

**LEGGETE
SUBITO**

**La fortuna
capovolta**



DA PAGINA 4



**Così
INDY
1975**

A PAGINA 43



**L'ALFA
da carico**



DA PAGINA 56



**25 DOMENICA
SPRINT**

**34 LA
ZANZARA**

42 KARTING

**46 TUTTE
SPRINT**

**64 POSTA
ESPRESSO**

**66 COMPRA
VENDITA**



L'



OPINIONE

2

FITTIPALDI e

RIVERA spunto per paragoni d'attualità

Difendo gli SPONSOR

In questi ultimi giorni ho seguito con interesse il caso Rivera, anche perché come giocatore di calcio Rivera ha sempre avuto la mia stima, al di là delle sue capacità sportive che forse io non sarei il più indicato a giudicare.

Rivera è sempre stato un uomo, non solo un giocatore e, quando ha voluto dire quello che pensava, ha parlato chiaro riuscendo addirittura a mettere talmente in crisi chi poteva tacitarlo e punirlo, da passarla sempre franca. E' per questo che forse lo stimolo più di ogni altro. Ma oggi Rivera me lo ritrovo in cronaca come «giocatore dimissionario» e contemporaneamente «schivo a vita» del suo Club di calcio: gioca con il Milan o smette di giocare.

E' questa la legge del calcio, dove per uno sprovveduto di tal mondo come me la libertà dell'individuo è legata al fatto di trovare un'altra squadra che paghi il necessario, la volontà del «precedente padrone» di concedere la «vendita», ed infine, ma ultima, se vuole continuare a giocare, la «libertà» del giocatore (si fa per dire) di cambiare club. Poi leggo il giornale e mi ritrovo la presentazione del Giro d'Italia di ciclismo: squadre qui e squadre là, campioni del pedale qui e campioni là, così etichettati di pubblicità che forse anche il pigiama per andare a dormire è fornito per contratto dal patrocinatore della squadra. I berrettini non si contano, e penso che anche chi tra i ciclisti non ha tutti quei contratti che distinguono i più grandi, finisce col mimetizzarsi con pubblicità fantasma, tanto per passare anche lui come uno dei più forti.

Seguiamo la pallacanestro, sport parecchio popolare oggi, ed anche qui i nomi non si contano, e sono nomi che arrivano fino all'auto (vedi Innocenti) che proprio con chi corre a piedi per tutta una partita non ha molto a che fare.

Primi piani ad ogni ripresa televisiva di questi nomi pubblicitari e grandi sommosse federali quando uno di questi sport valuta di essere stato sacrificato rispetto ad un altro, non si capisce bene se con soli fini sportivi o anche pubblicitari.

E così potrei andare avanti per parecchio, ma in nessuno di questi od altri sport ho trovato un giornalista contro questa immagine pubblicitaria. Anzi i giornalisti specializzati di ogni settore, ben consci delle difficoltà che ogni sport oggi attraversa, per i costi, le spese, le organizzazioni, sanno che solo a mezzo di finanziamenti pubblicitari che arrivano dall'industria in genere il loro sport può sopravvivere. L'industriale che patrocina la squadra diventa personaggio; è l'uomo da tenere in considerazione perché non si disamori della sua passione.

Nel calcio, poi, nel quale sulla libertà dell'individuo ci sarebbe da discutere ancora di più, non ho mai letto in questi giorni alcun articolo contro la legge che lega un giocatore alla sua squadra finché ha voglia di giocare: no! Questa è la legge e viene accettata per quella che è, forse dallo stesso protagonista, così come dagli altri.

Ma arriviamo al mio sport, dove, bene o male (a seconda di chi mi giudica...) sono un competente: in esso quei finanziatori, gli sponsors, che permettono al nostro sport di essere quello che è, di vivere pagine agonistiche e tecniche interessantissime, al di là dei problemi di crisi che attraversa l'auto

in genere, beh questi sponsors, a leggere alcuni giornalisti, sono i «cattivi» della situazione.

Insomma, se ad ogni gran premio esiste oggi il problema di avere addirittura la formula uno che si devono qualificare per correre, essendo in sovrannumero, è colpa loro!... Se in formula 2 ad ogni gara del campionato europeo ci sono dieci italiani alla partenza con vetture competitive, evidentemente è colpa loro!... Così se l'Alfa, al di là dei suoi problemi economici interni, può correre (vincendolo come speriamo) il Mondiale Marche, è colpa degli sponsors tedeschi!... Se Brambilla, Lella Lombardi, Merzario, corrono in F. 1, è naturalmente colpa degli sponsors!... Se è stato costruito il Paul Ricard, circuito tra i più sicuri del mondo, se parecchie piste d'Europa hanno nuovi boxes, miglioramenti di tracciato e di sicurezza dei piloti, direzioni corsa con controlli più efficienti e moderni è sempre e solo colpa degli sponsors!... Questo è almeno quello che ho capito io leggendo i giornali da Barcellona in avanti: insomma questi sponsors che ci stanno a fare?!

La «Gazzetta», il quotidiano torinese Fiat è naturalmente Cor-sera sono stati i più accaniti in questo tipo di politica. Alla fine con facile conclusione si dovrebbe dedurre che chi è da portare ad esempio è la Ferrari, che di sponsors in realtà ne ha parecchi, ma tutti legati al mondo dell'automobile.

Tra Barcellona e Montecarlo, il discorso si era fatto veramente serrato, e le critiche ai fatti di contestazione dell'ultimo minuto del Gran Premio spagnolo, erano sfociate nella cosiddetta necessità di fare la corsa a tutti i costi per necessità pubblicitarie più che sportive. Anzi si era portato ad esempio per tutti la libertà di decisione mostrata da Montezemolo con i due piloti Ferrari, portando al contrario come cattivo esempio il comportamento delle altre squadre: il fatto che poi i due piloti Ferrari abbiano fatto i due migliori tempi in prova e siano stati i primi a presentarsi sullo schieramento di partenza, con la «piena libertà» di farlo, mentre Fittipaldi, con alle sue spalle uno degli sponsor più spesso sotto critica, se ne sia ritornato a casa, dopo aver fatto l'ultimo tempo in prova, per contestazione era quasi passato sotto silenzio da un certo tipo di stampa.

Forse, tenendo presente le quote di proprietà di alcuni di questi quotidiani, tutta questa politica anti sponsors potrebbe proiettarsi verso una ricerca di creare tale amarezza, in chi pensa di fare bene a sostenere le corse al di là di una immagine pubblicitaria di prestigio. Si che alla fine, uno per uno, i grossi concorrenti di Ferrari potrebbero trovarsi in difficoltà e perdere a poco a poco quei mezzi che permettono loro di essere competitivi. Infatti, dopo la sonante vittoria di Lauda a Montecarlo, gli sponsors sono stati un po' dimenticati, in quanto forse ci si è resi conto che le macchine e gli uomini legati a questi sponsors, con il loro prestigio tecnico ed umano avevano dato più lustro alla vittoria post-ventennale di Ferrari.

Lo sponsor oggi, in uno sport caro e complesso

CONTINUA A PAGINA 4 **Andrea de Adamich**



TUTTE LE CORSE MINUTO PER MINUTO

Come sapete, chiamando il numero indicato a fianco nei giorni di prove e di gare automobilistiche, risponderà TELESPRINT, il servizio speciale d'informazione istantanea per i lettori di AUTOSPRINT. Non dovrete porre domande: la speciale segreteria telefonica ha inserito in automatico tutte le notizie a disposizione che verranno aggiornate col passare delle ore.

(051)

45.54.48

DOVE NON

25 maggio CORSA TROFEO AC PIACENZA (a Varano): annullato.

SI CORRE

(le gare annullate
o rinviate)

DOVE

corriamo domenica

Marlboro
World Championship TeamMarlboro
World Championship Team

MAGGIO

Le corse in calendario dal 22 al 26 maggio in Italia e all'estero

DATA	CORSA	AC ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
22	Trofeo Cadetti-AGIP	SIAS Monza	Autodromo di Monza di km. 2,405	ore 21	● F. Monza	Velocità in circuito	A. Pessina (Grasselli) media 99.230 kmh.
23-25	Rally Hessen	Germania			●●● Camp. Europeo Cond. Coeff. 2	Rally	Rohrl-Berger (Ascona) punti 7.235
24	Rally Barbarossa	Germania	Nurburgring		●●●	Rally	
24-25	Corsa Hockenheim	Svizzera	Circuito di Hockenheim di km. 6,789		●●● T1, T2, GT3, GT4, S, C2	Velocità in circuito	Valida per il campionato svizzero
24-25	100 Miglia di Hockenheim	Germania	Circuito di Hockenheim di km. 6,789		●●● T1, T2 GT3, GT4, S, FF, FSV	Velocità in circuito	GT: Fitzpatrick (Porsche Carrera) media 172.700 kmh.
24-25	Salita Le Pin	Francia			●●● T1, T2, GT3, GT4, S, C2 F1, F2, F3, G9	Velocità in salita	Lapierre (March) in 4'04"7
24-25	Ronde del Monte Bianco	Francia			●●● T1, T2, GT3, GT4, S	Rally	Henry-Gelin (Alpine) in 3. 18'56"
24-25	Ronde de la Baule	Francia			●●●	Rally	
24-25	Criterion di Lorena	Francia			●●● T1, T2, GT3, GT4, S	Rally	Henry-Gelin (Alpine)
24-25	Rally del Salento	AC Lecce Piloti Salentina	p. Lecce a. Lecce - km. 350	ore 24 (24) ore 9 (25)	●	Rally	Di Gioia (Porsche Carrera)
24-25	Scuola Henry Morrogh	Scuola Morrogh	Autodromo di Casale	ore 9-13	●	Scuola pilotaggio	
25	G.P. del Belgio	Belgio	Circuito di Zolder di km. 4,220		●●● Camp. Mondiale Cond. F. 1	Velocità in circuito	A Zolder nel 1973: J. Stewart (Tyrrell) media 173.384 kmh. (record) A Nivelles nel 1974: E. Fittipaldi (Texaco-Marlboro-McLaren) media 182.019 kmh.
25	Premio dell'Osterreichring	Austria	Circuito dell'Osterreichring di km. 5,911		●●● T1, T2, GT3, GT4, FF, FV, FSV Camp. Europeo Gran Turismo	Velocità in circuito	Non disputato nel 1973
25	500 Miglia di Indianapolis	Stati Uniti	Ovale di Indianapolis di km. 4,023		●●● G9	Velocità in circuito	J. Rutherford (McLaren-Offy) media 255.169 kmh.
25	Salita al Montseny	Spagna	Montseny km. 16,300		●●● T1, T2, GT3, GT4, S, C2, F1, F2, F3, G9 Camp. Europeo Montagna	Velocità in salita	J. Miesuset (March 72) in 8'56"97
25	Wordl 600	Stati Uniti	Charlotte		●●● STK	Velocità in circuito	
25	Corsa a Calder	Australia	Circuito di Calder		●●● GT3, GT4	Velocità in circuito	
25	Trofeo del RACB	Belgio	Circuito di Zolder di km. 4,220		●●● tg	Velocità in circuito	Peltier (BMW) in 20'25"8
25	Corsa a Brands Hatch	Gran Bretagna	Circuito di Brands Hatch di km. 4,265		●●●	Velocità in circuito	
25	Premio di Berlino	Germania	Circuito dell'Avus		●●● tg	Velocità in circuito	
25	Rallycross Knutstorp	Svezia			●●●	Rallycross	
25	F. 3 Mugello	AC Firenze	Autodromo del Mugello di km. 5,245	ore 8,15 ore 18	● F3, GT4, S, FF, Mex	Velocità in circuito	F.F.: Ragaiolo (BWA) media 123.089 kmh. Mex.: Fargion, media 111,183 kmh.
25	Ponte Corace-Tiriolo	AC Catanzaro	p. Bivio Sarrottono a. Bivio Tiriolo - km. 6,500	ore 9,30	● T1, T2, GT3, GT4, S	Velocità in salita	Sospesa per il maltempo. In prova miglior tempo Scola in 3'55"8
25	Verzegniss-Sella Chianzutan	Scuderia Friuli	p. Ponte Landaia a. S. Chianzutan km. 6,200	ore 10,30	● T1, T2, GT3, GT4, S	Velocità in salita	Nesti (March-BMW 2000) in 3'10"5, media 117.165 kmh.
25	5. Trofeo Valle d'Aosta	AC Valle d'Aosta	p. Aosta a. Aosta	ore 21 (24) ore 2,30 (25)	●	Rally	Pelganta (Lancia Stratos)
25	5. Coppa AC Genova	AC Genova	p. Calcinara a. Monte Fasce	ore 7,31 ore 10	●	Rally	Santorun (Fulvia HF 1300)
25	Trofeo CSAI Autocross	SC Maggiore	Pista di Maggiore		●	Autoocross	
25-29	Rally Acropoli	Grecia	p. Atene a. Atene		●●● T1, T2, GT3, GT4 Camp. Mondiale Marche Rallies	Rally	Non disputato nel 1974. Nel 1973: Tharier (Alpine)
26	Corsa a Thruxton	Gran Bretagna	Circuito di Thruxton di km. 3,792		●●● F.5000	Velocità in circuito	Ashley (Lola T330), 42'51"2, media 185.800 kmh.
26	Corsa a Oulton Park	Gran Bretagna	Circuito di Oulton Park di km. 4,443		●●● F.A	Velocità in circuito	
26	Corsa a Silverstone	Gran Bretagna	Circuito di Silverstone di km. 4,710		●●● T1	Velocità in circuito	
26	Corsa a Snetterton	Gran Bretagna	Circuito di Snetterton di km. 3,085		●●●	Velocità in circuito	

LEGENDA: ●●● = Internazionale; ●● = nazionale a part. str.; ● = naz.; □ = chiusa

CONTINUAZIONE DA PAG. 2

come l'automobilismo, è necessario e dovrebbe essere trattato con vera gentilezza da chi pensa che il nostro sport deve continuare ad un certo livello. Così come tutti gli altri hanno la necessità sempre più di trovare finanziamenti, altrettanto l'automobilismo sportivo, in ogni sua dimensione, deve avere legami che gli permettano di fare le gare, e questo può avvenire solo attraverso finanziamenti che non possono pensare di essere legati solo al nome dell'automobile.

Lo sponsor oggi, ad un certo livello, non è legato solo alla ipotetica macchina su cui voi leggete il nome, ma finisce con l'essere coinvolto nei vari gradini che permettono infine allo spettatore di seguire una gara: dalla macchina al pilota, dall'organizzatore alla pista, dai mezzi di sicurezza al fatto stesso che la manifestazione abbia luogo o no.

Lo sponsor, poi, molto spesso non ha nel campo sportivo una competenza così specifica da pensare che sempre i suoi giudizi siano quelli dell'intenditore: dovremmo essere noi ad educarlo, a trattarlo come un ospite d'onore cui spiegare come funziona il meccanismo secondo il nostro punto di vista. L'attaccarlo, come vien fatto a volte, suona più per partito preso o per altri fini, che per cercare di costruire qualcosa di valido per il nostro sport.

Gli sponsor fino ad oggi hanno dato parecchio all'automobilismo, ed ora noi cerchiamo (o meglio certi cercano) di farli disamorare. Certo un Gran Premio di Formula 1 con due Ferrari competitive ed il resto del lotto lì per l'ingaggio con vetture alla meglio, come era in certi anni passati, non sarebbe proprio quello che gli sportivi vorrebbero vedere (o forse alcuni sì?). Ferrari può battere tutti, e lo ha dimostrato, quindi gli sponsors teniamoceli cari, con il dovuto rispetto che meritano, e che hanno saputo meritarsi.

E poi lasciatemi concludere con il paragone del Fittipaldi che corre sulla Marlboro-McLaren, con tuta impataccata di Marlboro e Texaco, ma che non parte al Gran Premio di Spagna perché, « non ne ha voglia », e ciò nonostante è quello di prima, ed alla fine dell'anno, scaduto il suo contratto, è l'uomo più libero di questa terra. Dall'altra parte ci metto il Rivera, che non ha magliette « sporcate » da sponsors, ma perché salta un allenamento resta fuori squadra, punito; critica il suo club e si ritrova a dover decidere tra lo smettere di giocare per essere un uomo libero o « a fare lo schiavo » se vuole ancora tirare calci al pallone. Decidete voi, anche se io dico: « Meglio un giorno da leone con gli sponsors, che cento giorni da pecora, senza! ».

a. d. a.



La Ferrari già col numero 1, l'identificazione prevista per il campione del mondo. E' un'augurale foto-simbolo questa colta al volo a Montecarlo. Per ora però si tratta di metà del numero preparato per le gare di quest'anno: il secondo 1 (11 Regazzoni) o il 2 (12 Lauda) lo si mette dopo secondo le esigenze



L'avv. Gianni Agnelli con il giovane Montezemolo (che lui ha voluto a fianco di Ferrari) a Montecarlo la mattina del Gran Premio



VEDI A PAGINA 35

La Ferrari n. 12 che per 75 giri è stata in testa con Niki Lauda, concludendo il G. P. di Monaco con 2'7 di vantaggio sulla biancorossa McLaren Texaco Marlboro dell'irriducibile Fittipaldi, appena percorso il giro d'onore ha smesso di rombare. Dopo qualche parolina affrettata con i tecnici, Niki Lauda è andato a prendersi il suo momento di gloria mentre i più impegnati dello staff dei meccanici si affaccendavano intorno al serbatoio dell'olio. A stare alla frettolosa confidenza dell'austriaco a un giornalista milanese, un dubbio affiorava: « Nel finale ho rallentato io volontariamente, perciò Fittipaldi mi ha potuto avvicinare. Guidavo attento a non commettere errori; in qualche curva lenta mi si accendeva la spia della pressione olio, ma penso si sia trattato di un contatto elettrico ».

Così al giornalista. Ma evidentemente ai meccanici, che si erano ripresi — con gli altri personaggi del boxes — dallo choc di quel preoccupante finale di Fittipaldi, anche se poi i coristi in servizio permanente effettivo ne hanno tutti sminuito la pericolosità, arrivando perfino a scrivere del velleitarismo del campione brasiliano, il dubbio era suonato ben diverso. Tanto che si sono affrettati ad un controllo dei livelli. Ed un paio di chili di oleoso liquido marca Agip sono stati necessari per riavere il pieno.

Così quando è stato il momento di riportare le monoposto nei garages, la macchina n. 12 è stata una delle poche che non ha ripreso la strada del riposo a motore acceso. E' stata anzi portata in un garage particolare, dove la sera sarebbe stata a disposizione per una « visione » speciale del principe Ranieri, che aveva espresso il desiderio di osservare da vicino la Ferrari del ventennale. Così, fino al mattino dopo, i meccanici non hanno potuto ritrarla. Avevano tra l'altro dovuto lavorare fino a notte inoltrata.

Mentre tutti a Montecarlo festeggiavano il traguardo raggiunto, i cenerentoli di tutte le fatiche hanno rischiato persino di rimanere senza mangiare, per aver dovuto pensare a lavorare sulla « T » mulletto per cambiare i rapporti. Il buon factotum Pignatti (meccanico e autista del bus-racing) aspettava con evidente ansia che i suoi colleghi si spicciasero di lavorare intorno alla vettura che lui poi doveva trasportare a Anderstop in Svezia, dove l'avrebbero aspettata l'ing. Forghieri e Niki Lauda per prove speciali prima del G. R. di Svezia.

Ci son volute quattro ore buone di lavoro, che non c'erano da cambiare solo i rapporti (operazione adesso più lunga sul cambio trasversale: esattamente tre ore contro i venti minuti che occorre per uno Hewland del Cosworth), ma anche da montare un marchingegno particolare che potrebbe diventare l'arma buona per mantenere la T sul piano di straordinaria efficienza palesata sui circuiti tortuosi, ora che arrivano i « piatti » veloci, come quello di Anderstop ne è un esempio.

L'aggiaggio non è poi altro che quel famoso De Dion di cui proprio AUTOSPRINT fece un accenno (mai smentito) prima di Silverstone. L'adozione del sistema De Dion è un vecchio pallino di Forghieri, un ritorno ai tempi quasi storici della tecnica automobilistica. Tentato dallo stesso ingegner Chiti sull'Alfa tre litri tre anni fa al Castellet, vagheggiato dalla Lotus, ma mai attuato perché i vantaggi non pareggiavano gli svantaggi, almeno finché non si arri-

Sveliamo i dubbi affiorati per il finale-suspence del G.P. MONACO F. 1: sulla FERRARI attaccata da Fittipaldi mancava olio (stava cedendo il motore!)

LAUDA ha rischiato di fermarsi!



Ultimo giro ha segnalato sorridendo Regazzoni col pollice in alto al suo partner Lauda. L'immagine ricordo è stata ripetuta per la storia. Però, se i visi sono sorridenti, dentro c'è ancora tanta ansia fra i presenti al box Ferrari. Lauda aveva troppo rallentato sotto l'attacco di Fittipaldi. E in questo articolo vi spieghiamo perchè

vava anche a modifiche delle gomme. Cosa che la Goodyear ha preparato proprio per il test svedese, seguito a prime prove segretissime a Fiorano.

Ma del De Dion e del test svedese (peraltro non molto felice, sia per i tempi mediocri che per una toccata di Lauda) diciamo a parte. Torniamo piuttosto alla 312 T abbandonata nei garage per il Principe. La mattina dopo, quando, i meccanici l'hanno ritirata, non c'era ovviamente più tempo per fare un controllo, così è stata caricata sulla bisarca e rispedita a casa. Ed è stato lì, nell'officina di Maranello, che ai tecnici Ferrari sono venuti i sudori freddi. Ché quando hanno messo mano al motore, per appurare questa storia dei due chili d'olio consumati (qualcuno già azzardava l'ipotesi di un errore nell'apprestamento iniziale della macchina per la corsa:

dire: se la corsa fosse durata qualche giro in più, o se si fosse corso sull'asciutto e quindi a medie da livello record, come Lauda prometteva con le sue prodezze in prova, poteva capitare il patatrà! Nemmeno il Gran Premio del riscatto ventennale sarebbe stato vinto! Una tantum la jella tanto lamentata in occasioni passate, aveva ripagato con accettabili interessi di buonasorte.

Si aveva insomma l'indiscutibile conferma che la mancata risposta di Lauda all'attacco finale spregiudicato di Fittipaldi, non era dovuta a «saggia amministrazione del vantaggio», come si era tentato di accreditare con quei giornalisti che subito avevano assorbito la «velina informativa, ma a un'iniziata defaillance di motore, che Lauda aveva cominciato ad accusare.

Così si spiegava l'impressione che molti telespettatori, i quali avevano modo di osservare i virtuosismi dei piloti nelle curve sulla discesa del Mirabeau. Essi hanno osservato, un Lauda impegnato come mai gli era capitato nella prima fase della corsa. Anche la sua Ferrari slalomava fino a sfiorare pericolosamente, in un paio di occasioni, le barriere d'acciaio, con manovre persino più «sporche» di quanto persino un telecronista in genere più obbiettivo (il torinese Gino Rancati del telegiornale 13,30) aveva invece addebitato a Fittipaldi, per sostenere la tesi del campione del mondo inervosito in una azione velleitaria per andare a prendere il «tranquillo» avversario. Così ora si scopre che l'austriaco di ghiaccio, tranquillo non doveva esserlo tanto. E che quel suo sciabordare non era poi tanto causato dal rispondere all'attacco di Fitti (d'altronde i tempi alti lo confermano), quanto dal doversi impegnare per tenere un passo adeguato a non perdere tutto il vantaggio, ma senza affidarsi alla risorsa del motore (già evidentemente alterato) in quei punti più pericolosi.

Sarebbe stata certo una ingiusta beffa del destino-cinico-baro, se quella trappola del destino fosse andata a segno. Una Tantum le parti di «fortuniere» diventavano invertite (e ciò dovrebbe far arrischiare quei colleghi che hanno persino avuto la sfrontatezza di sminuire la stessa entusiasmante azione finale del campione del mondo avversario).

La ritrosia della Ferrari nel tener celato l'episodio ha ovviamente una sua spiegazione. Si fosse trattato di una gomma, sarebbe stato subito magari menato a merito della suspense e degli agguati della sorte che non mancano mai; così dicasi di una sospensione galecta o di un cambio, che possono presupporre colpe di piloti. Nel caso del motore il problema è più delicato. Perché, con le interpretazioni tecniche confortate da certi episodi di Kyalami, con la moria di motori ripetuta, si poteva riaffacciare il dubbio della incidenza del cambio trasversale con il logorio dei suoi assorbimenti, sui motori comunque sollecitati.

Un propulsore che non resiste a Montecarlo preoccupa, ché il tracciato monegasco, tranne qualche errore di svirgolata di giri nei ambi, in genere non costringe, anche a pista asciutta, a sfruttamenti totali dei propulsori, certo più impegnati su percorsi senza respiro,



Si sarà convinto l'avv Montezemolo che Fittipaldi non è poi il «fortuniere» la cui immagine lui ha contribuito a suscitare tra gli ultras ferraristi? Certo che quando lo hanno fotografato così insieme al brasiliano (erano i giorni delle prove) non pensava certo alla clamorosa rimonta in gara che avrebbe portato Emerson vicino al «colpaccio» contro il pilota ferrarista che nelle prove, prometteva di dargli 2 secondi al giro!

figuratevi! Si riaffacciava un errore tipo la vite lenta del manico del G.P. di Monza ('74...), si è scoperto un fatto molto grave.

Pur dopo una corsa appena tirata, data la pioggia, il motore della vettura vincitrice mostrava chiara la causa del fumo che solo qualche iniziato spettatore alla TV, aveva visto sbuffare dagli scarichi di Lauda nelle curve tipo Rascasse: il segmento di un pistone aveva ceduto. E, in più, si son trovate delle bronzine segnate. Come

	Lauda	Fittipaldi	Pace	Peterson	Depailler	Mass	Scheckter	Ickx	Reutemann	Donohue	Hunt	Jones	Brambilla	Pryce	Watson	Regazzoni	Andretti	Jarier
1	1.53.54	2.09.54	2.05.69	1.55.90	2.07.62	2.10.96	2.00.90	2.10.72	2.09.74	2.12.44	2.06.98	2.14.73	2.32.28	1.58.60	2.11.88	2.17.55	2.03.29	
2	1.48.65	1.49.93	1.50.72	1.47.65	1.51.65	1.51.17	1.48.31	1.53.38	1.56.56	1.55.2	1.51.18	1.58.52	1.57.40	1.46.05	1.54.86	1.53.39	1.52.07	
3	1.48.05	1.48.95	1.50.14	1.47.72	1.49.23	1.50.00	1.48.95	1.50.64	1.53.73	1.52.62	1.49.62	1.57.55	BOX	1.47.79	1.49.62	1.50.74	1.49.93	
4	1.49.01	1.48.25	1.48.91	1.49.10	1.49.69	1.49.27	1.48.22	1.49.06	1.52.87	1.43.11	1.48.91	1.56.50	1.53.42	1.48.61	1.48.67	1.51.84	1.49.41	
5	1.46.95	1.47.81	1.47.88	1.46.69	1.48.41	1.48.70	1.48.01	1.49.32	1.54.09	1.42.07	1.48.32	1.56.53	1.50.69	1.46.75	1.49.17	BOX	1.49.38	
6	1.46.96	1.47.03	1.47.46	1.46.30	1.48.38	1.48.55	1.47.57	1.48.74	1.50.91	1.47.20	1.48.80	1.54.05	1.51.27	1.46.81	1.48.07	1.56.84	1.48.65	
7	1.46.87	1.46.95	1.48.05	1.47.10	1.47.86	1.50.69	1.48.22	1.52.26	1.51.01	1.50.86	1.47.81	1.53.08	1.51.33	1.46.77	1.50.76	1.48.22	1.48.45	
8	1.46.30	1.47.10	1.47.35	1.46.07	1.47.71	1.48.03	1.48.07	1.49.53	1.49.42	1.49.32	1.47.93	1.53.64	1.51.69	1.46.29	1.48.46	1.50.42	1.48.03	
9	1.45.68	1.46.71	1.50.38	1.46.02	1.47.25	1.50.82	1.46.90	1.51.55	1.52.44	1.49.88	1.47.80	1.56.86	1.49.37	1.45.60	1.51.22	1.50.83		
10	1.48.95	1.48.96	1.48.75	1.48.54	1.50.90	1.49.92	1.49.50	1.50.50	1.52.55	1.49.63	1.49.90	1.59.59	1.47.00	1.48.61	1.49.61	1.49.29		
11	1.48.41	1.47.97	1.47.81	1.48.52	1.49.84	1.49.22	1.48.30	1.49.21	1.51.50	1.49.83	1.48.76	2.00.08	1.47.07	1.49.18	1.50.20	1.47.59		
12	1.47.34	1.47.51	1.47.00	1.47.04	1.48.25	1.48.31	1.47.39	1.47.28	1.51.25	1.47.85	1.47.98	1.53.73	1.47.89	1.46.10	1.48.10	1.47.24		
13	1.44.71	1.46.69	1.47.27	1.45.37	1.47.38	1.47.84	1.46.66	1.46.75	1.49.69	1.48.02	1.48.86	1.57.03	1.46.89	1.46.56	1.46.77	1.44.35		
14	1.44.55	1.46.22	1.47.13	1.44.48	1.47.58	1.49.08	1.45.92	1.46.72	1.48.48	1.45.36	1.47.54	1.52.40	1.48.46	1.44.42	1.46.31	BOX		
15	1.43.76	1.45.51	1.45.84	1.43.90	1.45.96	1.45.43	1.45.16	1.46.60	1.50.87	1.45.74	1.46.12	1.53.14	1.47.47	1.44.54	1.46.68	1.53.93		
16	1.43.65	1.45.27	1.45.24	1.43.73	1.46.32	1.46.93	1.44.83	1.45.00	1.48.12	1.45.58	1.46.39	1.50.88	BOX	1.45.33	1.45.62	1.45.31		
17	1.43.18	1.44.51	1.45.43	1.43.73	1.46.31	1.45.45	1.44.83	1.48.26	1.48.29	1.45.80	BOX	1.53.42	1.51.44	1.45.76	1.45.02	1.44.90		
18	1.43.18	1.43.96	1.47.39	1.44.25	1.45.85	BOX	1.44.21	1.46.90	1.47.44	1.47.08	1.55.26	1.54.13	1.40.58	1.44.32	1.47.55	1.44.06		
19	1.44.18	1.47.09	1.45.93	1.44.37	1.45.01	1.50.07	1.47.03	1.44.68	1.47.06	1.43.78	1.43.73	1.52.98	1.38.44	2.16.37	1.44.05	1.43.78		
20	1.43.62	1.46.00	BOX	1.44.11	1.45.43	1.40.56	1.45.47	1.44.47	1.49.41	1.45.33	1.42.61	1.50.64	1.39.10	1.45.13	1.44.91	1.44.47		
21	1.44.20	1.45.74	1.50.71	1.45.73	1.46.47	1.39.64	1.45.45	1.43.84	1.46.58	1.44.65	1.41.99	1.53.10	1.39.31	BOX	BOX	1.44.84		
22	1.44.30	1.45.94	1.42.52	1.44.89	1.45.94	1.43.17	1.44.67	1.44.50	1.44.67	1.43.58	1.41.18	1.55.30	1.38.49	1.49.32	1.49.52	1.45.00		
23	1.44.49	1.48.52	1.38.53	1.46.12	1.45.08	1.40.98	1.45.01	1.44.42	BOX	BOX	1.41.15	1.57.12	1.34.69	1.37.15	1.39.24	BOX		
24	BOX	BOX	1.37.19	1.46.48	1.44.35	1.42.04	BOX	1.44.93	1.54.76	1.49.51	1.37.62	1.56.35	1.35.08	1.34.79	1.39.22	1.54.98		
25	1.46.57	1.45.96	1.36.41	BOX	1.44.57	1.37.11	1.47.41	1.44.56	1.42.60	1.40.67	1.36.62	BOX	1.34.40	1.35.18	1.35.79	BOX		
26	1.37.55	1.37.86	1.34.37	1.43.34	BOX	1.36.24	1.39.55	1.44.50	1.40.25	1.39.85	1.36.11	1.49.85	1.35.88	1.33.54	1.36.75	1.44.98		
27	1.37.17	1.38.03	1.34.17	1.37.15	1.45.14	1.36.17	1.35.25	BOX	1.39.15	1.40.17	1.37.92	1.40.73	1.35.52	1.32.33	1.35.95	1.35.87		
28	1.35.21	1.35.21	1.34.14	1.34.45	1.36.25	1.34.57	1.34.33	1.46.45	1.38.84	1.37.36	1.38.63	1.37.55	1.34.23	1.32.21	1.33.51	1.33.20		
29	1.35.69	1.35.54	1.34.14	1.35.62	1.33.94	1.35.27	1.34.53	1.34.23	1.36.95	1.38.17	1.38.60	1.36.07	1.35.68	1.34.39	1.33.27	1.32.20		
30	1.38.26	1.34.87	1.33.03	1.33.18	1.32.51	1.33.98	1.33.62	1.36.89	1.34.88	1.36.87	1.33.81	1.35.11	1.32.50	1.31.78	1.32.21	1.31.31		
31	1.36.92	1.30.90	1.33.00	1.34.18	1.32.14	1.34.40	1.32.29	1.34.94	1.34.52	1.34.86	1.34.13	1.34.63	1.32.26	1.31.07	1.31.93	1.31.41		
32	1.34.74	1.31.94	1.31.63	1.33.54	1.32.66	1.33.37	1.31.50	1.35.52	1.34.56	1.35.31	1.33.67	1.34.03	1.34.13	1.31.24	1.32.88	1.31.26		
33	1.33.53	1.32.22	1.32.84	1.34.75	1.31.91	1.33.41	1.31.26	1.33.76	1.34.32	1.34.01	1.33.06	1.37.40	1.33.21	1.32.40	1.31.29	1.30.51		
34	1.31.35	1.31.44	1.31.18	1.32.49	1.31.98	1.32.11	1.31.36	1.33.42	1.34.28	1.33.17	1.32.61	1.42.42	1.33.34	1.32.65	1.31.79	1.30.59		
35	1.30.68	1.31.55	1.31.12	1.32.45	1.31.31	1.32.32	1.31.02	1.32.93	1.34.37	1.32.67	1.32.00	1.34.53	1.32.96	1.36.69	1.31.42	1.30.90		
36	1.30.77	1.31.94	1.31.24	1.31.01	1.31.39	1.32.08	1.31.26	1.33.22	1.34.23	1.34.44	1.32.53	1.37.84	1.32.11	1.32.14	1.33.19	1.29.97		
37	1.30.98	1.33.32	1.32.82	1.31.49	1.31.55	1.31.55	1.31.17	1.32.77	1.35.56	1.34.75	1.31.99	1.37.67	1.35.54	1.34.09				
38	1.31.58	1.31.39	1.32.76	1.32.05	1.31.87	1.31.92	1.32.60	1.33.09	1.34.72	1.32.64	1.32.60	1.40.34	1.35.25					



Nella tabella che vedete ricapitoliamo tutti i tempi sul giro di ciascun pilota nell'intero GP di Monaco F.I. E' una ricostruzione che abbiamo potuto fare grazie alla gentilezza del capo dell'ufficio stampa sig. Sobra. (Nella zona più scura i tempi ottenuti con le gomme da bagnato). L'importanza di essere nelle prime file si vede subito dai tempi con partenza da fermo. Solo tre piloti hanno compiuto il primo giro sotto l'acqua al di sotto dei due minuti: sono Lauda, ovviamente, Peterson e Pryce. Forse ci sarebbe riuscito anche Brambilla autore di una bella partenza se Pryce non lo avesse danneggiato alla «vecchia Stazione». Fittipaldi, che al termine della corsa risulterà magnifico secondo, in partenza già condizionati dai 60 metri concessi ai primi (causa lo schieramento di partenza sfalsato di 12 metri fra ciascuna macchina ha impiegato ben 16" in più di Lauda a compiere il primo giro. Questo svantaggio in partenza è stato poi parzialmente recuperato ai box al 24. giro, quando sia il ferrarista che il brasiliano si sono fermati

	Lauda	Fittipaldi	Pace	Peterson	Depailler	Mass	Schechter	Ickx	Reutemann	Donohue	Hunt	Jones	Brambilla	Pryce	Watson	Regazzoni	Andretti	Jarier
39	1.32.12	1.31.28	1.30.71	1.32.23	1.31.91	1.31.95	1.33.57	1.32.50	1.33.19	1.31.26	1.32.76	1.31.63	1.33.02					
40	1.31.26	1.31.39	1.31.53	1.31.06	1.31.32	1.31.13	1.40.79	1.34.59	1.34.54		1.30.62	1.36.41	1.33.01					
41	1.32.96	1.33.66	1.33.40	1.33.43	1.35.14	1.33.07	1.33.90	1.32.83	1.34.60	1.34.64	1.32.02	1.36.08	1.32.74					
42	1.32.09	1.32.42	1.32.02	1.32.22	1.33.38	1.32.42	1.31.02	1.32.05	1.34.04	1.32.02	1.32.55	1.33.73	1.32.69					
43	1.31.71	1.30.77	1.30.88	1.31.42	1.32.92	1.31.89	1.30.83	1.32.19	1.33.24	1.31.46	1.31.58	1.32.45	1.33.71					
44	1.31.80	1.30.83	1.31.22	1.31.52	1.31.67	1.30.92	1.31.50	1.31.96	1.33.12	1.33.29	1.31.09	1.33.10	1.32.74					
45	1.30.96	1.31.61	1.30.14	1.30.84	1.30.55	1.31.04	1.31.97	1.34.01	1.32.90	1.35.00	1.31.07	1.32.91	1.32.38					
46	1.30.40	1.30.47	1.31.40	1.30.80	1.30.90	1.30.63	1.32.17	1.30.11	1.33.13	1.35.30	1.30.57	1.32.42	1.31.93					
47	1.30.75	1.30.28	1.31.15	1.30.59	1.30.18	1.30.65	1.31.55	1.31.03	1.33.46	1.38.40	1.29.74	1.30.88	1.32.02					
48	1.31.58	1.29.77	1.30.55	1.30.60	1.30.00	1.30.80	1.31.84	1.30.17	1.32.81	1.35.74	1.31.59	1.33.05						
49	1.30.67	1.29.79	1.30.80	1.30.09	1.29.48	1.30.19	1.30.64	1.30.49	1.33.69	1.32.49	1.30.96	1.33.84						
50	1.29.60	1.30.43	1.30.15	1.30.08	1.29.42	1.30.07	1.31.20	1.29.91	1.33.89	1.32.72	1.29.70	1.33.70						
51	1.29.41	1.29.63	1.29.18	1.29.93	1.28.92	1.31.18	1.30.92	1.30.02	1.34.16	1.31.72	1.31.19	1.32.93						
52	1.30.99	1.31.41	1.31.14	1.30.45	1.30.31	1.30.84	1.30.63	1.30.17	1.32.92	1.45.68	1.30.59	1.33.64						
53	1.30.84	1.30.68	1.30.79	1.30.31	1.29.99	1.30.33	1.30.44	1.29.19	1.32.25	1.31.75	1.31.28	1.33.31						
54	1.30.74	1.30.12	1.30.04	1.30.07	1.29.42	1.29.34	1.30.47	1.29.21	1.32.42	1.32.13	1.30.93	1.32.75						
55	1.30.83	1.30.20	1.29.64	1.29.99	1.29.15	1.30.51	1.32.30	1.30.49	1.32.33	1.31.72	1.29.78	1.34.17						
56	1.30.57	1.30.85	1.29.90	1.29.88	1.29.22	1.29.76	1.30.85	1.30.34	1.32.20	1.32.14	1.29.82	1.30.74						
57	1.30.41	1.30.19	1.30.31	1.30.24	1.30.02	1.29.39	1.31.21	1.30.25	1.32.98	1.32.13	1.30.10	1.32.76						
58	1.30.38	1.29.59	1.30.10	1.29.88	1.29.42	1.29.52	1.30.99	1.30.95	1.34.02	1.32.89	1.32.19	1.34.31						
59	1.30.16	1.30.90	1.30.71	1.30.17	1.28.94	1.30.58	1.30.07	1.30.22	1.32.67	1.34.89	1.29.58	1.33.15						
60	1.30.21	1.30.43	1.30.87	1.30.36	1.29.80	1.30.04	1.31.35	1.31.67	1.31.71	1.31.61	1.29.73	1.34.24						
61	1.30.33	1.29.90	1.31.08	1.30.43	1.31.22	1.31.16	1.30.09	1.31.76	1.32.75	1.31.43	1.29.99							
62	1.30.83	1.29.70	1.31.71	1.30.19	1.29.68	1.29.86	1.31.77	1.33.49	1.34.06	1.31.21	1.30.02							
63	1.30.72	1.30.18	1.31.77	1.30.62	1.29.32	1.30.44	1.30.16	1.32.72	1.33.58	1.34.46	1.30.59							
64	1.28.81	1.30.11	1.31.14	1.30.00	1.31.38	1.32.85	1.30.75	1.33.34	1.32.23	1.34.42								
65	1.30.07	1.30.82	1.29.97	1.30.05	1.30.53	1.29.64	1.30.36	1.32.83	1.34.29	1.32.96								
66	1.30.72	1.29.74	1.29.22	1.30.34	1.28.93	1.29.55	1.31.08	1.31.37	1.30.98	1.34.03								
67	1.30.48	1.29.21	1.29.39	1.29.51	1.30.12	1.29.36	1.30.07	1.30.92	1.31.99	1.32.57								
68	1.30.13	1.29.68	1.29.79	1.29.46	1.28.67	1.29.25	1.35.84	1.31.67	1.30.83	1.32.61								
69	1.30.81	1.29.97	1.30.77	1.29.41	1.29.60	1.29.65	1.30.07	1.31.23	1.30.96	1.32.68								
70	1.30.64	1.29.37	1.30.21	1.29.44	1.29.37	1.29.01	1.30.63	1.31.03	1.31.14									
71	1.29.66	1.29.62	1.30.33	1.29.68	1.29.39	1.29.42	1.30.22	1.31.19	1.32.02									
72	1.30.65	1.29.48	1.29.96	1.29.67	1.29.27	1.29.81	1.30.53	1.32.13	1.31.15									
73	1.31.70	1.30.07	1.30.22	1.29.54	1.29.57	1.29.57	1.30.97	1.30.86	1.31.88									
74	1.31.81	1.29.85	1.30.88	1.29.37	1.31.05	1.32.29	1.30.62	1.31.71										
75	1.32.86	1.29.98	1.30.82	1.30.38	1.29.80	1.32.30												

Alcuni tempi impiegati nel cambio delle gomme

Fittipaldi	23"
Regazzoni	30"
Pace	32"
Lauda	32"
Reutemann	34"
Hunt	37"
Schechter	40"
Peterson	84"
Watson	120"

Ultimi giri del Gran Premio. Al box della McLaren stanno seguendo la progressione di Fittipaldi nei confronti di Lauda. Sono tutti molto attenti, da Helena Fittipaldi ai meccanici, a John Goossen della Texaco dietro il quale, appoggiato all'albero, è l'attore David Niven. Sperano nel miracolo...



a cambiare pneumatici. I meccanici di Maranello sono stati bravissimi a fare tutto in 32", ma hanno perso un po' di tempo per togliere il nastro desivo (che avevano montato prima della partenza per parzializzare i radiatori dell'olio). I meccanici della Mc Laren hanno invece impiegato 23" per fare le stesse operazioni. Il primo a fermarsi ai box è stato Brambilla per cambiare le gomme, seguito poi da Hunt, Mass, Pace, Pryce, Watson, Reutemann, Donohue, Lauda, Fittipaldi, Schechter, Peterson, Jones, Depailler, Ickx. La parte con la sovrappressione del retino-grigio indica appunto i tempi realizzati su pista bagnata.

La progressione di Fittipaldi nel finale è stata eccezionale, ha girato mediamente più forte di Lauda guadagnando oltre 15", anche perché - come avete letto - il motore della Ferrari stava progressivamente perdendo per mancanza di pressione dell'olio.



Forse nell'euforia del trionfale epilogo di un digiuno ormai stressante, su giornali persino autorevoli si sono letti titoli come questi all'indomani del Montecarlo ferrartista. Nei quali, con tutto il rispetto per l'austriaco, non si sa dove finisce la voglia di compiacere e dove comincia la reale conoscenza di certe possibilità di paragone. Se non altro cinque titoli mondiali continuano a dividere, per ora, la realtà acquisita da un personaggio-leader dello sport automobilistico degli anni '50, da quello del neo-virgulto di Maranello, al suo terzo G.P. mondiale



SPECIALE AUTOSPRINT

Buenos Aires - Parlare con Juan Manuel Fangio non è cosa difficile, lo si può trovare in ufficio nella sua Concessionaria Mercedes Benz, dove dietro ad un modesto tavolo di lavoro campeggia sulla parete il « Grande Ufficiale dell'Ordine della Repubblica Italiana ». Più raramente ormai lo si trova all'autodromo, come è capitato a noi. L'abbiamo pescato sul misto assieme ad un altro signore. Comperava un gelato di limone e lo sorbiva con voluttà mentre a circa 20 metri passavano delle macchine in prova. Il legame col suo grande passato è spunto naturale.

« Ho cominciato come giocatore di calcio, ci dice il Chueco, come ala destra e facevo dei bei gol, ma la mia passione erano i motori: giocavo a calcio perché costava meno e la squadra di Balcarce mi voleva a tutti i costi. Avevo parecchi amici che tifavano per me come corridore e un giorno uno di loro prese il taxi del padre. Lo smontammo, lo preparammo per la corsa e quando avevo molte speranze di vincere, allora mille pesos, fusi il motore. Cioè distrussi l'auto e non ricevetti quei soldi che mi sarebbero serviti tanto per rimettere in sesto l'auto. Piansi quella notte di rabbia per il ritiro ed anche perché dovevo riunire i quattrini per rifare l'auto. Ma un giorno del 1939 parecchi amici, che firmarono un libro che ho come carissimo ricordo, misero assieme il sufficiente per darmi un turismo carterata col quale vinsi una tappa Catamarca-San Juan. Poco dopo il trionfo lo potevo assaporare vincendo la Buenos Aires-Lima e ritorno, e da allora la strada si aprì definitivamente per me. E nel 1948 si aprì anche l'Europa: con Campos ed un appoggio del governo tentiamo la grande avventura, la prova doveva dimostrarmi che ero nato per le monoposto. A Reims conosco Gordini e questi mi consegna una vettura con la quale faccio buona gara, ma devo ritirarmi per rottura del serbatoio della benzina. L'anno dopo successi a ripetizione a San Remo, Pau, Perpignan e Marsiglia. E qui sorge l'inedito: cercavamo pubblicità e nessuno ci guardava in faccia fino a che troviamo un italiano di nome Lubra

I protagonisti della grande corsa di Monaco

Lauda ha le qualità dell'argentino Fangio

DA UNO DEI NOSTRI INVIAI

MONTECARLO, 12 maggio - Trenta e lode a Montecarlo per Niki Lauda. Niki, il più grande pilota del mondo, è in corsa, il campione della Ferrari. La gara non si sa se sarà una gara di successo o una gara di delusione. Lauda, ha una grande occasione di dimostrare che è un pilota di classe. Lauda, ha una grande occasione di dimostrare che è un pilota di classe. Lauda, ha una grande occasione di dimostrare che è un pilota di classe.

F A U D A e l a N G I O



che aveva una marca di olio, residuo di guerra che raffinava di nuovo e lo vendeva. Lubra promise una buona quantità di lire per ogni corsa vinta e dovette dargli l'infarto quando ne vinsi una dietro l'altra. Sparsi dalla circolazione, ma Fangio, sia pure poco a poco, si fece saldare il debito. E con il primo campionato del mondo a Barcellona con la famosa Alfetta, contro l'indimenticabile Ascari la strada si aprì e vennero poi gli altri quattro titoli con Maserati, due con Mercedes Benz e l'ultimo con Ferrari.

Certamente essere piloti è difficile mestiere. Credo che i nostri tempi fossero migliori di quelli di oggi. Ho ammirato tanto Jim Clark con il stile personale da gran maestro, così pure Stewart. Anche noi abbiamo buoni corridori, ma pre-

ferisco non fare nomi, poi oramai vengo tanto poco alle corse che non sarebbe opportuno dare un giudizio senza una certezza o una convinzione.

Certamente la mia vita è stata sulla pista e le grandi soddisfazioni le ho avute nelle piste; oggi vado alle corse perché mi interessano, perché continuo a lavorare in mezzo alle macchine e molte volte stanco, me ne vado in Europa e specialmente in Italia. Vado molto al cinema a vedere pellicole comiche che distendono i nervi. Poi non dimentichiamo che anch'io ho fatto l'artista quando si filmò Gran Prix nel castello del Conte Giovanni Lurani, un gran tipo e molto tifoso dell'automobilismo. Ma se dovessi scegliere fra la vita dell'attore e quella del pilota preferirei questa ultima...

vinto. Il quale, magari, potrebbe anche aspirare a una personalizzazione di capacità senza paragoni che - qualunque sia l'altro simbolo - restano sempre un limite alla genuinità del proprio valore. Tanto vale, anche per i più giovani, rinfrancare il personaggio, Juan Manuel Fangio (di chietina estrazione italiana da parte di nonni), l'unico pilota per il quale non è mai valsa la « componente-vettura », a confermare le sue qualità, se ha vinto cinque titoli mondiali con quattro macchine diverse: Alfa Romeo, Mercedes, Ferrari e Maserati.



Ricordare qualcosa di eccezionale nella mia vita non è difficile: una volta mi trovai con il re Hussein, avemmo una chiacchierata occasionale. Dopo alcuni mesi mi scrisse e la busta portava un francobollo con la mia effigie. Cosa significa la popolarità! Ma sotto un punto di vista questa può portare pure ad essere sequestrati come mi toccò a Cuba dove rimasi prigioniero dei guerriglieri. Mi trattarono con i focchi, ma la paura non me la levava nessuno. Oggi sono come un pensionato attivo, guardo questi ragazzi correre in queste vetture tanto differenti e mi ricordo che nella mia vita di pilota ebbi un solo duro colpo a Monza in un fuori pista. E per avere cinque titoli ne ho fatto dei km., ma a Monza fu un errore fatale: venivo da Londra e non avendo tempo sufficiente sbarcai a Calais e di notte me ne andai no a Milano pilotando una Mercedes. Arrivai mezz'ora prima del via presi un'aspirina, con gli occhi che mi bruciavano. Poco dopo ero all'ospedale. Grave errore per un pilota con esperienza...

Augusto C. Bonzi

• Il sig. Sobra, capo dell'Ufficio Stampa, e P.R. dell'Automobile Club di Montecarlo, è sempre stato un efficiente funzionario per distribuire i « pass » alla stampa e ai fotografi. Passato ad incarichi più importanti, è stato sostituito da un borioso personaggio che ha l'unico merito di essere nipote del presidente. Al GP, con i « pass » speciali, c'erano però anche alcuni bambini, che avevano...

Nel fotocolor accanto: Montecarlo '75. Lauda è sceso di macchina dopo aver vinto il Gran Premio di Monaco, portato in trionfo dagli uomini Ferrari. Dietro odì lui l'ing. Ceard e Lamberto Leoni il giovanissimo pilota di F. 2 che, dopo aver acquistato un biglietto di tribuna per vedere la corsa, è riuscito ad intrufolarsi nei box Ferrari (cui aspira da protagonista) partecipando da vicino al trionfo della marca italiana.

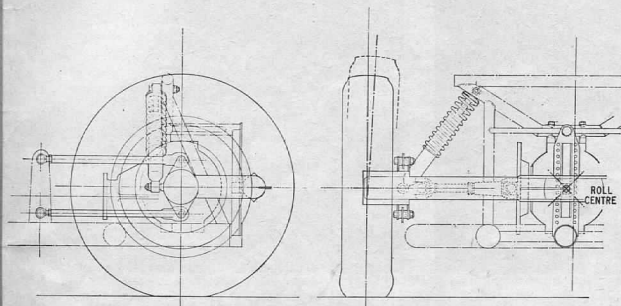
I GATTAUTO MAZDA CI VEDONO ANCHE DI NOTTE !

MAZDA lampade per auto agli alogeni

Che cosa significa il tentativo DE DION sulla 312-T

L'ANTICIPAZIONE affiorata alla vigilia di Silverstone è tornata buona in questa occasione delle preprove ferrari di Anderstorp. Le notizie sono ancora vaghe. «Pista sporca» si è detto, «toccata» di Lauda in un guardrail (come Depailler d'altronde), tempi non reclamizzati (il che significa molto alti). Però una novità (e grossa) ci sarebbe stata. La prova (ripetuta dopo assaggi a Fiorano) di un'antica ricetta francese, nota come «retrotreno in salsa De Dion».

E' una necessità, ormai, quella di risolvere il problema della «ruota interna» e il ricorso al De Dion può essere una soluzione. Il 6 novembre del 1972 al Castellet un'Alfa 333 fu già provata da Chiti con questo «ritorno al passato». Appunto le curve piatte del Ricard inducevano al test. Ma il tentativo rimase lì. I risultati non furono probanti. Il vantaggio di le piste piatte dovrebbe esserci, ma forse occorrerà anzitutto tornare a ruote molto più piccole, tanto per dirne una.



Che si tratti di antica ricetta, soviene dal relativo brevetto, datato 20 marzo 1893, e delle numerose applicazioni successive a cominciare dalla «3,5 chevaux»; ovviamente, De Dion.

Se avete seguito gli andazzi della formula uno «tre litri» fin dal 1966, avrete notato forme successive di preoccupazione per la messa a terra della potenza disponibile. Molti progettisti impiegavano tempo, soldi e fatica nello sviluppo di vetture a trazione integrale fino a provocare cioè che, da parte del driver, divenne la risposta di prammatica: «Questa la fai guidare a tu' nonno».

Su due sole ruote motrici, d'altronde, c'era poca gomma per terra ammenoché non si maggiorassero drasticamente le relative impronte aumentando la larghezza dei battistrada e riducendo per quanto possibile la pressione di gonfiamento.

Cosa che fu fatta, ma che non bastava da sola a conciliare le potenze in ascesa dei vari propulsori, magari nevrastenici come i primi Cosworth, cogli otto quintali scarsi di una vettura a pieno carico, destinati a calare fino a 650 kg. nel corso di una gara.

Meno male, che, riprendendo un'idea di Jim Hall padre della Chaparral, l'occhiuta Ferrari con Brabham a ruota introdussero nel mondo dei Gran Premi il machiavello capace di risolvere lo sdrucioloso problema. Inutile spiegare che si trattava delle «ali» sulle quali tutti quanti dovevano ipso facto fondarsi e, ciascuno, con la sua brava migliona da proporre.

Condizioni ideali perchè qualcuno si facesse male e infatti... ma perchè vi stiamo raccontando tutte queste frivolezze? Ha già, ecco: non vorremmo che qualcuno, fiducioso nel progresso, ritenesse la formula uno degli anni settanta più facile da progettare e da sospendere che non i primi esemplari del '6 uso Brabham BT 19.

D'accordo, l'esperienza e tutto quello che volete voi: ma non dimentichiamo il gigantismo appena citato dei pneumatici attuali, che passeranno almeno una volta e mezzo rispetto ai loro colleghi del tempo che fu.

Nel frattempo telaiisti geniali dimo-

stravano lor nobilitate recuperando con scocche sempre più rigide e leggere l'eccesso di peso e mantenendo così l'ago della bilancia in prosimità dei valori minimi concessi.

Inoltre, i pneumatici a grancassa non si contentano di rotolare in qualche modo, ma pretendono che il loro battistrada si mantenga sempre, e tutto quanto, sull'asfalto se vogliamo che la gomma faccia il suo dovere e la macchina — in conseguenza — sia guidabile.

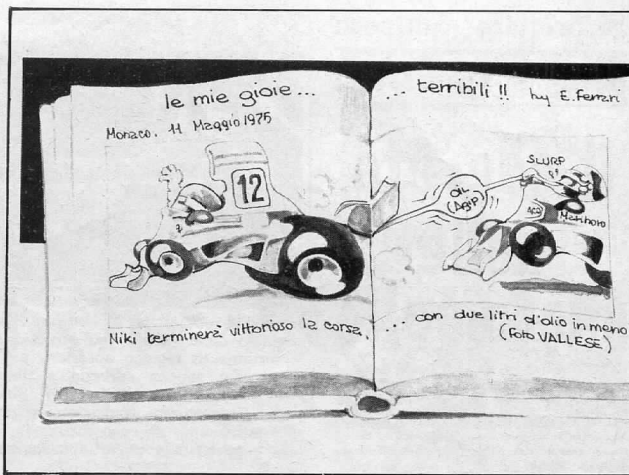
Una buona sospensione a trapezi può soddisfare le suddette esigenze per una ridotta escursione di scuotimento. Ma come la mettiamo, a questo proposito, quando un alettone «carica» e «scarica» un quintale o poco meno in funzione delle diverse velocità alle quali due tratti di uno stesso tracciato risultano percorribili?

E ancora: lo stesso carico dinamico indotto dagli iposostentatori costringerà all'impiego di molle più rigide con aumento della frequenza «naturale» della sospensione ossia del saltellamento.

Ecco perchè (molto rapidamente) l'attenzione di Forghieri e C. potrebbe essere stata polarizzata da una soluzione che in campo corse ha i suoi quarti di nobiltà.

Una simile esperienza di breve corso fu osservata anni addietro su una Lotus di F. 2 con Chapman pazientemente a spiegare che così facendo le ruote giravano pari pari ossia piatte sul manto stradale.

Peccato che, fermo restando il parallelismo fra ponte e terreno, il ponte stesso sia portato a ruotare attorno a un asse verticale quando



CONTINUAZIONE DA PAGINA 5

quando debbono essere sempre al massimo dei giri. Questo rinnovarsi di allarmante avaria (peraltro solo nella macchina di punta, cioè quella più impegnata fino in fondo) potrebbe significare che non tutti i problemi tecnici, al di là dei facili cori da de profundis già intonati per i rivali, sono ancora risolti.

Al di là degli agguati sempre possibili nelle corse, il consumo d'olio e il segmento di Monaco mettono paura in vista dei prossimi impegni, quando gli avversari già dicono di covar rivincite. Anche se pure i possessori del Cosworth hanno poco da stare allegri. Appare anche per loro chiaro che l'affidabilità degli 8 cilindri, superpotenziati a 490 cavalli e undicimila giri per rispondere al pericolo Ferrari, pare si sia ridotta a una durata possibile di 400 miglia anziché le mille di un anno fa, per i propulsori inglesi migliori (nei test al banco). Ma se è vero, come garantisce Pace, che ora per i Cosworth vengono i circuiti buoni, cioè i più veloci, non c'è troppo da vivere sugli allori. Perché, assicurano altri avversari, la situazione di due anni fa è cambiata. Anzi dell'anno scorso. Fino ad allora i motori «morbidi» erano gli 8 cilindri, cioè di pronta accelerazione ai bassi regimi; ora è diventato il 12 Ferrari. Di contro nei nuovi otto-Cosworth la potenza arriva violenta al massimo. Perciò Pace e C. confidano nei prossimi tracciati, più veloci e in quelli con le curve piatte per le quali (De Dion a parte) pare anche che gli inglesi si stiano preparando con qualche sorpresa per le sospensioni.

Il mondiale è davvero appena cominciato a Montecarlo. E non dimentichiamoci che ci sono in arrivo gli altri due «dodici» che minacciano di allargare le incertezze. Specialmente il Matra per la Shadow di Jarier che sarà già in Francia. Per l'Alfa Romeo c'è da attendere invece, anche se ora lo stesso Reutemann è sollecitato da quei 526 cavalli che corrispondono alla potenza del miglior Ferrari, ma ottenuta ai dodicimila giri contro i 12.700 buoni cui deve crescere (sempre) il boxer modenese. Una cosa è certa: tutto fa brodo per fare ancora della F.1 '75 il più grande spettacolo (automobilistico) del mondo (e con buona pace dei girotondi di Indianapolis...)!

m. s.



una sola ruota si solleva o si abbassa o buca. Essendo infatti il ponte, guidato da puntoni, bracci o vincoli diversi, l'estremo interessato da scuotimento sarà portato a spostarsi longitudinalmente dando luogo a provocante ancheggiare del retroterreno.

Ma queste fortunatamente, sono considerazioni spiccole e senza pretesa di validità generale. Introducendo qua e là gli opportuni leveggi inearizzanti, per sempre possibile realizzare un «De Dion» assolutamente direzionale, in tutte le condizioni di esercizio: il che potrebbe, a ripensarci, creare battibecco fra Camber (variabile) all'avantreno e Camber (adamantino) al retroterreno.

Beh, se è vero che queste note prendono lo spunto da una voce che attende conferma, è proprio il caso di riferirsi al «se tanto mi da tanto» per valutare la qualità di inchiostro destinata a fluire in futuro su questo argomento nel caso che la previsione risultasse azzeccata. Staremo a vedere, e se va come speriamo, brinderemo anche alla buona anima del conto Albert De Dion.

g. o.

Si prepara qualcosa nelle sospensioni Il segreto delle micromolle

MONTECARLO - Fra i tanti aspetti del Gran Premio di Monaco (chi se l'è perso ha fatto male), ne esiste uno che non viene mai sottolineato abbastanza. Ci riferiamo alle innumerevoli occasioni galeotte che le circuiti della città offre a chi — come chi scrive — geme di piacere nel ritrovarsi di fronte ad improvvise nudità.

Trattandosi infatti di un circuito dove i «g» si sprecano, le risorse mentali degli addetti ai lavori vengono spinte a limiti da sfarfallamento onde stabilire come, dove, quando e perché accade ciò che impedisce di spiccare il tempo di qualificazione.

Ne conseguono striptease integrali fra una prova e l'altra ed ecco, appunto, dove inizia la dolce tortura per il voyeur incallito, riconoscibile in queste situazioni dal tremor del barbozzo che non riesce a dominare. Montecarlo '75 ci ha dato poi emozioni supplementari con le sue incertezze meteorologiche fra i giorni delle prove e quello della gara.

L'occhio sdrucchiolevo, languido su un battistrada ridotto a chewingum, (a proposito non si era mica detto che gli slick da tempo non esistono più?) si soffermava sul labbro di un iposostentatore, per finire ingrignato a spingersi più su e sempre più su nell'oscurità compiacente di una sospensione posteriore.

Anche negli intermezzi in passerella resta possibile cogliere al volo qualche guizzo di intimità, come gli allegri satellamenti dell'avantreno March le cui ruote sterzanti finivano per essere dei timoni di direzione, visto che 3/4 del loro tempo lo trascorrevano in aria.

Chi più chi meno, comunque, a Montecarlo competono un po' tutti e la caratterizzazione del molleggio assume il ruolo di tema tecnico n. 1. Quasi tutti pasticciavano infatti, mettendo molle sopra molle e frammischinandone le risonanze alla maniera di Buchettino. La idea delle spirali separate e distinte si definisce attualmente «à la Shadow» nel giro della F.1, essendo stato introdotto a tantissimo livello sulle nere UOP di Don Nichols; ma volendo esser sottili potremmo benissimo battezzarle «alla Bielli», visto che figuravano sulla GFB di un paio di anni fa.

Va notato che gli scopi per cui si mette la micromolla in basso possono essere diversi; e sulla Shadow, dove l'aggeggio non è poi tanto «micro», si tende a realizzare in tal modo una flessibilità decrescente con la compressione.

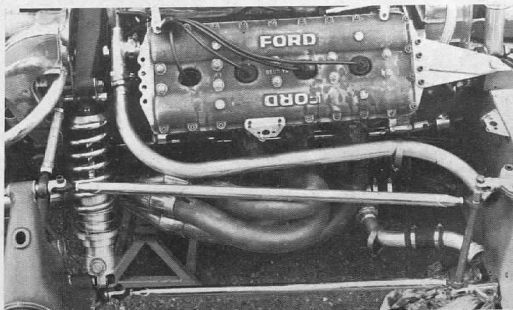
Dove troviamo invece delle mollette in forma, realizzate magari in piattina come negli esempi March, Brabham, Lola ed Hesketh documentati, meglio pensare a un'azione di ricupero-gioco volta ad evitare scartucclamenti da parte di molle eccessivamente traumatizzate.

Come già vi diceva Lini, alla McLaren si battono nuovi marciapiedi sempre in tema di sospensione; Gordon Coppuck aggredisce questa volta il coricamento in curva dando per ora solo a Emerson — la possibilità di «indurre» o «ammorbidire» la barra antirullo anteriore variando dall'abitacolo il guadagno meccanico del sistema tramite un comando idraulico.

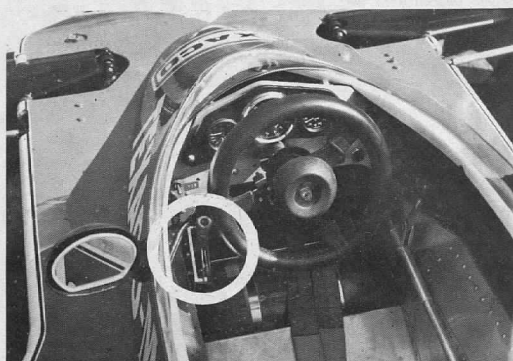
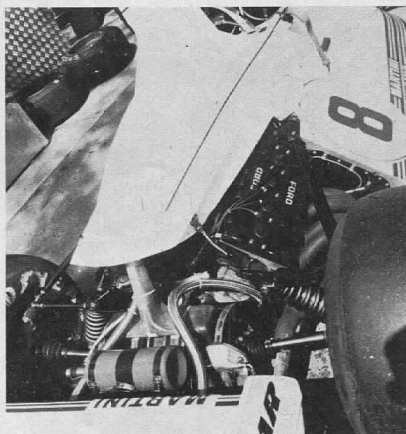
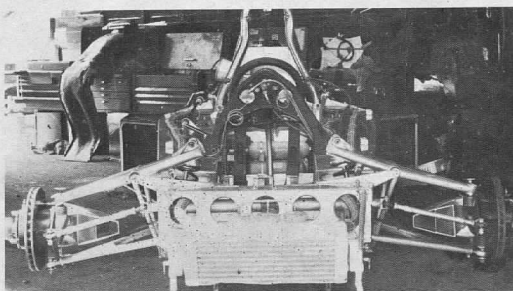
Altra applicazione recente (in Formula Uno) dell'oleodinamica riguarda il dispositivo anti-girapiede dei freni sulla Ferrari 312 T che si distingue fra l'altro, vedi caso, per l'equilibrio e la stabilità della frenatura. L'impianto prevede attraverso due generatori di pulsazioni (mai sentito un rubinetto che spernacchia?) ad allontanare le pastiglie dai dischi tosché il pedale del freno viene rilasciato, molto più efficacemente di quanto non faccia la rugosità dei dischi stessi, cui altrimenti ci si affida. In tal modo si evita di rimanere con un freno puntato e/o con pastiglie a leggero contatto di disco quando non si frena. Avevamo già visto il marchingegno applicato sul Panthera Achilli Motors, ma la coincidenza non dovrebbe dipendere né da rapporti di consulenza né da... spionaggio industriale.

Le previsioni motoristiche ascoltate a Monaco danno ormai per prossimo e scontato l'arrivo sulla scena dei «dodici» Matra e Alfa Romeo, che dovrebbero mettere definitivamente in pensione il «povero» Cosworth.

Giuliano Orzali

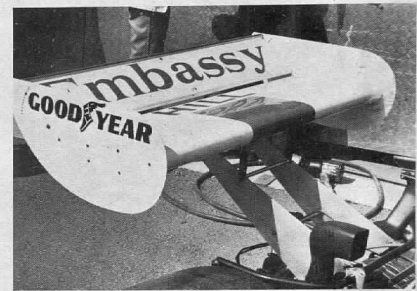
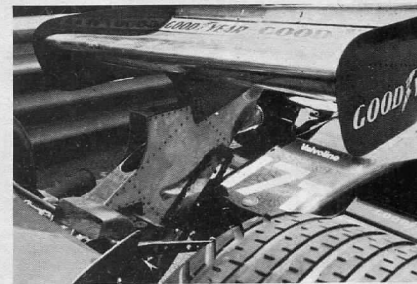


Le molle sdoppiate di cui si dice nel testo sono chiaramente visibili (sopra) sulla March di Brambilla. Interessante il sistema di attacco anteriore dei puntoni. Le piastre adiacenti alla scocca servono al fissaggio dei radiatori laterali. (Sotto) A nudo la UOP Shadow di Jarier. Come si vede gli elementi molla-ammortizzatore non sono poi così inclinati come si raccontava. La barra antirullo è invisibile perchè resta perfettamente nascosta in zona pedaliera

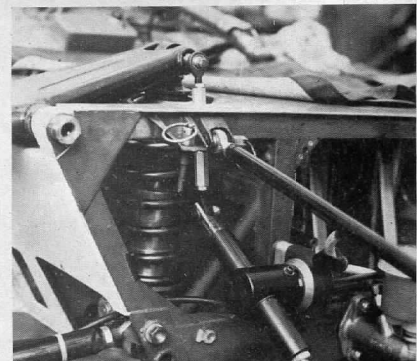


Nelle foto sopra e a destra si vede la leva di comando nell'abitacolo e l'attacco sulla sospensione del nuovo sistema della McLaren M 23 per indurire o ammorbidire la barra

Nuovo supporto (sotto) per l'alettone posteriore montato sul muletto Ferrari 312 T. Spontaneo il collegamento con la causa dell'incidente di Barcellona e quindi con il voler chiaramente escludere che un fatto del genere non debba riguardare le Ferrari. La struttura scatolata è probabile rappresenti l'elemento di forza di una successiva carenatura (Foto ORZALI)



Anche la Lola Embassy (foto sopra) aveva il nuovo supporto alettone modificato e rinforzato. Nuova idea Brabham (a fianco). Per raffreddare i freni posteriori (e pure il differenziale e così via) si sfrutta l'air-box (Sotto) come si vede l'ala anteriore della T di Niki Lauda è riempita di polistirolo espanso

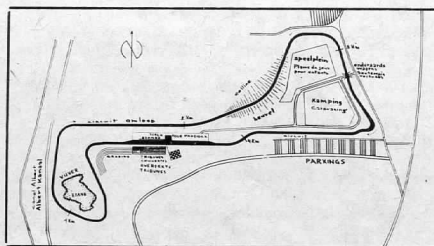


Le ORE
del G.P.
(sesta
prova del
mondiale)

Venerdì 23: dalle 10 alle 11,30 prove F. 1; dalle 13 alle 14,30 prove F. 1; dalle 14,30 alle 16,15 prove F. Renault e R 5 LS

Sabato 24: dalle 10 alle 11,30 prove F. 1; dalle 13 alle 14 prove F. 1; dalle 14,30 alle 16,45 prove F. Renault e R 5 LS.

Domenica 25: dalle 11 alle 11,30 prove libere F. 1; dalle 12,30 alle 13,15 gara F. Renault (20 giri); dalle 13,30 alle 14,15 gara Renault 5 LS (15 giri); ore 15,30 partenza Gran Premio (70 giri).



Domenica il G.P.
del BELGIO: e anche
la nostra TIVVU si
scalda (però dalla
SVIZZERA a colori)

Televedremo anche ZOLDER

ZOLDER - Il circuito è pronto per ricevere le 26 monoposto di Formula 1 che possono prendere la partenza nel G.P. del Belgio di domenica 25 maggio. Tutte le migliori richieste tanto dal rappresentante della CSI, ing. Bacciagaluppi, come dal rappresentante della GPDA, Jean Pierre Beltoise, nel corso della loro visita ispettiva, sono state eseguite. Inoltre, altre migliorie sono state apportate alle infrastrutture della pista. Le novità in questo senso sono numerose e tutte interessanti. Quanto allo stato del rivestimento del circuito, si può dire che sia perfetto per tutta la lunghezza del tracciato.

● LA CURVA «JACKY ICKX» - Grosse novità sono state portate sul circuito. Dietro domanda della CSI, la «Curva Jacky Ickx» ha ricevuto una nuova geometria e la «esse» prima del rettilineo delle tribune è stata ricostruita con l'intento di farne una curva rallentatrice. La nuova geometria della curva porterà a una diminuzione della velocità delle F. 1 dal 30 al 40 per cento, velocità che in quel punto non è lontana, se non superiore, ai 250 kmh. Proprio Patrick Depailler faceva notare alcuni giorni or sono, al momento dell'operazione «Elf Grand Prix Days», che la nuova struttura della curva risponderà alle esigenze del caso ed era la benvenuta.

● L'ESPERIENZA DEL 1973 - In vista del G.P. del Belgio del 1973, che aveva anche la denominazione di Gran Premio d'Europa, erano stati spesi più di venti milioni di franchi belgi; ciononostante, v'è mancato poco che il Gran Premio non venisse effettuato. Ci si ricorderà, infatti, che nel corso delle prove l'asfalto aveva cominciato ben presto a cedere e che le enormi ruote ne strappavano addirittura grandi pezzi. I piloti, in quelle condizioni, rifiutarono di provare. Tutti, pertanto, i responsabili del circuito da una parte e i

● IL CONFORT - E' principalmente in relazione al Gran Premio del 1973 che tutte le migliorie sono state apportate a tutte le infrastrutture dell'impianto. Per il 1975 la maggior parte delle cose sono state ancora perfezionate: piloti e scuderie vi troveranno un parco conduttori interamente asfaltato, ma anche 34 rimesse e 34 boxes. Una tribuna della capienza di 150 persone è stata riservata alla stampa ed è equipaggiata di telefoni, perforatrici, telex, installazioni per trasmissione in diretta per la radio e la televisione.

● LA SICUREZZA - Sotto questo aspetto, seicentotrentacinque persone saranno in attività per il Gran Premio 1975, delle quali 15 medici, 30 pompieri, 140 commissari di percorso. Quindici posti di primo soccorso sono stati disposti nei luoghi più pericolosi del circuito, collegati in permanenza con la torre della direzione di corsa. Inutile dire che vi è anche un grosso ospedale da campo della Croce Rossa per eventuali interventi chirurgici d'urgenza, con tutto personale specializzato. Bisogna ancora citare quattro ambulanze speciali per la rianimazione in aggiunta ad altri quattro «safety cars» costruite espressamente per il Moto Club Zolder. Queste station-wagons Ford Consul 2 litri, possono servire come vetture di primo intervento, vetture antincendio o ambulanze. Sono equipaggiate con un apparecchio per la rianimazione, due estintori da 12 kg. portatili ed un estintore da 50 kg. incorporato e servito da manichette. Il loro equipaggio è formato da un medico, un pompiere in tenuta antincendio e un pilota molto esperto. Un estintore da 12 kg. è disposto sul circuito ogni 50 metri e, in più, ciascun posto di controllo è fornito di 4 o 6 estintori e di liquido alogenato. Un autocarro con 1500 kg. di liquido estinguente resterà permanentemente in allarme. Infine, due elicotteri saranno pronti per una evacuazione immediata di eventuali feriti.

Bisogna dunque constatare che tutto è stato messo in opera da Maurice Baillieu, Jo Coppmans e da tutta la loro équipe di Zolder. 23 sono i piloti iscritti alla corsa: manca la Parnelli di Andretti (che è impegnato a Indianapolis) e ora, come si legge a parte, anche la Ensign. Partiranno perciò tutti.

André Royez

Visto che tutte le colpe delle «limitazioni» automobilistiche nel piccolo schermo non sono da addebitare solo alla nostra TV (vedi pag. 34) e mentre ci prepariamo a presentarvi un rapporto-risultato sulle belle (e brutte cose) televisive nell'ultimo mese, vale un attimo tornare sulla telecronaca del trionfo (mongacco). Dignitosa la telecronaca diretta, è pur necessario, quasi indispensabile, soffermarsi anche sul «prima» e sul «dopo» gara. Sabato 10, il penultimo «Dribbling», nell'annunciare il servizio di Gino Rancati, «Domani Montecarlo: Speranze e brividi», aveva pronosticato la vittoria della Ferrari sottolineando che si trattava di «una classica al cui auspicabile svolgimento regolare l'automobilismo mondiale chiede una giornata di riconciliazione dopo le sconcertanti vicende

al calcio e soprattutto alla squadra che da buona parte del campionato detiene il primato della classifica. Dell'automobilismo si è interessato nonostante - o forse siamo eccessivamente maligni? - non sia accaduto nulla di grave in pista. Probabilmente la presenza — reclamizzata precedentemente da Poltronieri in telecronaca diretta — dell'avv. Gianni Agnelli alla gara ha avuto potere catalizzante sul cronista sportivo che tuttavia ha voluto ridimensionare il suo entusiasmo (e l'evidente svizzerato attaccamento per l'interessato ospite del Gran Premio) inferendo quasi con rabbia sulla non certo felice giornata calcistica della Juventus. Non appare molto chiaro, comunque, l'inconueto ossequio allo sport auto.

A conclusione della giornata, la «Domenica sportiva». Con la solita flemmatica

tv
radio

Programmi dal 21 al 27 maggio 1975

<p>DOMENICA 25 Ore 15,20 - Gran Premio del Belgio (telecronaca diretta)</p> <p>Ore 21,45 - La Domenica sportiva</p> <p>TUTTI I GIORNI Ore 18,45 - Telegiornale sport</p> <p>SABATO 24 Ore 11,35 - Ruote e motori</p> <p>DOMENICA 25 Ore 12,00 - Anteprima sport</p> <p>Ore 16,30 - Domenica sport</p> <p>Ore 18,00 - Domenica sport</p> <p>LUNEDI' 26 Ore 8,00 - Lunedì sport</p> <p>Ore 7,35 - Buon viaggio</p>	<p>SECONDO Ore 22,40 - Sabato sport</p> <p>NAZIONALE Ore 15,20 - Gran Premio del Belgio (telecronaca diretta, a colori)</p> <p>Ore 17,50 - Domenica sport</p> <p>Ore 22,00 - La Domenica sportiva (parzialmente a colori)</p> <p>LUNEDI' 26 Ore 19,45 - Obiettivo sport (parzialmente a colori)</p> <p>TV Svizzera</p> <p>SABATO 24 Ore 19,30 - L'automobile vista dal cinema (3.a trasmissione)</p> <p>DOMENICA 25 (orario non stabilito) - Gran Premio del Belgio</p>	<p>VENERDI' 23 Ore 14,00 - Telescuola: Conseguenze giudiziarie di un incidente stradale</p>
---	---	--

WUNDERINCK frattura al viso in prove 5000

ZANDVOORT - Probabilmente a causa di una foratura Polandese Roelof Wunderink ha perso la sua Chevron B 24 (noleggiata da Tony Dean) durante le prove non ufficiali di venerdì 14 maggio, in uno dei tratti più veloci del circuito di Zandvoort, vicino al punto in cui Roger Williamson ebbe il suo incidente fatale nel 1973.

Completamento senza controllo, la Chevron di Wunderink è uscita di pista, contro la rete di protezione, che ha fortunatamente rallentato la velocità della macchina in modo considerevole, e poi si è fermata contro il guard-rail. La macchina non si è incendiata, ma è risultata molto danneggiata, mentre Wunderink è stato portato all'ospedale con una forte commozione cerebrale e lo zigomo fratturato.

Perciò Wunderink non prenderà il via la settimana prossima al GP del Belgio, dove avrebbe dovuto provare per la prima volta il nuovo motore. E probabilmente non parteciperà neanche al GP di Svezia.

piloti dall'altra, dimostrarono tutta la più buona volontà e dopo una notte intera di febbrili lavori supplementari, il Gran Premio poté normalmente disputarsi alla presenza di oltre 40.000 spettatori che poterono ammirare la vittoria di Stewart alla media di 173,384 kmh ed il giro più veloce del compianto Francois Cevert a 177,850 km/orari.

di Spagna». Mentre le immagini si soffermano a lungo su Lauda e Regazzoni in prova e su altri partecipanti alla gara — tra i tanti abbiamo notato Peterson, Lella Lombardi, Ickx e l'ex campione del mondo Stewart — Rancati chiedeva a Fittipaldi le ragioni della sua partecipazione al «Monte» e la defezione dal Montjuich.

«Le installazioni qui sono ben fatte» ha risposto tra l'altro Emerson, che non ha esitato a definire il circuito del Principato comunque sempre più rischioso di quanto non possa essere una pista permanente.

«Ma i rischi, in corsa, ci sono in tutti i circuiti del mondo, ha aggiunto il Campione precisando che non si può prevedere per quanti anni ancora potrà durare questo Gran Premio. «Dipenderà dalle misure di sicurezza che sapranno adottare di anno in anno gli organizzatori» ha sottolineato il pilota.

Rancati lo abbiamo risentito nel telegiornale delle 13,30 di domenica, poche ore prima della partenza, annunciata, come abbiamo già detto, da un «appassionato» Barndson. La cui voce, a lode della Ferrari, si è nuovamente levata durante il telegiornale della sera; momento in cui, normalmente, i suoi fervorini vengono dedicati

indifferenza Paolo Frajese ha annunciato che si sarebbe parlato di automobilismo per «raccontare la giornata molto bella della Ferrari». Un filmato ripiegativo ha fatto rivivere alcuni dei momenti più entusiasmanti della gara; quindi un'intervista di Poltronieri al vincitore ha fornito le prime impressioni di Niki Lauda. Dopo aver elogiato i meccanici per la velocità con cui gli hanno sostituito i pneumatici, il pilota ha detto che con una macchina così perfetta come la sua Ferrari le chances, sia per la Casa che per se stesso, sono considerevolissime. E ha rivolto il suo «grazie» a Enzo Ferrari dichiarando: «Io ho vinto solo perché ho guidato una Ferrari». Quasi a confermare l'opinione di Niki Lauda la «giuria» dei giornalisti degli undici quotidiani chiamati a eleggere il campione della settimana ha assegnato tre voti al pilota e ben sei a Ferrari.

Tanto è il piacere del momento (ma non scordiamoci che è finito il calcio) che domenica ci daranno il bis «diretta» da Zolder per il G.P. del Belgio alle 15,20 (e i fortunati «svizzeri» al solito se lo vedranno a colori).

Gio' Luni

Con tre vincitori in prima fila INDY 1975

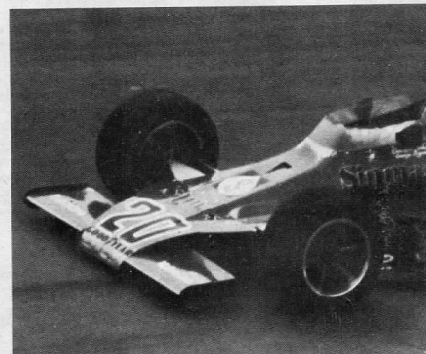
INDIANAPOLIS - Indy la « Glamour » è pronta per un'altra saga sportiva. La 59.a per la cronaca e forse una tra le più appassionanti, spettacolari che gli annali dell'ovale dell'Indiana ricordi. E' zeppa di visitatori, agghindata a festa come non mai, pronta alla tradizionale sfilata lungo le arterie principali, ma soprattutto pronta per la 500 Miglia del Memorial Day, la corsa del milione e passa di dollari che per quattro ore terrà fisso l'occhio del mondo sportivo sulla capitale dell'Indiana, anche se in Europa, un'altra tappa della formula uno avrà il suo regolare svolgimento.

Vedete, Indianapolis è unica, non si ripete ogni 15

giorni. Altre corse hanno luogo, ma non sono come quella dello Speedway del Mid West. Qui c'è tutto: spettacolo, borse iperboliche, folla eterogenea ineguagliabile, velocità, brivido.

E quest'anno, nonostante il booster abbia subito un « arresto » (perché può essere usato soltanto nei sorpassi) per la famosa questione del risparmio di carburante onde arrivare sino alla fine della corsa, la velocità dicevo, ci sarà lo stesso. A meno che le bandiere gialle non appaiano numerose, come i funghi dopo la pioggia. In tal caso vorrà dire incidenti — e facciamo gli scongiuri — o cose del genere.

Il giorno del brivido in più



Pole position per A. J. Foyt che anche quest'anno parte con i favori del pronostico: lo vediamo impegnato nella prima sessione di prove durante la quale ha girato alla strepitosa media 193,97 miglia, pari a quasi 312 kmh. Dovrà, tuttavia, guardarsi da Rutherford, Johncock e Bobby Unser

Gordon Johncock disporrà della nuova Eagle Big vera « stella » nel fantastico mondo della formula del suo pupillo, « visto » molto bene anche dagli

FOYT resta il favorito ma...

SPECIALE AUTOSPRINT

INDIANAPOLIS — « Mister sfortuna », ovvero Lloyd Ruby, il pilota di Wichita (Texas) a 47 anni suonati, prima di ritirarsi in pensione s'è visto toccare la spalla dalla dea bendata, questa volta sotto le spoglie di Teddy Mayer il quale ha pensato di affidare la seconda McLaren « official » al pilota più « freddo » della categoria. E Ruby guiderà una nuovissima McLaren presa sotto l'ala munita della Allied Polymer del Nord America, una sussidiaria della ditta inglese polymer che produce prodotti di gomma Color bianco, con la bandiera inglese sulla pancia, il numero sette farà la sua grande apparizione affiancandosi alla McLaren bianco-verde di Johnny Rutherford, sponsorizzata dalla Gatorade. La macchina aerodinamicamente parlando è molto bene riuscita, con i radiatori in fibreglass situati sui fianchi della monoscocca.

Il motore con turbocompressore è un Offy preparato dalla McLaren, 4 cilindri, può erogare 790 HP a 9000 giri ed ha una trasmissione Hewland LG500 a quattro marce.

Un'altra primizia, che Autosprint è riuscita a fotografare ancora in stato di « finitura », è la Parnelli Jones di Al Unser, dotata del Ford Cosworth DFV ridotto a 2506 cc. e sovralimentato. Avrebbe dovuto guidarla Mario Andretti, ma poiché il bolide non è completo né collaudato abbastanza, Parnelli ha deciso con Mario di affidarla al fratello del « cow boy » Bobby Unser. La nuova Viceroy è una copia del modello « ultrasegreto » della Formula 5000 che Autosprint è riuscito altresì a fotografare ancora allo stato di disegno. Andretti ha definito i due modelli « fra-

telli » e veramente pratici. « Possano quasi gareggiare in formula uno, tanto sono di proporzioni ridotte ».

« Si prevede, spiega Mario, che per la terza corsa regina, quella di Pocono, il nuovo bolide sarà competitivo dopo un intenso collaudo. Quanto alla formula 5000 bisognerà attendere ancora qualche mese prima di poterla osservare in azione ».

Intanto il primo giugno Andretti ed Al Unser a Pocono, per la Formula 5000 (rinviata a causa del violento nubifragio) saranno al volante della vecchia Lola con la quale è probabile riescano a strappare il titolo a Redman.

Ma torniamo alla Parnelli-Indy. Il suo motore è appunto una versione con turbocompressore del Cosworth 8 cilindri, ed è indubbiamente una « rivoluzione » nel settore Indy. « Questo, spiega Parnelli Jones, in vista della probabile modifica dei regolamenti che consentiranno un motore "stock" 8 cilindri con o senza turbo. I motori "Offy", sono superati, e se le Offy dovranno presentarsi con 4 cilindri contro un otto, saranno battute. Stiamo lavorando per quest'anno, ma soprattutto per il 1976 che sarà l'anno di grazia per le corse su ovale ».

L'ha disegnata Maurice Phillippe ed Al Unser girando una cinquantina di volte sull'ovale di Ontario ha sfiorato le 182 miglia orarie.

« Il consumo del carburante è stato inferiore, precisa Phillippe, ma purtroppo dopo 50 giri abbiamo perso un pistone, ma non il motore intero. Somiglia molto alla macchina Grand Prix di Mario Andretti e tanto basta » conclude il costruttore inglese.

Chi vincerà ad Indy? Abbiamo chiesto a Mario Andretti. « Sino a che Parnelli non collauderà moltissimo il nuovo bolide, Foyt ha la carta per batterci anche perché la sua nuova "creatura" è veramente spettacolare. Ma nel 1976, attenzione alla nostra Viceroy ».

Parnelli Jones, dopo aver detto che il favore pende su Foyt, ha precisato « se però Foyt uscirà prima della fine, allora vi sono tre nomi da tener presente: Johnny Rutherford, Gordon Johncock e Bobby Unser ».

Un americano voleva Lella e Arturo

INDIANAPOLIS - La cronaca ha taciuto, ma ad Indy durante il mese di maggio si è commentata, criticata anche, la notizia secondo la quale mister Hopkins, che ha a disposizione mezza dozzina di macchine qualificate, avrebbe avuto intenzione di affidare a due piloti europei per donare maggior « glamour » alla corsa. Chi esaltamente?

Nonostante l'oriundo inglese abbia un certo senso di astio verso gli italiani, avrebbe optato per Lella Lombardi e Arturo Merzario.

L'informatore ci ha detto testualmente: « Mister Hopkins ha pensato che siccome la Formula uno non appare troppo favorevole a Merzario, gli avrebbe dato con piacere un bolide se il pilota italiano fosse stato disposto a provare... riprovare e qualificarsi durante il mese di maggio ».

Evidentemente qualcuno ha detto no al vecchio dirigente ed allora si sarebbe buttato anima e core verso la Lombardi, la quale, sembra, avrebbe detto: « è ancora troppo presto per me ».

Durante una pausa delle prove di Indy, abbiamo avuto una lunga conversazione con Bobby Unser il « driver » di Dan Gurney, il quale ad Ontario — se ricordate — si era battuto tenacemente affinché gli organizzatori « facessero fuori » Lella nella gara 5000. Ecco, in sintesi, la nostra lunga chiacchierata.

« Io non sono contrario alle donne in genere. Ma non posso sopportare il fatto che esse cerchino di essere "liberate". Mi sai dire da che cosa? Da chi? Siamo noi uomini (specie gli americani n.d.r.) ad essere i veri schiavi delle donne. Noi dobbiamo liberarci di queste eroine ».

« La Lombardi ad Indy? Pazzie. Sappi che io corro da circa 17 anni e quasi sem-

pre nella categoria USAC. Vi siete mai fermati a pensare quanto dura, quanto difficile sia una gara 500 miglia su questo ovale? Vi sono dei momenti in cui i miei polsi si spezzano e vorrei tanto abbandonare tutto. Il dolore è talmente forte che mi mordo le labbra ».

« Prendete una donna — ed in questo caso la Lombardi — fatela correre per 4 ore a velocità intorno a 300 kmh e vedrete che succederà! No, le donne devono star lontane da Indy ».

Ma lo dici per scaramanzia o superstizione?

« Un po' di tutto. Se corresse una donna rinuncerei alla corsa delle corse pur sapendo che lì c'è il premio più vistoso del mondo ».

Come spieghi che Steve Krisloff, che potremmo definirlo il Merzario della USAC (anch'egli « tootpick », stuzzicadenti n.d.r.) corra, si piazza bene e resiste? « Questi due piloti pur se magri e osati, hanno una forza talvolta superiore a noi più grossi. E' tutta questione di muscoli e nervi. Ecco, sono uomini dai nervi d'acciaio ».

Ma se una donna è una brava driver e può vincere, perché negarle di partecipare ad una corsa?

« Sono poche le donne eccezionali. Un paio nelle "dragsters" come la Paula Murphy e la Cha Cha Mudelton e nulla più. Ma se stringi la mano alla Murphy, ti fa male. E la sua chance di resistere l'ha dimostrata in ripetute gare di supervelocità ».

Onestamente, che ne pensi della Lombardi?

« E' una pilota eccezionale per quanto riguarda occhio, tempo, decisioni, ma non la ritengo forte abbastanza per una gara a lungo raggio come la 500 miglia di Indy ».

E se ti sfidasse ad una corsa di resistenza?

« Non farmi ridere. Mi vergognerei di combattere con una donna ».

Tremendamente « anti femminista » Bobby Unser, cow boy e drivers di indiscusse doti è anche « irriducibile ». E' convinto a modo suo e non lo contrasto. Semmai, molte cose sarebbero da vedersi.

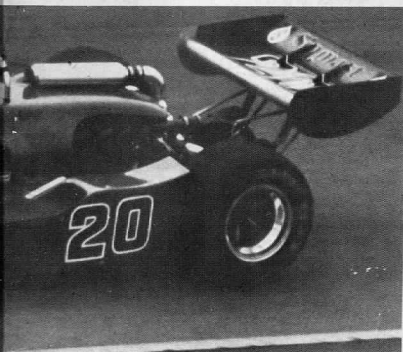
ANDRETTI non avrà il turbo - COSWORTH

● INDIANAPOLIS - Anche Mario Andretti, questa settimana ha compiuto i quattro giri regolamentari di qualifica a bordo però della vecchia (relativamente) Eagle Ofy con la quale ha toccato le 186,480 miglia (299,73 kmh). L'ottava velocità tra i 33 cavalieri del brivido; eppure per quel vecchio regolamento, incomprensibile dati i tempi moderni, dovrà partire dalla decima fila cioè 28.

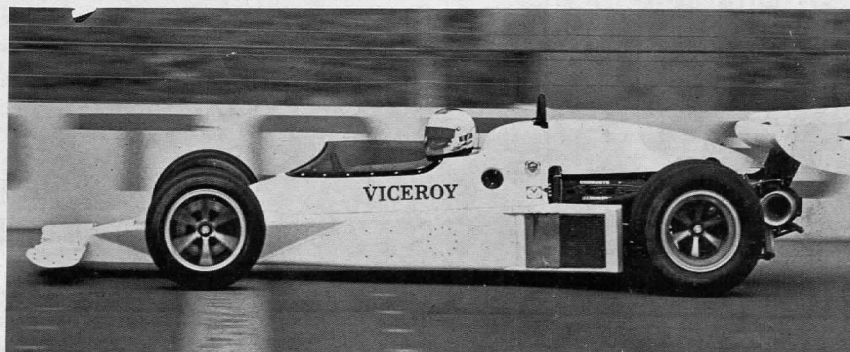
Molti altri sono riusciti a qualificarsi. Intanto Andretti, grazie alla sua velocità è riuscito a togliere il posto a Lee Kunzman che la scorsa settimana era riuscito a girare a sole 180,469 miglia. Tra i qualificati di questa settimana figurano anche Steve Krisloff (30. posizione) alla media di 183,408 miglia, Dick Simon su Coyote Foyt (181,893) e Rick Muther in ultima posizione.



Anche Lloyd Ruby disporrà di una McLaren nuovissima, con gli ultimi aggiornamenti e motore carenato: avrà come sponsor la Allied Polymer



motore carenato. Il preparatore italo-americano, oltre grandi speranze per una chiara affermazione (Foto A. MANOCCHIA)



Prime prove anche per la nuovissima e ancora incompleta Parnelli Jones dotata del Cosworth DFV turbocompressore: la macchina sponsorizzata dalla Viceroy doveva essere affidata a Mario Andretti, ma sarà impiegata invece da Al Unser. Andretti, con la «vecchia», partirà in decima fila

Ai MAGNIFICI 7 la domanda - tipo:

Mai paura correndo a INDY?

INDIANAPOLIS - Abbiamo voluto rivolgere ad alcuni tra i più esponenti drivers della categoria USAC una domanda-tipo che fosse capace di rivelarci un po' lo spirito, la visuale di essi nei riguardi della categoria in cui vivono molti mesi dell'anno.

«E' Indianapolis sicura? Se no, cosa fareste per renderla tale? Avete paura quando correte sulla vecchia pista dell'Indiana?»

AL UNSER: «Indianapolis è simile alle altre. In una potrai sentirti più sicuro perché la conosci meglio, in un'altra pensi di farcela perché più larga e facile a percorrere. E' sicura, anche se, quando corri a 200 miglia all'ora nulla è sicuro. Paura? Perché? Se avessi paura smetterei».

JOHNNY RUTHERFORD: «Non ho paura. Semmai è quel senso che ti prende e che prende anche chi sale sull'aereo la prima volta. Quanto ad Indy la ritengo leggermente sorpassata. Dovrebbero rifarla, almeno il fondale. Tuttavia hanno allontanato la folla, allargato il rettilineo centrale e ciò rende la corsa diversa rispetto agli anni passati. Non è Indy come certi percorsi di Formula uno

dove la folla — parlo dell'Europa — è quasi in mezzo alla strada. Dovrebbero porre rimedio a quell'inconveniente. Troppe vite umane periscono per l'incurezza della federazione mondiale automobilistica».

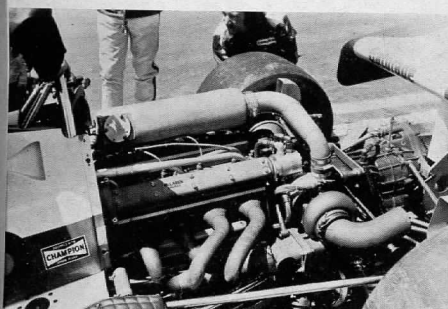
GORDON JOHNCOCK: «In vita mia ho avuto paura soltanto il giorno degli esami di maturità. Poi la paura è scomparsa. Ad Indy mi sento più sicuro che in altre piste. Forse è un po' antica, ma sempre avvincente. Qui un pilota si sente veramente tale».

A. J. FOYT: «Che cos'è la paura? Ho paura semmai che la macchina non mi parli o mi si fermi. Ad Indy sono come a casa mia, più sicuro, poiché chi corre con me ne sa quanto me. Ed io mi sento sicuro e deciso».

MIKE MOSLEY: «Indianapolis è più sicura delle piste di formula uno. Immaginate se lasciassero stare la folla ai bordi della pista come fanno all'estero? Possibile che nessuno sia capace di tagliare netto e mettere la gente a posto? Se dovessi rifare Indy la farei come è, più moderna e tecnicamente più pratica».

MARIO ANDRETTI: «Indy non è certamente la pista più sicura, ma non è da disprezzarsi. Certo che la rifarei seguendo criteri più moderni, ma non sta a me a ricostruirla. Paura? Non credo. L'uomo deve e sa combattere questo strano senso che ti piglia spesso nella vita. Quando corro però vedo solo la pista, i rivali, la mia macchina. Se ti distrai, addio».

BILL VUKOVICH: «Niente paura. Chi ha paura è perduto. Qui hai a che fare con 200 miglia di velocità e devi concentrarti. Non hai tempo di pensare alla paura. Indy è antica, è vero. Bisognerebbe rifarla. Hanno promesso che presto la rifaranno di nuovo. Allora sì che l'Indiana potrà vantare la gemma degli ovali».



«Peccato che debba partire dal gruppo di coda», dice Andretti. «Comunque se non vi saranno incidenti, ingorghi al via, dovrei trovarmi tra i primi dieci dopo un paio di giri, poiché dinanzi a me vi sono piloti che hanno girato ad una media di 4 ed anche sei miglia di meno. Non sarà invece compito facile acciuffare Foyt, Johncock e Bobby Unser, ma in quattro ore di corsa tutto è possibile».

«Indubbiamente questa 59ª edizione si presenta avvincente, con macchine aggiornatissime e piloti di valore. Del resto in prima fila quest'anno vi sono tre vincitori di Indianapolis e tanto basta».

Dunque Andretti parte handicappato. Certo che se non fosse andato a Monaco, il primo giorno delle qualifiche, con temperatura più mite, macchina non relegata in garage per 15 giorni forse sarebbe partito tra i primi cinque o giù di lì.

Il totalizzatore, pur non ricevendo molte scommesse (pochi sono coloro che tentano un pronostico puntandoci sopra dollari) eccezione fatta per i concorrenti al Totindy di Autosprint, il totalizzatore dicevo da favorito A.J. Foyt, seguito da Gordon Johncock, Mario Andretti e Bobby Unser.

E' un pronostico difficilissimo, ripeto, che potrebbe essere sovvertito proprio da qualche «rookie» il quale, partendo in coda e mantenendo una media fissa, lasciando che i grossi si azzuffino e si inseguano, potrebbe arrivare bello bello al traguardo lasciando a bocca amara i 300 mila spettatori venuti qui per assistere al duello dei duelli.

E duelli ce ne saranno. A josa.

Lino Manocchia

● La quinta prova del Trofeo Assosprint, competizione organizzata dalla Associazione Nazionale Gimkane, si svolgerà con inizio alle ore 9 domenica 25 maggio all'autoparco di Loreto in quel di Ancona. L'edizione precedente è stata vinta dal forte Contarini.

◀ Verrà coperto anche il motore della McLaren ufficiale di Teddy Mayer: l'auto sarà guidata da Rutheford che fa parte del poker dei favoriti

25 MAGGIO '75

Ultima scheda

Classifica

Spazio riservato allo scrutatore per il punteggio

- ANDRETTI MARIO
- ALLISON BOBBY
- BIGELOW TOM
- BRYTON LEE
- CARTER DUAN
- DALLENBACK WALLY
- CARUTHERS JIMMY
- FOYT A. G.
- FOLLMER GEORGE
- JOHNSON GORDON
- KRYSILOFF STEVE
- KARL JERRY
- MOSLEY MARK
- MURPHY DAN
- McCLUSKEY ROGER
- RUTHERFORD JOHNNY
- UNSER AL
- UNSER BOBBY
- VUKOVICH BILLY
- WALTHER SALT

PUNTEGGIO TOTALE

NOME	COGNOME
Nr. TESSERA AS	(per chi è socio)
VIA	N. CITTA'

Il voto si chiude il 22 maggio

Straçcio del regolamento

Art. 3 - Il partecipante al concorso pronostici dovrà indicare nell'apposita colonna la presumibile classifica finale, dal primo al ventesimo posto, di ciascuno dei piloti segnalati in schedina. Per ciascuna posizione esattamente pronosticata, verranno attribuiti al partecipante 2 (due) punti. Un (1) punto, invece, verrà attribuito per quei piloti, indicati in schedina, che si classificassero oltre il 20. posto o che dovessero ritirarsi in competizione.

Art. 4 - Condizione assoluta perché la schedina pronostico venga presa in considerazione, è quella di avere esattamente pronosticato il vin-

Compilate ed inviate questa scheda in una busta, affrancata con 100 lire ad **AUTOSPRINT** concorso TotoINDY via dell'Industria, 6 S. Lazzaro di Savena (Bo)

citore della 500 Miglia di Indianapolis.

PREMI

Al 1. classificato: un « casco INDY » autografato dai 33 partecipanti alla competizione e una scatola-kit della monoposto Indy di Penske;

al 2. classificato una bandiera da segnalazione autografata dallo « starter » ufficiale di Indy, Pat Vidan, e una scatola di montaggio della stock-car di Gordon Johncock più altri premi fino al 30. classificato.

Denny HULME debutta da d.s.

INDIANAPOLIS - Le qualificazioni per la 500 di Indianapolis sono cominciate ai primi di maggio e l'ex campione del mondo Denny Hulme ha fatto il suo debutto come direttore di squadra con l'Associated Polymer McLaren. Certo, faceva senso per il McLaren Racing impiegare, in una certa forma, le capacità di direzione di Denny a Indianapolis, perché Indy è una corsa che Denny conosce estremamente bene. Denny sa bene ciò che un pilota ha bisogno di sapere durante la lunga corsa, e perciò dovrebbe costituire un valido appoggio per Lloyd Ruby che guiderà la McLaren APG. Hulme e Ruby hanno corso insieme prima quando dividevano i Ford GT5, ma vorrà sapere come faranno a stabilire i contatti via radio dalla macchina ai box durante la corsa? La combinazione della parlata di Kwiri di Hulme e la larga pronuncia strascicante texana di Ruby dovrebbe essere pressoché incomprensibile!



LEONA KAUFMAN, ottant'anni abita a 400 metri dall'ovale

Sono la nonna di INDIANAPOLIS

INDIANAPOLIS — Mi chiamo Leona Kaufman. Sono nata nell'Indiana dove vivo insieme ai miei figli; il più anziano « Richard » lavora saltuariamente, durante le corse, nella pista dello Speedway. Infatti la zona dove vivo, a circa 400 metri dall'ovale, si chiama Speedway Indiana. Per cui, anche se non volessi, debbo essere per forza un'apassionata di automobilismo. Ho compiuto 81 anni da poco, ho i capelli brizzolati, mangio molta pastasciutta, guido la mia « Carolina » una Crevolet del 1940 che non venderei per tutto l'oro del mondo.

« Detto queste poche righe all'amico Lino Manocchia che ospito nella mia villetta ogni anno, in occasione della famosa 500 Miglia. E Lino mi ha chiesto, se dopo tutti questi anni di vita vissuta vicino alla pista e dentro, durante le corse, ricordo una o due gare con particolare interesse. Orbene, se la memoria non mi inganna, cercherò di riassumere due tra le più elettrizzanti — per me — gare vissute qui ad Indianapolis. Era il 1912 e la 100 Miglia di Indy era in fasce, mentre io ero un'ambiziosa signorinella. Allora furoreggiava Ralph De Palma, un pilota emigrato da ragazzo in America, un grande pilota, che si era piazzato sesto, mi pare, nella prima edizione di Indianapolis. Era molto popolare ma non come Joe Dawson, un pilota di Indianapolis che guidava una macchina chiamata « The National ».

« Allora si correva alla media di circa 90 miglia oraria (150 Km/h) e la corsa richiese 6 ore e mezza per terminare e molta gente aveva abbandonato la pista per tornare a casa. Comunque dissero che c'erano 80 mila spettatori e credo sia un record per quel periodo. Al 20° giro la Mercedes di De Palma cominciò ad emettere suoni strani, poi d'un colpo rimase come paralizzato poiché non andava oltre le 20 miglia orarie. Molti pensavano che si sarebbe arreso, invece continuò tra gli applausi veramente emozionanti.

« D'un tratto, la Mercedes perse la voce. De Palma saltò fuori insieme al suo meccanico, mi pare si chiamasse Jeffsins, ed insieme cominciarono a spingere la macchina. Immaginate, due uomini sfi-

niti dopo 6 ore e mezza di gara spingere un mostro così grosso. Intanto Dawson aveva riguadagnato terreno e tagliò il traguardo. Una cosa che fece clamore fu il fatto che non inclusero De Palma nemmeno tra i primi dieci. Fu uno dei finali più drammatici di Indy, almeno così scrissero a quei tempi ».

« Mamma Kaufman », così la chiamano tutti, ha una memoria di ferro. Ricorda nomi ed eventi in una maniera impressionante. A questo può aggiungere una cognizione tecnica non comune.

Lei fu una delle poche fortunate che poté dare un bacio allo scozzese Jimmy Clark, dopo la sua vittoria sull'ovale a bordo della Lotus con la quale vinse l'edizione 1963.

« Parnelli Jones aveva vinto la pole position ma Jimmy Clark si era affiancato girando a 149 miglia orarie. (Parnelli Jones aveva segnato il nuovo record dell'ovale marciando in prova alla media di 150.879 miglia orarie, n.d.r.) Clark guidava una macchinetta che tutti definivano un giocattolo. E cosa buffa, aveva il motore situato nella posizione errata: nella coda. (Per la prima volta Clark montava un motore-stock Ford e aveva la macchina color verde, che di solito qui ad Indy dicono porti sfortuna. Quest'anno sarà Rutherford a ripetere, a distanza di oltre 12 anni, la medesima cosa. Era l'inizio della fine dei motori anteriori. Nel 1965 tutti, con l'eccezione di 6 bolidi, avevano il motore posteriore n.d.r.)

« Parnelli Jones, il mio pilota preferito aveva preso il comando e sembrava deciso a vincere. Superata tutti con la sua Agajantan Willard special, ma verso la fine sembrò perdersi olio ed emetteva qualche fumata nera. Lo starter gli espose la bandiera nera proprio sul finire della corsa privando Parnelli della vittoria che andò a Jimmy Clark il quale era veramente un bel ragazzo e ci sapeva fare ».

E con questo ringrazio AUTOSPRINT per lo spazio concessomi augurandomi che se qualcuno dei suoi lettori dovesse venire ad Indy mi verrà a trovare. Sono sulla 13ma Avenue vicino allo Speedway. Ciao e buona fortuna.

Respectfully
Indianapolis 175
Mrs Kaufman