

Intervista con il costruttore di Maranello dopo sette vittorie consecutive dei bolidi rossi

# FERRARI: CONTA IL PROGRESSO TECNICO

- Continuerò a gareggiare indipendentemente dai risultati
- Nessun ordine ai piloti: decidono loro, responsabilmente
- Sempre contrario alle corse tipo Montecarlo e Long Beach
- Presto il nuovo ponte De Dion ma niente cambio a sei marce

### DALL'INVIATO

MARANELLO, 23 maggio. Dopo sette vittorie consecutive delle macchine del « Cavallino » e alla vigilia del G.P. di Montecarlo, sempre fascinoso ma sempre discusso per la sua pericolosità, abbiamo posto alcune domande a Enzo Ferrari mettendoci per quanto possibile, nei panni dell'apassionato. Abbiamo cioè chiesto le cose che riteniamo avrebbero potuto chiedere chi a domenica segue sul video le gesta di Lauda e Regazzoni. Speriamo di esserci riusciti. Ecco, comincio, il dialogo che ne è scaturito.

D. Sapendo della sua avversione per i circuiti cittadini, vorremmo un parere sulla corsa di Montecarlo, che si disputerà domenica prossima. Quali sono i pericoli e quali misure di sicurezza verranno adottate?

R. La mia avversione scaturisce dalla convinzione che un campionato mondiale deve disputarsi su circuiti-pista permanenti e non in corridoi di cemento e asfalto come Montecarlo e Long Beach. I pericoli sono i soliti, però contenuti dalle medie basse ottenibili. Quanto alle misure di sicurezza l'A.C. di Monaco ha tradizione, esperienza e mezzi. Per quanto mi riguarda, riu- scii a ottenere nel 1975 soltanto 38 punti, ma quest'anno, di fronte alla pretesa di alcuni membri dell'Associazione costruttori F.1 che pretendevano 54 punti, la CSI ha elevato il numero a 20.

D. La Ferrari ha vinto ben sette Gran Premi consecutivi. Ciò ha fatto nascere una disputa nella quale anche lei è intervenuta. Non condividiamo però il concetto, da lei espresso, circa la opportunità di vincere il 51 per cento, cioè il minimo indispensabile per emergere. Noi crediamo che nelle gare automobilistiche di F.1, dove sono in gioco le tecnologie più avanzate, conquistare la supremazia abbia una importanza che va al di là del dato puramente sportivo. Perché riteniamo che le vittorie della Ferrari non dovrebbero « estorcere ».

R. Lei ha detto bene: non dovrebbero. In effetti, taluni

### F. 2 a Salisburgo

FRANCO VANNINI. Il francese Michel Leclère ha vinto oggi la corsa di Salisburgo, valevole quale quinta prova del campionato europeo di formula due. Secondo si è piazzato Maurizio Flammini, seguito dai francesi Patrick Tambay e René Arnoux.

Diversi corridori sono rimasti vittime di incidenti, fra questi l'italiano Giancarlo Martini, finito contro lo steccato di protezione e uscito illeso dall'incidente.

### colleghi ormai attendono il primo insuccesso della Ferrari

per poter riempire spazi con dissertazioni tecniche e umane. Quando si perde, è raro in molti a beneficiare della notorietà che provengono loro per averci superato, ora che si vince con frequenza si sta concludendo la convinzione che le affermazioni sono la conseguenza della mancanza di coraggio e di sicurezza assicurandole che per quanto mi riguarda continuerò a correre indipendentemente dai risultati poiché è la competizione la maestra del progresso tecnico e umano.

D. Le 72 piste in Belgio sono apparse improvvise. Che cosa si può dire sulla nuova macchina? A Zolder, Lauda e Regazzoni, volendo, avrebbero potuto saccare ancor più gli avversari?

R. L'andamento del Gran Premio del Belgio non può farci considerare una corsa spensierata e le prestazioni di Regazzoni e Lauda sono state la risultanza della situazione emersa.

D. C'è chi sostiene che Regazzoni ha avuto dal box l'ordine di non attaccare Lauda. A noi è parso che a due giri dalla fine, quando il pilota torinese stava per essere sorpassato, fosse intervenuta la famiglia. Chi ha ragione?

R. Ha ragione lei: la Ferrari non dà mai ordini ai piloti ma si è sempre affidata al loro senso di responsabilità professionale quali collaboratori di una Casa che corre nel mondo di pneumatici. Non è stato pilota anziché e come quel effetto avrebbe rappresentato una imposizione.

D. È vero che la Goodyear ha fornito gomme speciali a un team inglese e che anche noi attendiamo pneumatici speciali per poter utilizzare il ponte De Dion? È vero che presto adotterete le tante? Quali vantaggi pensate di ottenere?

R. È ovvio che ogni nuova concezione tecnica presenta esigenze particolari ed è risaputo quanto importante abbiano i pneumatici, specialmente nelle corse di formula 1. La Goodyear è la sola fabbrica al mondo di pneumatici per alta velocità. Di qui la necessità di attendere che studi e costruzioni ci consentano di usufruire del ponte De Dion. La realizzazione di questo tipo di sospensione è stata praticamente ormai conclusa e siamo convinti, per ora tecnicamente, di poter con essa realizzare vantaggi nei confronti delle attuali soluzioni.

D. Farete anche voi il cambio a 6 marce?

R. Il cambio a 6 marce lo abbiamo realizzato nove anni orsono. Non lo riteniamo necessario per le nostre formule 1 che adottano un motore con una utilizzazione di 6000 giri.

Giuseppe Cervetto



Enzo Ferrari

Nessun incidente grave ha turbato il G.P. di Jugoslavia

## Abbazia: la paura frena i big si fanno onore i comprimari

L'unica vittoria « secondo pronostico » è quella di Bianchi nelle 125 - Le altre gare a Graff (50), Braun (250) e Chevalier (350)

### SERVIZIO

ABBZIA, 23 maggio. La fortuna ha assistito il confusionario e incosciente circo del «Motomondiale» sul circuito di Opafija, in Jugoslavia, un nastro d'asfalto che serpeggia tra rocce sporgenti, pali della luce e chi più ne ha più ne metta, non si sono verificati incidenti gravi per fortuna il patetico «corrimano o non corrimano» della vigilia, concluso all'insegna del «se corre lui devo correre pure io» non ha avuto conseguenze più gravi di quella di gettare ulteriore discredito sul pressapochismo autosolezionista dei piloti.

Comunque, incidenti o no, i risultati di oggi hanno dimostrato che la validità tecnica di questo circuito per kamikaze è alquanto opinabile, tranne Pier Paolo Bianchi

sulla imbattibile Morbidelli, nessuno dei grossi calibri è riuscito a spuntarla: segno che in occasioni come queste i piloti più affermati non se la sentono di rischiare la vita e la carriera in una gara, a differenza dei vari «desperados» — in cerca di un'affermazione che potrebbe essere l'unica della carriera — i quali, costì quel che costì, si buttano allo sbaraglio. La cronaca in breve è la seguente.

Nella classe 50 vittoria a sorpresa dello svizzero Graff sul favorito della vigilia, lo spagnolo Nieto, da parecchi anni «numero uno» dei piloti di microbolli. Nella 125 il solito successo della Morbidelli è stato, offuscato dal fatto che Pileri è giunto solo terzo, facendosi superare da Van Kessel su Yamaha. A Pesaro sono abituati ai primi

due posti. Speriamo non se ne abbiano a male. Nelle quattro di litro Walter Villa, partito molto bene, sembrava avviato a un facile successo quando è stato bloccato da un guasto meccanico. Ha vinto il tedesco Dieter Braun, davanti all'irlandese Tom Herron. Per Villa nulla di grave: la classifica ridotta lo vede sempre nettamente al comando.

Nella gara delle 350, oltre al consueto ritiro per noie meccaniche di Agostini (questa MV 350 non riesce a fare neppure 10 giri di fila), c'è da registrare la caduta di Dieter Braun (senza conseguenze) e il ritiro di Cecotto, pare perché, spaventato dopo un urto in corsa con Katayama. Ha vinto il francese Chevalier.

Jean Louis Farina

La Porsche 936 di Mass-Ickx si aggiudica la « 500 km »

## Imola: il successo ai più regolari

La terza prova del « mondiale » marche decisa dai guasti meccanici - L'Alpine Renault di Laffite-Jarier e la debuttante Alfa Romeo di Brambilla-Merzario attardate da incidenti tecnici

### DALL'INVIATO

IMOLA, 23 maggio. Per la Porsche 936 della coppia Mass-Ickx un nuovo successo oggi a Imola nella « 500 km ». Trofeo Ignazio Giusti. La gara era valevole quale terza prova del Campionato del mondo sport gruppo 6. Quella imolese è stata indubbiamente l'affermazione della regolarità e della tenuta del motore.

I due piloti non hanno mai tirato il collo alla vettura. Hanno atteso gli eventi: prima alle spalle dell'Alfa Romeo di Brambilla che era secondo, poi, fermatasi l'Alpine Renault di Laffite e Jarier quando pareva ormai lanciata verso una tranquillissima vittoria, la Porsche s'è venuta a trovare in testa e non ha più mollato l'insperata posizione. Corsa diligente, dunque, per Ickx e Mass, i quali se hanno avuto la ventura di vedere l'Alpine e l'Alfa inguaiate sono però stati molto regolari. Una regolarità che porta la

Porsche a irrobustire alquanto la sua classifica in testa al campionato mondiale. L'attesa sperimentale Alfa Romeo 33 TS 3, affidata a Merzario e Brambilla, se l'è cavata niente male. Era una vettura al debutto, è stata seconda per tutta la prima parte, sin quando al 29° passaggio Brambilla ha dovuto fermarsi per noie al cambio stando al box per due giri. Poi gli ha dato il cambio Merzario al quale non sono mancati alcuni guai che hanno costretto anche lui a fermarsi al box. Purtroppo l'Alfa ha retto fino alla fine, ottenendo un qualificato secondo posto.

L'Alpine Renault pareva destinata ad un agevole successo, ma si deve dire che oggi le è capitato un po' di tutto. Dopo tre giri è finita fuori uso l'Alpine di Schecter e Pesarolo per la rottura di un pistone. Quindi al 41° giro, quando era abbondantemente in testa, l'Alpine di Jarier-Laffite (la guidava Jarier) so-

stava al box per 315", cambiava i pneumatici, ma ne montava un tipo sbagliato, perciò doveva nuovamente sostituirli; in seguito si riforniva di olio quando il regolamento non glielo avrebbe consentito. Laffite ripartiva lanciandosi ad un prodigioso inseguimento; rimediava la seconda posizione, ma quando mancavano 25 giri alla fine si bloccava per noie al motore.

Questo l'andamento della corsa. Partono 29 vetture; già all'avvio la favorita Alpine 2 (che è guidata da Jarier) se ne va, inseguita dall'altra Alpine pilotata da Schecter; Brambilla e terzo. Ma per Schecter la « 500 km » imolese è una breve avventura, perché dopo tre giri è bloccato alla curva della Tosa per la rottura di un pistone e deve abbandonare definitivamente. La gara assume una fisionomia precisa: in testa Jarier, che va via liscio e tranquillo, guadagnando secondi preziosi (sono 11 al 10° passaggio) su Brambilla il quale ha alle co-

stole la Martini Porsche di Mass. Distaccatissimi tutti gli altri.

Dopo 14 giri solo cinque corridori sono a pieni giri, mentre Jarier aumenta vistosamente il vantaggio. Al 17° giro solo 3 concorrenti a pieni giri: il battistrada, Brambilla e Mass. Al 29° passaggio Brambilla è costretto a fermarsi per noie al cambio; mentre i tecnici rimediano il guasto, sale sull'Alfa Merzario, che parte con due giri di ritardo. Adesso la corsa ha uno sconquasso: parecchi piloti devono lasciare per guasti. Al 40° giro si ferma nuovamente l'Alfa; nel passaggio successivo è la volta di Jarier a dover sostare a lungo al box: gli cambiano le ruote ma commettendo un errore. E' quindi necessario correre subito ai ripari ma un rifornimento d'olio e il conseguente reclamo complicano ulteriormente le cose. Fatto è che Jarier perde la bellezza di 315", pertanto la regolare marcia

Oggi la prima tappa

## Le Stratos «per vincere» al Rally dell'Acropoli

ATENE, 23 maggio. Domani mattina, alle 9,30, prenderà il via la prima tappa di 700 chilometri con quindici prove di velocità del Rally mondiale dell'Acropoli, lungo complessivamente 2600 chilometri con 50 prove di velocità. Favorite della vigilia sono le tre Lancia Stratos Altaira di Pinto, Prelligios e Waldegard. La Lancia attuale leader della classifica mondiale marche dovrà soprattutto guardarsi dallo squadrone delle giapponesi Toyota al via Andersson, Mikkola e Warmbold, mentre buone chances finali hanno anche le Datsun di Kallstrom e Mehta e le Alpine Renault di Neiret, Ragnotti e Sirocco.

Assente invece la Opel, che ieri non si è presentata alle verifiche al via Andersson, con due vetture. Il motivo della rinuncia della General Motors sembra essere dovuto al percorso, giudicato dalla Casa tedesca troppo duro per una vettura ancora sperimentale come la Kadett 2000 GTE a 16 valvole. Opel andrà quindi in Marocco mentre il direttore sportivo della Lancia Cesare Fiorio ha annunciato oggi che le Stratos disserteranno la prova africana, dove sarà invece impegnata la FIAT con tre Lancia Rally 2000 per Bacchelli, Allen e Verini.

Italia-Jugoslavia 5-0 e ora...

## Panatta a Roma tra i favoriti

Il campione d'Italia (che ha però dolori al braccio destro) è testa di serie numero tre - « Internazionali » troppo costosi

### DALL'INVIATO

BOLOGNA, 23 maggio. Italia-Jugoslavia è finita 5-0 ma, probabilmente, rigarerà negli albi d'oro come un 3-0. Il perché è semplice: gli ultimi due singolari videro la fretta che tutti avevano di ingaggiare la corda (giudice arbitro incluso) sono stati giocati al meglio delle tre partite. Il regolamento, invece, prevede che la Coppa Davis si giochi al meglio delle cinque set. Per noi, quindi, è finita 3-0 con l'appena due ore esibizioni: Panatta-Franulovic (6-1 1-6 6-3) e Barazzutti-Pilic (0-6 6-4 6-1).

Il secondo fatto degno di nota della domenica di Coppa è che non era per un caso che Adriano Panatta si massaggiava frequentemente il braccio destro nel corso del doppio di ieri, il campione d'Italia ha il braccio che di solito non pare si tratti del terribile tennis elbow (« il gonfio del tenista »). Il dolore dovrebbe dipendere da un indurimento muscolare. E', comunque, un guaio perché Adriano ha poco tempo per smaltirlo. Stanno iniziando, infatti, gli « Internazionali » d'Italia, edizione numero 33, e il nostro campione è testa di serie numero tre alle spalle dell'argentino Vilas e del messicano Ramirez, vincitore l'anno scorso.

Sarà la volta buona? Panatta è stato sconfitto dal prossimo scudetto mancando quasi due mesi l'interesse del tennis è tutto per quel che accade al Foro Italico. Gli « Internazionali » sono manifestazione più giovane del mondo. Alle spalle di Wimbledon, Forest Hills e Roland Garros. Sono nati, infatti, nel 1930. Da allora (vinse il leggendario americano « Big Bill » Tilden) si è venuto costruendo un palmarès con nomi soprattutto stranieri. L'unico italiano vincitore due volte della prestigiosa manifestazione è stato Pietrangeli ('57 e '61) mentre prima di lui solo tre ozzuri (Storaro nel '32, Palmieri nel '34 e Gardini nel '55) erano riusciti a trionfare.

Sarà la volta buona? Panatta è in gran forma (braccio a parte) e sarebbe risultato da somma delusione se il ragazzo non dovesse raggiungere almeno le semifinali. Nel primo turno avrà come avversario l'australiano Kim Warwick, atleta grintoso ma battibilissimo. Corrado Barazzutti (testa di serie numero 13) davanti a Bertolucci (15) dovranno vedersela con avversari ancora più facili, vale a dire Kirkmaier e Ganzabal.

Vale la pena fare uno sguardo « dentro » al torneo. Il suo costo (circa 170 milioni) è del tutto spropositato rispetto al tabellone. Mancano, infatti, Ashe, Comors, Borg e Orantes. Ashe, addirittura, prima si è iscritto poi ha fatto sapere — ma non di-

rettamente agli organizzatori che non sarebbe venuto. Modo di agire a dir poco strano (che poi è denaro di tutti) e che tanto scoglio, francamente, non può essere accettato. Qualche parola sul tabellone femminile. Numero uno è la numero due inglese Susan Barker che precede l'americana Redondo, l'australiana Hunt e la jugoslava Jausovec. E' un tabellone assai povero nel quale invano si può cercare una tenista italiana.

Remo Musumeci

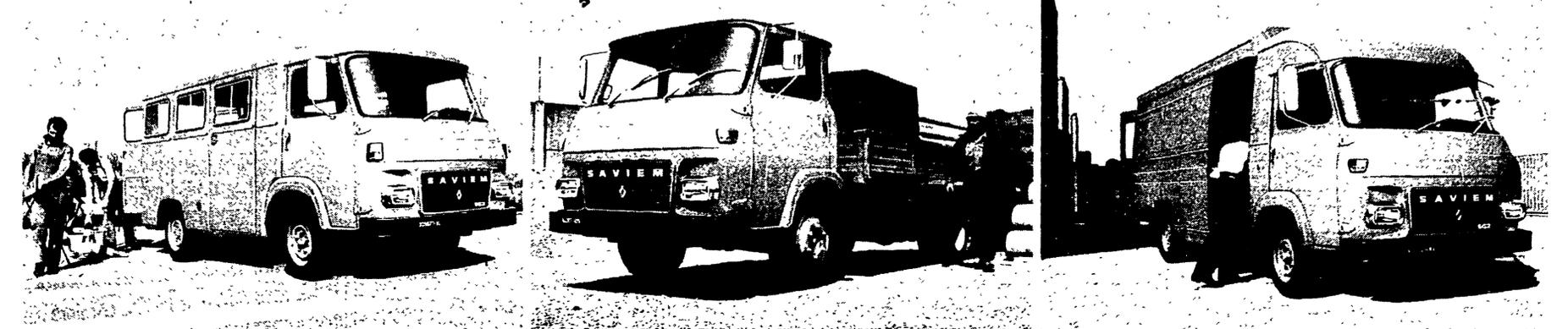
### Atletica-razzo

## Williams e Quarrie ancora 9'9"

Altri due 9'9" sul 100 metri. I italiani ottentuti, ieri, l'americano Steve Williams per la quinta volta) e il ginevrino Don Quarrie (per la terza) rispettivamente ad Atlanta e a Modena. Williams, in forma sterziosa, era vinto anche 1'200 nell'eccezionale tempo di 19'9", cioè a un solo decimo dal primato del mondo. Alle spalle di Berke si è piazzato (in 10") il giovanissimo Harry Glance, altro specialista del 9'9".

## Marcia: Zambaldo vince nei 20 Km. di Ascoli Piceno

ASCOLI PICENO, 23 maggio. Armando Zambaldo, della Fiumme Gialle Roma, ha vinto ad Ascoli Piceno la seconda prova del campionato nazionale di marcia per società, categoria seniores, sulla distanza di 20 chilometri. L'atleta romano ha coperto il percorso con il tempo record di un'ora 28'37", abbassando il precedente record, stabilito lo scorso anno da Visini, di oltre due minuti e mezzo. E' stata una gara molto tirata, basti considerare che i primi sei classificati hanno tutti impiegato un tempo minore rispetto al vincitore della passata edizione.



# Autocarri e furgoni SAVIEM: costruiti senza risparmi per far risparmiare tempo e denaro. Anche nell'assistenza.

SAVIEM, uno dei più grandi costruttori europei di veicoli industriali, offre la giusta soluzione ai vostri problemi di trasporto.

Con la sua vasta gamma, presto arricchita dalla nuovissima serie "J" per il trasporto medio-pesante, SAVIEM mette a vostra disposizione la sua grande esperienza e quella della sua rete

di specialisti dislocati in tutta Italia. Perché SAVIEM, da sempre, costruisce esclusivamente veicoli industriali.

I veicoli SAVIEM sono equipaggiati con i collaudatissimi motori Diesel ad iniezione diretta sistema M.A.N., apprezzati in tutto il mondo per le straordinarie doti di economia nei consumi, grande elasticità e silenziosità di marcia.

Anche i furgoni e gli autocarri SAVIEM destinati al trasporto medio-leggero sono concepiti come veri camion per garantire un'alta redditività, bassi costi di uso e manutenzione, ottima stabilità in ogni condizione di strada. In più il confort di una vettura e ottime prestazioni a pieno carico su ogni tipo di percorso. La solidità dei veicoli SAVIEM è accentuata dalla solidità del servizio di assistenza.

Chi sceglie SAVIEM può contare, anche in Italia, sull'efficienza di oltre 100 Concessionarie in grado di garantire un servizio completo, rapido, eseguito esclusivamente da personale specializzato.

Il concessionario SAVIEM più vicino vi attende per una prova su strada.

Con Saviem andate sul solido.



- Queste le sedi SAVIEM in Italia.
- DIREZIONE GENERALE ITALIA: MILANO Viale Vittorio Veneto, 22 Telefono (02) 655304
  - DIREZIONI COMMERCIALI DI ZONA: ARLUNO (MI) Via Adua Telefono (02) 9015051
  - CENTRO NAZIONALE RICAMBI: ARLUNO (MI) Via Adua
  - NAPOLI Via S.M. a Cap. Vecchia, 8 Telefono (081) 411255



Telaio SG2 diritto in lega speciale ad alta resistenza: garanzia di una lunga durata, facilità ed economia per ogni trasformazione.