'22"2 su Redman-Merzario e con 4'06"4 su Bell-Van Lennep; a oltre 7" de Adamich-Marko.

Classifica al 33. giro:

1. Ferrari (Peterson-Schenken) 4.34'08" e 8 media kmh 164,900; 2. Ferrari (Merzario-Redman) 4.36'22"1; 3. Mirage (Bell-Van Lennep) 4.37'01"; 4. Alfa Romeo (de Adamich-Marko) a 1 giro; 5. Chevron (Hine-Bridges) a 2 giri; 6. Lola (Edward-Koinigg) a 2 giri; 7. Lola (Bonnier-Larrousse) a 4 giri; 8. Ford Capri (Glemser-Mass)

distacco al 35., al momento dell'inizio degli ultimi rifornimenti. Questi sono aperti da Redman che impiega 50" con cambio di gomme (questa volta «slick») per restituire la macchina a Merzario.

Al 36. giro si rifornisce Schenken cambiandosi con Peterson impiegando 39" con tanto di sostituzione di gomme. A questo momento il secondo posto viene preso dalla Mirage, poiché Merzario giunge lentamente al box con la gomma anteriore destra forata e perde altri 25" nella sostituzione. Riparte in 3.a posizione a 4'53"5 dal primo, alle spalle della Mirage che Bell mantiene a 3'25"7 dal leader e si assiste ad un bellissimo inseguimento di Merzario il quale guadagna sensibilmente di giro in giro, ed evidentemente per resistere all'incalzante Ferrari, Bell ha dato fondo ad ogni riserva, compromettendo il motore: infatti proprio all'inizio del 43. giro è avvenuto il cedimento, con arresto della macchina nella curva nord dietro ai boxes.

Merzario-Redman sono automaticamente secondi e il nostro pilota, autore di un eccellente finale, non ha avuto la soddisfazione di raggiungere e superare l'avversario. Frattanto Stommelen — pure attardato — s'è impegnato in un finale veloce compiendo un giro record in 7'42"2 a completamento del terzo posto conquistate dall'Alfa di de Adamich-Marko, uscita bene alla distanza. Ultimi giri trionfali per le due Ferrari con la bella vittoria di Peterson-Schenken ed il secondo posto di Merzario-Redman.

e. b.

Accoppiata regina a Indianapolis

La Mc LAREN di PENSKE non ripete il '71

IL CAMPIONATO USAC

La 500 miglia di Indianapolis ha un valore elevatissimo nella economia del campionato USAC, perché i punti assegnati sono più del doppio di quelli delle altre prove su circuiti stradali. In seguito ai piazzamenti ottenuti la graduatoria attuale vede sempre in testa JOE LEONARD seguito però da Al Unser e da Mark Donohue che hanno scavalcato Foyt, Vukovich e Ruby.

I punti sono: Leonard 3615, Al Unser 2900, Donohue 2760, Foyt 2320, Vukovich 2250, Ruby 2230, Andretti 1870, Bobby Unser 1805, Bettenhausen 1800, ecc.



Per DONOHUE la

DALL'INVIATO

INDIANAPOLIS - Il mezzo milione di dollari (più gli altri spiccioli pubblicitari) che frutta la vittoria in una «500» a Indianapolis, è caduto nelle tasche di Mark Donohue e Roger Penske con un anno di ritardo. Era stata la coppia regina del 1971, quella del caposquadra più sveglio ed efficiente e del pilota migliore, ma non aveva potuto ottenere il premio che sarebbe stato meritatissimo: l'ha infine avuto, in una gara che quelli di Indianapolis ricorderanno come tra le più belle della storia di questa pista per tanti aspetti inverosimile.

E' stata la vittoria della intelligenza, della preparazione, della valutazione, sopra la mancanza di intelligenza e di valutazione. La vittoria costruita pietra per pietra con la scelta degli elementi che possono portare al successo, con la pazienza e meticolosa utilizzazione di tutti questi elementi e con la capacità e la volontà di non farsi distrarre da un programma perfettamente definito.

Non scopriamo ora Mark Donohue, e la collezione del nostro giornale può istruttivamente documentare come questo pilota ci abbia colpiti da tempo, fin da quando nemmeno in America lo avevano valutato; non scopriamo ora Roger Penske, che abbiamo

conosciuto pilota di valore, ma ancora meglio apprezzato come organizzatore acuto e tecnico capace. Ricordiamo il giovane americano che una dozzina di anni fa venne a Monza in una brumosa mattina di febbraio, accompagna-

to da Alfredo Momo, che aveva portato anche un giovane neozelandese, per provare la ancora grezza Cooper col motore Maserati, costruita in combinazione con l'ing. Alfieri della Maserati che aveva anche lui al fianco un giovanissimo pressoché sconosciuto, l'ing. Dall'Ara. I due giovinotti erano appunto Roger Penske e Bruce McLaren, accomunati in episodio che trova oggi significati inattesi.

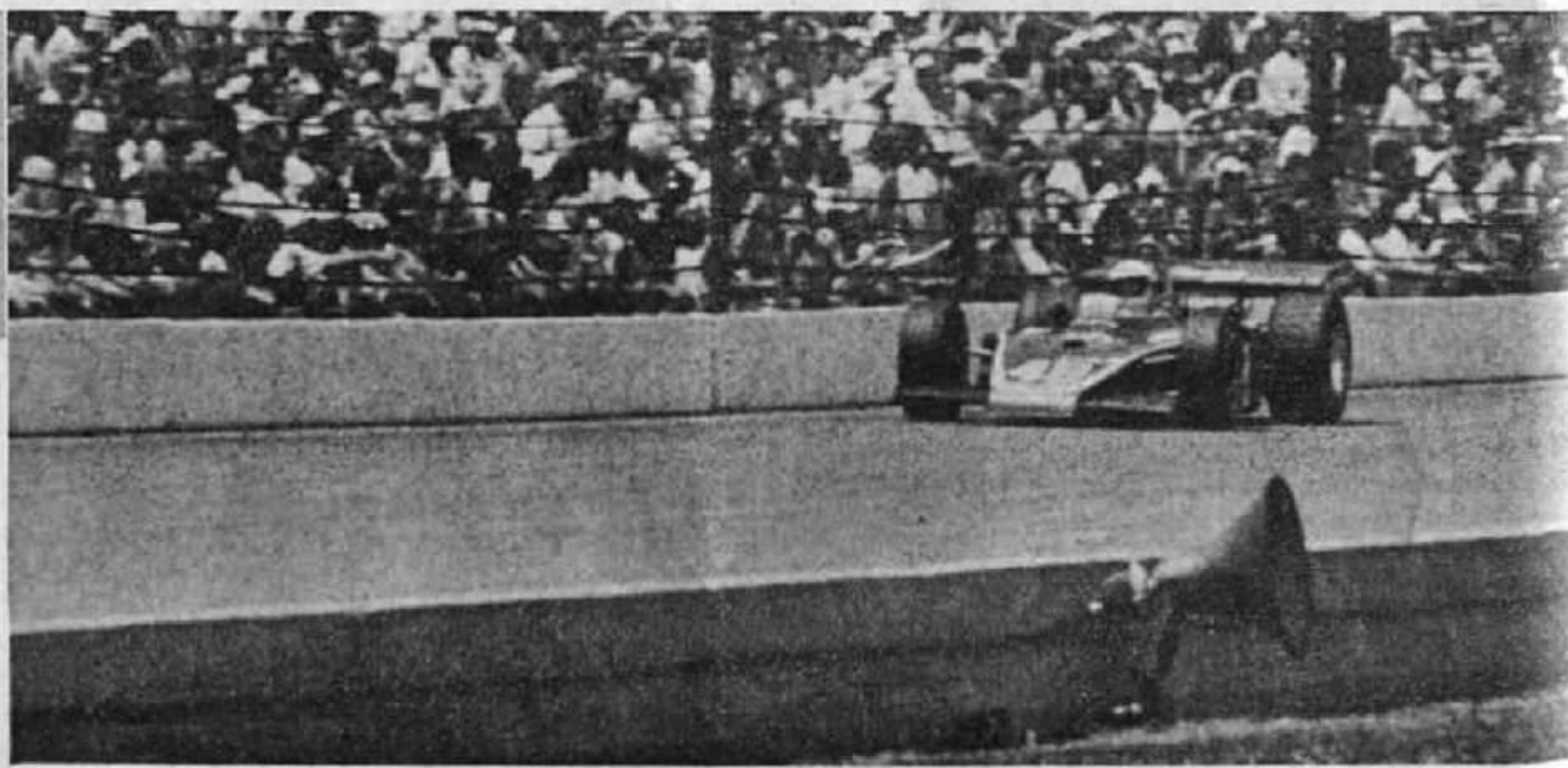
Da Bruce McLaren, forse, Penske ha tratto esempio nella tranquilla ma precisa valutazione delle cose, nella determinazione con cui si debbono portare in fondo le proprie scelte; certo che l'accostamento con l'opera di McLaren, che è stata perfetta nella creazione di una squadra-orologio, è la cosa che più è evidente nella figura di Roger Penske.

Oggi, scomparso McLaren, Roger Penske ha superato l'ispiratore, riuscendo a far meglio persino

di chi ha costruito le macchine che egli usa. Il che è stato verissimo in questa 500 miglia di Indianapolis, nella quale le McLaren di Penske sono state migliori delle McLaren ufficiali; ma era stato vero anche nel 1969 con la Lola T70 che la coppia Penske-Donohue aveva portato alla vittoria di Daytona, prima ed unica grande affermazione di questa macchina; ed era stato vero con la Ferrari 512 che la coppia Penske-Donohue aveva portato a prestazioni sconosciute a chi la macchina aveva prodotta.

Mark Donohue, uno dei rari che alle doti di pilota di primo piano, cioè di pilota capace di imprese superiori, accomuna quelle della preparazione tecnica specifica, ha trovato in Penske la piena rispondenza, che gli corrisponde, negli intenti e nelle idee per perseguire questi intenti. E ne è venuta fuori una coppia formidabile, la rarissima combinazione i-

La colonna di segnalazione di Indianapolis, con le posizioni. Siamo ancora al giro zero, ed i numeri di gara sono quelli delle posizioni di partenza. A destra: il momento chiave della gara. E' in testa Grant, con la Eagle, ma dietro di lui, vicinissimo è già Donohue, che passerà, per vincere, al momento opportuno.



4 miliardi e mezzo di incasso

INDIANAPOLIS non ha mai annunciato cifre ufficiali di spettatori. Tuttavia si sa che i posti a sedere sono 238.000, numerati, e che all'interno entrano da 50 a 75.000 persone. I conti sono dunque presto fatti: la media dei biglietti è di 18 dollari, ed i parcheggi interni (circa 6.000 macchine) costano 30 dollari. L'incasso è quindi superiore certamente ai 5 milioni di dollari. Si aggiungano quasi 2 milioni di dollari per gli incassi delle qualificazioni e si avrà così un totale, di soli incassi-spettatori, di circa 4 miliardi e mezzo di lire!

500 MIGLIA DI INDIANAPOLIS - Campionato americano USAC - Indianapolis, 27 maggio 1972.

CLASSIFICA

1. Mark DONOHUE (McLaren Sunoco Offy) 200 giri in 3.03'31"55 media 263,070
2. Al Unser (Parnelli Offy); 3. Joe Leonard (Parnelli Offy); 4. Sam Session (Lola Ford); 5. Sam Posey (Eagle Offy) a 1 giro; 6. Mario Andretti (Parnelli Offy) a 4 giri; 7. Lloyd Ruby (Atlanta Ford) a 5 giri; 8. Mike Hiss (Eagle Offy) a 5 giri; 9. Jimmy Carruthers (Scorpion Ford) a 5 giri; 10. Yarborough (Atlanta Ford); 11. Snider (Coyote Ford) a 14 giri; 12. Jerry Grant (Eagle Offy); 13. Simon (Lola Ford) a 14 giri; 14. Dallenbach (Lola Ford) a 17 giri; 15. Bettenhausen (Brabham Offy) a 31 giri; 16. Hurlbise (Coyote Ford) a 28 giri; 17. Martin (Brabham Offy) a 31 giri; 18. Kunzman (Gerhardt Offy) a 69 giri; 19. Kenyon (Coyote Ford) a 74 giri; 20. Zimmermann (McLaren Offy) a 74 g.; 21. Johncock (McLaren Offy) a 80 giri; 22. Krisloff (Kingfish Offy) a 98 giri; 23. Mehler (McLaren Offy) a 101 giri; 24. McCluskey (Kuzma Offy) a 108 giri; 25. A. J. Foyt (Coyote Ford) a 140 giri; 26. Rutherford (Brabham Offy) a 145 giri; 27. Mosley (Watson Offy) a 145 giri; 28. Vukovich (Eagle Offy) a 146 giri; 29. Williams (Eagle Offy) a 148 giri; 30. Bobby Unser (Eagle Offy) a 169 giri; 31. Revson (McLaren Offy) a 177 giri; 32. Savage (Eagle Offy) a 195 giri; 33. Walther (Colt Ford) a 199 giri.

● MARK DONOHUE ha vinto 200 mila dollari, premio dell'autodromo, oltre a 1.300 dollari per essere stato in testa per 13 giri. In totale 201.300 dollari pari a circa 117 MILIONI di lire! Con i premi delle varie ditte che si conosceranno soltanto domani, il totale delle vincite di Donohue potrebbe salire sino a 500 mila dollari, pari a 290 milioni.

SCONVOLTA la classifica per un reclamo: GRANT da 2° diventa dodicesimo

INDIANAPOLIS, domenica 28 maggio - I giudici di gara, hanno esaminato i reclami presentati da Dan Gurney, a proposito del preteso errore di calcolo da parte dei cronometristi (che hanno dato secondo Jerry Grant su Eagle di Dan Gurney e primo Mark Donohue) e quello presentato da George Bignotti della Parnelli Jones a proposito di una irregolarità nel rifornimento della Eagle di Grant. Per questo reclamo è stato constatato che era fondato, in quanto Grant ha effettuato l'ultimo rifornimento con uso del serbatoio della macchina di Bobby Unser. Per questo il direttore di corsa ha relegato Jerry Grant, alla dodicesima posizione. Pertanto tutti gli altri piloti dalla dodicesima posizione scattano un posto. Così AL UNSER diventa secondo, seguito da JOE LEONARD in terza posizione.

Si prevede che altre penalizzazioni verranno inflitte entro le prossime 24 ore.

La 56. edizione della 500 Miglia di Indianapolis è stata una tra le più contestate della storia automobilistica americana.

L'ex corridore sessantenne De Paolo, commentando l'avvenimento ha detto: «Questi sono gli scherzi della supervelocità. E il mondo sportivo ne ha da vedere ancora delle belle!».

I. m.

● Indetto dalla Sansonite, che patrocina la squadra di Parnelli, c'è stato un REFERENDUM tra i giornalisti americani, per stabilire il vincitore della corsa. Tra i 250 che hanno stilato il loro pronostico ecco quale è stata la scelta:

Bobby Unser 57 voti; Bettenhausen 39, Donohue 25, Foyt 21, Andretti 17, Revson 12, Leonard 10, Al Unser 7, Grant e Mosley 5, Vukovich e Savage 2, Rutherford, Ruby e Zimmermann 1.

● Un giornale di Chicago ha annunciato che STEWART ha rifiutato 250.000 dollari, offertigli da Granatelli, per correre al posto di Pollard infornato. Così la STP ha ingaggiato (a molto meno) Wally Dallenbach. La notizia è poco credibile: innanzi tutto Stewart non avrebbe potuto correre, non essendosi qualificato; eppoi a Chicago hanno dimenticato che Stewart è scozzese, e 250.000 dollari...

● A favore della famiglia di JIM MALLOY, che è morto per conseguenze dell'incidente in prova, è stata organizzata un'asta di oggetti offerti da molti piloti: caschi, guanti, ecc. La STP ha versato i 22.000 dollari che sarebbero toccati a Malloy come premio di partenza contrattuale.

● Insieme con gli attrezzi, le ruote di scorta, la riserva di carburante e tutte le cose normali delle corse, nei box di Indianapolis ci sono anche i frigoriferi, per tenere in fresco le bevande per tutti. Quest'anno per la prima volta si è dato il caso di una squadra che aveva un frigorifero... fatto in casa. Era quella della Marauder (una Colt modificata) di Salt Walter, patrocinata dalla Dayton Steel, che aveva un frigorifero Marvel, del tipo usato sui motoscafi, prodotto da una affiliata della Dayton Steel.

Il vincitore era dato 5-1

Proprio come si trattasse di una gara ippica, il foglio «Indianapolis News» ha presentato le quote al totalizzatore del 33 partenti.

Eccole:

Bobby Unser 3-1
A. J. Foyt 3-1
G. Bettenhausen 4-1
Peter Revson 4-1
Mike Mosley 5-1
Mark Donohue 5-1
Al Unser 5-1
Mario Andretti 5-1
Bill Vukovich 5-1
Lloyd Ruby 8-1
Joe Leonard 8-1
Jerry Grant 8-1
J. Rutherford 9-1
Sam Posey 9-1
Mager McCluskey 12-1
Mel Kenyon 12-1
Swede Savage 12-1
G. Johncock 12-1
Steve Krisloff 13-1
George Snider 13-1
Jim Hurtubise 15-1
Carl Williams 18-1
Dick Simon 18-1
Sammy Session 18-1
Denny Zimmermann 20-1
Cale Yarborough 20-1
Wally Dallenbach 20-1
John Martin 25-1
Mike Hiss 25-1
Salt Walter 25-1
John Mahler 30-1
Jim Caruthers 30-1
Lee Kunzmann 33-1

«500» INDY più bella

delle che produce la vittoria. Di coppie così ne abbiamo conosciute poche: quella di Colin Chapman e Jimmy Clark, che avevano nella reciproca fiducia e nella piena comunicativa gli elementi della loro ascesa; oppure quella recente di Ken Tyrrell e Jackie Stewart, altrettanto produttrice di risultati di eccezione.

Per la coppia Donohue-Penske, tuttavia, c'è qualcosa di più, ed è la specifica conoscenza tecnica del pilota, che si somma a quella del caposquadra, per risultati ancora superiori. Forse, se le aspirazioni del tecnico-pilota avessero potuto tradursi in realtà, l'equivalente di questa combinazione odierna la si sarebbe potuta avere alla Mercedes, con Hulenhaut a disposizione di Alfred Neubauer.

Non crediate spropositate queste note sui due uomini che più ammiriamo. Nel recente passato sono tante le tappe del loro suc-

cesso che non vi può essere casualità.

Indianapolis 1972, per il come si è svolta e per il come è stata vinta, è stata la conferma. La più clamorosa, perché ottenuta nella gara che ha più risonanza per la abilità di chi la amministra e per l'attrattiva che comunque sprigiona la montagna di danaro che vi è legata; ma in fondo, per la corsa in sé, una tappa come un'altra.

Vi erano, in questa gara, soltanto tre squadre che potevano legittimamente aspirare al successo: la McLaren ufficiale, che l'anno scorso aveva portato a Indianapolis la rivoluzione dell'aerodinamica, e che stavolta si ripresentava con macchine apparentemente immutate ma in sostanza rachiudenti i frutti della prima esperienza; poi la Eagle di Dan Gurney, la macchina che nelle corse della stagione ha ottenuto i migliori risultati, frutto di idee e realizzazioni pratiche di prim'or-

dine; infine la Parnelli, che sempre nuova e dovuta alla mente di un tecnico che non aveva molte esperienze specifiche, era la più avanzata e quindi la più credibile ai fini della superiorità effettiva. Le altre macchine, le altre squadre, non avevano che le copie delle idee altrui, anche se ben fatte, e perciò non potevano aspirare logicamente ad essere migliori.

Sono state, queste tre, le squadre che hanno dato tono alla 500 Miglia e le mettiamo volentieri sullo stesso piano, perché sotto aspetti diversi hanno egualmente meritato.

Diciamo subito della Parnelli, della squadra di Andretti, Al Unser, Joe Leonard. Ha ottenuto il miglior risultato di insieme, con le tre macchine portate tutte al traguardo, ed è un fatto estremamente positivo. Indianapolis era la prova effettiva della validità delle idee che Maurice Phillippe ha profuso nella progettazione e co-

struzione. La prova ha messo subito in mostra la necessità di raffinamento, di adattamento alle condizioni specifiche di questa corsa originale, cosa che è completamente naturale (e sarebbe stato miracoloso che non lo fosse).

Non potendosi ovviamente procedere alle sperimentazioni, con l'assillo delle qualificazioni a scadenze fisse, è stata adottata una soluzione di compromesso, con la abolizione delle alettature inclinate centrali e l'adozione di un grande alettone posteriore, per ottenere la necessaria aderenza alle ruote motrici e la minor resistenza all'avanzamento. Una soluzione che ha ovviamente rappresentato una limitazione, ma non poi tanto grande, se è vero come è vero che le tre macchine hanno fatto bella figura. Adesso vi sarà l'evoluzione naturale, quella che si chiama «sviluppo» delle idee che la corsa ha fatto riscontrare valide. E ci sarà anche il rodaggio della

nuova squadra, che ha peccato in cose «minori» ma molto importanti, come l'errore di calcolo che è costato ad Andretti tanto tempo perduto.

Delle McLaren abbiamo detto in parte discorrendo di Penske e Donohue. L'altra parte era data dalle due macchine ufficiali, che in teoria avrebbero dovuto essere superiori a quelle della Sunoco. In sostanza erano almeno pari, visto che Revson è stato coi primi, insieme con Donohue e Bettenhausen, fino a che la novità del sistema di gara, con il balletto delle luci gialle e verdi, non lo ha costretto ad una manovra brutale che ha danneggiato la macchina. Quindi possiamo dire che anche le McLaren gialle, come quelle blu, potevano aspirare ad essere tra i primi, legittimamente. Tutta-

Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 26

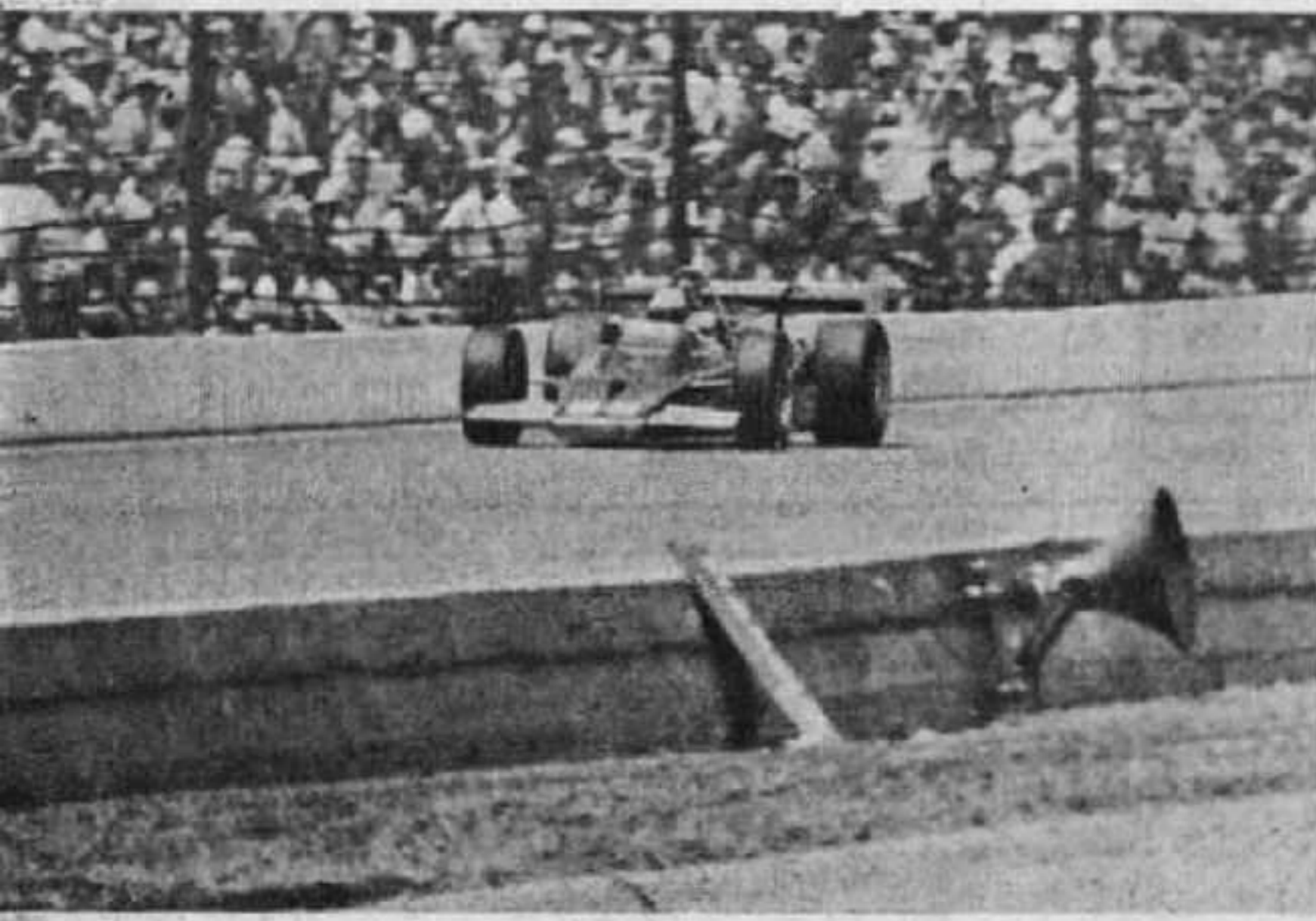
Un bolide del Partito Repubblicano!

INDIANAPOLIS - L'elenco degli «sponsors» delle macchine di Indianapolis è certo il più sorprendente di tutti. A parte che il nome della macchina viene sovrapposto totalmente da quello del patrocinatore (se uno non va a guardare non riesce a sapere di che si tratta), si incontrano i prodotti più strani, dalle sigarette (Viceroy) agli impianti di riscaldamento (Bryant Heating) fino ai sedili plastici da WC (Olsonite). Tutto ciò è normale, e le variegate iscrizioni con la aggiunta «special» non meravigliano più nessuno. Tuttavia quest'anno un paio di macchine sono riuscite a destare qualche sorpresa, per la imprevedibilità degli «sponsors», cioè di chi ha scelto questo mezzo per farsi pubblicità.

La Atlanta-Ford di Cale Yarborough, ad esempio, si chiamava «Bill Daniel GOP Special», e se a voi ciò dice poco per gli americani dice molto, soprattutto in questo

momento. Bill Daniel è un signore che già finanzia una squadra professionistica di pallacanestro nell'Utah, e va bene; ma GOP significa Grand Old Party, ed è la sigla ufficiale (accompagnata dall'emblema dell'elefante) del Partito Repubblicano, quello del presidente Nixon. Le elezioni sono in corso, e tutto è buono per la propaganda. Chissà che l'esempio non prenda piede! Da noi, con tutti i partiti che abbiamo, sarebbe una manna, per avere in campo tanti piloti!

Il secondo esempio poi è ancor più sorprendente. La macchina di Jimmy Caruthers è iscritta come «U.S. Armed Forces». Sì, sì, proprio così: «Forze Armate degli Stati Uniti». Direte che anche da noi ci sono squadre dei Carabinieri, Fiamme Oro, Fiamme Gialle, Corazzieri, Alpini, però non all'insegna della pubblicità fine a se stessa. Comunque anche questa è un'idea.



CONTINUAZ. DA PAGINA 25

via anche se sul piano della preparazione esse sono state all'altezza della fama di questo gruppo, pensiamo sinceramente che quelle di Penske fossero leggermente superiori.

Resta, infine, la Eagle, la creatura di quell'uomo meraviglioso che è Dan Gurney, anche lui completamente dedicato alle corse, con devozione allo sport prima ancora che alle proprie ambizioni personali. La macchina è senza dubbio la migliore di tutte, anche nelle linee aerodinamiche apparentemente semplici, ma che nella loro espressione denunciano una ricerca razionale e molto avanzata. Non a caso infatti questa macchina ha ottenuto risultati velocistici superiori dappertutto. E la squadra è efficiente, abile e collaudata. Purtroppo il suo pilota migliore, quello capace di sfruttare la macchina fino in fondo, non ha la visione generale delle cose che altri hanno, non ha cioè la riflessività che senza sconfinare nel calcolo grezzo deve essere una delle componenti del pilota completo.

Passi per le prove, quando la prodezza può dare la posizione di privilegio e mettere imbarazzo negli avversari (anche se per ottenerla non si ha nessun rispetto per la meccanica); ma quando in gara, per il piacere di far applaudire la gente si vuol strafare giungendo a spremere dalla vettura tutto quello che può dare, perdendo di vista l'obiettivo principale che è quello di giungere in fondo, allora si deve giungere alla conclusione che a quel pilota manca una delle componenti essenziali.

E' stato proprio il caso di Bobby Unser, che se ha esaltato le qualità della Eagle nella fase iniziale, ha anche mortificato il lavoro di tutta la squadra, rompendo la macchina e rendendo inutile sia la preparazione sia la sua stessa apparente prodezza.

Proprio nella differenza tra Bobby Unser e Mark Donohue è stato il segreto del successo della Sunoco a Indianapolis.

Quando le condizioni di corsa sono state tali da mettere al primo posto Gary Bettenhausen, suo compagno di squadra, Mark Donohue ha usato l'intelligenza, volta al risultato, contentandosi di restare appiccicato alla Eagle di Grant, seconda, senza rischiare di compromettere i possibili sviluppi della gara con la smania di superarlo. Poteva farlo, come poi ha dimostrato, ma correndo il rischio di rompere, e quindi di non essere più presente se ve ne fosse stato bisogno. E ce n'è stato biso-



L'ultimo rifornimento della Lola STP di Dallenbach (a sinistra) è stato molto veloce. Qui sotto: come era ridotta la ruota posteriore destra della macchina di Mosley dopo l'incidente



Appena ripartito dal box, Dallenbach si è accorto che la macchina aveva preso fuoco. Si è fermato ed è balzato fuori, ed i pompieri hanno subito estinto il fuoco (Foto LINI)

gno, perché Bettenhausen ha rotto (probabilmente una valvola, oppure ha imbrattato le candele) nella accelerazione brutale seguita al periodo di rallentamento della fase finale, quando sulla pista c'era un pezzo di metallo perduto da non si sa chi. Allora, ma soltanto allora, Donohue ha tirato fuori le unghie, ed ha sopravanzato l'avversario, portando la sua macchi-

na al primo posto. Fino ad allora egli aveva fatto il gioco della squadra, anche se gli costava sacrificio. I risultati si ottengono così.

La corsa è stata, come vedete dalle note di cronaca, semplice ed avvincente allo stesso tempo. Finito lo show di Bobby Unser è cominciato il carosello delle McLaren mischiate alle Eagle, con

la progressiva eliminazione che ha portato al finale eccitante. Intanto però si era potuto vedere anche dell'altro, nelle posizioni di rincalzo. Per esempio la ascesa di Bill Vukovich, che ha saputo portarsi nelle prime posizioni mostrando una grinta veramente notevole; poi la ripresa di Lloyd Ruby, che continua a correre la sua avventura di Indianapolis senza

mai giungere dove vorrebbe. E la rivelazione di Sam Posey, «rookie» dell'anno, che si era posto come unico obiettivo quello di arrivare possibilmente davanti agli altri sette esordienti, e c'è riuscito. Ecco un altro pilota che da tempo indichiamo come di classe sicura, e che sta facendo la sua strada con progressione costante. Ricordatevene.

La gara si è svolta nel solito quadro incredibile di questa enorme fiera nella quale c'è anche la corsa, un bailamme spaventoso, per il quale dobbiamo ammirare il servizio d'ordine, che è riuscito a incanalare le diecine di migliaia di automobili, le centinaia di migliaia di persone, in modo abbastanza fluente. Attorno a Indianapolis si è creata l'aureola della eccezionalità, che attrae la gente, come accade anche a Le Mans. Una aureola che tuttavia potrà essere mantenuta soltanto se la corsa si manterrà su binari tecnici accettabili.

La attuale regolamentazione, con l'avvento degli specialisti dell'aerodinamica e con i progressi tecnologici (motori e gomme), ha portato ad eccessi che sono stati avvertiti da coloro che hanno a cuore le sorti della corsa, e naturalmente quello che essa rappresenta come enorme affare finanziario. Il balzo spaventoso delle medie da un anno all'altro, di una trentina di chilometri (e siamo sopra i trecento orari!) ha impaurito molta gente, anche perché non rappresenta certamente un tetto. Poiché quelli di Indianapolis vogliono innanzi tutto la continuità del loro affare, e tutta la città è con loro per le stesse ragioni, si può ragionevolmente pensare che a breve scadenza si avranno delle innovazioni. Le dovrà dettare la USAC, l'organismo che controlla le corse per questo tipo di macchine; ma l'USAC ha la sua sede in una palazzina che è dall'altra parte dell'incrocio che dà sull'ingresso principale della Speedway...

Staremo a vedere. Auguriamoci soltanto che nella prevedibile revisione siano tenuti presenti anche gli interessi sportivi generali, quelli che non si limitano a Indianapolis ma che possono coinvolgere tutte le attività sportive internazionali. Potrebbe essere un passo verso un effettivo scambio, una compenetrazione, tra le attività di più continenti. Chissà che la CSI non sia tanto sensibile da avvertire che è il momento di farsi avanti con proposte concrete. Non è forse vero che la stessa CSI ha appena annunciato* che intende lavorare per la universalità dello sport?

f. l.

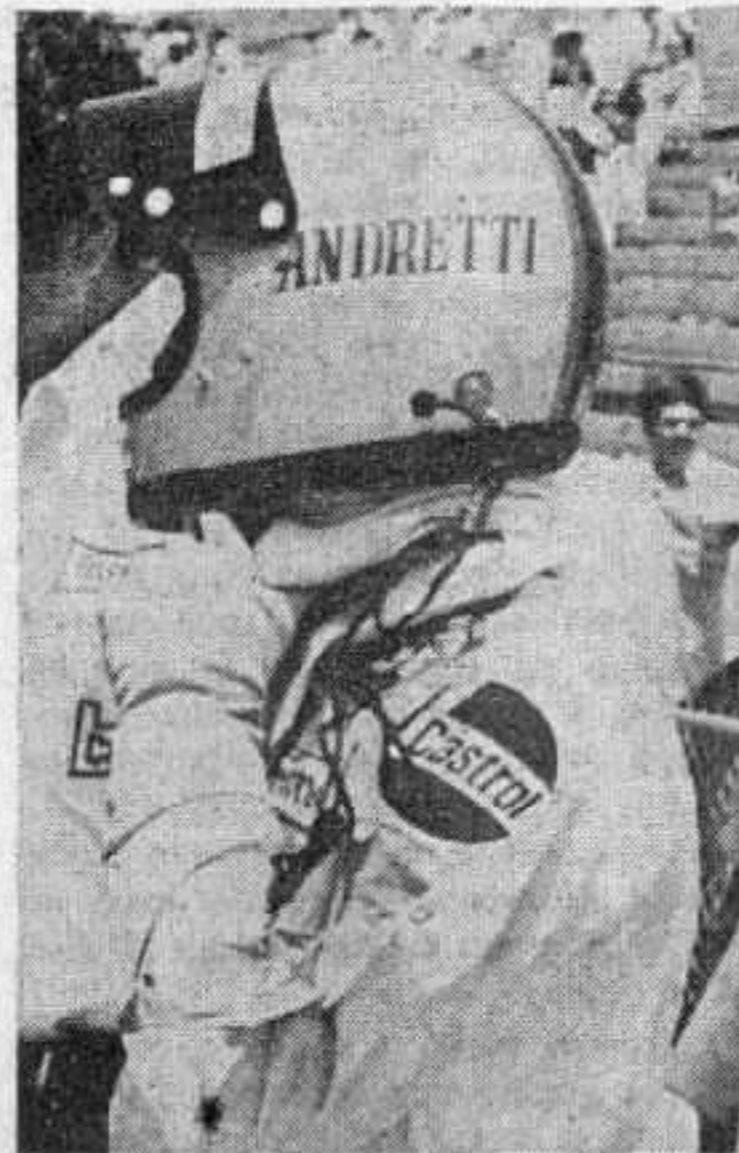
20 GIRI	40 GIRI	60 GIRI	80 GIRI	100 GIRI	120 GIRI	140 GIRI	160 GIRI	180 GIRI	200 GIRI
B. Unser	Bettenhausen	Bettenhausen	Bettenhausen	Bettenhausen	Bettenhausen	Bettenhausen	Grant	Grant	Donohue
Revson	Donohue	Grant	Grant	Grant	Grant	Grant	Bettenhausen	Donohue	Grant
Bettenhausen	Grant	Donohue	Donohue	Donohue	Donohue	Donohue	Donohue	Bettenhausen	A. Unser
Donohue	Vukovich	Johncock	Johncock	Johncock	Johncock	Johncock	Leonard	A. Unser	Leonard
Mosley	Andretti	A. Unser	A. Unser	A. Unser	A. Unser	A. Unser	A. Unser	Leonard	Session
Grant	Mosley	McCluskey	Leonard	Leonard	Andretti	Andretti	Andretti	Andretti	Posey
Andretti	A. Unser	Leonard	McCluskey	Andretti	Session	Session	Session	Session	Andretti
Posey	Ruby	Hurtubise	Hurtubise	Hurtubise	Ruby	Ruby	Ruby	Ruby	Ruby
Vukovich	Johncock	Session	Session	Session	Posey	Posey	Posey	Posey	Hiss
Foyt	McCluskey	Kenyon	Mahler	Ruby	Kenyon	Hiss	Hiss	Hiss	Carruthers
kmh 289,521	281,716	270,584	259,379	260,894	265,610	266,571	262,956	262,023	263,070
RITIRATI									
Walher, 1. giro motore	Revson, 23. giro differenziale	Vukovich, 54. giro motore		Foyt, 82. giro compressore	Johncock, 120. giro pistone	Mahler, 131. giro pistone	Kunzman, 146. giro pneumatico	Kenyon, 166. giro motore	Dallenbach, 183. giro incendio
Savage, 5. giro motore	B. Unser, 30. giro accensione	Mosley, 57. giro incidente		Williams, 84. giro lubrificazione		Krisiloff, 137. giro trasmissione		Hurtubise, 172. giro, alimentazione	Bettenhausen, 186. giro accensione
		Rutherford, 55. giro, motore						Zimmermann, 179. giro accensione	

Così l'altalena di INDY

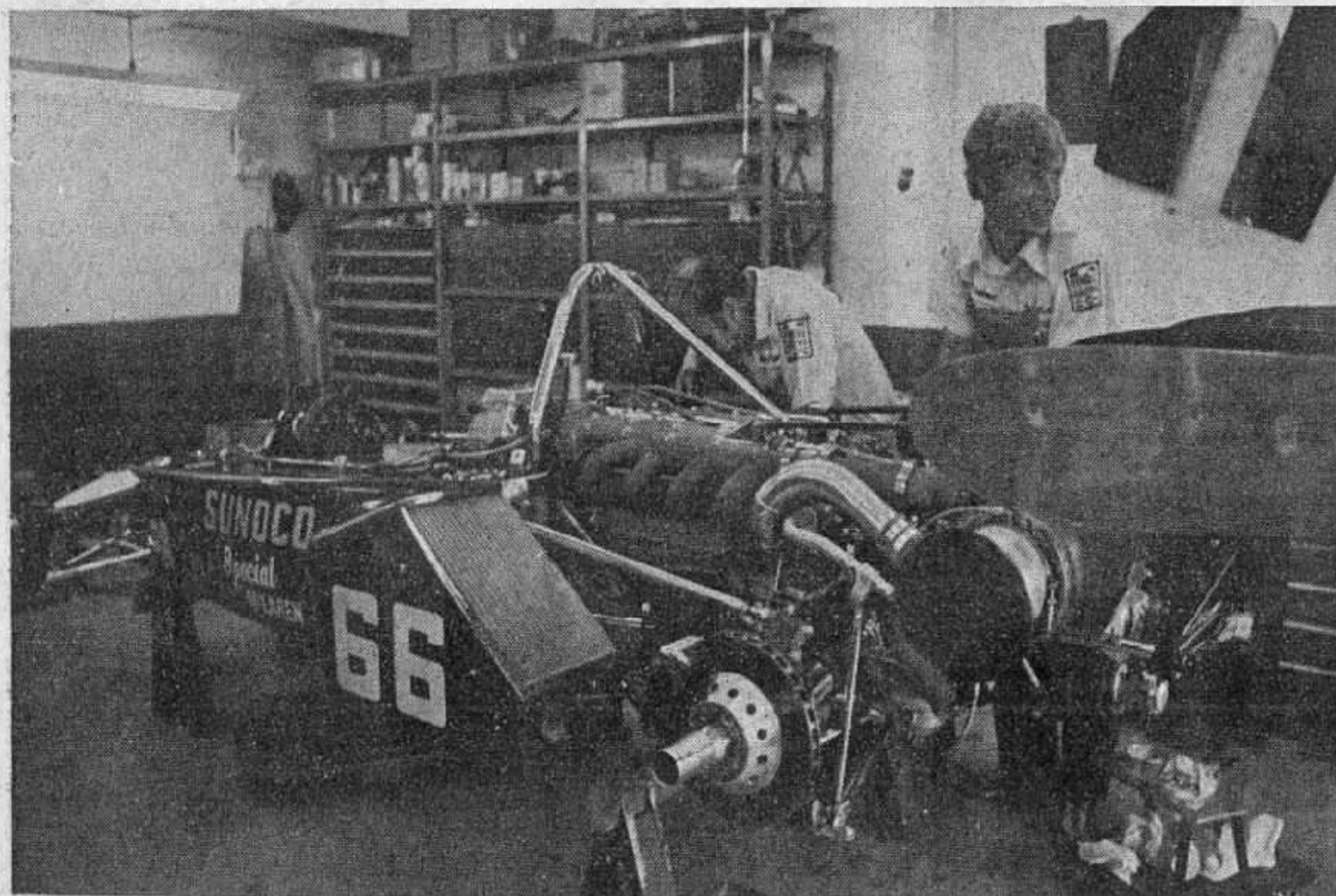
Dal 1968 non vincevano Offenhauser e Goodyear

INDIANAPOLIS - La vittoria di Mark Donohue e della Mc Laren Sunoco è stata estremamente importante per due delle marche che per tradizione sono presenti sul campo di battaglia di questa gara per precisi motivi pubblicitari. Infatti se poteva essere scontata la vittoria di un motore Offenhauser 4 cilindri, che negli ultimi tempi ha ottenuto potenze effettive nettamente superiori a quelle degli otto cilindri Ford (adesso preparati da Foyt), la vittoria per marca di gomme era molto dubbia fino in fondo, perché i favori erano equamente suddivisi tra Firestone e Goodyear.

Ha vinto la Goodyear, con Donohue, ed ha vinto la Offenhauser. La cosa non avveniva dal 1968, da quando cioè Bobby Unser ha vinto con queste due marche. Da allora avevano sempre prevalso i motori Ford e le gomme Firestone.



Mario Andretti è arrivato sesto, dietro ai compagni di squadra Al Unser e Joe Leonard



Gli uomini di Roger Penske al lavoro attorno a quella che sarà la vettura vincitrice della 500 Miglia di Indianapolis. Il metodo di preparazione di quelli della Sunoco è eccezionale, ed i risultati del duo Penske-Donohue lo stanno a dimostrare (foto LINI)

La KONI ha sconfitto le «spie»

INDIANAPOLIS - Un episodio che ha stupito molto gli americani, e li ha fatti riflettere. Sette delle 33 macchine al via erano dotate di ammortizzatori KONI, tutte le altre di ammortizzatori Monroe. La KONI equipaggiava le McLaren di Revson, Donohue, Bettenhauser e Johncock; la Lola di Session, la Brabham di Rutherford e la Parnelli di Andretti. Proprio sulla macchina di Andretti, dopo che erano stati tolti gli alettoni laterali centrali, si sono verificati taluni inconvenienti agli ammortizzatori, dovuti alle enormi forze di spinta derivanti dalla velocità. Il fenomeno faceva sì che l'olio degli ammortizza-

tori tendesse ad uscire, diminuendo gli effetti voluti. Non era un fenomeno isolato, perché anche sulle Parnelli di Unser e di Leonard, che avevano i Monroe, era uguale.

Un tecnico della Koni olandese, l'ing. John Zuydyk, ha trovato la quasi immediata soluzione, facendo costruire un serbatoio per il fluido, collegato ai due ammortizzatori anteriori, ed il fenomeno è scomparso pressoché totalmente. La stessa soluzione è stata applicata, d'accordo con i tecnici della Koni, sulle altre due Parnelli, cioè su ammortizzatori di marca concorrente, e Al Unser, dopo averla provata, ha affermato che «sembra un'altra macchina!»

Gli americani, abituati a mantenere i loro segreti, allo spionaggio continuo, non riuscivano a capire che quelli della Koni potessero tanto tranquillamente offrire ad altri il frutto del loro lavoro. Per la Koni è stata una gran giornata, perché ha vinto una macchina coi suoi ammortizzatori.

Diecimila chili di salsicciotti centomila litri di COCA-COLA

INDIANAPOLIS - Nei chioschi disseminati tutto attorno al circuito ed all'interno, sono occupate in tutto, compresi i venditori mobili, 1500 persone. Per sfamare e dissetare oltre 200.000 persone questo reggimento vende soltanto tre cose: hot-dogs (salsicciotti caldi infilati in panini lunghi e tagliati a metà), birra e Coca-Cola. L'approvvigionamento e la distribuzione in tempo utile comportano una strategia logistica messa a punto anno per anno ed ora perfetta. Alle cinque del mattino, quando sono aperti i cancelli, tutti sono al loro posto, e tutto è pronto. Si tratta di 10.000 chili di salsicciotti per un totale di 213.000; 1200 barili di birra; 100.000 litri di Coca-Cola. Ogni hot-dog è venduto a 35 centesimi (poco più di 200 lire), un bicchiere di birra a 40 centesimi, la Coca-Cola a 15 o 25 centesimi secondo il bicchiere. Conti astronomici.

Una polemica diventata calda

Il motore FERRARI fa guerra tra Andretti e Granatelli



Andy Granatelli attorniato dai suoi «famigli» del team STP. La sua squadra cerca il rilancio

INDIANAPOLIS - Alla vigilia della 500 miglia un giornale di Chicago ha pubblicato una lunga intervista esclusiva di Mario Andretti. L'articolo ha suscitato le ire dei fratelli Granatelli per alcune frasi che Mario avrebbe detto nei loro riguardi. Quando il giornalista ha chiesto a Mario di commentare il famoso bacio che Don Andy diede sulla guancia del vincitore della 500 miglia del 1969, Andretti ha risposto: «E' tutta una falsità».

E sì che quel bacio è passato alla storia automobilistica ed ancora si parla del famoso «kiss» del «patron» al suo pilota.

«Se quel bacio era falso, se quel bacio era stato considerato un bacio di Gluda», commenta Vincent Granatelli, «perché Andretti chiese ad Andy di diventare padrino dei suoi ragazzi? Andretti è un grande ingrato e dovrebbe riflettere quando dà dei pareri: quello che ha fatto nei nostri riguardi non si addice ad un gentileman».

Ci è sembrato di capire che le ire dei Granatelli si sono scaricate sul pilota di Nazareth da quando Enzo Ferrari promise il «famoso motore» che non fu mai costruito per la STP e successivamente veniva promesso a George Bignotti della Parnelli Jones. Granatelli però non dice che era Andretti il vero destinatario del motore. I Granatelli intendono scendere in Italia per studiare un paio di ingaggi di piloti italiani che Granatelli vorrebbe immettere, nel 1973 nella Can Am, dove quest'anno non sarà presente.

«Ammirato da tutti gli esperti il lavoro rapido, preciso che Vincent Granatelli ha svolto nel rimettere a posto la Lola-Ford. Prima, la macchina giunge con grande ritardo, poi Art Pollard andò ad urtare con la ruota sinistra — rompendosi la gamba —

sfasciando tutto il telaio e quindi dovette andare alla ricerca di un pilota disponibile che pilotasse la Lola, dall'ultima posizione di partenza. Wally Dallenbach che aveva ottenuto una media di qualificazione bassissima con la Gilmore special accettava e guidava il nuovo bolide che Granatelli intende adottare per le prossime corse USAC.

Vincent Granatelli ad Autosprint ha confessato:

«Siamo in un periodo di transizione. Non passerà molto tempo che torneremo alla ribalta come una volta. Mio fratello Andy avrebbe in mente di "importare" in USA Arturo Merzario per farlo correre nella Can Am, ma anche questo per ora è soltanto sulla carta. Staremo a vedere.»

● Quest'anno, per la prima volta nella storia di Indy una donna ha avuto l'okay di prender posto sulla «Pace car». La vettura starter era guidata questa volta dall'ex vincitore della Indy 1960, Jim Rathman mentre al suo fianco era Tony Hulman, proprietario della pista.

● L'astronauta Peter Conrad è tornato sul catino di Indy, ma non in veste di meccanico ufficiale della vettura di Lloyd Ruby ma come «chief» delle comunicazioni tra la macchina starter, la torre d'osservazione e gli addetti lungo il percorso. L'astronauta americano era attorniato da un nugolo di bellissime ragazze con vestiti succinti e molto sexy.

Lino Manocchia

● La giapponese NISSAN ha annunciato che costruirà in Irlanda una officina di montaggio. Una delegazione della Casa andrà infatti in Irlanda in giugno, per concludere l'affare.



Jackie Stewart era anche lui a Indy, ma in veste di giornalista-turista. Secondo gli americani, il pilota avrebbe poche chances ad Indy

Nel '73 si correrà di lunedì

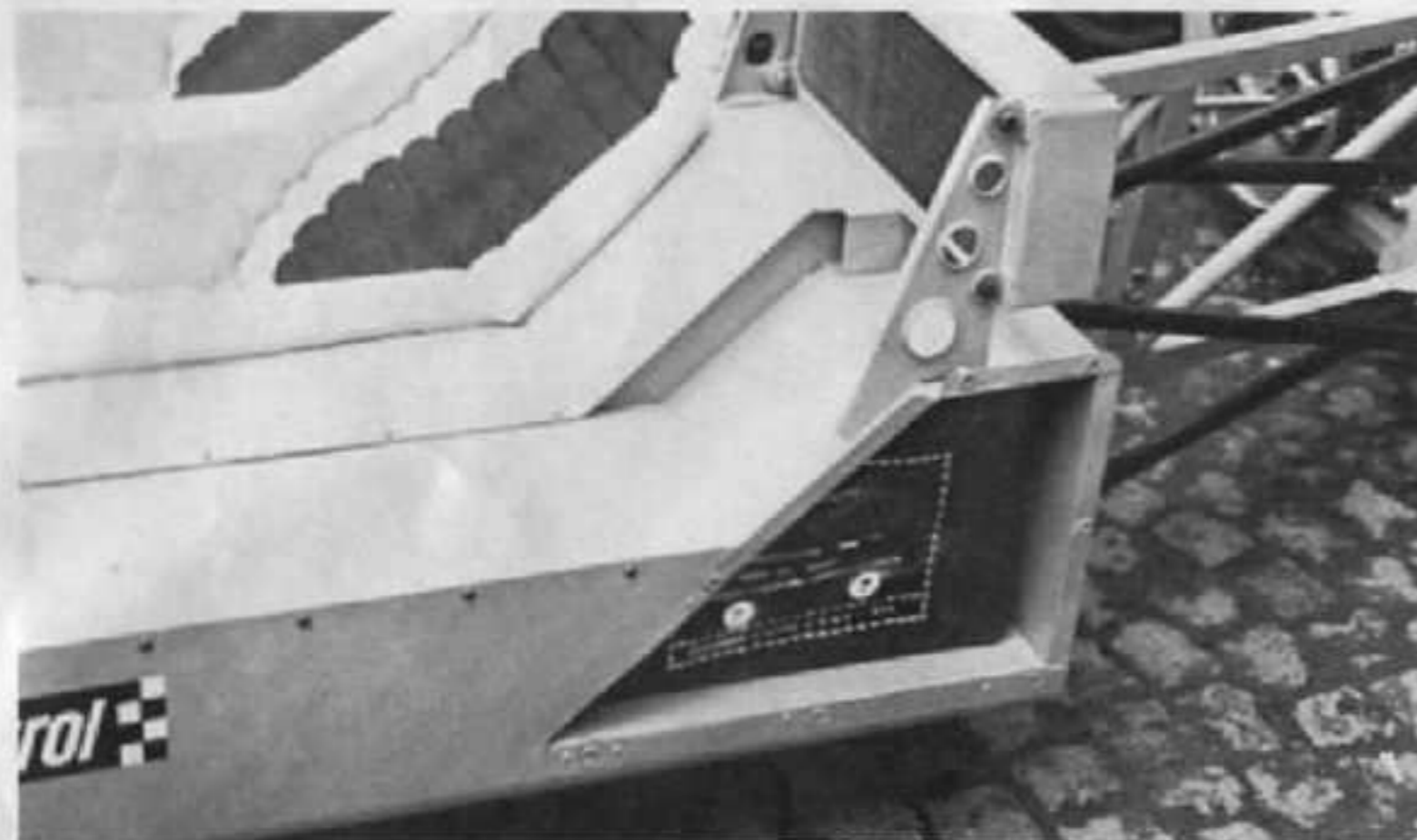
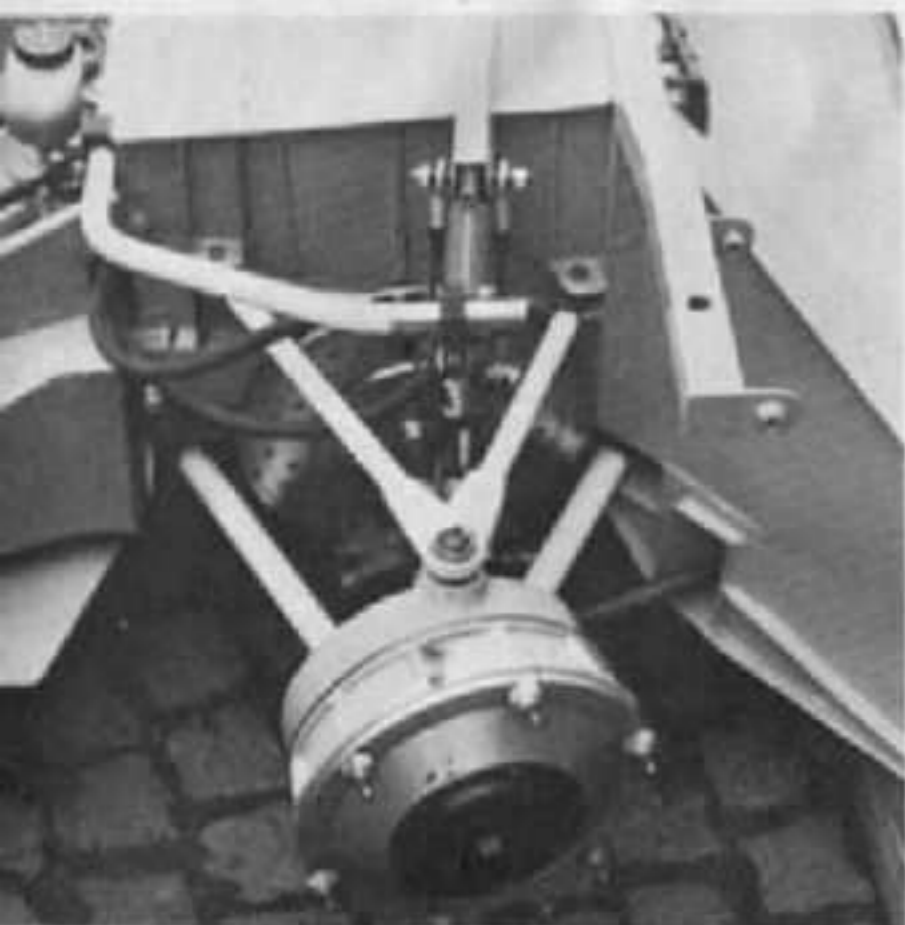
INDIANAPOLIS - La edizione 1973 della 500 miglia di Indianapolis avrà luogo lunedì 28 maggio, giorno tradizionale della festa del Memorial Day. Fino a venerdì gli organizzatori avevano pensato di farla disputare il sabato 26 maggio, ma da più parti è stato fatto notare che quel giorno sarà lavorativo, mentre il 28 maggio sarà festivo. Così la presenza del pubblico sarà assicurata.

Momo 2000

A destra, Giampiero Moretti passeggero nel prototipo della sua Momo 2 litri. Dopo la presentazione di Monza, e la precedente analisi tecnica del nostro Benzing, della Momo non si è saputo più nulla. Pare che il ritardo sia imputato all'attesa del motore, che dovrebbe essere Cosworth



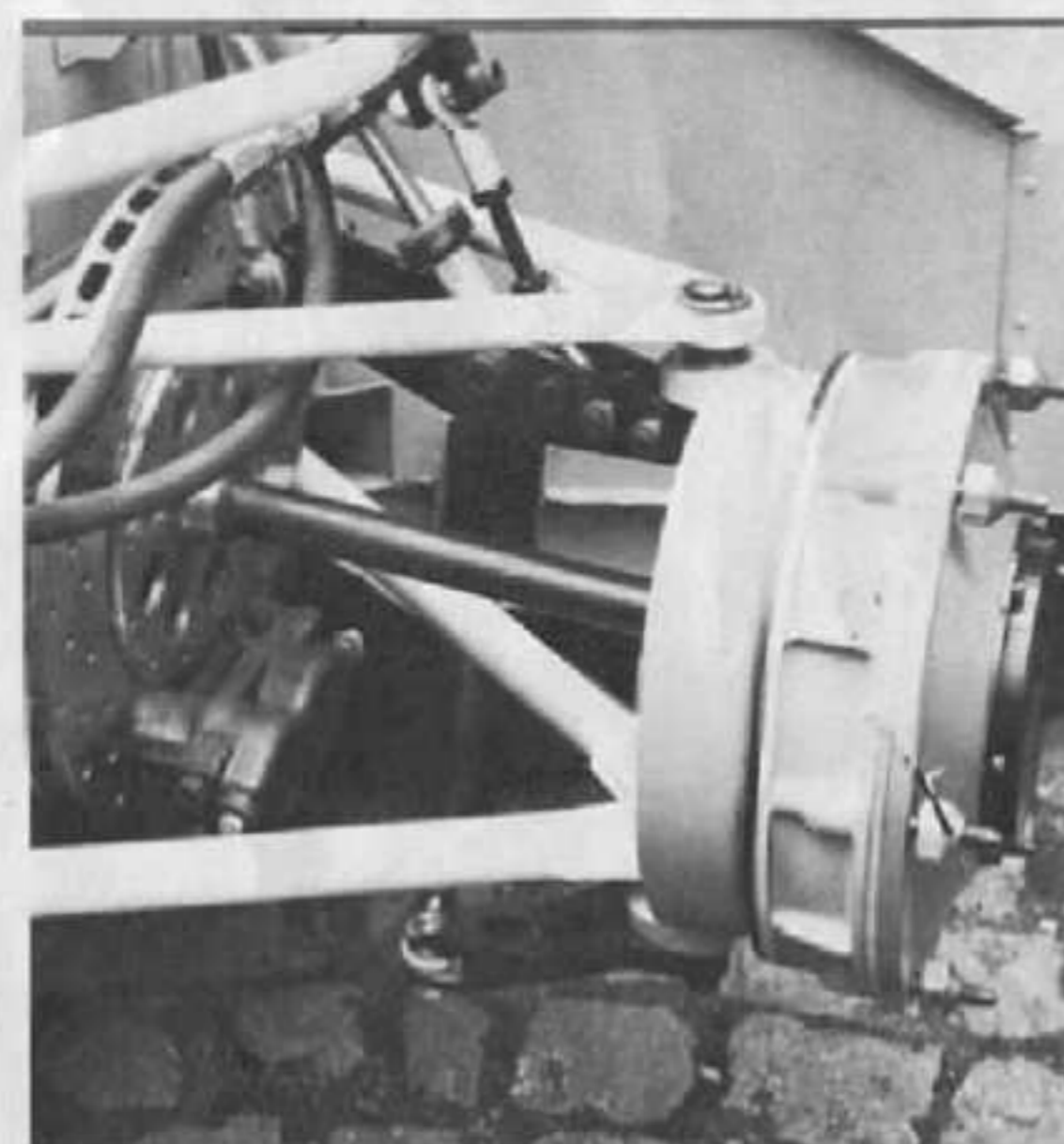
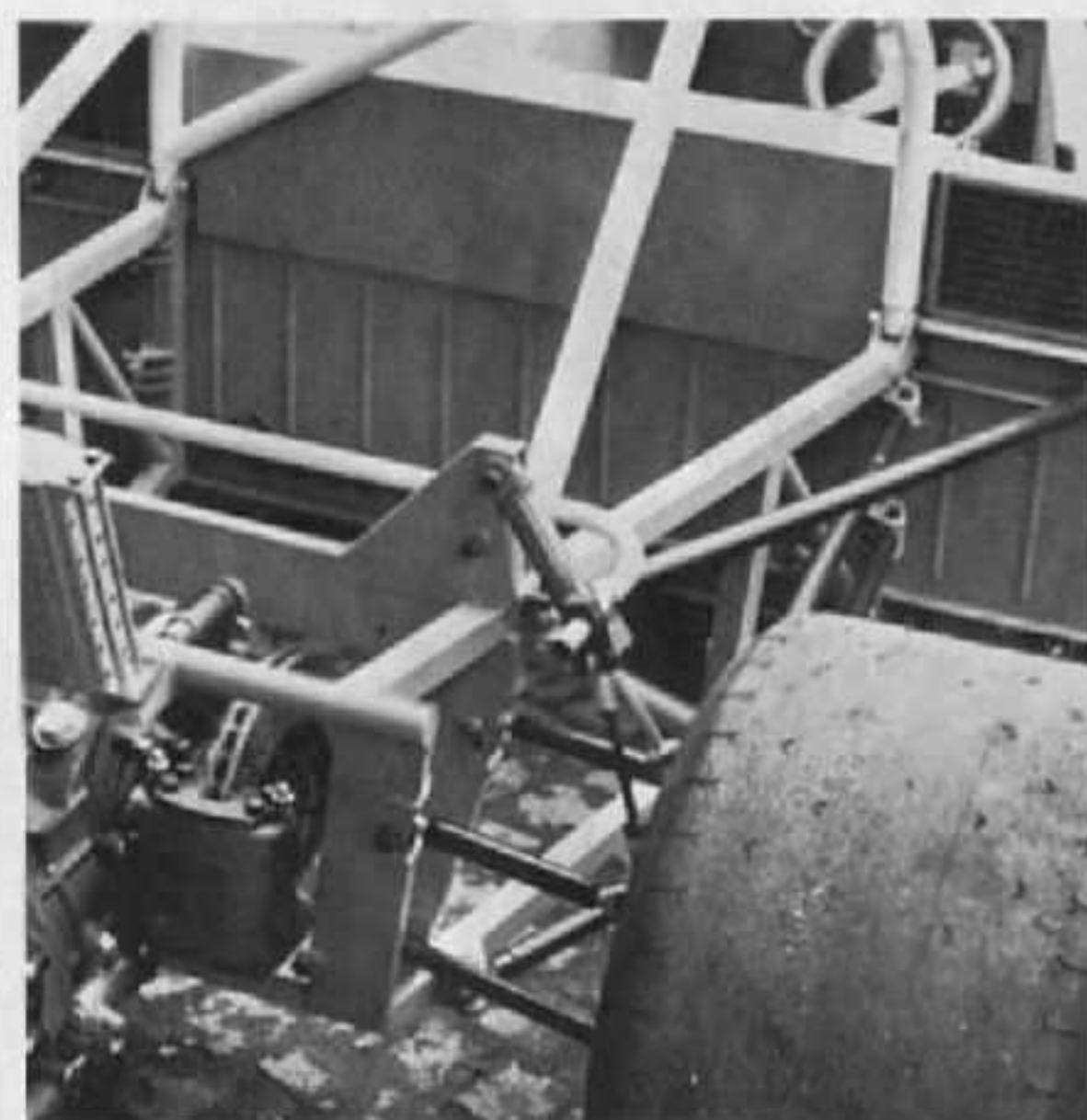
Vittorio Bernasconi ha collaudato nella settimana passata, a Modena, la sua AMS 1000 dotata di motore Cosworth SCA monoalbero, da 135 CV. Con questa vettura parteciperà alle gare del Campionato della Montagna. La AMS ha molte modifiche, comuni a tutte le vetture consegnate quest'anno, e cioè nuova carenatura anteriore, parafanghi posteriori regolamentari, nuova scatola guida, nuovi freni, ritocchi alle geometrie ed altre modifiche secondarie



A sinistra, la sospensione anteriore con in primo piano lo speciale portamozzo con cuscinetti anulari di grande diametro. A destra, la sacca del serbatoio carburante trova un razionale alloggiamento nel vano trasversale alle spalle dell'abitacolo. In alto, si nota uno dei due radiatori di raffreddamento



Sempre a Modena, in collaudo la nuovissima Chevron B 21 di Domenico Scola, in versione Sport con fanali e parafanghi posteriori. Scola aveva ottenuto il miglior tempo nelle prove a Castione



Sopra, la parte posteriore è a traliccio in tubi quadri. La sospensione dietro ha due biellette superiori, e una sola inferiore



A destra, i due polmoni dell'impianto idraulico delle sospensioni. Si notano anche le valvole dosatrici da cui si dipartono i tubi per le quattro sospensioni

Sopra, particolare della sospensione anteriore destra. Oltre al portamozzo anulare, si nota il freno a disco centrale, forato radialmente ed assialmente, con la pinza in basso. Si vedono arrivare i tubi idraulici, che azionano speciali pistoni in funzione di elemento elastico ed ammortizzatore. La scatola guida è arretrata, ed aziona le ruote anteriori tramite lunghe biellette



MODENA - Da tempo non avevamo più occasione di parlare della carrozzeria Sport Auto, dei due bravissimi artigiani Diena e Siligardi, che ha sede in via Scanaroli. L'occasione è stata fornita da una bella realizzazione dei due su di un telaio Dino SP, mossa dal consueto 6 cilindri a V di 2400 cc. Come si può vedere dalla foto, la linea è molto moderna e ricorda, specie di profilo, le soluzioni aerodinamiche della Ferrari 512 M. Infatti, i radiatori dell'acqua sono laterali, ai lati del posto di

Art. 4

Art. 4/1

Art. 4 collettore per FIAT 500 carburatori orizzontali da 32/35 m/m

Art. 4/1 collettore per FIAT 500 carburatori orizzontali da 40/45 m/m

Art. 27 coppa olio speciale per FIAT 500 e derivate

Art. 27

Art. 52/2/40 W

Art. 52/2/40 DCOE

CAMILLO ALQUATI
26100 CREMONA

Il nostro materiale lo troverete presso i migliori ricambisti e carburatoristi

Art. 52/2/40 W coppia collettori per applicazione di n. 2 carburatori WEBER 40/DC - FN 3 completi di leve raggio comando acceleratore

Art. 52/2/40 DCOE collettore d'aspirazione per applicare su FIAT 128 e FIAT 128 Rally 2 carburatori doppio corpo orizzontali da 40/45 m/m.

QUI MODENA
Mario Morselli



Dopo i buoni risultati delle sue monoposto, il costruttore Giuliani di Maranello ha allestito anche questa Sport che ha debuttato alla salita di Castell'Arquato



Una DINO rinverdita



guida, mentre è stata mantenuta la bocca anteriore per i freni ed in funzione deportante. Le prove di collaudo all'autodromo di Modena sono state effettuate dal proprietario della macchina, l'ex corridore motociclista Guglielminetti, che ha marciato a lungo senza problemi anche se a velocità prudenziale. Non si conoscono programmi precisi per questa vettura, anche perché si collocherebbe in una classe (la Sport 3 litri) in cui c'è una certa concorrenza...

STANGUELLINI e l'AMS?...

MODENA - Lungo colloquio all'autodromo fra l'ing. Simonetti e il comm. Vittorio Stanguellini. Chissà, potrà nascere qualche collaborazione? Il costruttore modenese e quello di Sasso Marconi (la vecchia e la nuova generazione messa a confronto) hanno parlato a lungo. Potrebbe darsi che qualcosa maturi. Stanguellini ha banchi prova, ha strumenti speciali per controllare pressione carburante, olio ecc. Si avvierebbe qualcosa su questo piano oppure si tratterebbe della costruzione dei 25 esemplari della «Momo Mirage» che ormai sta prendendo il via dopo il successo del prototipo a Nuova York?

Neo-istituto di scienza dell'auto

MODENA - Il dott. Doro Marotta, unitamente a un gruppo di allievi, ci ha dato comunicazione del funzionamento dell'Istituto Superiore di Scienza dell'automobile. Un gruppo di oltre venti giovani prende parte ai corsi. Gerente e direttore è lo stesso designer Doro Marotta, il Preside è l'ing. Giorgio Bonfrechi, il delegato di rappresentanza studentesca è Cesare Cappelli.

Il piano di studio prevede:

I ANNO: stilistica dell'autovettura, stilistica dell'auto-industriale, disegno ornato (non esercitazioni obbligatorie), disegno tecnico, aerodinamica, chimica (generale inorganica e organica), matematica, meccanica razionale.

II ANNO: stilistica dell'autovettura, stilistica dell'auto-industriale, chimica applicata ed industriale, scienze delle costruzioni, tecnologia meccanica.

III ANNO: stilistica dell'autovettura, stilistica dell'auto-industriale.

Il corpo insegnante è così composto: **Disegno ornato**, Doro Marotta; **stilistica dell'autovettura**, Giuseppe Madinelli, Gian Paolo Pardini, Doro Marotta; **stilistica dell'auto-industriale**, Doro Marotta; **disegno tecnico**, Gianni Bertocchi; **aerodinamica**, ing. Mauro Grillenzoni; **chimica**, prof. Manfredo Biancani; **matematica**, prof. Anna Maria Torielli; **meccanica razionale**, ing. Massimo Galantini; **diritto**, dott. Deanna Neri.

Ed ecco gli studenti iscritti: **I anno**, Guido Campoli di Forlì, Marino Giuseppe (Trapani), Michele Montorsi (Modena), Giuseppe Russo (Sassari), Roberto Stampa (Como), Daniel Tolek (Svizzera); **II anno**: Luigi Jannello di Arezzo, Roberto Ferrà (Verona), Gianni Sbizzera (Verona); **III anno**: Benito Alaimo di Enna, Pietro Ciaramitano (Trapani), Roberto Martin (Argentina).

L'Istituto dispone di una sede e di una officina già attrezzata in via Umberto Giordano

Scatola di montaggio a sole L. 398.000!



vettura completa a solo.....!???



vivere è vivere bene, comprare è comprare...

"Mirage"

BOLOGNA via Mazzini 26
telefono 30 78 86 - 39 74 56

Per invio documentazione illustrativa spedire L. 200 in bolli a: AUTOMIRAGE

RUOTE ELTA
di Cesare Doneda

DISEGNO MONZA

DISEGNO INDIANAPOLIS

DISEGNO LE MANS

DISEGNO DAYTONA

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

Pneumatici Dunlop Formula 70

FORMULA 70 è un nuovo pneumatico della serie 70 (rapporto altezza/larghezza sezione 70%):

- Battistrada più largo per una maggior area di contatto.
- Più stabilità ed aderenza alla strada in velocità.
- Spazi di frenata ridotti.

Il profilo piatto della Formula 70 dona una linea più sportiva alla vostra auto.



Formula 70 è solo Dunlop.

Nei fotocolors della pagina accanto, vediamo, in alto a sinistra, la speciale Volkswagen categoria Stock di Sergio Plozza. A destra, il reggiano Lusenti, con il suo prototipo VW-Alfa. Sotto, ecco Savio, del team Club Ovada, con la sua Jeep vincitrice della categoria 4 ruote motrici. In questa pagina, a destra, la Citroen di Verona evita di un soffio l'Alfa di Lusenti. In basso, Luciano Baldini, su Mach 1, primo nella categoria Dune Buggies



Perché piace l'autocross? Lo abbiamo chiesto al presidente-pilota del clan «BLACK AND WHITE», Renato Verona.

«Vi sono molte ragioni, ma credo che soprattutto sia perché il fuoristrada da molte soddisfazioni. Anche la stampa valtellinese e nazionale ultimamente si è interessata molto a queste competizioni e ne dà notizie in gran stile. E anche questo è un fattore positivo, poiché raggiunge un vasto pubblico e richiama spettatori dalle località più lontane. Iniziative di questo tipo concorrono a stabilire un'atmosfera insolita e a richiamare gran parte del pubblico».

Perché piace l'autocross

Fra le tante sfumature dello sport a quattro ruote, il fuoristrada è una di quelle che recentemente ha attirato più interessi di partecipazione e di pubblico. In particolar modo, parliamo del fuoristrada agonistico, dato che esiste ed è altrettanto fiorente un tipo di fuoristrada fatto in lunghi percorsi, con il gusto della scoperta e dell'avventura.

Chiamiamolo quindi con il suo nome più proprio, cioè «autocross», una parola che con la più nota «motocross» ha una relazione stretta. Si tratta cioè di gare di velocità su circuiti accidentati e relativamente brevi, con tutta la «presa» agonistica del motocross, con in più il brivido del contatto diretto fra le vetture che disputano le stesse «manches». Stanno a dimostrarlo

i tantissimi appassionati che convergono a S. Polo d'Enza, in provincia di Reggio Emilia, sulla pista che in località Barcaccia è sorta sul greto del fiume Enza; ed anche il grande successo che ha avuto, in Valtellina, la manifestazione organizzata dal «Clan Black and White», e della quale, anche se con un certo ritardo, diamo un resoconto ed una documentazione fotografica a colori.

A testimoniare l'interesse per questo genere di manifestazioni sta anche il grande successo del rallycross, importato dall'Inghilterra (dove ha un campionato seguito da milioni di telespettatori) dalla Ford Italiana, ed al quale si deve in gran parte la «scoperta» di questa divertente e tutto sommato molto economica categoria da corsa da parte di tanti organizzatori di provincia.

— Programmi per il futuro?

«Innanzitutto credo che sia facile promuovere una certa attività nella provincia di Sondrio in quanto si è potuto constatare che l'autocross risponde in Italia e nel mondo ad un certo numero di pubblico. Il nostro obiettivo è partecipare a gare all'estero. Inoltre è nelle nostre intenzioni allacciare rapporti di amicizia con le altre città lombarde per poter in seguito dare luogo a manifestazioni a carattere nazionale.»

La corsa di Sondrio

La sorpresa negli «stock»

SONDRIO Gli appassionati convenuti a Sondrio hanno dimostrato che fare del fuoristrada non vuole dire scapicollarsi su e giù per i prati e dirupi, bensì aprire nuovi panorami alle proprie possibilità di spostamento, compiendo in sicurezza percorsi negativi ai veicoli tradizionali, per trascorrere, nel pieno rispetto della natura, una piacevole giornata all'aria aperta. Le elaborate da cross, auto fatte in casa con veicoli recuperati da ferrivecchi o, ricavate unendo varie parti di macchine diverse, sono state le protagoniste in uno spettacolo affascinante sulla pista del «Castelletto» alla periferia del centro valtellinese nel quadro della prima rassegna nazionale della specialità, organizzata in gran stile dal clan «BLACK AND WHITE» su una pista appositamente attrezzata, lunga 1800 metri e larga dai 7 a 10.

La competizione ha visto impegnati 48 concorrenti provenienti da Torino, Aosta, Ovada, Reggio Emilia oltre a quelli di Sondrio e provincia. Le macchine sono state suddivise in tre categorie: vetture a quattro ruote motrici, «dune-buggies» (ovvero le pulci del deserto), vetture con carrozzeria in vetroresina, equipaggiate con motore Volkswagen ed infine «stock-cars» (vale a dire auto di serie opportunamente modificate).

Il ventinovenne Renato Verona ha avuto la grande soddisfazione di battere nella gara preparata per le «stock-cars» il reggiano Lusenti un pilota di eccezionale valore tecnico che al volante di un prototipo Alfa Romeo si è dovuto accontentare del terzo posto, in conseguenza di un testa-coda.

Autodromo di Sondrio, 30 aprile 1972
CLASSIFICHE

Categ. 4 ruote motrici: 1. Savio (Jeep M 151) 2'24"4; 2. Raso (Jeep M 151) 2'43"6; 3. Giacchetti (Landover) 2'49"5; 4. Baiocco (Gaz 69 M) 2'52"8; 5. Martorelli (Gaz 69 M) 2'55"7; 6. Caneva (Alfa Matta) 3'06"8; 7. Corti (Willis jeep) 3'08"7; 8. Dal Corso (Landover) 3'09"5; 9. Boccato (Steyr Puch) 3'10"8; 10. Molteni (Wyllis) 3'13"6; 11. Lampati (Landover) 3'22"2; 12. Lampati A. (Landover) 3'25"4; 13. Mazzarelli (Alfa Matta) 3'25"4 ex equo; 14. Negri (Landover) 3'30"8; 15. Di Gregori (Alfa Matta) 3'48"7; 16. Malerba (Steyr Puch) 4'23"9.

Categ. «dune buggy»: 1. Baldini (Ati Mach 1) 5'23"4; 2. Greppi (Volkswagen ATL) 5'49"1; 3. Maccarinelli (Puma Volkswagen) 5'52"3.

Categ. «stock-cars»: 1. Renato Verona (Citroen DS) 5'25"8; 2. Gianatti (Volkswagen) 5'54"4; 3. Lusenti (Alfa Romeo) non arrivato.



Le categorie

Le diverse categorie in cui si è ormai universalmente divisa la specialità è un fatto che, in un certo senso, può venire in aiuto degli appassionati. Infatti la categoria «stock» ad esempio può offrire vetture veramente economiche (dalle 50.000 in su) in quanto ricavate da auto destinate alla demolizione. In più, le possibilità di «connubio» sono infinite, e questo soddisfa anche l'estro creativo di molti.

Molto seguita è anche la categoria «buggy», ma a questo riguardo seguirne il mercato diventa sempre più arduo, per la grande varietà di modelli esistenti e la continua presentazione di modelli nuovi.

Lo «Scoiattolo» il meno caro

Vi siete mai chiesti quanto può costare una Land Rover? A questo punto è necessaria una precisazione. Per quanto riguarda il mercato dei fuoristrada esiste attualmente una inflazione di modelli che nascono ogni giorno con estrema rapidità ed altrettanto velocemente escono dalla scena. Per questo i piloti hanno preso in considerazione quei veicoli e quei modelli che sono adatti esclusivamente ad un vero e proprio uso del fuoristrada che presentano insomma caratteristiche di robustezza, di resistenza del motore e di arrampicabilità.

Il modello che costa meno è lo «Scoiattolo» con motore FIAT 500, il più caro è la versione della Land Rover che costa quasi tre milioni e mezzo. C'è però chi la pensa diversamente.

Chi acquista il fuoristrada lo preferisce nuovo nel vero senso della parola in quanto vuole curarne il rodaggio, la messa a punto e la dotazione dei vari accessori.



per gli accessori fidatevi di noi!

Pensateci! Con poche aggiunte, la Vostra auto sarà un'altra, più elegante, più sportiva, più sicura, più vostra! Datele l'impronta del vostro gusto scegliendo nella vasta gamma dei nostri accessori.

EVEREST
MANIFATTURA GOMMA



Direzione: 48010 Fusignano (Ra) Tel. 77844 - Telex EVEREST 55039 - Filiali: TORINO Tel. 71827 MILANO Tel. 6884477 / ROMA Tel. 3498077 - Depositi: NAPOLI Tel. 357361 / CAGLIARI Tel. 57831