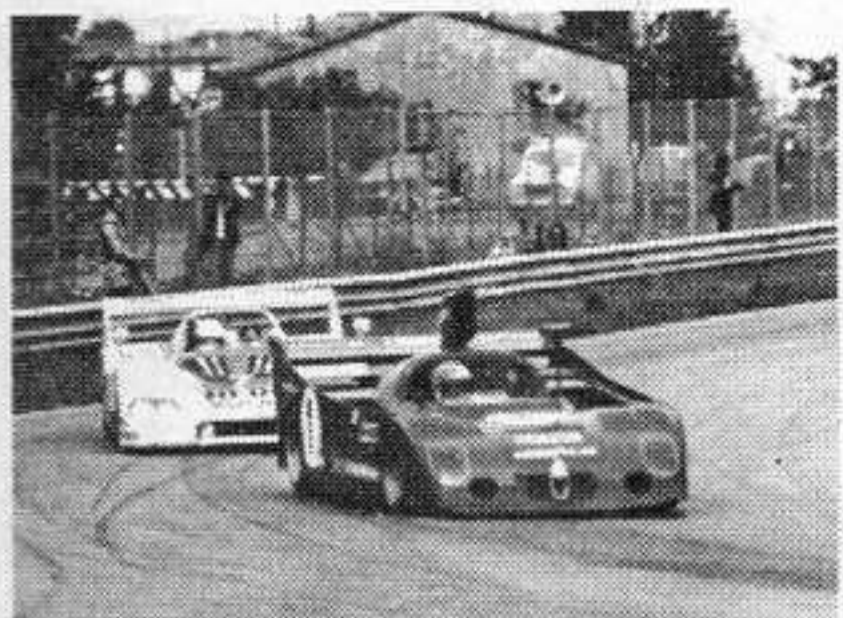


LEGGETE
SUBITO

Alfa, turbo
e gelosia

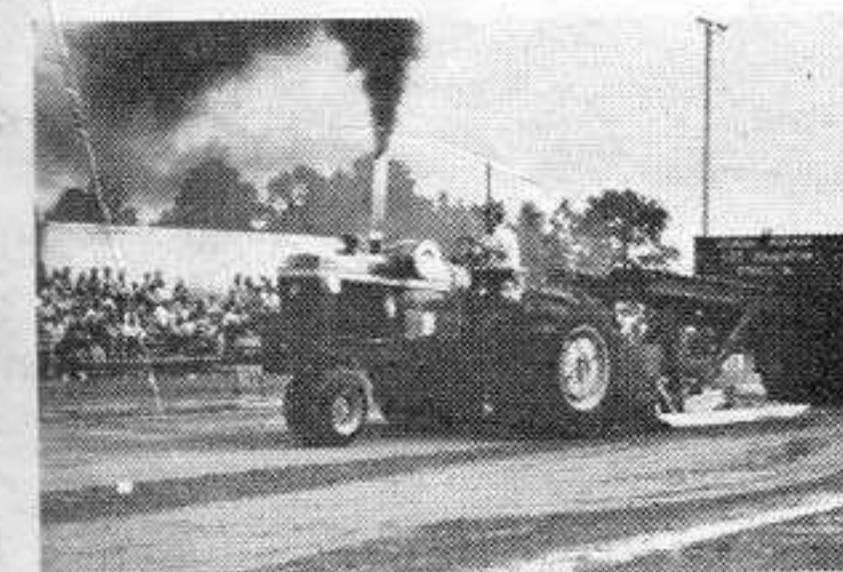


DA PAGINA 4

La terza
scheda 1X2
Totosprint

A PAGINA 19

Domenica
col trattore



DA PAGINA 61

LA
ZANZARA

21 DOMENICA
SPRINT

47 KARTING

48 TUTTE
SPRINT

58 POSTA
ESPRESSO

66 COMPRA
VENDITA

QUANDO CI

TIRANO PER I CAPELLI NELLE POLEMICHE

Per 1500 lire e... un archimede

Il « Safari del moralismo » ha una appendice. Per due lettere giunte al sottoscritto e che purtroppo per ragioni di spazio non ho potuto evadere prima. La prima è di Sergio Favia del Core, il direttore di « Motor » il periodico romano organizzatore del « Roma Motor Show », che aveva dato spunto alla considerazione a proposito della foto dei minicentauri apparsa su « Il Giornale Nuovo » di Milano.

Ringraziamenti a parte del collega, per quella che considero una doverosa manifestazione non di solidarietà ma di coincidenza di idee, merita riferire un particolare essenziale di questa iniziativa.

«... per la precisione ti segnalo che non si trattava di una gara di mini centauri, ma semplicemente di una sfilata sul piazzale del Pincio ad andatura moderata e tra il sorriso divertito degli spettatori. Altro che madri in apprensione, come scritto dal quotidiano milanese.

... Fatta questa doverosa precisazione, desidero dirti che condivido in pieno i tuoi commenti, tanto che alla nostra manifestazione abbiamo voluto dare un significato di abbinamento tra industria e sport non soltanto presentando i divertenti mini centauri in sella a riproduzioni dei bolidi di Agostini, ma abbiamo anche invitato a sfilare le vetture da corsa della scuderia romana «Roma Rally Team» accanto a quelle di serie, mentre abbiamo consegnato un nostro premio alla Ferrari « Campione del Mondo 1975 » intestandolo alla « 308 GTB » di Pininfarina ed identificando in questa vettura il significato delle esperienze sportive applicate alla produzione di serie.

Certo, è deprimente constatare come oggi l'avversione per l'automobilismo tecnico e sportivo tenda a svilire una delle poche attività sane del nostro Paese. A questo proposito l'accenno che « Il Giornale nuovo » fa al previsto razionamento della benzina è assai indicativo in proposito. Come tu ben sai il razionamento della benzina non porta ad alcuna seria economia nei consumi petroliferi, non giova alla bilancia dei pagamenti, comporta una spesa enorme e danneggia le industrie dell'auto e del turismo che rappresentano le nostre ultime risorse. Ed ecco che il quotidiano milanese pubblica la foto e la didascalia, che tu hai così appropriatamente commentato, per una pacifica esibizione che è costata ben... 1500 lire di carburante... ».

Risputa il « ricercatore »

Purtroppo però, che sia per le 1.500 lire di benzina o per gli ipotizzati duecento milioni di un programma Stratos, i moralisti in servizio permanente effettivo proliferano più che mai in questo Paese sempre meno di Santi e di Eroi. Indovinate un po' chi è rispuntato in questo safari postale? Quel tal RENZO RAFANELLI di Firenze autodefinitosi « ricercatore » (forse perché la parola inventore gli sembra banale?).

L'archimede pitagorico di Toscana, al quale tra l'altro AUTOSPRINT (come lui stesso ricorda) è stato uno dei pochi giornali specializzati a dare credito in certe teorie, improvvisamente sembra aver scoperto come la pensiamo e parte in resta, con una filippica di quattro cartelle più una di preambolo, per sostenere le tesi dell'esimio ing. Persichetti romano, che come forse ricordate scrisse al « Messaggero » il suo j'accuse alla Lancia sconfitta in Africa.

Penso di risparmiarli ai nostri lettori la fatica letteraria di Rafanelli. La maggioranza sono argomenti che non entrano nulla. E poi basta qualche passo per mostrare la incomunicabilità con chi si occupa di auto e sport. Per esempio laddove debutta con:

«... La situazione di molte fabbriche italiane costruttrici di automobili è nota, l'incitamento allo sport come fonte di progresso ha poi comportato la dispersione intellettuale, causando ricerche onerosissime senza che potessero essere equilibrate dalle successive vendite. La situazione Lamborghini, Maserati, Alfa Romeo, Lancia, ed in diversa misura quella stessa della Fiat, vanno anche inquadrare come derivanti da una attività giornalistica risultante, infine, controproducente... ».

Evitare le risse inutili

Basta da sola questa premessa per dimostrare che non vi è ragione per sostenere argomentazioni con chi, per principio, anzitutto dimentica il significato basilare della nostra battaglia settimanale. Piaccia o non piaccia. La democrazia deve indurre anche a evitare le risse inutili. Si può discutere e argomentare con chi parte da un minimo comune denominatore di interessi e di opinioni, non con chi si trova completamente dall'altra parte, se pontifica «... lei in quel suo articolo moraleggiante denigra i "Moralisti di turno"... Ma, scusi, che veste indossa in questo momento, che cosa difende, forse il progresso derivante dalle corse? Quale, quello tecnico o quello commerciale? C'è altro da difendere? Lo dica, siamo ancora suoi lettori e cerchiamo di capirla anche se oggi dissentiamo in quasi tutto quello che ha scritto... Forse teme davvero che il bel giocattolo delle corse le si rompa fra le mani? Ci pensi su ed accetti con sereno distacco questa proposta:

Riunire in un CONVEGNO SPRINT i vari personaggi i quali in veste di CASSANDRO (Colui che preproduce il rimedio atto a ridicolizzare il guaio pronosticato dalla femmina Cassandra) sottopongano al Collegio Esaminatore concrete, perché realizzate e collaudate, teorie di intervento. Ovviamente il tema, come una più vasta tematica, sempre sull'argomento "Migliore conoscenza reciproca sulla realtà di un conclamato progresso in campo motoristico; tenuto particolare conto del fattore: spettro dell'inquinamento e realtà fisica dello stesso"... ».

Cascano le dita dalla macchina da scrivere, caro Casandro (o Cassandra?) Rafanelli!

Certe sue idee mi avevano incuriosito nel passato, ma nel momento in cui lei scrive anche «...domandi a un responsabile della Fiat quante Ferrari hanno comprato i cinesi... » per sostenere la invalidità delle manifestazioni sportive e dell'impegno in esse, come vuole che possa più seguirla anche in iniziative di Convegni fossero pure Sprint? Parliamo due lingue completamente diverse.

Oggi si fa un abuso della parola ecologia; con AUTOSPRINT difendo l'ecologia dell'automobile, che è una ecologia prima di tutto sportiva. Così è nata, così è progredita, così essa può venir conservata. Con buona pace sua e degli ingegneri Persichetti che proliferano. Cerchi altrove perciò i promotori per Convegni cari alle teorie facili delle dissacrazioni di moda. Io non le disprezzo, le sento solo preconconcette. Pertanto mi sembra inutile giocare nell'equivoco delle diatribe di principio.

Tutto mi aspettavo meno che proprio lei, che tanto ha sofferto per le (sue) idee bruciate da preconconcetti, ne mostri altrettanti proprio con AUTOSPRINT del quale non può avere scoperto il punto di vista basilare, solo leggendo le considerazioni sulla sortita dell'ing. Persichetti. Perché allora organizzare proprio noi un convegno del genere che lei propone? Magari solo per concludere (amaramente) che ognuno di noi ha i Pannella che si merita?

sab.



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

LE GARE RINVIATE
E ANNULLATE

**DOVE NON
SI CORRE**

5 giugno - **COPPE DI SPA:** in forse; 5-6 giugno - **RALLY CONCA D'ORO:** rinviato; 6 giugno - **1000 KM. DI SPA:** annullata; 6 giugno - **COPPA ALTIPIANO ASIAGO:** annullata; 6 giugno - **TROFEO CITTA' AMATRICE:** rinviata a ottobre; 12-13 giugno - **24 ORE DI LE MANS:** non più valida per il Mondiale Marche; 20 giugno - **COPPA SILA:** rinviata (elezioni)

DOVE corriamo domenica



GIUGNO

Le corse in calendario dall'1 al 7 giugno in Italia e all'estero

DATA	CORSA	AC ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE
1-6	Darma Putra Rally	Indonesia	Giacarta - Giacarta per Km. 3.000		●●●	Rally	
2	Una corsa per il Friuli	Pro Varano AUTOSPRINT Alfa Romeo Patrocinio CSAI	Autodromo Varano de' Melegari di Km. 1,800	ore 9,00 ore 14,30	●● Alfasud	Velocità in circuito con la partecipazione dei più noti piloti F. 1	L'INCASSO TOTALE SARA' DEVOLUTO AI TERREMOTA- TI DEL FRIULI
2	1. Trofeo AC Genova	AC Genova	Pista di Torriglia	ore 15	●	Autocross	Si disputa per la prima volta
2	Rallycross a S. Martino	AS S. Martino	Pista S. Martino (FE)	ore 15	●	Rallycross	M.T. Loro (Alfa Romeo) in 10'22''8 scans
2	Autocross a Lombardore	AMC Settimo T.	Pista Lombardore (TO)	ore 15	●	Autocross	
2	Gare a Monza	Sesto Corse e altri Enti	Pista Junior di Monza	ore 16,15	● F. Monza	Velocità in circuito	Si svolgeranno anche gare Trial-moto, atletica, cicli- simo, ecc.
2	Autocross Le Sorgenti	SS. Bordano	Pista Le Sorgenti	ore 15	●	Autocross	
3-7	Scottish Rally	Gran Bretagna	Glasgow-Glasgow (Ayr Racecourse) per Km. 1.930	ore 9 (4) ore 10 (7)	●●● Europeo Piloti Rallies - Coeff. 3	Rally	Clark-Porter (Ford Escort RS) p. 241,56
4-6	Rally 4 Regioni	AC Pavia	Salice Terme - Salice Terme per Km. 1.210	ore 17 (4) ore 9 (6)	●●● Europeo Piloti Rallies - Coeff. 3	Rally	Munari-Mannucci (Lancia Stratos) 4.55'52''
5	Coppe di Spa	Belgio	Circuito di Spa - Francor- champs di km 14,100		●●● T1-T2	Velocità in circuito	Walkinshaw (Ford Capri) media 177,436 kmh.
	Slalom Bruchsal	Germania	Karlsdorf	ore 10	●●● T1-T2-GT3-GT4	Slalom	
5-6	Gara a Wunstorf	Germania	Pista aeroporto di Wunstorf	ore 10	●●● T1-T2-GT3-GT4-S5 F. 3-FV-FSV	Velocità in circuito	
5-6	Gara all'Osterreichring	Svizzera	Circuito dell'Osterreich- ring di Km. 5,911		●●● tg	Velocità in circuito	
5-6	250 Km. del Fuji	Giappone	Circuito del Fuji di Km. 6		●●● S5 - S6	Velocità in circuito	Takahara (March 75S) me- dia 168,452 Kmh.
5-6	Corsa a Blackbush	Gran Bretagna	Hornchurch		●●● DGT	Accelerazione	
5-6	Salita di Rodez	Francia	Capdenac	ore 9	●●● tg	Velocità in salita	Pignard (March BMW) in 2'15''2
5-6	Salita Alti Vosgi	Francia	Remiremont	ore 9	●●● tg	Velocità in salita	Mieusset (March F. 2) in 1'53''69
5-6	Salita de l'Echelette	Francia	Vals les Bains	ore 9	●●● tg	Velocità in salita	Mieusset (March F. 2) in 1'42''7
5-6	Rheinhessen-Valvoline Rally	Germania	Alzey		●●● T1-T2-GT3-GT4	Rally	
5-6	Ronde Prima Terra	Francia	La Roque d'Antheron		●●● T1-T2-GT3-GT4-S5	Rally	Non disputato nel 1975
5-6	Criterium di Rioja	Spagna	Logrons		●●● T1-T2-GT3-GT4-S5	Rally	Non disputato nel 1975
5-6	Olf. road Citroen 2CV del Centro	Francia	Velizy Villacoublay		●●● ris.	Fuoristrada	Si disputa per la prima volta
6	Mid-Ohio Twin 200	Stati Uniti	Circuito Mid-Ohio di Km. 3,862	ore 15	●●● T2-GT3-GT4	Velocità in circuito	
6	Coppa dell'Amicizia	URSS	Minsk		●●● T2-G9	Velocità in circuito	
6	Rallycross Knutstorp	Svezia	Circuito di Knutstorp	ore 14	●●● Campionato Europeo Rallycross	Rallycross	Si disputa per la prima volta titolato
6	Gara a Vallelunga	Scud. R. Car Club	Circuito di Vallelunga di Km. 3,200		● T1-T2-GT3-GT4- S6-F. 850	Velocità in circuito	GT4: Ricci (Alpine) in 30'27''4 media 126,080 Km/h.
6	Trofeo Regione Umbra	Scud. Carpine	Circuito di Magione di Km. 1,650	ore 14,30	● F. 3 - R5	Velocità in circuito	R5: Ponzone, in 30'50''9 media 83,436 Km/h. F. 3: Pavese (Brabham BT 41) in 44'39''4 (media non comunicata)
6	Gara a Empoli	Fiscar	Pista di Empoli	ore 16	● STK	Velocità in circuito	STK: Leporatti Super: Diazzi
6	Autocross a Lonato	AS Lonato	Pista La Piana		●	Autocross	
6	Raduno Cisitalia	AC Mantova	Circuito del Tè	ore 10,30	●●● ris.	Autoraduno	M.T. scans
6-7	Euro GT Osterreichring	Austria	Circuito dell'Osterreich- ring di Km. 5,911		●●● Campionato Europeo Gran Turismo	Velocità in circuito	Schickentanz (Porsche RSR) in 58'12'' media 182,800 Kmh.
	Gare all'Osterreichring	Austria	Circuito dell'Osterreich- ring di Km. 5,911		●●● T1-T2-S5-FF-FV-FSV	Velocità in circuito	T1: Walkinshaw (Ford Ca- pri) in 1.51'39''9
6-7	Salita di Wolfsfelder	Germania	Bitburg	ore 10	●●● tg	Velocità in salita	Fisher (Porsche 908/2) in 2'57''1
7	G.P. di Pau F. 2	Francia	Circuito di Pau di Km. 2,760		●●● Campionato Europeo Piloti F. 2	Velocità in circuito	Laffite (Martini BMW) in 1.32'10''7 media 131.146 Kmh.
7	Premio Whitsuntide	Olanda	Circuito di Zandvoort di Km. 4,226		●●● T1-T2-GT3-GT4	Velocità in circuito	

LEGENDA: ●●● = internazionale; ●● = nazionale a part. str.; ● = naz.; □ = « chiusa »

DIETRO IL SECONDO POSTO DI IMOLA, UN CALEIDOSCOPIO DI INCERTEZZE PER LA CASA MILANESE NELLE SPIRE DI GRANDI MANOVRE ANCHE POLITICHE: INTANTO RINNOVATO IL CONTRATTO CON LA BRABHAM PER IL 1977

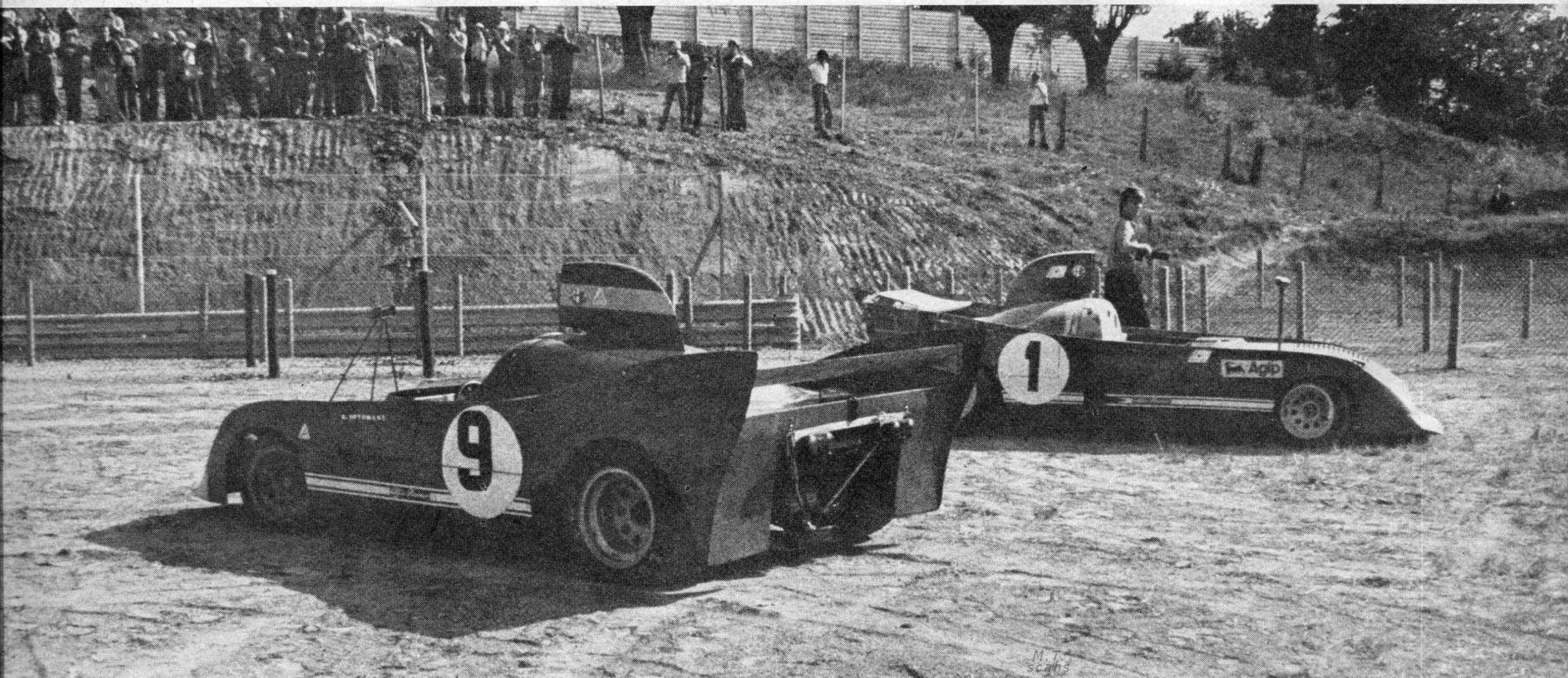


Alfa, turbo e gelosia

« L'ALFASUD E' LA F. 1 DELL'ALFA ». E' mancato poco che questa (anche realistica, se vogliamo) battuta del presidente Cortesi con alcuni collaboratori, e pronunciata all'indomani della famosa conferenza della produzione di Pomigliano, non diventasse reale a tutti gli effetti. Con la

giato prima dai piloti e ancor più vistosamente dal progettista Murray. Il peso industriale della parola Alfa e quello economico dello sponsor Martini tennero congelato per un po' l'avventuroso inizio del gemellaggio anglo-italiano. Ma a Long Beach scoppiò il bubbone. I cattivi risultati finirono per rilan-

li che battevano il passo in attesa di uno spazio per il rilancio aziendale, si aggiungeva ovviamente la indecifrabilità della programmazione sportiva. Scelte che sembravano irrinunciabili (o perlomeno con uno spazio visuale di tempo adatto perché gli investimenti non fossero solo espressione di curio-



Un simbolico « parcheggio » Alfa Romeo; dopo la buona prestazione ad Imola, ci sarà davvero un nuovo « stop » alle sport milanesi? Per la cronaca sono la 33TS12 di Merzario e la 33-3 di Zecchi che si era fermato, alla Tosa, per vedere di dare una mano. Nel fotocolor, Brambilla alle Acque Minerali (ATTUALFOTO), ed i due driver Alfa felici dopo un secondo posto che, senza noie al cambio, avrebbe potuto essere una vittoria (CEVENINI)

scioccata di problemi che ha visto affondare sempre di più l'industria automobilistica di Stato nella palude dell'assenteismo e della sottoproduzione in rapporto alle reali esigenze di mercato, l'orizzonte sportivo si è ristretto sempre più. Come al solito, è sembrato quasi che in alcuni settori non si aspettasse. E se alla problematica produttiva si considera che si è aggiunta la rinnovata incertezza per le massime cariche dell'IRI, il gioco dell'immobilismo ha fatto presto a ritrovare la sua verve congeniale a tutti i settori della burocrazia.

E' dalle settimane precedenti il GP di Spagna che Bernie Ecclestone, il patron della Brabham, ha speso in biglietti aerei e telex Londra-Milano forse più soldi di quanti avesse mai pensato. All'incomunicabilità sempre più evidente dietro i sorrisi e le pacche sulle spalle col maestoso ingegner Chiti, controllatissimo « tuttofare » dell'Autodelta, si sommarono le divergenze tecniche sulla utilizzazione del 12 cilindri milanese, osteg-

ciare nel clan Alfa l'immane gruppucolo anticorsaiolo. Operazione che trovò terreno fertile nei problemi più vasti in cui si dibatteva l'azienda.

Era appena scoppiato il caso Crociani a mettere in subbuglio Finmeccanica e IRI, e se il presidente Cortesi ne aveva un rilancio, perché sempre tra i contrari a quella scelta in sede di dirigenza industriale di Stato, all'interno Alfa la sua posizione prendeva le distanze dal capo dello « stato maggiore » aziendale, l'amministratore delegato e direttore generale dr. Moro. Nella coincidenza dei comportamenti quando coincidono certi cognomi diventati simbolo di un modo tipico di essere, l'ex delfino di Luraghi si mostrava come un congelatore eccezionale di programmi, facendo eco a quell'immobilismo che sembra ormai la caratteristica distintiva della professionalità di certa dirigenza politico-amministrativa nazionale.

Agli stop dei vari programmi aziendali che coinvolgevano una serie di nuovi model-

sa iniziativa retorica di un momento), venivano improvvisamente decapitate. E' il caso dei rallies che proprio quando facevano intravedere una possibilità di risultati agonistici concreti, trovavano la ritirata strategica dell'annullamento dei programmi. Piloti indotti a lasciare poco più di un anno prima una situazione di tranquillità in una squadra corse come la Lancia, venivano messi di fronte all'aut-aut della risoluzione contrattuale. Ballestrieri per la delusione se ne è andato persino a correre in Asia, Paganelli ha addirittura smesso le corse, Andruet ne ebbe uno choc personale che, oltre lo spaventato Chiti (dalle urla del corso di adozione), mise in allarme anche i suoi familiari.

In questo curioso condimento di incertezze, i « terremoti » al vertice IRI furono la paprika più idonea per rendere preoccupante qualsiasi altra iniziativa decisionale. Va

Marcello Sabbatini

CONTINUA A PAGINA 9

Rifiutati 800 milioni

CONTINUAZIONE DA PAGINA 4

via il direttore generale Medugno e Cortesi è tra i candidati alla successione o di successiva « escalation » IRI: la macchia d'olio delle incertezze dei posti dilaga e condiziona qualsiasi altro programma, a parte quel trofeo Alfasud diventato il « fiore all'occhiello » dell'attivismo sportivo grazie alla validità pubblicitaria per l'immagine di marca.

Va via il dott. Piantini, ex-fede- dele di Luraghi (e segue alla Necchi il defenestrato presidente dell'Alfa del miracolo?), non c'è più troppa speranza di contenere le giuste aspettative di alternativa in altri settori di dirigenza aziendale. Anche se intervenga il momento di suspense elettorale a non far seguire alla conferma di Petrilli a presidente IRI e a quella dell'allontanamento di Medugno (uno dei più impegnati avversari delle corse nella industria di Stato) il via al componimento del mosaico degli altri compiti dirigenziali. Ciò non toglie che all'ombra di questa suspense siano rimasti in stallo anche i programmi agonistici, anche se alla fine si è rivelata l'impossibilità di sfuggire del tutto a certe scadenze.

Così l'accordo con Ecclestone per la F. 1 che aveva rischiato il clamoroso divorzio alla vigilia della Spagna, è stato ricucito in extremis grazie (in verità) a « San » Martini e Rossi, lo sponsor che dopo aver voluto il motore italiano e le macchine rosse, ha rischiato di vedere naufragare il suo investimento in una maniera che rischiava di far scatenare una polemica avvilente. Il « gran consiglio » in Spagna (e i punti consolazione racimolati da Reutemann e Pace in quella occasione) funzionarono da camomilla. Anche perché il signorile Vittorio Rossi si assunse in prima persona di sponsor l'incarico di mediatore tra Ecclestone — che non voleva mollare una lire di quanto concordato per il pagamento dei motori, affermando che la impreparazione era stata eccessiva — e l'Alfa, che invece sempre più dava un significato di semplice fornitore al suo impegno di F. 1.

Nessuno l'ha detto, ma c'è da scommetterci che questo compito arbitrario sia costato nuovamente caro allo sponsor torinese, sempre fedele alla sua immagine di saper rispondere dei propri errori, qualità non abituali di questi tempi.

Così il rinnovo del contratto Brabham-Alfa per il '77, è ormai garantito. Bernie Ecclestone mantiene tutta la sua indipendenza, pagherà i motori (al solito ufficialmente), non dovrà concedere nulla in scelte di piloti. Ma probabilmente queste saranno appendici che penserà la Martini a « limare ».

Ma se per la F. 1 lo « show-down », col direttore generale amministratore delegato abbarbicato su posizioni anche di rispetto dell'ultimo milioncino pattuito ha trovato il suo epilogo necessario, per il resto dei programmi Autodelta si è rimasti nel limbo più incredibile. Il caso di Imola è illuminante. Quella partecipazione (e resterà l'unica) alle gare del Mondiale Sport '76 ha evidenziato tutta la superficialità e contraddittorietà delle programmazioni Alfa, di cui lo sport è solo un esempio. Partecipazione decisa solo cinque giorni prima della corsa con una macchina provata appena un paio di volte in pieno inverno alla quale solo una sciocca avaria a un bulloncino che porta il comando del cambio ha impedito di presentarsi prima sul traguardo della 500 chilometri-beffa per l'Alpine del solito dominio iniziale.

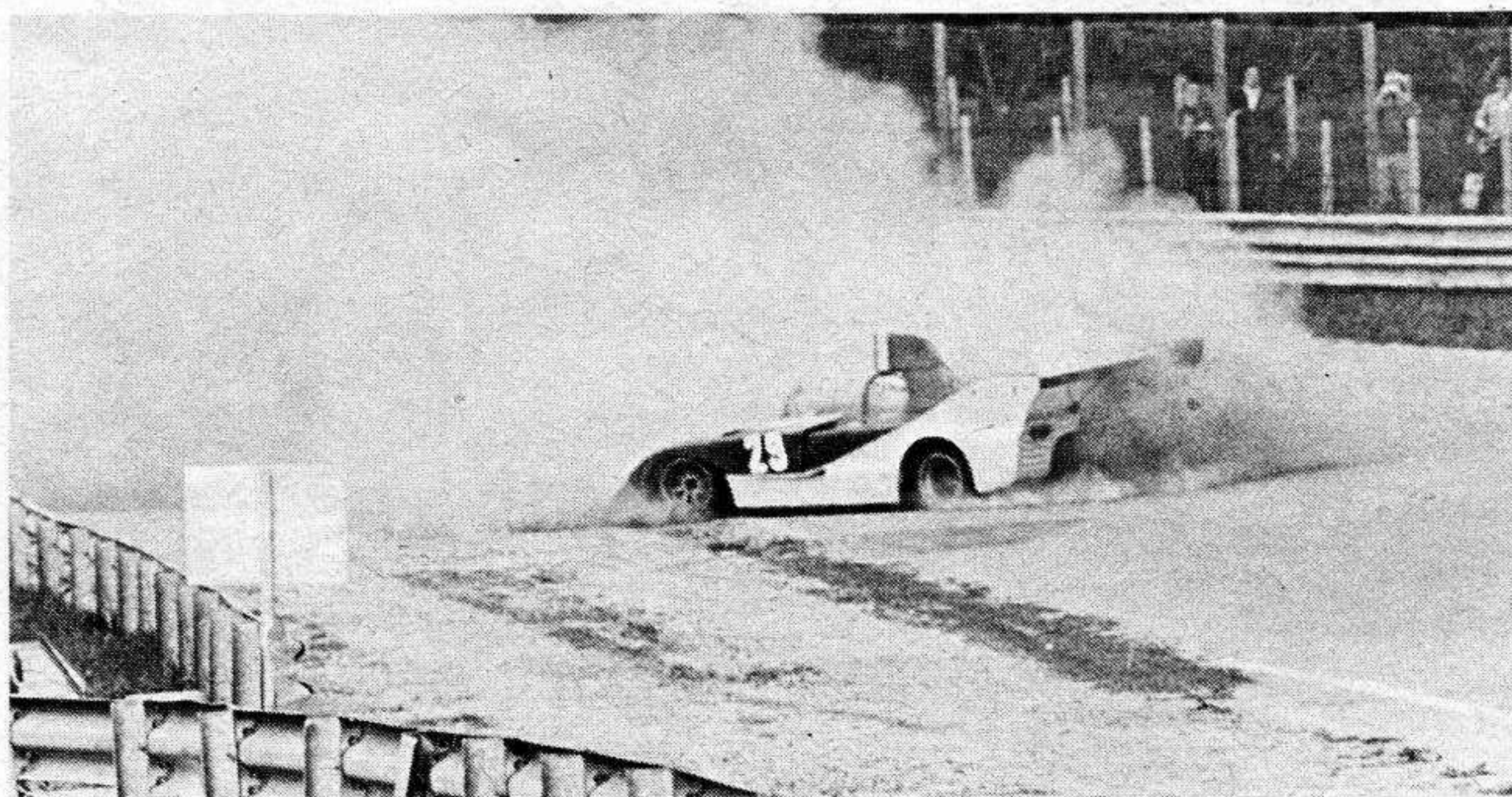
Aver partecipato a Imola ha scatenato le gelosie monzesi, purtroppo non ha salvato gli organizzatori dalla perdita ormai con-

re... ». Quella per le nuove nomine ad Arese: va via Cortesi da presidente o resta « ad interim »? L'arrivo del Di Bona dalla Germania a direttore del servizio estero mentre il parigrado Pincherle ha preferito la presidenza della Spica (quella che deve fare l'iniezione anche per il motore F. 1) sarà completato dalla conferma della nomina a direttore generale vendite del dr. Sala? E ancor di più il dr. Moro, del gruppo para-socialista Alfa, riuscirà in questo « calenbour » di alternanze a conservare tutte le sue funzioni più piene, quelle che finora lo hanno reso « deus-ex-machina » della situazione, dagli impasse in produzione a quelli dell'Autodelta di cui è naturalmente presidente?

In tutte le altre aziende del genere Alfa, qualsiasi programmazione di questo genere ha garanzie di durata almeno quinquennale. Così è stato ed è per i programmi Fiat-Rally, così ha operato la Lancia, così si è operato per la Ferrari (anche se il



Uno dei più grossi spaventi nelle prove della 500 Km di Imola se l'è preso Giorgio Pianta, che stava finalmente provando a fare un buon tempo con la Osella PA 2 Abarth dopo che il motore aveva dato noie di accensione. Subito prima della semicurva veloce che immette nella zona della curva Tosa, l'improvviso afflosciamento del pneumatico posteriore sinistro, quello di appoggio in quel frangente, ha provocato la lunga sbandata di cui vediamo un paio di sequenze. Per fortuna, la vettura non ha urtato



geniale a questo depauperato ex Mondiale Marche.

Ora anche l'Alfa Sport torna in stallo. Dovrà rimanere ad aspettare il turbo dodici cilindri rincominciato a 2100 per essere nella proporzione, e sarà una preparazione dura se per il momento pare che per strizzar cavalli sufficienti si dovranno fare i conti con la tenuta. Destinazione '77, come dire: « campa cavallo che... nel frattempo forse cresce la margherita da sfoglia-

« grande vecchio » ha dovuto a volte fare la voce grossa), così è per la Renault e la BMW, impegnate nella loro nuova dimensione sportiva. Così è stato anche fino alla conclusione della gestione Luraghi per l'Alfa. Dopo Guani è venuto il diluvio non delle semplici rinunce, delle indeterminatezze, ma Cortesi aveva fatto sperare.

Riuscirà l'Alfa ad uscire da questo tunnel? C'è da augurarselo non solo come appassionati.

LO CHIEDE L'AICP DOPO L'ESPERIENZA IMOLESE

Torniamo al « MARCHE » unico!

IMOLA - L'Associazione Internazionale dei Circuiti Permanenti (A.I.C.P.) ha tenuto la sua « riunione di primavera » il 24 maggio all'Autodromo Dino Ferrari, in occasione della disputa della terza prova del « Mondiale vetture Sport ». Con il presidente Leon Sven (Spa-Francorchamps) e i vice presidenti Giuseppe Bacciagaluppi (Monza) e J.D. Lowe (Brands Hatch e altri circuiti inglesi), erano presenti i signori Auchatraire (Auvergne), Beerepoot (Zandvoort), Belien (Zolder), Brouzes (Albi), Cattini (Mugello), Greindl (Salzburgring), Hascoet (Montlhéry), Modret e Moreau (Le Mans), Moruzzi, Zerbini e Poggi (Imola), Pedrizzi (Santamonica), Schrank (Hockenheim), Stramh (Bremgarten), Trafler (Osterreichring), Urbanus e Winter (Nurburgring) De Luca (Vallelunga). Fungeva da segretario il dott. Mugnai mentre avevano giustificato la loro assenza i rappresentanti dell'Avus, Donington, Estoril, Fuji, Montjuich, Paul Ricard, Silverstone e Vila Real.

I convenuti hanno, purtroppo, dovuto constatare il completo fallimento sotto il profilo tecnico-spettacolare dei campionati mondiali « silhouettes » e « vetture sport », dando mandato al comitato permanente dell'AICP di fare intendere la propria voce presso la CSI con la speranza di arrivare ad impedire il rinnovarsi di decisioni che hanno distrutto, quest'anno, uno dei più bei campionati automobilistici del mondo, appunto il Mondiale Marche tipo '75 e precedenti.

Dopo aver preso in esame l'attività dei rappresentanti AICP presso la sottocommissione CSI dei circuiti e della sicurezza, nonché presso quella per i regolamenti sportivi, i convenuti hanno discusso le trattative in corso con la Federazione Internazionale Motociclistica per la migliore utilizzazione dei circuiti permanenti per le gare di moto.

Infine, come abbiamo già annunciato nel numero scorso, dopo un'altra accurata visita all'autodromo Dino Ferrari, i membri dell'AICP si sono vivamente congratulati con i dirigenti dell'Automobile Club Bologna per i lavori in corso di compimento ed hanno ringraziato per la simpatica accoglienza ricevuta.

Anche perché sembra essere folle, pur sul piano economico, che una azienda di tanto nome sei mesi fa abbia detto « no » al sempre più famoso sponsor attuale della F. 1, quello che stava per reagire con la rinuncia allo choc del divorzio da Fittipaldi. La Marlboro aveva proposto 800 milioni per un programma di tre anni in F. 1 di una Alfa-Alfa. Ma che programmi si fanno d'altronde in Italia sulla distanza di tre anni?

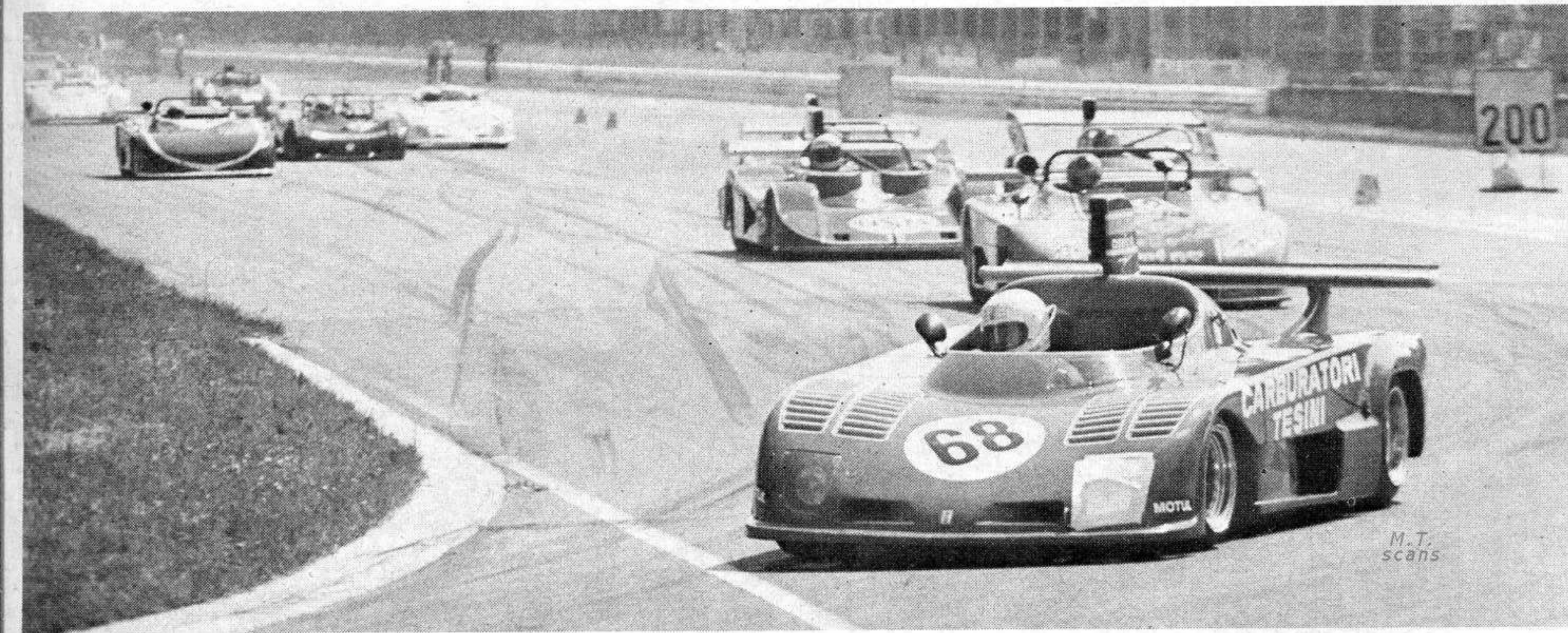
m. s.

IN CASA NON LI LASCIANO CORRERE:
E DIRE CHE HANNO CERTE MAC-
CHINE DA FARE INVIDIA A TUTTI!

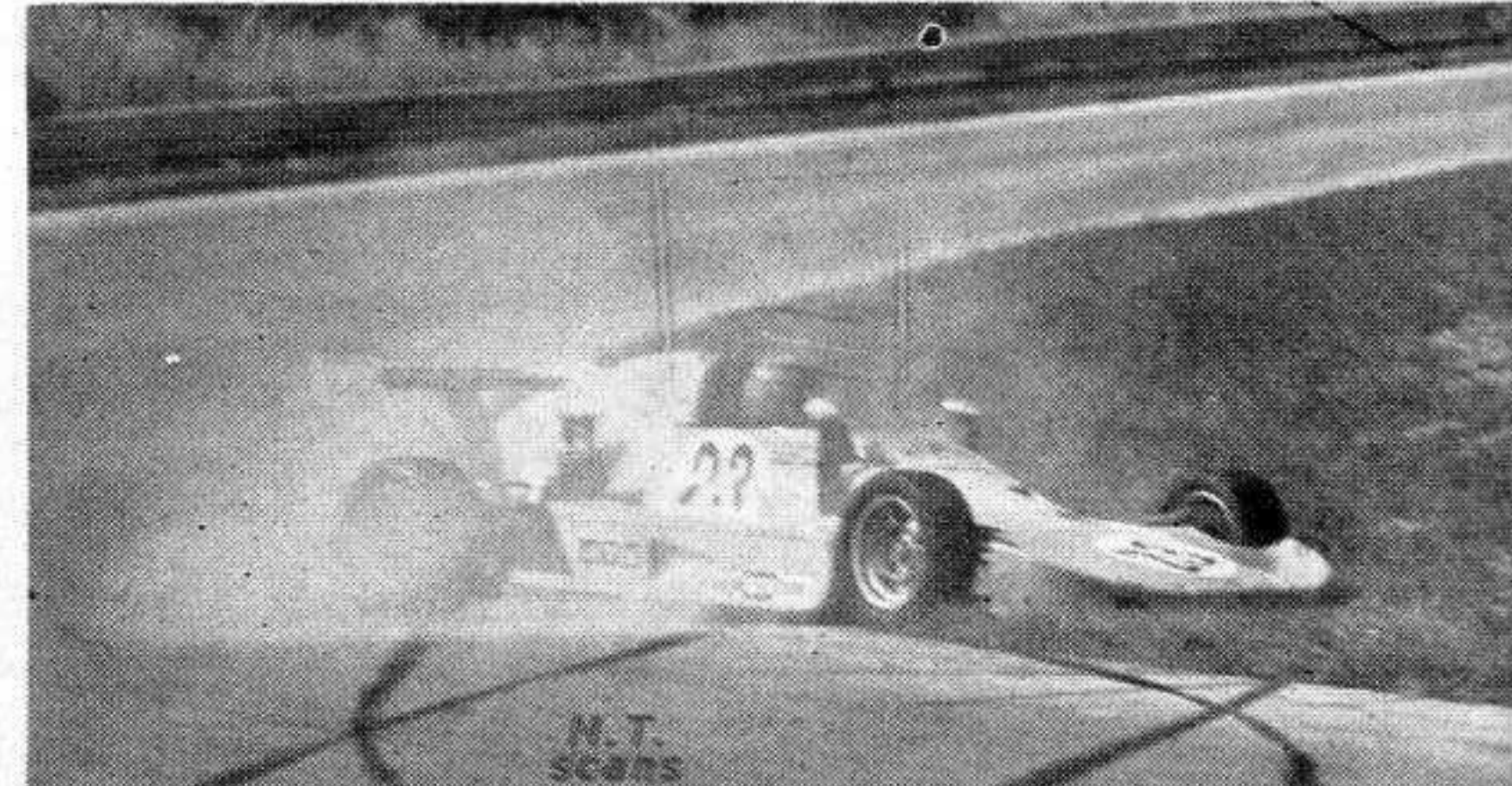
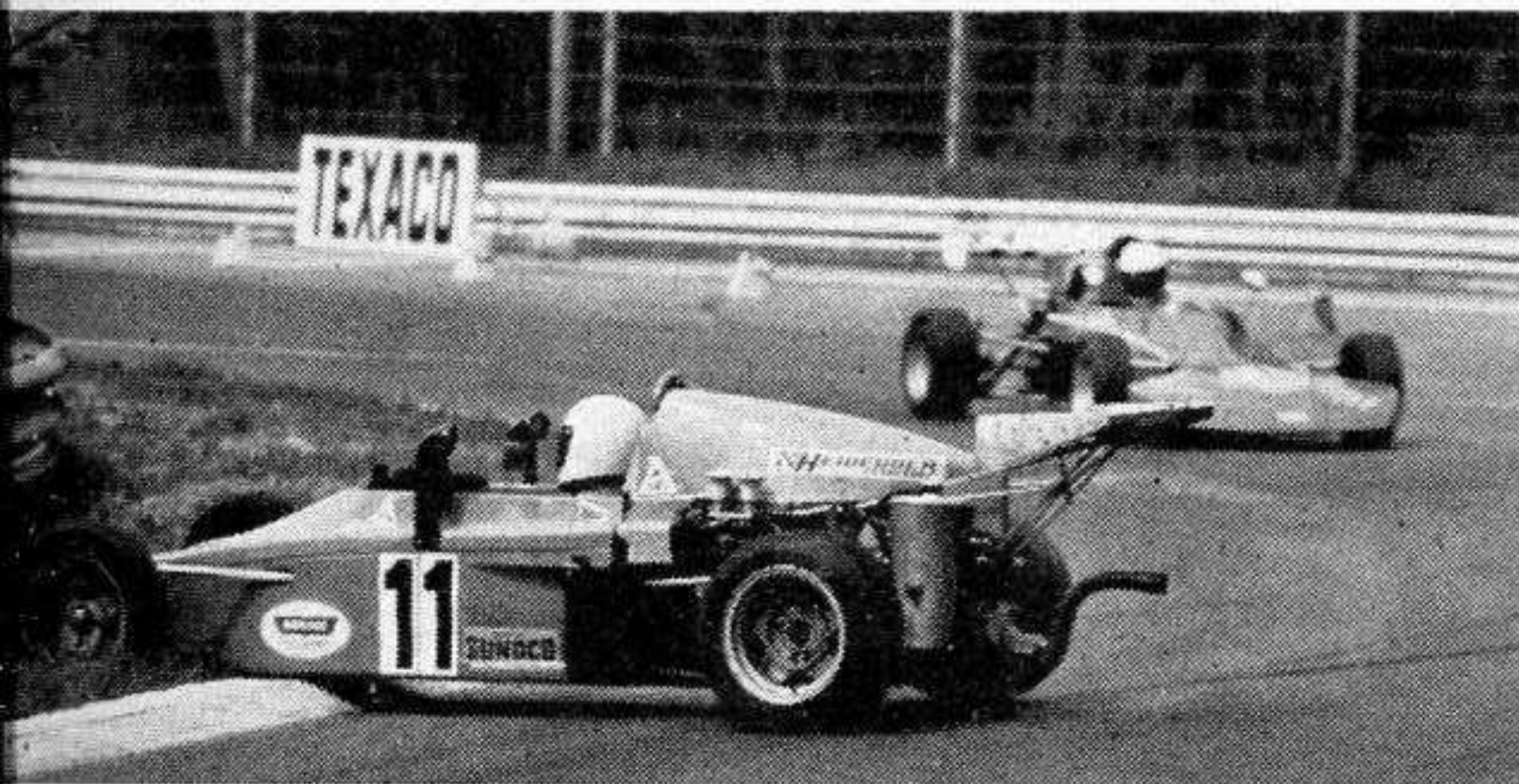
I «franchi» svizzeri



Nel gruppo «silhouettes», la BMW di Hiltebrand e la Alpine A 310 di Vanoli si sono date aspra battaglia per la supremazia nella classe 2 litri. A destra, la bella Toyota Celica gr. 2 1600 di Fritz Straumann. Qui sotto, entra in variante la Osella di Baltisser, vincitrice fra le gruppo 6



MONZA - Nel panorama agonistico italiano si fanno sempre più notare le gare organizzate sui nostri circuiti dagli appassionati svizzeri, che non potendo mettere in piedi delle gare «vere» al loro paese (per i noti impedimenti del governo confederale, che permette solo gare in salita e slalom) scendono volentieri nel nord Italia, dove trovano un certo numero di autodromi (Monza, Misano, c'era anche Casale) ben felici di ospitarli. In questa pagina vi presentiamo alcune immagini della gara della settimana scorsa sullo Junior di Monza, nelle quali si può ammirare anche la straordinaria varietà e qualità delle vetture degli elvetici, che si tengono ben aggiornati ad onta delle proibizioni di casa loro.



Sopra, la Horag SuperVau di Lemmenmeier in posizione non ortodossa in variante. Sotto, Ruedi Caprez, il più veloce in assoluto con la March 742

Una bella scelta di monoposto: la Amweg-BMW di Fredy Amweg, la March di Blatter, la Chevron di Michael Wyler e la Ralt di Norbert Hutter

Un bel testa-coda della Lola SuperVau di Heinz Loosli. Sotto, un gruppo di Carrera in parabolica. Il 70 è Branderberger, che finirà per vincere



1000 KM Nurburgring

30 maggio 1976

Gara internazionale di velocità e durata, valida quale quarta prova del Campionato Mondiale Sport gr. 5 - Circuito del Nurburgring, di km. 22,835.

La classifica

1. Krebs-Quester (BMW 3.5 CSL) 47 giri in 6.48'20"6, media 161,6 kmh; 2. Hezemans-Schenken (Porsche Turbo) a 2'45"; 3. Bell-Stenckkonig (Porsche Turbo) a 1 giro; 4. Haldi-Hotz (Porsche Turbo) a 1 giro; 5. Van Lennep-Bertrams (Porsche Turbo) a 2 giri; 17. Capra-Gottifredi-Parpinelli (Porsche Carrera RSR) a 6 giri; 21. Frisori-Moncini (Porsche Carrera) a 8 giri; 22. Micangeli-Pietromarchi (De Tomaso Pantera) a 9 giri.

Classifica Mondiale Marche (dopo 4 prove)	Mugello	Silverstone	Nurburgring	Valladolid	Punti
Porsche	20	20	15	15	70
BMW	3	15	20	20	58
Ford	2	—	6	—	8
Lancia	—	3	—	—	3
MG	—	—	3	—	3
De Tomaso	—	2	—	—	2

CON KREBS-QUESTER BISSATO SILVERSTONE

La BMW pareggia con la PORSCHE

ADENAU - La BMW Schnitzer 3,5 CSL affidata al tedesco occidentale Albrecht Krebs ed all'austriaco Dieter Quester ha preceduto, sul traguardo finale della «1000 chilometri» automobilistica del Nurburgring, la Porsche Turbo RSR pilotata dall'olandese Toine Hezemans e dall'australiano Tim Schenken.

Queste sono state le sole vetture a portare a termine l'intero percorso di 47 giri della pista del Nurburgring, in questa corsa valevole per il campionato mondiale marche.

La BMW vincitrice è seguita nella classifica finale della corsa da una sfilza di quattro Porsche. E' sempre la Porsche, pertanto, a comandare la classifica del campionato mondiale marche, dopo la quarta delle 10 corse in programma per questo ambito titolo.

Le due Case tedesche hanno comunque monopolizzato la parte alta della classifica del mondiale: la Porsche ha

70 punti, e la BMW è seconda con 58 punti (il vantaggio della Porsche è sceso da 17 a 12 punti). In terza posizione si trova la Ford, con soli otto punti, mentre appaiate in quarta posizione in classifica sono la Lancia e la Leyland, con tre punti a testa.

La vittoria della Casa bavarese avrebbe potuto essere più consistente, se la BMW 3,5 CSL, una vettura di produzione speciale da 470 cavalli, affidata ai britannici John Fitzpatrick e Tom Walkinshaw, non fosse stata messa fuori corsa da un incidente meccanico al 34. giro, quando il motore è esploso. Fitzpatrick e Walkinshaw avevano fino a quel momento comandato la corsa, dominando abbastanza agevolmente l'intero campo delle 41 vetture in gara.

Dietro la BMW di testa, a metà corsa erano al secondo posto l'olandese Gijs Van Lennep ed i tedeschi occidentali Hartwig Bertrams e Juergen Kannacher, su Porsche Turbo. Queste



Stommelen e Schurti sono stati sfortunati, dopo avere ottenuto la pole position con la Porsche-Martini

due macchine, insieme ad un'altra Porsche sovralimentata ed a due altre BMW, erano le uniche vetture che ancora non fossero state doppiate a metà gara.

Molta delusione ha destato fra il pubblico il forzato ritiro del favorito locale, Rolf Stommelen, che aveva preso in via dalla posizione al palo con la Porsche-Martini 935 ufficiale, e che è stato appiedato già all'ottavo giro, per un guasto meccanico. Secondo pilota di Stommelen era Manfred Schurti, del Liechtenstein, che venerdì aveva ottenuto il tempo più veloce sul giro al volante della Porsche affidatagli, con un tempo (7'37"7) molto vicino al primato ufficiale della pista.

Doppiata di un giro, è arrivata al terzo posto la Porsche Turbo RSR pilotata dal britannico Derek Bell e dal tedesco-occidentale Guenter Steckenkoenig.

Nick Standinger



Le due Porsche 935 in primo piano, guidate rispettivamente da Stommelen e Wolleck, non sono giunte al traguardo. Ha vinto la BMW di Krebs-Quester

Qualche equipaggio italiano anche in questa prova del Mondiale Marche. Questa è la silhouette De Tomaso Pantera di Pietromarchi e Micangeli

Battuto a Charlotte il re degli stock

CHARLOTTE - La «600 National stock» che ha in palio una delle più ricche «borse» che la NASCAR annoveri (250 mila dollari) forse non avrebbe ricevuto tanta pubblicità se non fosse giunta da Indianapolis Janet Guthrie la donna che tentò la scorsa settimana di «inserirsi» con i 33 cavalieri della «speed», fallendo però a causa della macchina scadente.

E' stato lo stesso A. J. Foyt — dopo averle prestato la sua Coyote di scorta ad Indy, con la quale la Guthrie girava ad una media intorno alle 180 miglia — a prestare la sua Chevrolet con la quale corse alla 500 di Daytona. E Janet con l'aiuto di Cale Yarborough, si preparava alla impegnativa prova marciando alla velocità di 143.927 miglia (231,578 Km/h).

Non sono mancate le critiche da parte dei grandi della categoria, Richard Petty in testa che affermava: «Prova scadentissima, sono sicuro che lei non reggerà per 4 e passa ore alla massacrante competizione. Meglio sarebbe se si preoccupasse della cucina. Un conto è qui-

dare la Datsun ed un'altro è essere al volante di un bolide di 15 quintali. Lo stesso Stewart affermò che questa è una corsa per uomini forti».

Aggiunge David Pearson: «Deve sempre sortir fuori qualcuno che scuote la calma della vigilia. Ci mancava anche una donna, adesso».

«Gli sciovinisti del sud», replica Janet, «mostrano il loro colore, ma io mostrerò loro le mie qualità».

Soltanto Cale Yarborough offre fiducia alla ex-dottoressa di fisica, ma con riserva: «Dovrà essere più

600 NATIONAL STOCK, gara internazionale di velocità per il campionato USAC - Charlotte (North Carolina), 30 maggio 1976.

LA CLASSIFICA

1. David Pearson alla media di 220,990 kmh; 2. Richard Petty a 14"; 3. Cale Yarborough a 49"; 4. Bobby Allison a 2 giri; 5. Benny Parsons a 3 giri.

calma altrimenti anche la vettura tremerà e metterà in pericolo gli avversari».

Con questo battage della vigilia, la «600 Gran National» di Charlotte nella Carolina del Sud è giunta al momento cruciale. La partenza...

Puntualmente alle 14, sotto un sole meraviglioso, la corsa è cominciata. Davanti a quasi 100.000 spettatori è iniziata una battaglia tra Richard Petty, David Pearson e Cale Yarborough. A metà corsa il comando era stato cambiato già 11 volte.

Ma alla fine David Pearson è riuscito a battere il «re» Richard Petty per meno di 14 secondi, vincendo una delle più prestigiose corse nel mondo degli stock. La media di 220,990 è stata molto bassa (relativamente) a causa di numerosi incidenti minori. A Pearson è andato il monte premio di 65.000 mila dollari, e ha avuto la vittoria morale su Petty che da tanto agognava.

Adriano Manocchia

LA 500 MIGLIA DI INDIANAPOLIS FERMATA
AL 102. GIRO: È STATA L'EDIZIONE PIÙ CORTA

RUTHERFORD

(grazie alla pioggia)

INDIANAPOLIS - Sarebbe da chiedersi: ha vinto Johnny Rutherford o ha dominato la pioggia? Prendiamola con filosofia e diciamo senz'altro che il texano, a distanza di un'anno, ha bissato la situazione della vittoria di Unser sul catino più importante del mondo, battendo di pochissimi decimi di secondo — quando lo starter ha esposto la bandiera gialla al 102. giro — il suo corregionale A.J. Foyt che alla fine non ha gradito il capovolgimento di situazione.

«Avrei vinto sicuramente», ha detto Foyt — *M.T. scans* — «non credo questo sia giusto». Ma a chi protestare? E' la prima volta in 60 anni di vita che ad Indy si corre una 500 miglia così breve e pertanto è difficile poter dire con sicurezza se Rutherford sia il vero vincitore di questa entusiasmante corsa dei milioni che aveva richiamato oltre 300 mila spettatori da tutto il mondo — c'era anche l'ing. Colombo della Magneti Marelli tra gli spettatori — o se la valutazione deve essere rimandata a Pocono quando i «baroni dell'ovale» si ritroveranno il 27 giugno prossimo.

Molti, anzi moltissimi sono rimasti male. Mario Andretti, che schizzato in sesta piazza dalla 21. dopo un solo giro, ha chiuso all'ottavo posto, per una difficoltosa accensione. Al Unser col suo ammiratissimo Cosworth era riuscito a rimontare molti avversari dopo iniziali soste al box per il raffreddamento, e così di seguito.

Comunque, la vera battaglia la stavano combattendo i grossi, i signoroni dello speedway: Rutherford, Foyt, il corregionale Gordon Johncock tutti nello stesso

giro, mentre a ridosso ad un giro, Dallenback della scuderia Bignotti, Pancho Carter di Dan Gurney, Tom Sneva, Al Unser ed Andretti stavano tentando la rimonta quando Pat Vedan ha dovuto esporre la bandiera gialla per il sopraggiungere della pioggia.

E' venuto a mancare Roger Mc Cluskey che a metà del primo tempo è andato ad urtare il muro lanciato a 280 kmh. La macchina, una nuova creazione di Lindesy Hopkins, s'è sfasciata malamente, il pilota è stato esaminato all'ospedale ma rilasciato subito incolore.

Anche la media è andata a farsi benedire per quella continua bandiera gialla esposta per sicurezza e per pulire la pista di rottami ed olio delle sei vetture ritirate durante i 102 giri di competizione.

Se volessimo fare un rapido conto Rutherford ha guadagnato circa 3 mila dollari a giro, senza contare i 6 mila per aver guidato il plotone 46 volte, i 10 mila dollari per la pole position, e tutto il resto che verrà nell'immediato futuro.

Una bella giornata — anche se piovigginosa — per il 2 volte vincitore di Indy non c'è che dire.

Indy ha chiuso, anche se in maniera non certamente trionfale, ma la colpa non è sua. Il «padre tempo» comanda lui e questa brava gente dell'Indiana potrebbe soltanto tentare di spostare la data. Forse avrebbero più fortuna.

Lino Manocchia

In 300mila per la 60. 500 INDY

INDIANAPOLIS - La giornata non ha cambiato «copione» rispetto agli anni scorsi: appare grigia col cielo che sembra pronto a scaricare ancora acqua come ha fatto alla vigilia.

Alle 11 locali i 33 protagonisti del «big show» dell'anno scattano, con una partenza elettrizzante, perfetta, che ha fatto scattare i 300 e passa mila spettatori che hanno affogato letteralmente lo speedway. Sembra, al momento in cui scriviamo queste note di gara non hanno dato la cifra ufficiale, che la sessantesima edizione batterà tutti i precedenti primati di affluenza.

I grandi, i blasonati, i baroni hanno dato vita ad un susseguirsi di colpi incuranti delle retrovie. Johncock con la sua rossa fiamma Wildcat di Giorgio Bignotti tallona subito Rutherford, mentre Andretti dalla 21. posizione si porta in appena un giro in sesta piazza tallonando Dallenback.

Ma al quarto giro, olio sulla pista. Ottavo passaggio altra luce gialla, rottami in pista di non specificata provenienza. La media che avrebbe dovuto dare il brivido, è passata a 288,31 Km/h, mentre la piazza d'onore se la contendono Carter, Foyt, Rutherford e Johncock. Andretti fa il pieno, passa in ottava e quindi di sesta posizione inseguito a tutto gas da Al Unser, l'ex compagno di squadra con la sua Parnelli Jones col Cosworth-Turbo che sino ad ora ha offerto una buona prestazione.

Per altri 40 giri non si registrano colpi sensazionali mentre le fermate ai box per i rifornimenti si susseguono specie durante le luci gialle che tornano ad affiorare al punto da abbassare la media a 246 Km/h al 90. giro.

A questo punto meccanici, pubblico e dirigenti cominciano a puntare il naso verso il cielo sempre più grigio. Un rombo lontano del tuono annuncia l'arrivo della pioggia. Siamo al centesimo giro ed il regolamento richiede che i concorrenti abbiano compiuto 101 giri per poter fermare la corsa. Al 102., dopo che Pat

Vedan aveva esposto la bandiera gialla, le macchine lentamente rientrano ai box. La pioggia comincia a cadere insistente, e costringe a far rimedio con incerate ed ombrelli.

Lo speaker annuncia che se la pioggia cesserà la corsa riprenderà sino alla fine, intanto si appredono i seguenti dati: Rutherford che ha guidato per 46 giri, ha incassato, sino ad ora 6900 dollari (150 a giro), A. J. Foyt, per 14 giri prende 4300 dollari e Gordon Johncock, con 18 giri 2700 dollari.

La media, al momento dell'alt era di 241 Km/h.

Andretti di nuovo con PENSKE in F.1 dal '77

INDIANAPOLIS - Possiamo dire, senza tema di sbagliare, che il mezzo milione di persone scagionate lungo la Main Street di Indianapolis agghindata a festa per la 500 Miglia, non ha nulla da invidiare al milione di abitanti di New York che lungo Broadway, qualche anno fa salutò il ritorno dallo spazio dell'astronauta John Glen. Abbiamo avuto il piacere di partecipare al «festival parade» con centinaia di carri semoventi, a bordo dell'argentea Buick dell'Asso di Nazareth ed abbiamo potuto constatare la popolarità che Mario gode ancora e l'affetto degli affezionati delle corse e non, nei suoi riguardi. Piedone ha risposto a tutto con la mano, mentre sul viso si leggeva una velata commozione. Poi scortati dalla polizia su motociclette, i piloti sono tornati ai garages per gli ultimi ritocchi e suggerimenti.

Nel garage della Penske abbiamo potuto osservare un interessante sistema di sollevamento della vettura per il cambio delle ruote. Una incastellatura che emette quattro piedini di circa 25 centimetri, simile alla capsula lunare che atterrerà sulla luna, alza la vettura in 3 secondi e la ripone al suolo in due. In tal modo il cambio di tre pneumatici può essere effettuato in 12 secondi, e questo rappresenta indubbiamente un record da assegnare al team Penske.



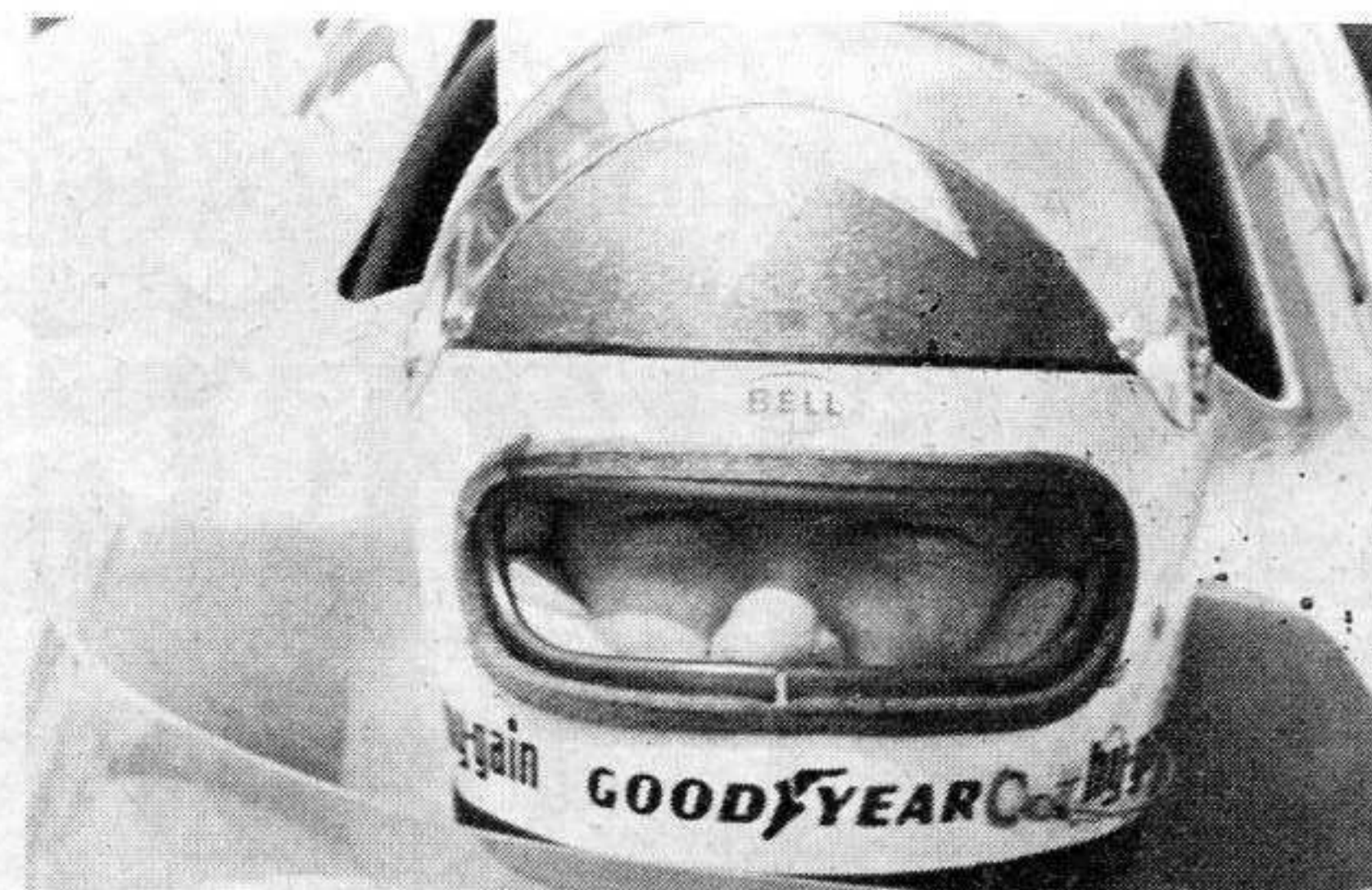
Andretti, che ha preferito Indianapolis a Montecarlo, è arrivato 8. eccolo con il vincitore Rutherford

Numerose telefonate si sono accavallate durante le ultime ore tra Roger Penske e personaggi che rimangono misteriosi. Comunque ci è sembrato di capire che il costruttore della Pensilvania stia «manovrando» in maniera che Mario possa, nel 1977 essere al volante di un bolide di formula uno della scuderia che gli ha affidato la macchina per la 500 Miglia di Indy e per la 500 Miglia del 27 giugno a Pocono.

Mario parte lunedì per il Gran Prix della Svezia, poi tornerà in Pensilvania e inizierà i lavori di preparazione per la qualifica della terza grossa 500 Miglia della USAC.

Forse il successo che per due o tre anni è venuto a mancare al pilota di Nazareth si concretizzerà nel 1977, quando impegnandosi completamente con Penske nella F. 1 e nelle tre 500 Miglia tipo Indy, potrà concludere un ciclo poco felice che sicuramente Andretti non meritava.

In mattinata anche lui ha ricevuto un premio durante la cerimonia di presentazione dei piloti al pubblico. Un grosso assegno da parte della National City Bank per essersi qualificato alla media superiore allo stesso Johnny Rutherford, detentore della pole position.



Johnny Rutherford ha emulato Unser, vincitore '75, in un'edizione anch'essa bagnata di Indy

Così (in 27) all'arrivo

500 MIGLIA INDIANAPOLIS, gara velocità in circuito per vetture USAC - Indianapolis, 30 maggio 1976.

1. Johnny Rutherford (McLaren) alla media di 241,84 kmh; 2. A.J. Foyt (Coyote Foyt); 3. Gordon Johncock (Wildcat Bignotti); 4. Wally Dallenback (Wildcat); 5. Pancho Carter (Eagle Gurney); 6. Tom Sneva (McLaren Penske); 7. Al Unser (Cosworth Parnelli); 8. Mario Andretti (McLaren Penske); 9. Salt Walther (Eagle Walther); 10. Bobby Unser (Cobra Eagle) a 2 giri; 11. Lloyd Ruby (Eagle Offy) a 4 giri; 12. George Snider (Eagle Offy) a 4 giri; 13. Tom Bigelow (Eagle Offy) a 4 giri; 14. Jan Opperman (Eagle DGS) a 4 giri; 15. Mike Mosley (Eagle Offy) a 5 giri; 16. Johnny Parsons (Eagle Offy) a 5 giri; 17. Larry Cannon (Eagle Offy) a 5 giri; 18. Vern Shuppan (Eagle Gurney) a 6 giri; 19. Bob Harkey (Offy Kings) a 6 giri; 20. John Martin (Offy Dragon) a 6 giri; 21. Bill Puterbaugh (Eagle Offy) a 6 giri; 22. Sheldon Kinser (Offy Dragon); 23. Bill Scott (Eagle Offy) a 6 giri; 24. Steve Krisloff (Eagle Offy) a 7 giri; 25. Al Lo Quasto (McLaren Offy) a 7 giri; 26. Larry McCoy (Ras Offy) a 11 giri; 27. Jerry Grant (Eagle AMC) a 11 giri.

Dopo 18 volte A. J. FOYT lascia la «500»

INDIANAPOLIS - La USAC ha inflitto una multa di cento dollari ad A. J. Foyt perché non si è presentato al meeting dei piloti venerdì mattina. Il tre volte vincitore di Indy non è troppo soddisfatto e lo dice apertamente: «Ho ritenuto di non partecipare al meeting poiché quei quattro vecchi bacucchi si ritrovano e non dicono mai nulla mentre i piloti potrebbero fare molte altre cose».

Il papà del 3 volte vincitore di Indy A. J. Foyt senior ha detto testualmente: «Mio figlio è indubbiamente uno tra i più grandi piloti d'America e forse del mondo. Ha corso con tutti i tipi di macchine, ha vinto tante volte, ha effettuato 18 partenze qui ad Indianapolis, (ed anche questo è un suo record n.d.r.). Ha percorso oltre 6500 miglia di gare, più di ogni altro pilota, che altro va cercando? Io personalmente gli ho detto di rallentare e presto troncarsi. E' tanto occupato con la nostra fabbrica di macchine e motori che non abbiamo fatto nemmeno in tempo a mettere insieme il bolide per questa corsa. Io credo». Concludeva il vecchio genitore, che nel 1977, A. J. dirà addio alle manifestazioni motorizzate.

Il probabilissimo prossimo presidente del rinnovato speedway sarà A. J. Foyt, ma non ci è stato detto se il texano investirà qualche milione nelle azioni o se diverrà dirigente con grosso salario.

«Che vuole, ci diceva mister Hulman, io ho 75 anni, sto bene, ma non posso continuare ad addossarmi il peso della direzione. La pista ha bisogno di menti fresche, anche se il più delle volte ha bisogno di milioni di dollari».

A Foyt rinfacciano il fatto di aver fatto provare alla prima donna che tentava ad Indy, Janet Guthrie — che si metteva in luce con una prova abbastanza di riguardo — e poi di non aver voluto dare la macchina per qualificarsi.

Ma A. J. si scusa dicendo: «So che il muletto è più forte della numero 14, ma ho voluto tenere assieme il team di meccanici che altrimenti non avrebbero servito né me né lei».