

# La conquista già raggiunta del MONDIALE MARCHE non è festeggiata con la certezza del programma F. 1



◀ Ecco (a sinistra) la « coraggiosa » bandiera alfista sventolata con irriducibile passione nella diluviante ambientazione di Zeltweg. L'ALFiere non si è arreso fino alla vittoria di Pescarolo-Bell che ha siglato il Mondiale Marche in anticipo. Ma in contemporanea all'iride arriva la (poco simpatica) sorpresa dei ripensamenti di Bernie Ecclestone nella costruzione della monoposto Brabham-Alfa Romeo F.1. Ecco a destra il costruttore-manager inglese (al centro con gli occhiali neri) tra il signor Luciano Conti, Presidente dell'A.C. Bologna, un interprete e il nostro direttore, nel sopralluogo all'autodromo di Imola in occasione del quale è stata realizzata la scottante doppia intervista che leggete in queste pagine

## Una doccia fredda viene dal costruttore inglese della monoposto « in società »

Adesso, dopo mesi di silenzio « controllato », l'hanno scoperto tutti che l'Alfa pensa seriamente alla F.1, e che questo obiettivo diventa il nuovo modello di sviluppo sportivo per la Casa milanese. Dopo quanto dichiarò ad AUTOSPRINT all'indomani del vittorioso Nürburgring, il Presidente Cortesi ha appena detto al quotidiano milanese che da sempre fa sdiliquire i dirigenti Alfa Romeo:

« Ora abbiamo un figlio casuale: è la F.1 con motore Alfa Romeo e telaio Brabham, che dovrebbe debuttare nelle ultime due o tre gare di questa stagione. Per il 1976 ci siamo impegnati a fornire in esclusiva i motori

alla casa inglese e rispetteremo l'accordo. L'Alfa Romeo attualmente pensa alla F.1. Posso dire che non mi piace arrivare secondo... ».

Sempre all'indomani del raggiunto obiettivo iridato a Zeltweg l'ing. Chiti, direttore generale dell'Autodelta, ha rincarato:

« ... Bernie Ecclestone della Brabham mi ha telefonato nei giorni scorsi dopo aver provato un motore Alfa Romeo allo stesso banco dove prova i suoi motori Ford Cosworth. Ha detto che la differenza di potenza a favore del nostro 12 cilindri è di 7 cavalli... ».



Sembra proprio che, ormai, non ci siano più ripensamenti in questa nuova programmazione sportiva, destinata a incentivare con un ritorno al massimo vertice agonistico, quella immagine Alfa Romeo che si traduce in maggior conquista di mercato, unica possibilità per sfuggire a quelle taglie di crisi che, se dipendesse dalla limitata agilità burosindacale, sarebbero già strette. Invece l'inetto c'è, pure se forse anche il dottor Cortesi lo scoprirà ora da questo articolo di AUTOSPRINT.

Essendo stati i primi a « centrare » la visuale di quelle che erano più o meno adombrate programmazioni Alfa Romeo, abbiamo tenuto a seguire passo per passo gli sviluppi del progetto Alfa-Brabham, che sapevamo interessante anche per lo sponsor torinese. Al punto che non è illazione persino affermare che nel clan del Racing Team Martini non si farà una tragedia se Reutemann non ce la farà a togliere in queste ultime corse a Lauda l'occasione iridata. Una vittoria Ferrari finalmente undici anni dopo, è

considerata più importante dallo stesso sponsor italiano, in funzione dell'importanza che essa assumerebbe l'anno venturo quando una macchina con i colori rossargento-bleu e con motore italianissimo come quello Alfa, potrà riproporre la sfida quasi in chiave nazionalissima (aggiungeteci un pilota italiano...).

Perciò abbiamo messo particolare interesse nel seguire i progetti di Ecclestone, che fino a qualche settimana aveva persino dichiarato « farò una sorpresa » anticipando le prove ecc. Di contro, alcune confidenze del progettista Murray erano più caute. Invece i piloti Brabham, specie Reutemann, mostravano di voler spingere per avere il motore più cavalli, che addirittura avrebbe fatto « piangere » (e non solo per i gas di scarico nel bugigattolo di prova) un tecnico del banco prova Champion, dove a Londra si provavano un po' tutti i motori da corsa inglesi. Il confronto cui accenna Chiti è avvenuto lì ed è lì che è stata constatata la vistosa differenza tra i Cosworth e l'Alfa boxer.

Singolare in ogni modo che, quasi in coincidenza con il raggiungimento degli obiettivi mondiali nel Marche da parte dell'Alfa, e poi con la dichiarazione di Chiti, echeggiata dal presidente Cortesi, di voler chiedere al loro « agente F. 1 » Ecclestone una chance per l'abbandonato Merzario (magari nel G. P. d'Italia), il « piccolo » abilissimo manager-affarista inglese ha cominciato a fare marcia indietro.

Prima ha escluso, quasi rabbiosamente, questa possibilità per Merzario; poi ha cominciato a far balenare problemi nella realizzazione della nuova monoposto. Improvvisamente, mentre affioravano le informazioni sulla volontà della CSI di imporre sostanziali modifiche alle F. 1 '76 (vedi alettoni, gomme e pesi), si è fatto esprimere di nuovo al progettista Murray le sue incertezze sulla possibilità di portare avanti il progetto, almeno nelle scadenze previste e già allungate.

Diventava perciò persino doveroso approfittare della presenza in Italia di Bernie Ecclestone (in qualità di « ispettore » dell'Associazione F. 1

della pista di Imola per il suo futuro da G. P. mondiali e di cui diciamo in altra parte di AUTOSPRINT) per porgli alcune domande precise sul problema della monoposto con motore Alfa.

— Allora, signor Ecclestone, porterà a Monza la nuova Brabham-Alfa?

« A Monza? Ma come si può fare? La macchina non c'è. Non è completa nemmeno nei disegni. E' in ritardo. Non ho molto personale da dedicarci, non possiamo far le cose precipitosamente. Ci sono stati dei problemi prima e ora, con quello che fa ventilare la CSI, abbiamo dovuto stoppare il progetto: è inutile fare una macchina nuova che diventa fuori regolamenti. Se non si chiarisce questa situazione con la CSI l'intero automobilismo di formula è in seria difficoltà. Figuratevi che cosa dovrebbe chiedere l'Associazione F. 1 di tabelle ingaggi-premi per le corse '76 se si dovranno rifare tutte le macchine... No, no, niente Alfa-Brabham pronta per Monza... »

— Allora in quale G.P. di fine sta-



In esclusiva per **AUTO SPRI NT** dichiara

# ECCELESTONE

«La BRABHAM-ALFA

non si vedrà

prima del 1976.»



## CHITI replica

«*Se è così, il contratto è già rotto!...»*»

gione debutterà?

«Fine stagione? No, niente Canada e USA. Se ne parla per il '76, e tutto dipende, ripeto, dalle nuove regolamentazioni...»

— Ma non potete chiedere un appoggio di collaborazione tecnica, che so?, per fusioni, parti tecniche da realizzare, all'Autodelta?...

«No, non è possibile. La macchina dobbiamo farla da noi, tutta. E' inutile confondele le cose. Loro ci danno il motore, un bel motore lo so e l'ho visto, potente. Ma non serve stringere i tempi e fare le cose male. Io voglio debuttare con l'Alfa-Brabham senza sorprese, senza far venir fuori critiche, voglio farla correre subito al meglio.»

— Ma non avete un contratto con l'Alfa, secondo il quale ci sono dei termini da rispettare, cioè di una macchina pronta per luglio-agosto e prime corse di assaggio nei G.P. di fine stagione settembre-ottobre '75?

«No, nulla del genere. Chi lo dice?»

— E per i piloti? Darebbe una macchina a Merzario se l'Alfa lo chiedesse?

«Piloti? Ho i miei. No, non debbo dare la macchina a nessun altro che non sia un mio pilota. Senta, quando si può parlare con il presidente, con il dr. Cortesi? Pensa che potrei vederlo al Ricard?..».

L'insolito interrogativo finale, nel discorso fin troppo esplicito di Ecclestone, non poteva non indurci a sentire l'altra campana di questa che sta diventando una vicenda curiosa, mettendo a confronto, come potete fare voi stessi, le dichiarazioni precedenti dei dirigenti Alfa e quelle appresso del signor Ecclestone, «agente speciale Alfa» per i motori. Anche perché, quasi contemporaneamente, un quotidiano torinese pubblicava una intervista nella quale l'ing. Chiti praticamente si contraddiceva con quanto finora sostenuto e affermava: «... sì, Ecclestone ha un accordo con noi di far correre una sua monoposto con motore Alfa nel '76...». Era esattamente l'opposto di quanto finora come sapete lo stesso Chiti ci aveva detto e poi di quanto dichiarato più volte dallo stesso presidente Cortesi.

Con l'abitudine che abbiamo qui in AUTOSPRINT di andare al nocciolo degli argomenti, senza perifrasi inutili, abbiamo informato l'ingegner Chiti del colloquio con Ecclestone, delle sue risposte e quindi gli abbiamo sollecitato una sua dichiarazione altrettanto precisa e chiarificatrice del punto di vista Alfa, anche sugli accordi effettivamente esistenti. Ecco quanto l'ing. Chiti ha dichiarato, prima di partire per gli Stati Uniti con la comitiva di meccanici e piloti per la penultima prova mondiale del Glen:

«Sono un po' stupito di queste novità ...imolesi. Ancora ieri ho avuto un telex di Ecclestone, che mi chiedeva dei pezzi particolari per la monoposto. E' anche rientrato la scorsa settimana un mio tecnico, che ha partecipato al felicissimo test del motore in Inghilterra. Io non so perché il signor Ecclestone dice quelle cose, adesso. Il contratto che abbiamo firmato lo scorso novembre 1974, mentre garantisce a lui l'esclusiva di vendita dei nostri motori boxer per l'Inghilterra (è questa ragione che ha fatto sal-

tare l'operazione con Graham Hill per la macchina di Stommelen che era già pronta nella monoscocca n.d.r.) impegna il proprietario della Brabham a far vedere per fine giugno-primi luglio (cioè in questi giorni) la monoposto pronta con motore Alfa. Mi era stato accennato di ritardi, ma solo di qualche settimana, non di un rinvio al '76. Sapevo che si potevano iniziare delle prove per agosto. E per questo si sperava di poter magari vedere la macchina al G.P. d'Italia a Monza. Comunque IL CONTRATTO E' ESPLICITO SUL FATTO CHE LA BRABHAM-ALFA DEBBA POTER CORRERE ALMENO UNA O DUE DELLE PROVE DI FINE STAGIONE, proprio per puntare con una base al programma del '76. Da ciò hanno origine le stesse dichiarazioni del nostro presidente Cortesi. Se ora Ecclestone intende dire che non è in grado di rispettare il contratto, ci

Marcello Sabbatini

CONTINUA A PAG. 9

**E' accaduto anche a ZELTWEG...**

# Con le gomme gli ingegneri dell'ALFA tradiscono le simpatie

**ZELTWEG** - Nel giro di ricognizione per portarsi allo schieramento di partenza, Merzario si è accorto che i fanali della sua Alfa Romeo 33tt12 non andavano. Lui che li accende anche sotto il sole, potete immaginare come l'ha presa sotto quel diluvio che si stava scatenando!!! In più (e questo è più grave) il pneumatico posteriore sinistro era 5 cm. più piccolo dell'altro... Non è certo un bel guidare... in queste condizioni. Ormai non c'era più nulla da fare e Merzario, giustamente molto contrariato si accingeva a prendere il via.

Gli ha dato una mano Giove Pluvio, intensificando gli scrosci. In quel momento Merzario ha capito che forse c'era una via d'uscita. Così quando l'addetto alla pista ha alzato il cartello di un-minuto-alla

partenza e il direttore di corsa si apprestava a dare il via, il pilota italiano ha guardato verso Larrousse (suo compagno in prima fila) e alzandosi la visiera gli ha fatto l'occhiolino. Larrousse ha capito (che non era il caso di partire sotto la cascata d'acqua) e prontamente, assieme a Merzario, si è slacciato le cinture: andavano entrambi a ripararsi sotto la tettoia dei box, imitati da molti altri.

Alcuni hanno preferito restare in macchina coperti da grandi teloni cerati. Fra i tanti anche Hine con la Chevron B 31. Proprio quest'ultimo è rimasto vittima di un buffo episodio. Chiuso nell'abitacolo al buio coperto dal telone, nel muoversi ha inavvertitamente toccato la leva dell'estintore che si è messo in funzione. I meccanici sono subito ac-



La partenza è stata rinviata a causa della pioggia e, foto sopra, riparato nei box Merzario parla col direttore di corsa. A destra, il pauroso momento di Hine «scoperto» dai meccanici mentre, sotto il telone, rischiava un grave avvelenamento



Ecco la scena, foto sopra, del macchinoso cambio delle gomme posteriori (di misura diversa) all'Alfa di Merzario. Sotto, Vittorio Brambilla, compagno di Arturo a Zeltweg, evidentemente soddisfatto dal suo primo contatto con la 33tt12, sosta ai box sotto lo sguardo compiaciuto dell'ing. Severi e del capo meccanico Alfa, Manfredini. Ed ora, speriamo senza errori, via per l'ultima corsa al Glen dato che Kyalami ha rinunciato

## Le prove in chilometri

**ZELTWEG** - Quanti chilometri hanno percorso in due giornate di prove, in vista della 1000 km d'Austria, e quanti chilometri hanno percorso i piloti che hanno provato nelle cinque ore di prove previste?

ECCO I GIRI E I KM NEI DETTAGLI:

Larrousse-Jarier	64 giri pari a km 378,300
Merzario-Brambilla *	92 giri pari a km 543,812
Depailler-Scheckter	33 giri pari a km 195,063
Joest-Casoni	53 giri pari a km 313,283
Muller-Kinnunen	47 giri pari a km 277,817
Pescarolo-Bell *	92 giri pari a km 543,812
Grob-Hine	58 giri pari a km 343,838
Kraus-Barth	31 giri pari a km 183,241
Lepp-Morgan	37 giri pari a km 218,707
Lombardi-Beaumont	52 giri pari a km 307,372
Mohr-Finotto	67 giri pari a km 396,037
Muller-Zanuso	50 giri pari a km 295,550
Servanin-Ferrier	67 giri pari a km 396,037
Roberts-Smith	47 giri pari a km 277,817
Calvert-Blankley	57 giri pari a km 336,927
Binder-Prado-Stubbs	53 giri pari a km 313,283
Raymond-Goodwin	37 giri pari a km 218,707
Leguelec-Stuppacher	42 giri pari a km 248,262
Egermann-Penker-Rabl	53 giri pari a km 313,283
Ortega-Ranft-Espinosa	61 giri pari a km 360,571
Rieder-Kaiser	51 giri pari a km 301,461
Cabral-Lunger	53 giri pari a km 313,283
Smith-Turner	49 giri pari a km 289,639
Crespin-Bracey	50 giri pari a km 295,550
Hild-Schrieder-Siegfried	24 giri pari a km 141,864
Charnell-Joffrey	24 giri pari a km 141,864
Muller-Perschl-Schweiger	20 giri pari a km 118,220
Doppler-Felbermayr	60 giri pari a km 354,660

\* In prove libere le vetture Alfa hanno girato anche martedì e mercoledì

Sono stati compiuti in totale 1350 giri, per un totale di km 7.979,850 pari a km medi per vettura partente di 284,996 km.



corsi a sollevare il telone per paura che, respirando quel prodotto chimico, il pilota stesse male. Tutto è finito con un gran tossire per espellere dal naso e dai polmoni la polvere respirata.

Nel frattempo Manfredini era stato mandato nei box a prendere per Arturo due gomme posteriori della stessa misura come voleva (giustamente) il pilota. Nei box si è allora assistito ad una scena incredibile.

L'ing. Severi, che è l'addetto alla macchina di Merzario-Brambilla non c'era, in compenso c'era l'ing. Tetu che stava coscienziosamente misurando pneumatici, ma solo per la macchina cui lui deve acudir, quella di Pescarolo-Bell. Anche altrove si è notato che ne accantona un bel mucchietto per mettere da parte quelle per i due piloti preferiti e non vuole assolutamente che vengano toccati per l'altra vettura, in questo caso di Merzario-Brambilla (che pur era in prima fila e quindi quella più veloce e in grado di puntare meglio a vincere). Mancando sempre Severi e rifiutandosi Tetu di dare due pneumatici, i meccanici Manfredini e Damascino si sono dati da fare per cercare altre due gomme (negli scarti di Tetu) da portare sulla linea di partenza dove Merzario stava aspettando. Finalmente la ricerca ha dato buoni frutti e due pneumatici di diametro eguale trovati, sono stati montati posteriormente sulla 33tt12 di Merzario-Brambilla. (L'ingegner Chiti, come altrove, stava tranquillo a guardare...). La guerra dei pneumatici era al solito iniziata nelle prove, quando trovato un treno di gomme particolarmente a posto, Brambilla aveva fatto nella prima giornata di prove la seconda miglior prestazione dietro Larrousse. Nella seconda giornata le stesse quattro gomme erano state montate sul «muletto» ed erano rimaste vane tutte le richieste di Merzario (che non poteva guidare la «T» perché non arrivava ai pedali), di avere quelle gomme sulla sua macchina di gara. Che le gomme si siano poi dimostrate insolitamente buone lo ha dimostrato Brambilla spiccando un tempo che ha permesso all'Alfa in extremis di essere in prima fila di fianco a Larrousse.



Questa settimana  
Vi proponiamo  
il nostro modello  
**MISTRAL**



**Disponibile:**  
5 x 10 Mini  
5 e 5 1/2 x 12  
per A 112-127  
e Mini 90/120  
5 1/2 e 6 x 13  
per tutte  
le altre vetture  
Europee

**La grinta  
scaturisce dal  
disegno, leggero  
e robusto,  
roba da rally**

**CARMONA**  
ENGINEERING s.r.l.

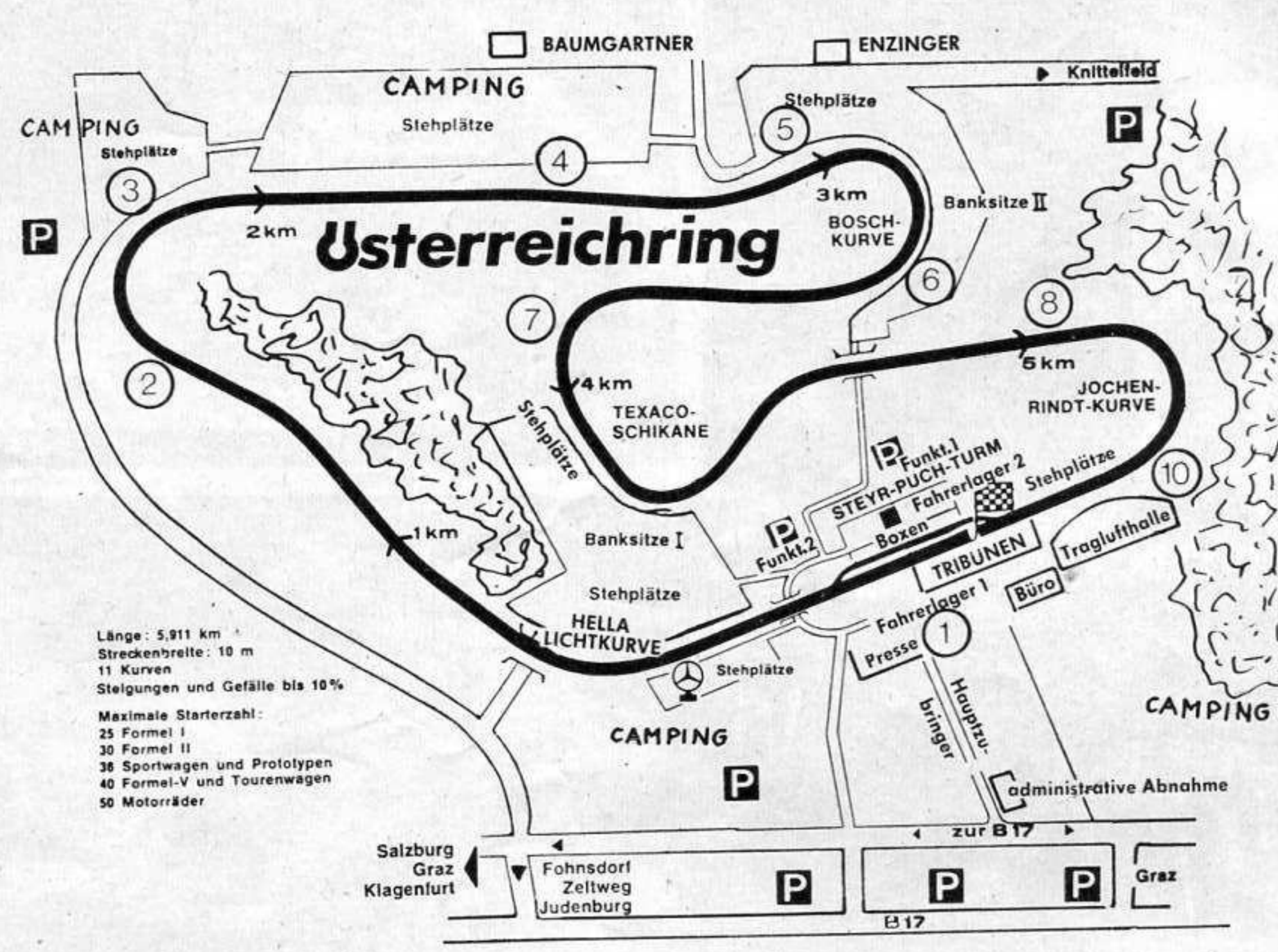
33077 SACILE (PN)  
Viale Trento, 37/a - C.P. 10 - Tel. (0434) 71059-72265

Oltre alle ruote  
in lega leggera, la ns.  
produzione comprende:

- fonderia alluminio e leghe speciali
- officina meccanica
- ricerca, sperimentazione, produzione, commercio parti speciali per l'industria

**PESCAROLO e BELL dicono il loro segreto**

# Abbiamo vinto guidando così a ZELTWEG...



Questa è la riproduzione dell'Osterreichring con su riportati i numeri indicanti i cambi di marcia e le velocità che si raggiungono, secondo la descrizione di Pescarolo, uno dei vincitori

**ZELTWEG** - Come hanno guidato per 103 giri in luogo dei 170 previsti i vincitori alfisti (Pescarolo-Bell) della 1000 km. Austriaca? Ce l'ha spiegato subito dopo l'arrivo, il barbuto «Pesca», mentre si stava preparando ad andare a festeggiare (assieme al presidente Alfa dott. Cortesi e all'amministratore delegato dott. Moro) il titolo di campione del mondo appena conquistato.  
«Davanti alle tribune, all'uscita della curva Jochen Rindt che viene fatta in QUARTA, si inne-

sta la QUINTA a circa 250 kmh. Tutto QUINTA anche alla Hella Lichtkurve fino ad arrivare a circa 280 kmh al Camping (le Alpine arrivano a 310 kmh) qui si innesta la TERZA, poi all'uscita della curva si mette la QUARTA. A metà rettilineo si innesta la QUINTA marcia. (Qui nei giorni prima delle prove ufficiali una cellula fotoelettrica installata dalla Ferrari ha cronometrato una velocità massima dell'Alfa in 285 kmh, contro quella dell'Alpine di 282 kmh). TERZA marcia

all'ingresso della curva Bosch, e QUARTA all'uscita, TERZA poco prima del quarto km, e si fa tutta TERZA fino all'uscita della chicane Texaco poi QUINTA poco prima del quinto km, TERZA a cento metri dall'imbocco della curva Jochen Rindt, QUARTA all'uscita eppoi QUINTA davanti al box.  
Questi dieci cambi di marcia, erano previsti per 170 giri pari a 1700 «cambiate» che si sono ridotte poi a 1030 per l'inclemenza del tempo.

**CONTINUAZIONE DA PAGINA 7**

dispiace per il tempo perduto ma non abbiamo altra scelta: SIAMO COSTRETTI A RESCINDERE L'ACCORDO CON LUI E A PROGRAMMARNE SUBITO UN ALTRO CON DIVERSO COSTRUTTORE ».

La dichiarazione dell'ing. Chiti lascia poco margine a dubbi e ad equivoci. L'atteggiamento di Ecclestone appare un po' curioso, anche se qualcuno pensa alla coincidenza di ritrovata vitalità, dopo qualche mese, dei Cosworth a sua disposizione. La risposta del direttore generale Autodelta è comunque chiara e non ci possono essere dubbi per accomodamenti unilaterali. Resta così solo da aspettare gli sviluppi definitivi.

## Il dubbio BRABHAM ALFA F. 1

Ma tu Niki, giri come noi a Zeltweg?... sembrano chiedere Bell e Pescarolo al gran «feldmaresciallo» austriaco della squadra Ferrari



**Le ALPINE cercano  
la vittoria-rivincita**

**AI GLEN  
MERZARIO  
anche  
nella 5000**

**NEW YORK** - Quando sabato mattina 12 luglio lo starter del Glen abbasserà la bandiera verde, il mondiale Marche '75 già dell'Alfa vivrà la sua virtuale corsa d'addio. Infatti, l'ultima gara che avrebbe dovuto aver luogo a Kyalami, non avrà più validità mondiale e sarà riservata soltanto alle vetture Gran Turismo. I dirigenti del circuito «alpino» americano, visto che la suspense del risultato è ridotta per l'anticipata conclusione del campionato, puntano tutto sulla possibilità che la gara diventi una prova d'appello e che l'ALFA magari sia costretta a dar fondo a tutte le energie dei suoi piloti per raggiungere il settimo sigillo di convalida. L'aver comunque la marca italiana deciso di rifor-

mare per l'occasione una coppia che è qui popolarissima, Andretti-Merzario, dice da solo che all'appuntamento le macchine rosse non vengono solo per onore di firma. Con i due piloti della vettura n. 1 ci sono un po' tutti — fra i 60 iscritti — i protagonisti delle corse finora disputate in Europa. L'altra Alfa l'avranno ovviamente i vincitori d'Austria, Pescarolo-Bell. Poi il team OVORO, con la Porsche 908 turbo di Joest e Casoni, mentre con la normale 908 Jurgen Barth, si aggiungerà l'americano Michael Keyser, uno tra i più qualificati piloti della categoria sport in USA.

La Renault Alpine - i cui dirigenti hanno preparato un grosso programma reclamistico ha confermato che verrà con due

vetture sempre per Larrousse-Jabouille e per Scheckter-Depallier.

Fra le superturismo risultano iscritte con le BMW, le coppie di Sam Posey e Hans Stuck e Brian Redman con Ronnie Peterson sulla seconda. Il solito nugolo di Porsche GT, GM Monza, De Tomaso Pantera, Camaro, le Ferrari di Chinetti completeranno lo schieramento.

Un portavoce americano della Renault ad «Autosprint» ha detto: «Avevamo deciso di desistere dall'inseguire le scatenate Alfa, ma per il Glen faremo una eccezione e vi porteremo due macchine, non fosse altro per prenderci qui la rivincita, soprattutto perchè la corsa è ricca di dollari».

Il programma orario è il seguente (per avere l'ora italiana aggiungere 6 ore):

**VENERDI' 11 luglio;** dalle 9 alle 11 (ora locale) prove di qualificazione per le Sport del Mondiale Marche, dalle 13, alle 14 prove per la formula 5000, dalle 14,30 alle 16,30 torneranno in campo di nuovo le sport.

**SABATO 12:** Alle 8 prove libere delle sport, il via è previsto invece per le ore 12 precise.

**DOMENICA,** dopo 15 minuti di prove libere alle 13,30 avranno inizio le batterie della F. 5000, che termineranno verso le 17,40 (ora locale), cioè le 23,40 italiane. Per questa gara, cui sono iscritte le migliori vetture USA che hanno iniziato da due settimane questo campionato nazionale, si garantisce che alcuni costruttori americani vorrebbero affidare a Merzario e Bell una macchina 5000 ciascuno. La Parnelli Jones (della scuderia di Mario Andretti ed Al Unser) in particolare vorrebbe avere Arturo come pilota per l'occasione.

I. m.

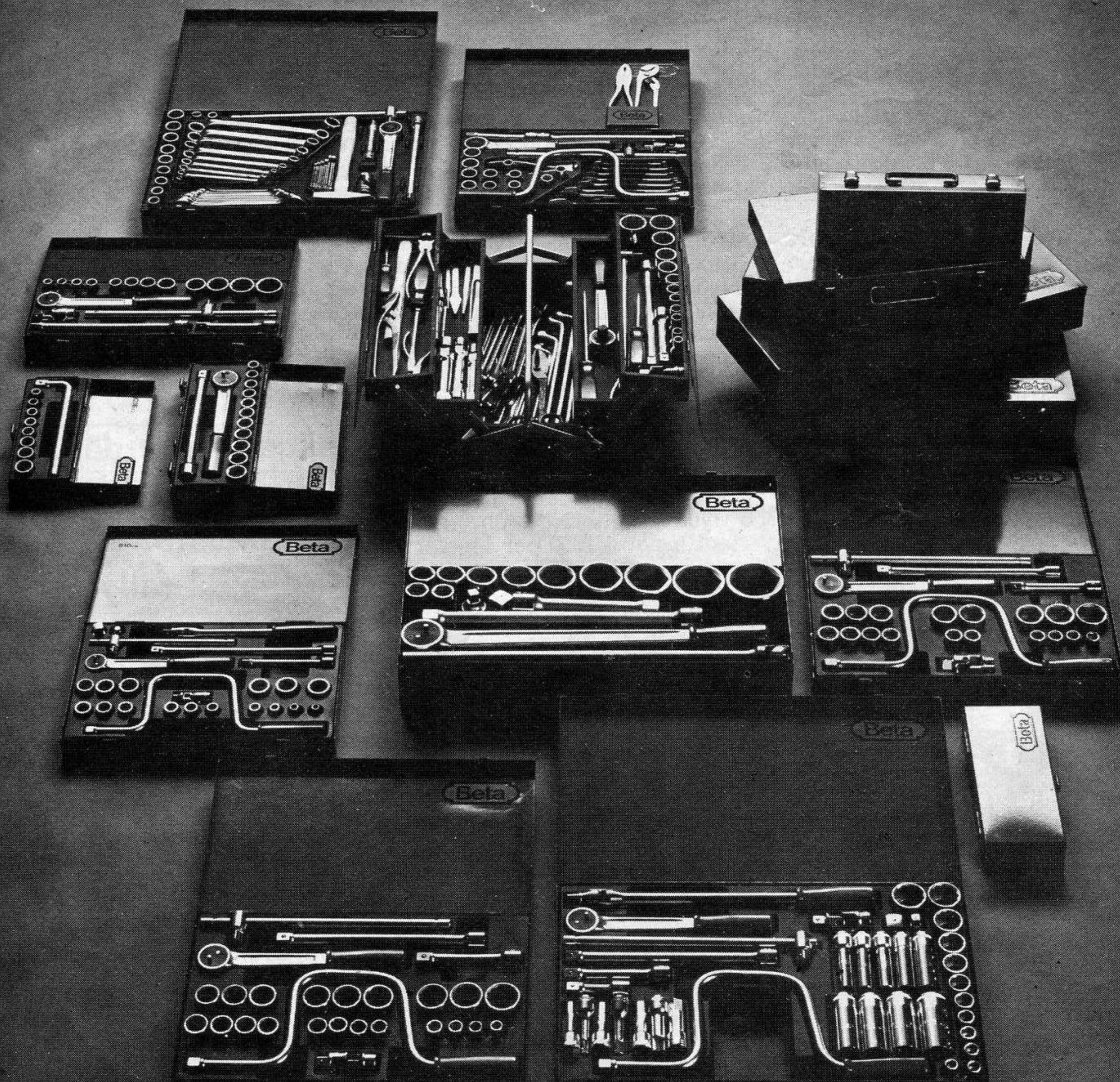
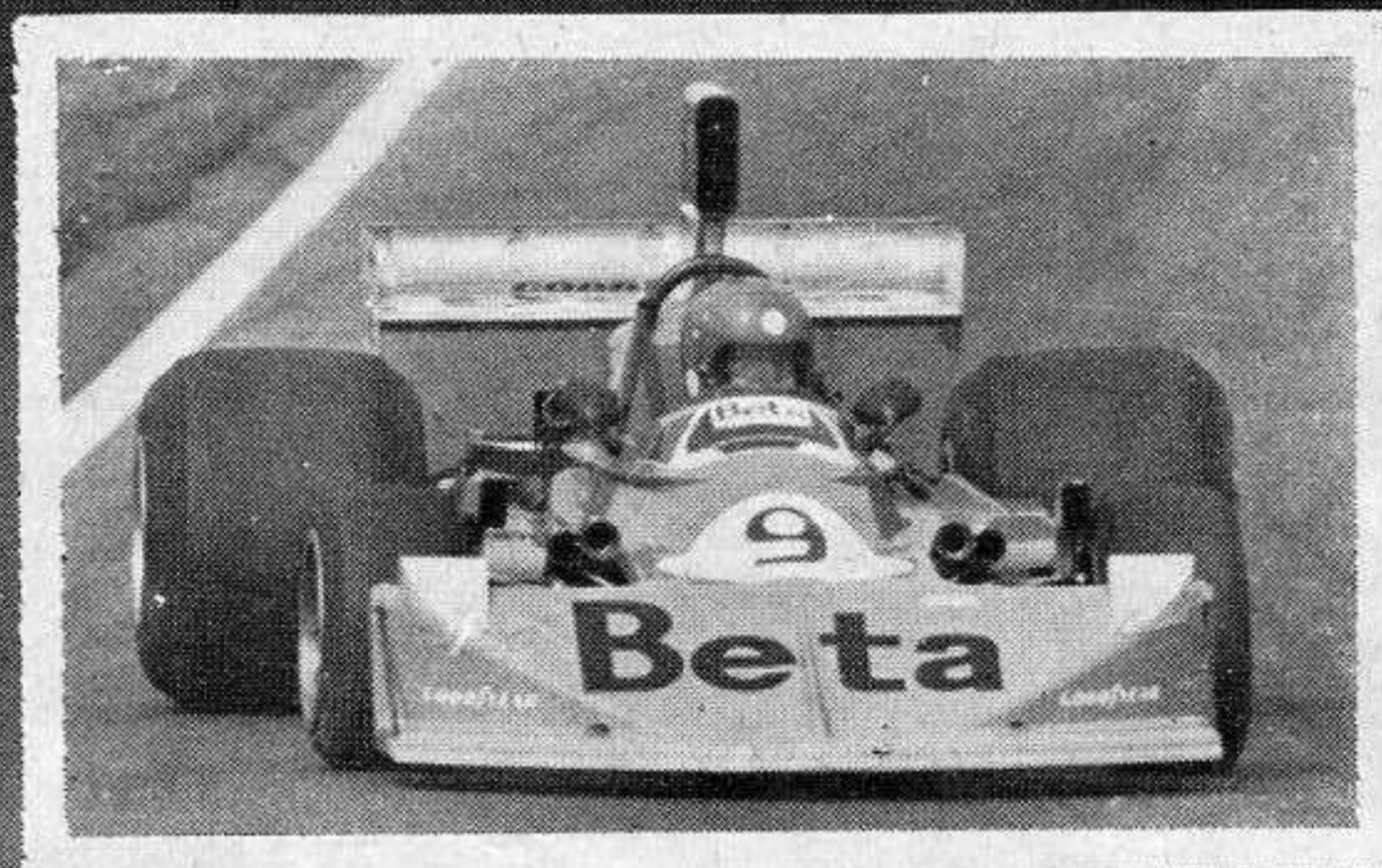
**ANDRETTI  
nel '76 in F. 1  
e a INDY  
su SHADOW ?**

**NEW YORK** - Le voci che circolavano da alcuni giorni, sembra stiano per trovare conferma definitiva: Mario Andretti nel 1976 non correrà più per la Parnelli Jones - Viceroy di Vel Miletich, e passerà con la Uop Shadow. Il «patron» della scuderia «nera» avrebbe affidato al suo progettista inglese il compito di preparare una Formula Uno tutta nuova per Mario ed un bolide per «indy» e Andretti guiderebbe ambedue, da solo, senza altri compagni di squadra.

Il contratto, concluso a voce per ora, prevede una somma ingente di dollari che la Shadow verserà all'asso di Nazareth il quale non vorrebbe in squadra Jackie Oliver, costretto così a non rinnovare l'accordo.

Ambedue le vetture citate dovranno essere — per rendere Andretti felice — «qualcosa di superlativo e di diverso», capaci cioè di far finalmente uscire dal buio lo sfortunato pilota italo-americano.

**Beta  
UTENSILI**



**Bellezza per un lavoro piacevole, qualità per un ottimo lavoro**