

Lo piloterà Mario Andretti (che non ha affatto « divorziato » dalla Casa di Maranello)

Ferrari ha nel cassetto i bolide per Indy '72



L'ing. Enzo Ferrari con Arturo Merzario.

Potrebbe essere azionato da un motore con compressore - Stewart miglior pilota del momento - Perché Rodriguez lasciò l'équipe del « Cavallino » - Non più di due prototipi 312 nel campionato marche del prossimo anno - Tanti cavalli ma anche tanti problemi per il propulsore a turbina: soluzione che Ferrari giudica interessante

DALL'INVIATO

MARANELLO, giugno. Nella buona come nella cattiva sorte. Enzo Ferrari è sempre al centro delle vicende dello sport automobilistico mondiale. Il motivo, questa volta è offerto dalla notizia che Mario Andretti lascerebbe la Ferrari. Una notizia che Ferrari ha smentito, ma che se fosse stata vera avrebbe avuto grosse ripercussioni sui programmi della Casa di Maranello, c'è probabilmente sarebbe stata costretta a rinunciare alla partecipazione al campionato del mondo di Indianapolis. Ma ci abbiamo voluto sentire Ferrari in persona, anche perché avevamo buone ragioni per credere che egli avesse già nel cassetto il progetto della nuova macchina.

Ma passiamo in « presa diretta », veniamo cioè alla trascrizione integrale del colloquio. D. - Durante l'ultima tradizionale conferenza stampa di fine anno, lei ha accennato in modo piuttosto esplicito alla possibilità di costruire appostamente per Mario Andretti un monoposto per Indianapolis. Ora si apprende che l'italo-americano avrebbe deciso di lasciare la Ferrari. È vero? R. - Sì, è vero. Ma la Ferrari abbandonerà i suoi programmi per la 500 miglia americana? R. - Non è esatta la notizia che Mario Andretti avrebbe deciso di lasciare la Ferrari. Noi conosciamo fin dall'inizio dell'anno quali gare Andretti avrebbe potuto disputare con noi: questo calendario è stato compilato in relazione con quello americano al quale Andretti è legato da interessi immediati. Potevamo sperare in una preferenza di Andretti per la gara europea, ma nulla è mutato da quanto è stato concordato a suo tempo con l'italo-americano per le gare europee e per Indianapolis '72.

D. - Per la Ferrari-Indy esiste già un progetto? E' vero che avrebbe intenzione, contrariamente a quanto aveva accennato in dicembre scorso per non scoprire le carte, di preparare per questa vettura un propulsore ad alimentazione forzata? Perché la Ferrari, sia pure solo per questa occasione, avrebbe deciso di abbandonare il motore « aspirato » a favore del compressore? R. - Esiste un progetto di una vettura per Indianapolis di ultima utilizzazione. Possibile che abbiamo previsto per il motore sia la soluzione con compressore sia quella ad aspirazione libera. Ritengo che una preferenza per l'una o l'altra soluzione possa essere deliberata soltanto dopo avere esplorato entrambe le vie. L'idea di questa iniziativa è subordinata alla approvazione del consiglio direttivo della Ferrari che deciderà se e come il programma di Indianapolis '72, quando la Ferrari avrà deciso il suo programma tecnico. E' un fatto che, pur tuttavia, è legato alla conoscenza del calendario sportivo delle gare, calendario che si conoscerà soltanto in ottobre, si deciderà anche se dar seguito a questo progetto che non esito a definire ambizioso.

D. - Rispetto alle macchine attualmente impiegate a Indianapolis quali vantaggi di cui si può vantare la nuova Ferrari? R. - Di vantaggi non parlo, anche se ogni costruttore confida che la sua creatura sia competitiva con la concorrenza. Sarà una macchina nuova, veloce e potente, aspettiamo di vederla in pista.

D. - Domenica scorsa la Ferrari è tornata a vincere con Jackie Ickx un G.P. di F.1. Cin è avvenuto dopo che in circuiti meno veloci e più tortuosi (Montjuich e Montecarlo) erano tornati ad imporsi macchine con motori Ford-Cosworth otto cilindri. In altre parole le prove di campionato mondiale condotte finora disputate quest'anno dimostrerebbero che le macchine a dodici cilindri sono indiscutibilmente superiori sui circuiti veloci (a Zandvoort dove Ickx è giunto Rodriguez con la BRM pure a 12 cilindri, mentre l'altra Ferrari, quella di Regazzoni, è arrivata terza); sui circuiti mediomisti, invece, l'otto cilindri appare ancora assai valido. Ritiene che ciò sia dovuto alle caratteristiche dei propulsori e delle macchine nel loro complesso o ad altri fattori? R. - Siamo soddisfatti del nostro propulsore, ma ritengo che fare il discorso delle superiorità non sia rispondente alla realtà in quanto l'affermazione di una vettura differenziale da un'altra è un fatto di costante che precludono una simile semplificazione. Per fare un esempio le ricorderò il problema pneumatico: se, come qualcuno afferma, Ickx ha vinto a Zandvoort per le gomme, potrei facilmente supporre che per la stessa ragione abbia vinto Rodriguez. E voglio rispondere anche sulla presunta « superiorità » dell'otto cilindri sul 12 nei circuiti medio-misti: non dimentichi che Ickx a Montjuich, si è classificato secondo a soli 3 secondi e mezzo da Stewart, e Stewart è stato il miglior pilota del momento.

D. - Attualmente Jackie Ickx ha 19 punti nella classifica del campionato contro i 24 di Jackie Stewart, il quale si è trovato in città, e non ha potuto disputare la gara di Montjuich e Montecarlo, dopo essere giunto secondo in Sudfrica dietro la Ferrari di Andretti. Che vantaggi, che rimangono da disputare sembrerebbero pressoché tutti favorevoli alle macchine più dotate di cavalli, cioè alle Ferrari. E' un fatto che l'opinione diffusa che il titolo mondiale non dovrebbe sfuggire ai bolide del « Cavallino ». E' anche lei di questo parere? R. - No, ripeto che l'affermazione di una superiorità dipende da tanti elementi imponderabili e non penso si possa avanzare alcun pronostico, perché qualunque ipotesi potrebbe risultare azzardata.

D. - Che pensa di Pedro Rodriguez, un pilota che in passato ha guidato spesso macchine del « Cavallino »? E' vero che non può anno il programma di Indianapolis '72, quando la Ferrari avrà deciso il suo programma tecnico? R. - Non posso ovviamente conoscere il pensiero di Rodriguez, ma essendo stato pilota di una Ferrari, ritengo che si possa dire che ha una certa esperienza in materia di motori e di macchine. E' vero invece che nell'attuale stato di sviluppo della turbina, non si può ancora dire che la turbina sia superiore ai tradizionali motori a cilindri. E' vero che in un primo tempo erano state concesse alle turbine luci di aspirazione di 148 cmq, poi ridotti a 103 (misura, quest'ultima, che favorisce ancora notevolmente la turbina).

Nella 1000 km d'Austria per il campionato mondiale marche

L'immancabile Porsche con Rodriguez-Attwood

Al 2° e 3° posto le « Alfa 33/3 » di Vaccarella-Hezemans e Nanni Galli-Stommelen - Regazzoni con la « Ferrari » esce di pista: illeso

SERVIZIO

ZELTWEIG, 27 giugno. Successo della coppia Rodriguez-Attwood su Porsche, alla Mille chilometri di Zellweg, penultimo atto del campionato mondiale marche. E' stata questa una prova « platonica » in quanto la Porsche è ormai campione del mondo per la terza volta.

La vittoria di Rodriguez ed Attwood non è stata certo facile come in altre occasioni. Solo al 148 giro l'auto tedesca è riuscita a prendere il comando della corsa. Ad ogni modo bisogna anche riconoscere che la Porsche e stata parecchio sfortunata nei 30 giri su cui è dovuta avvicinare ai box per il problema della benzina perdendo due giri, ma la classe di Rodriguez, ancora una volta, si è fatta valere. Eccellente il comportamento delle Alfa 33/3, piazzatesi al secondo e terzo posto con Vaccarella-Hezemans e Nanni Galli-Stommelen.

(Porsche), al triestino Andrea De Adamich (Alfa Romeo). Dopo il settimo giro il pilota della Porsche era già in vantaggio di 7 secondi su Ickx, su Muller, su Marko e Andrea De Adamich, Hezemans e Stommelen.

Al nono giro, in cui fra l'altro Rodriguez faceva registrare la notevole media di 210,600 km/h, il finlandese Marko realizzava una manovra, un po' azzardata per superare in curva il tedesco Muller. Al 17° giro brivido per il pubblico: Muller e Schmidt 911 di Schmidt; fortunatamente i due piloti rimasero illesi tuttavia Muller e Schmidt non possono tornare in gara in quanto le loro auto per il gran cozzo sono inservibili. Al 21° giro Reusch su Alfa abbandona la corsa per le solite noie meccaniche.

La corsa che dopo il nono giro si era un po' addormentata, fatta eccezione per l'incidente a Muller e a Schmidt, si « riaccende » al 23° giro quando Joe Siffert dichiara la Porsche di Marko entrata in gara. I due piloti si trovano a 30" dalla Porsche di Rodriguez. Al 30° giro, con stupore del pubblico, la Porsche del pilota messicano si avvicina ai box per un piccolo guasto alla pompa della benzina, tuttavia Rodriguez pur perdendo due giri riprende coraggiosamente la corsa. Approssimava la Ferrari di Ickx che prendeva la testa della corsa, al secondo posto c'era la vettura di Marko.

Dopo 41 giri la Porsche di Joe Siffert si avvicina ai box per noie al motore e i meccanici della casa di Stoccarda si danno un gran da fare per rimettere in sesto l'auto: Siffert riesce a ripartire ma subito dopo è costretto a riavvicinarsi di nuovo al box questa volta per abbandonare definitivamente la corsa che lo aveva visto come fra i più brillanti protagonisti.

A metà gara è sempre la Ferrari di Ickx a condurre davanti a Marko; a un giro ci sono le Alfa di Stommelen - Galli e De Adamich - Pescarolo oltre la Porsche di Rodriguez-Attwood che dopo la fermata ai box è riuscita grazie ad un formidabile exploit del messicano a riprendere il comando. Rodriguez che al 90° giro stabilisce il nuovo record sul giro con 139"4 (il record precedente di Ickx era 1'40"1).

Al 48° giro autentico colpo di scena: la Ferrari guidata da Regazzoni esce di pista e si ferma. Regazzoni e Nanni Galli non possono tornare in gara. Il secondo di Ickx è la nuova Ferrari?

D. - Non posso ovviamente conoscere il pensiero di Rodriguez, ma essendo stato pilota di una Ferrari, ritengo che si possa dire che ha una certa esperienza in materia di motori e di macchine. E' vero invece che nell'attuale stato di sviluppo della turbina, non si può ancora dire che la turbina sia superiore ai tradizionali motori a cilindri. E' vero che in un primo tempo erano state concesse alle turbine luci di aspirazione di 148 cmq, poi ridotti a 103 (misura, quest'ultima, che favorisce ancora notevolmente la turbina).

La vittoria di Rodriguez ed Attwood non è stata certo facile come in altre occasioni. Solo al 148 giro l'auto tedesca è riuscita a prendere il comando della corsa. Ad ogni modo bisogna anche riconoscere che la Porsche è stata parecchio sfortunata nei 30 giri su cui è dovuta avvicinare ai box per il problema della benzina perdendo due giri, ma la classe di Rodriguez, ancora una volta, si è fatta valere. Eccellente il comportamento delle Alfa 33/3, piazzatesi al secondo e terzo posto con Vaccarella-Hezemans e Nanni Galli-Stommelen.

La corsa che dopo il nono giro si era un po' addormentata, fatta eccezione per l'incidente a Muller e a Schmidt, si « riaccende » al 23° giro quando Joe Siffert dichiara la Porsche di Marko entrata in gara. I due piloti si trovano a 30" dalla Porsche di Rodriguez. Al 30° giro, con stupore del pubblico, la Porsche del pilota messicano si avvicina ai box per un piccolo guasto alla pompa della benzina, tuttavia Rodriguez pur perdendo due giri riprende coraggiosamente la corsa. Approssimava la Ferrari di Ickx che prendeva la testa della corsa, al secondo posto c'era la vettura di Marko.

Dopo 41 giri la Porsche di Joe Siffert si avvicina ai box per noie al motore e i meccanici della casa di Stoccarda si danno un gran da fare per rimettere in sesto l'auto: Siffert riesce a ripartire ma subito dopo è costretto a riavvicinarsi di nuovo al box questa volta per abbandonare definitivamente la corsa che lo aveva visto come fra i più brillanti protagonisti.

A metà gara è sempre la Ferrari di Ickx a condurre davanti a Marko; a un giro ci sono le Alfa di Stommelen - Galli e De Adamich - Pescarolo oltre la Porsche di Rodriguez-Attwood che dopo la fermata ai box è riuscita grazie ad un formidabile exploit del messicano a riprendere il comando. Rodriguez che al 90° giro stabilisce il nuovo record sul giro con 139"4 (il record precedente di Ickx era 1'40"1).

Al 48° giro autentico colpo di scena: la Ferrari guidata da Regazzoni esce di pista e si ferma. Regazzoni e Nanni Galli non possono tornare in gara. Il secondo di Ickx è la nuova Ferrari?

D. - Non posso ovviamente conoscere il pensiero di Rodriguez, ma essendo stato pilota di una Ferrari, ritengo che si possa dire che ha una certa esperienza in materia di motori e di macchine. E' vero invece che nell'attuale stato di sviluppo della turbina, non si può ancora dire che la turbina sia superiore ai tradizionali motori a cilindri. E' vero che in un primo tempo erano state concesse alle turbine luci di aspirazione di 148 cmq, poi ridotti a 103 (misura, quest'ultima, che favorisce ancora notevolmente la turbina).

D. - Che pensa di Pedro Rodriguez, un pilota che in passato ha guidato spesso macchine del « Cavallino »? E' vero che non può anno il programma di Indianapolis '72, quando la Ferrari avrà deciso il suo programma tecnico? R. - Non posso ovviamente conoscere il pensiero di Rodriguez, ma essendo stato pilota di una Ferrari, ritengo che si possa dire che ha una certa esperienza in materia di motori e di macchine. E' vero invece che nell'attuale stato di sviluppo della turbina, non si può ancora dire che la turbina sia superiore ai tradizionali motori a cilindri. E' vero che in un primo tempo erano state concesse alle turbine luci di aspirazione di 148 cmq, poi ridotti a 103 (misura, quest'ultima, che favorisce ancora notevolmente la turbina).

D. - Che pensa di Pedro Rodriguez, un pilota che in passato ha guidato spesso macchine del « Cavallino »? E' vero che non può anno il programma di Indianapolis '72, quando la Ferrari avrà deciso il suo programma tecnico? R. - Non posso ovviamente conoscere il pensiero di Rodriguez, ma essendo stato pilota di una Ferrari, ritengo che si possa dire che ha una certa esperienza in materia di motori e di macchine. E' vero invece che nell'attuale stato di sviluppo della turbina, non si può ancora dire che la turbina sia superiore ai tradizionali motori a cilindri. E' vero che in un primo tempo erano state concesse alle turbine luci di aspirazione di 148 cmq, poi ridotti a 103 (misura, quest'ultima, che favorisce ancora notevolmente la turbina).

D. - Che pensa di Pedro Rodriguez, un pilota che in passato ha guidato spesso macchine del « Cavallino »? E' vero che non può anno il programma di Indianapolis '72, quando la Ferrari avrà deciso il suo programma tecnico? R. - Non posso ovviamente conoscere il pensiero di Rodriguez, ma essendo stato pilota di una Ferrari, ritengo che si possa dire che ha una certa esperienza in materia di motori e di macchine. E' vero invece che nell'attuale stato di sviluppo della turbina, non si può ancora dire che la turbina sia superiore ai tradizionali motori a cilindri. E' vero che in un primo tempo erano state concesse alle turbine luci di aspirazione di 148 cmq, poi ridotti a 103 (misura, quest'ultima, che favorisce ancora notevolmente la turbina).

Pallanuoto: battuto anche il Sorì (11 a 2)

Il titolo è già della Pro Recco

GENOVA 27 giugno. Il « clou » del campionato di pallanuoto ha dato il suo responso netto, aderente al pronostico della vigilia. La Pro Recco, battendo 11-2 il Sorì, si è riconfermata squadra di valore europeo e senza alterne in campo nazionale. Il « sette » bianconeo è sortito da Eraldo Pizzo in gran forma, ha letteralmente sepolto sotto una valanga di gol le ambizioni del Sorì, che era l'unica squadra ancora in grado di contrastare la marcia dei campioni d'Italia.

Motonautica a Luino

Petrobelli vince ma poi si ritira

LUINO (Varese), 27 giugno. Le acque dell'Alto Verbano, sebbene mosse per un leggero vento, hanno permesso di regolare svolgimento di quel meeting che gli appassionati dirigenti dell'AVAV avevano programmato a più riprese. Con il tempo favorevole, il petrobello tempo si aveva fino a essere costretti al ritiro o alla sospensione. Erano di scena i piloti delle classi entocubato e fuoribordo da corsa per le manovre valvole per il campionato italiano.

Il Sorì, da parte sua, ha dovuto rassegnarsi. Il punteggio...

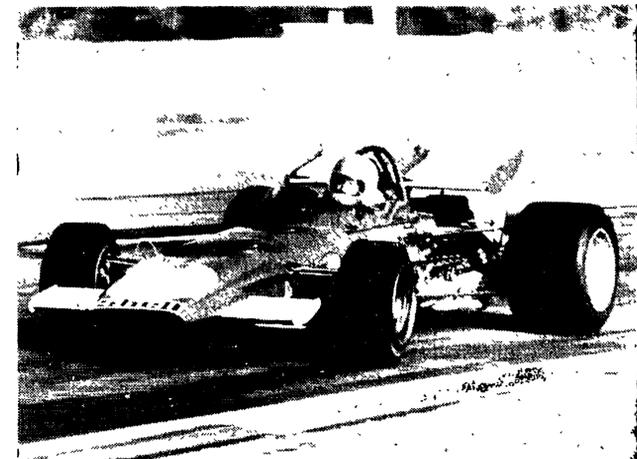
La vittoria andava così a Casagrande (Celli-Alfa Romeo) nel tempo di 7:55" alla media di km 90,947, nella sera di Casagrande terminavano Invernizzi e Forastri.

ROMENTINO, 27 giugno. Sotto un sole splendido si è disputata oggi a Romentino (Novara) - per l'organizzazione del gruppo sportivo Dolores Farris, che ha coperto i 32 chilometri in 1 ora e 25", alla media di km 36,706. Anche questa volta il dominio del gruppo sportivo Baby Terraneo è stato pressoché assoluto in quanto...

La Farris vince con stile

ROMENTINO, 27 giugno. Sotto un sole splendido si è disputata oggi a Romentino (Novara) - per l'organizzazione del gruppo sportivo Dolores Farris, che ha coperto i 32 chilometri in 1 ora e 25", alla media di km 36,706. Anche questa volta il dominio del gruppo sportivo Baby Terraneo è stato pressoché assoluto in quanto...

La vittoria andava così a Casagrande (Celli-Alfa Romeo) nel tempo di 7:55" alla media di km 90,947, nella sera di Casagrande terminavano Invernizzi e Forastri.



Mario Andretti al volante della Ferrari Formula Uno. Con la monoposto del « Cavallino » l'italo-americano si è imposto nel Gran Premio del Sudafrica, prima prova del « mondiale » di quest'anno, e nella corsa di Ontario, non valida per il campionato.

Nel G.P. di Rouen di formula 2

Peterson su March sbaraglia il campo

Secondo si è classificato Quester. Nelle batterie successi dello stesso Peterson e di Cevert, costretto al ritiro in finale

SERVIZIO

ROUEN, 27 giugno. Lo svedese Ronnie Peterson al volante di una March-Cosworth, ha vinto oggi il Gran premio automobilistico di Rouen e si è portato in testa alla classifica del campionato europeo di formula due, scalzando il francese Cevert. Nella finale della corsa Peterson è stato superato solo due volte nel venticinque giri del circuito da Cevert. Poco dopo la metà della gara la vettura del francese è venuta a collisione con quella di Peterson: da questa patetica avventura Cevert è uscito fortunatamente illeso ma ha dovuto ritirarsi mentre il suo avversario proseguiva ormai indisturbato, verso la vittoria.

CLASSIFICHE

PRIMA BATTERIA: 1. Peterson 33'43"3 (125,532 km/h); 2. Lauda 35'44"6; 3. Belloise 36'07"3; 4. Schenken 36'57"8; 5. Winkelhock 38'10"0. SECONDA BATTERIA: 1. Cevert 33'25"2 (127,202 km/h); 2. Reutemann 33'30"5; 3. Siffert 33'37"9; 4. Birrell 33'38"8; 5. Hill 33'42"8. FINALE: 1. Ronnie Peterson, Svezia, March, 33'38"3, 176,176 km/h; 2. Dieter Quester, Austria, March, 33'43"8; 3. Graham Hill, Inghilterra, Brabham 33'43"8; 4. Nicki Lauda, Austria, 34'01"5; 5. François Migault, Francia, Lotus, 36'11"8; 6. Carlos Reutemann, Argentina, Brabham 36'20"5; 7. Jacques Laffite, Francia, Chevron, a 3 giri; 8. Tim Schenken, Australia, Brabham, a 3 giri; 9. Jean-Pierre Beltoise, Francia, Pgmec, a 6 giri.

CLASSIFICHE

PRIMA BATTERIA: 1. Peterson 33'43"3 (125,532 km/h); 2. Lauda 35'44"6; 3. Belloise 36'07"3; 4. Schenken 36'57"8; 5. Winkelhock 38'10"0. SECONDA BATTERIA: 1. Cevert 33'25"2 (127,202 km/h); 2. Reutemann 33'30"5; 3. Siffert 33'37"9; 4. Birrell 33'38"8; 5. Hill 33'42"8. FINALE: 1. Ronnie Peterson, Svezia, March, 33'38"3, 176,176 km/h; 2. Dieter Quester, Austria, March, 33'43"8; 3. Graham Hill, Inghilterra, Brabham 33'43"8; 4. Nicki Lauda, Austria, 34'01"5; 5. François Migault, Francia, Lotus, 36'11"8; 6. Carlos Reutemann, Argentina, Brabham 36'20"5; 7. Jacques Laffite, Francia, Chevron, a 3 giri; 8. Tim Schenken, Australia, Brabham, a 3 giri; 9. Jean-Pierre Beltoise, Francia, Pgmec, a 6 giri.

Ciclismo femminile a Romentino (Novara)

La Farris vince con stile

Cinque atlete della Baby Terraneo classificate nelle prime quindici

SERVIZIO

ROMENTINO, 27 giugno. Sotto un sole splendido si è disputata oggi a Romentino (Novara) - per l'organizzazione del gruppo sportivo Dolores Farris, che ha coperto i 32 chilometri in 1 ora e 25", alla media di km 36,706. Anche questa volta il dominio del gruppo sportivo Baby Terraneo è stato pressoché assoluto in quanto...

CLASSIFICA

La classifica della 25° Coppa S. Giovanni di Romentino di km. 32: 1. Dolores Farris, 1.00, 32,000; 2. Antonia Terraneo, 1.01, 31,500; 3. Antonia Terraneo, 1.02, 31,000; 4. Antonia Terraneo, 1.03, 30,500; 5. Antonia Terraneo, 1.04, 30,000; 6. Antonia Terraneo, 1.05, 29,500; 7. Antonia Terraneo, 1.06, 29,000; 8. Antonia Terraneo, 1.07, 28,500; 9. Antonia Terraneo, 1.08, 28,000; 10. Antonia Terraneo, 1.09, 27,500; 11. Antonia Terraneo, 1.10, 27,000; 12. Antonia Terraneo, 1.11, 26,500; 13. Antonia Terraneo, 1.12, 26,000; 14. Antonia Terraneo, 1.13, 25,500; 15. Antonia Terraneo, 1.14, 25,000.

CLASSIFICA

La classifica della 25° Coppa S. Giovanni di Romentino di km. 32: 1. Dolores Farris, 1.00, 32,000; 2. Antonia Terraneo, 1.01, 31,500; 3. Antonia Terraneo, 1.02, 31,000; 4. Antonia Terraneo, 1.03, 30,500; 5. Antonia Terraneo, 1.04, 30,000; 6. Antonia Terraneo, 1.05, 29,500; 7. Antonia Terraneo, 1.06, 29,000; 8. Antonia Terraneo, 1.07, 28,500; 9. Antonia Terraneo, 1.08, 28,000; 10. Antonia Terraneo, 1.09, 27,500; 11. Antonia Terraneo, 1.10, 27,000; 12. Antonia Terraneo, 1.11, 26,500; 13. Antonia Terraneo, 1.12, 26,000; 14. Antonia Terraneo, 1.13, 25,500; 15. Antonia Terraneo, 1.14, 25,000.

La vittoria andava così a Casagrande (Celli-Alfa Romeo) nel tempo di 7:55" alla media di km 90,947, nella sera di Casagrande terminavano Invernizzi e Forastri.

La vittoria andava così a Casagrande (Celli-Alfa Romeo) nel tempo di 7:55" alla media di km 90,947, nella sera di Casagrande terminavano Invernizzi e Forastri.

La vittoria andava così a Casagrande (Celli-Alfa Romeo) nel tempo di 7:55" alla media di km 90,947, nella sera di Casagrande terminavano Invernizzi e Forastri.