Corriere Corse

bevici sopra, Jacky....

Il «mondiale»
Formula 1
conferma nel
G.P. GERMANIA
il suo
mattatore

HOCKENHEIM - Dopo la grande bat-taglia, il vino del Reno offerto al Vis-chiara-Lotus, nella coppa del trionfo. Jochen RINDT lo ha offerto (a destra) anche al suo irriducibile rivale Jacky ICAX, che non è riuscito a dare alla Ferrari la vittoria sulla quale ormai tutti contavano. Che lo stesso belga credeva di assicurare, essendo stato il più veloce in corsa, che spesso ha guidato in testa così (foto sopra).

RINDT: e cinque!
Un poker d'assi e un regalo di nozze mancato

DALL'INVIAUTO

HOCKENHEIM. Penultimo giro. Appiccati ai guard-rails che divide i boxes dalla pista, i meccanici della Ferrari stanno con gli occhi fissi all'ultima curva. Poco prima era passato Ickx con Rindt incolato dietro. Adeguo infine sbacca di nuovo, le due macchine rosse, e nella nebbiolina crea
ta dall'afa e dal controluce non si vede bene. Poi si avvicina e si stava è Rindt davanti ad Ickx, con un paio di metri a separar la codetta della Lotus dal muso della Ferrari. La gente urla, come ha continuato ad urfare per tutta la corsa, ogni volta che in testa cambiava il padrone. C'è un po' di delusione, al cen
tro dei boxes dove sono rimasti soltanto quelli della Ferrari, poiché ormai gli altri sono scomparsi. Però è una de
lusione relativa, che l'essere primo o secondo, in queste circostanze non significa nul
la... fino alla volta che conta. Penultimo giro: un fotografo appostato proprio dietro i meccanici Ferrari si racco
manda: « ragazzi non vi sporr
getroppo, perché sembra nel
fa foto ci saranno le vostre teste e non le macchine ». Mancano due secondi ormai, e poi sapremo a chi andrà il Gran Premio di Germania.

Manca un minuto, e dalla folla sale un altro urlo, perché in lontananza ha visto una macchina rossa superarre un'altra; ma è troppo presto, ed infatti era solo Siffert con la Lotus « Vecchia » che era riuscito a passare davanti a Siffert che poveretto arrancava da far pena, col motore pieno di tosse. Poi ancora urlo e grida, e stavolta ci siamo. Tutti a guar
dare le forme che sbucavano nella nebbiolina contornosole, e quando le si distinguono si ca
pisce subito è come prima.

No, non ce l'ha fatta, il qua
si sposo Jacky Ickx, a porta
e a casa, regalo di nozze che sarebbe stato stupendo, le grandi coppa d'oro e argento che il principe Metternich e von Hanstein avevano pronte. Non ce l'ha fatta a vaga
tare alla Ferrari quella vittoria che pure essa merita ampiamente e che stavolta ti va proprio lì, pronta ad es
sere colta.

Noe, non ce l'ha fatta, e nell'al
do d'oro ci sarà il nome di Rindt, che questa corsa meri
titava anche lui come Ickx. Però almeno qui, su queste ri
ghe calde della carica d'emo
tioni e del magnifico spettacolo che ci hanno offerto in quattro, almeno qui si ri
manga il segno della realtà vissuta da oltre centocinquenan
tamila paia d'occhi. E se è Rindt che ha vinto, ai fini sta
tistici, sia chiaro che sono in quattro ad aver vinto ai fini, meno concreti ma più impor
tanti, del valore assoluto.

Due assenti sul podio

Due piloti non hanno po
tuto essere in pedana, al momento in cui toccava Rindt, ma che almeno si accomunno Ickx a Rindt nella celebrazione non di una gara, ma di una delle più belle battagli sportive cui abbiamo assistito. Che Rindt ed Ickx siano sta
ti superiori agli altri resterà scritto nelle statistiche e nei conti del campionato, ma
c con loro debbono esser messi Regazzoni ed Amon, che a lun
go hanno completato il quartetto dei veri dominatori di questa gara.

Celebriamo Rindt ed Ickx, come si deve per dei domi
natori, ma permettiamoci di af
ternare che — in fondo — so
no Regazzoni ed Amon a do
ver essere considerati ancora più in alto. Sia pure se per ragioni diverse.

Regazzoni ha confermato Zandvoort e Brands Hatch, cioé il suo spontaneo e natu
rale inserimento nel mosaico delle formula uno, e più che confermarlo lo ha esaltato, con una prova che ha avuto anche il meraviglioso aspetto del comando, quando egli è andato in testa. Si è battuto come forse non si poteva sperare, inserendosi senza complessi, ma anche senza er
rori, in un confronto che ave
va a protagonisti due « gran
di ». Non era impacciato, ma

La sequenza della partenza. Attenti al segnale del via scattano tutti bene, ma Rindt fa saltare troppo le ruote che sollevano una gran fumata mentre Ickx si avvantaggia subito. Dopo pochi metri Siffert (12) e Regazzoni (13) hanno già messo il muso delle loro macchine a cavallo della Lotus
Il risveglio di AMON

Amon, lui, è stato ancora più grande, per la gran battaglia che ha dovuto sostenere innanzi tutto con la sua macchina, riuscendo nella imposa incredibile di uscire dal mucchio di e andare a raggiungere il trio di testa, restando poi con loro, a pochi centimetri talvolta, con tanto disperato ardore da cacciarli re in tutti, se pure sussiste, la qualificazione di poco coraggio e temperamento che gli era stata finora affibbiata.

Credetemi, vederlo in azione, a pochi metri di distanza come la abbiamo visto, col muso della sua macchina a sfiorare le ruote avversarie, è stato uno spettacolo da non credere.

Ecco perché innalzando Rindt ed Ickx sul podio, accomuniamo a loro Regazzoni ed Amon, che se lo meritano davvero.

Fittipaldi funambolo

Eppoi un altro dei giovani che si affacciano alla finestra in questo 1970 tanto ricco di nuovi talenti: quel Fittipaldi che ha fatto faville in poco tempo nelle formule minori e che adesso, se sta facendo anche all'università, sia pure proporzionalmente al mezzo di cui dispone, Fittipaldi ha compiuto pròdezie da funambolo, per tenere il rischio che ha tenuto con la "49", e si è preso il rischio di sopranazare gente con macchine ed esperienza a fama superiori. Finire al quarto posto, non d'annuviglia, par lui, un titolo d'onore, non tanto per la posizione quanto per il no d'annuviglia.

Eppoi Sartiaco. Che con la macchina nuova e col morale di chi crede in sé stesso è stato senza dubbio il migliore degli altri. C'è che anche da dottori, a punti, questi "altri" quelli che erano dietro il quarto intoccabili e citati. Stommelen e Pescarolo alla Miles ma soprattutto Hulme dalle_STRUCT are ancora piagiate coraggiosamente stoico nel resistere alle maggiori dolo delle macchine altrui ed alla perso nofferenze. Un altro de gli uomini da ammirare, Hulme, di quelli che il mestiere di pilota assolvono con piena dedizione, elevandosi.

E infine, non posso parlare di Stewart, di Andretti, di Siffert o Peterson o Miles, poiché in corsa sono stati veramente troppo poco e troppo male. Parliamo però di Graham Hill, che anche stavolta ha percorso il suo calvario, a bordo di quel la che è ormai una vera "carrettia", battendosi al limite delle sue possibilità, che da uomo sono ancora grandi, anche se il mezzo le mortifica.

E un altro di quelli, come Hulme, che orarono le co se e le nobiltà. Il suo pensa re, sembra, è finito, che dalla prossima corsa anche lui avrà un monco capace.

La corsa è tutta da raccontare o tutta da sintetizza re. Ci sono stati "i quattro" e poi gli altri. E con questo abbiamo fatto la sintesi. Raccontare minutiamente quel che il poker d'assi ha fatto in te sia richiederebbe tanto spazio.

Cesellatori a 300 orari

Preferiamo invece offrire un sintetico cronologia che basterà alla vostra immaginazione per rivivere le emozioni vissute da chi ha avuto la ventura di ve dere. Vi basti pensare che ogni volta che le posizioni cambiavano, era un feroce confronto fatti di staccate ritarde, di curve arrisicate, di passaggi a contatto di ruote, a determinare il cambi.

Un esercizio da cesellatori a trecento orari. Tanto di cap pello, anche se lui, Jacky Ickx, non ce l'ha fatta a por tare nella nuova casa, alla sposina, il regalo di nozze.

Franco Lini

Un francese, Pierre Bergeaud, sta affrontando il giro del mondo con una Citroën del 1962, che ha già percorso 180.000 chilometri, partendo da Parigi (ha cambiato quattro volte il motore). Il globetrotter ha toccato Madrid, Londra, Amsterdam, Rotterdam, Bruxelles, Lussemburgo ecc. ed entro due anni vuole battere ogni record in fatto di rapidità, arrivando in Asia, attraversando la Cina, passando per l'Australia, poi tornare in Africa via mare e quindi passare di gran fretta dal Canada a Costa dall'interessante circa 165 milioni.
La cronaca come alla moviola

1° giro
Ickx, Rindt, Siffert, Regazzoni, Pescarolo, Rodriguez. Brabham è partito in ritardo.

2° giro

3° giro
Posizioni invariate. Brabham si lascia dietro una lunga scia di fumo.

4° giro

5° giro
Ickx, Rindt, Regazzoni, Amon, Siffert. Oliver si ferma fuori pista ed abbandona.

8° giro
Rindt, Regazzoni, Ickx, Amon, poco più lontano Siffert. Poi Pescarolo con dietro Miles, Stommelel, Fittipaldi, Surtees, Peterson ecc. Stewart è molto lontano avendo sbadato.

9° giro

11° giro

13° giro
Ickx solo, a venti metri Regazzoni, Rindt, Amon e Siffert. Pescarolo sta per essere riassorbito dal gruppo.

14° giro
Ickx, Rindt, Regazzoni, Amon. Siffert è stato staccato. Surtees ha superato Pescarolo, seguito Miles, Stommelel, Fittipaldi e Huilme.

15° giro

18° giro
Ickx, Rindt, Regazzoni, Amon molto vicini tra loro. Siffert è a metà. Surtees guida il gruppo che si sta allungando.

19° giro
Rindt con qualche metro su Ickx, Regazzoni, Amon.

20° giro
Rindt, Regazzoni, Ickx, Amon. Stewart si ferma col motore rotto.

21° giro
Regazzoni, Rindt, Ickx, Amon.

22° giro
Rindt, Ickx, Regazzoni, Amon.

23° giro
Miles abbandona.

24° giro
Ickx, Rindt, Regazzoni, Amon, Surtees quasi raggiunto Siffert. Seguiti da Pescarolo e gli Stewarts.

27° giro
Hulme supera Pescarolo.

28° giro
Ickx solo. Regazzoni passa Rindt nella coda sotto il rettilineo prima del misto e pone forza favorendo il distacco di Ickx.

29° giro
Rindt in acrobazia risuperare Regazzoni è secondo.

30° giro

34° giro
Rindt, Ickx, Manca Amon, fermo sul prossimo motore rotto. L’ecatome dei Cosworth continua.

Dopo l’avvio stentato nel gruppo Surtees ha decisamente preso il comando degli inseguitori restando fino a che il motore ha retto. Eccolo davanti a Stommelel e Fittipaldi (foto LINI)

HOCKENHEIM - E' lanciato l'ambiente tipico del Gran Premio di Germania, così il tradito e la puntigliosamente che accompagnano di solito questa gara sul clausolare percorso del Nürburgring. Stasolta c'era solo sollievo ed aula opprimenti, il che non ha peraltro impedito che il Maserati fosse pieno, nel suoi 120.000 posti a sedere panico-missioni.

Caldo ed alta hanno provocato una vera e propria maria di motori, specie quelli Cosworth che sono sempre più fragili, tranne quelli, particolarmente privilegiati come ormai pare sia abitudine del costruttore inglesi di privilegiare. L'anno scorso era Stewart a godere di attenzioni speciali, quest'anno pare sia Rindt, dato che i suoi motori non cedono quasi mai, mentre copiano spesso quelli di Miles (in questa gara tre nei tre giorni).

La gara è partita alle tremolute 15.30, per favore di un vetro mac-alizzato delle sole 30.000 automobilisti che hanno invaso Hockenheim, la città degli asparagi.

Partenza regolare e subito ai ferri corti quelli che saranno i protagonisti della gara. Che abbiamo quasi sintetizzate in esse scarne: ma che credano efficaci ed illusive.
La «Bargarre» nei momenti - Chiaie

<table>
<thead>
<tr>
<th>15° giro</th>
<th>25° giro</th>
<th>35° giro</th>
<th>50° giro</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Ickx - 30'44''3</td>
<td>Ickx - 51'17''5</td>
<td>Ickx - 1.11'35''5</td>
<td>Ickx - 1'42'00''3</td>
</tr>
<tr>
<td>Rindt</td>
<td>Regazzoni</td>
<td>Surtees</td>
<td>Ickx</td>
</tr>
<tr>
<td>Amon</td>
<td>Amon</td>
<td>Huime</td>
<td>Huime</td>
</tr>
<tr>
<td>Siffert</td>
<td>Siffert</td>
<td>Pescarolo</td>
<td>Pescarolo</td>
</tr>
<tr>
<td>Surtees</td>
<td>Surtees</td>
<td>Siffert</td>
<td>Siffert</td>
</tr>
<tr>
<td>Pescarolo</td>
<td>Pescarolo</td>
<td>Fittipaldi</td>
<td>Fittipaldi</td>
</tr>
<tr>
<td>Miles</td>
<td>Miles</td>
<td>Stommelen</td>
<td>Stommelen</td>
</tr>
<tr>
<td>Stommelen</td>
<td>Stommelen</td>
<td>Hill</td>
<td>Hill</td>
</tr>
<tr>
<td>Fittipaldi</td>
<td>Fittipaldi</td>
<td>Surtees</td>
<td>Surtees</td>
</tr>
<tr>
<td>Hill</td>
<td>Hill</td>
<td>Cevert</td>
<td>Cevert</td>
</tr>
<tr>
<td>Stewart</td>
<td>Stewart</td>
<td>Milzis</td>
<td>Milzis</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Ritirati:

<table>
<thead>
<tr>
<th>15° giro</th>
<th>25° giro</th>
<th>35° giro</th>
<th>50° giro</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Rodriguez</td>
<td>Oliver</td>
<td>Beltoise</td>
<td>Alfa Romeo</td>
</tr>
<tr>
<td>Andretti</td>
<td>Stewart</td>
<td>Beltoise</td>
<td>Alfa Romeo</td>
</tr>
<tr>
<td>Regazzoni</td>
<td>Stewart</td>
<td>Beltoise</td>
<td>Alfa Romeo</td>
</tr>
<tr>
<td>Miles</td>
<td>Miles</td>
<td>Miles</td>
<td>Miles</td>
</tr>
<tr>
<td>Surtees</td>
<td>Surtees</td>
<td>Surtees</td>
<td>Surtees</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Qualche (piccola) novità tecnica

La BRABHAM con le pinne

Nonostante le modifiche apportate da McNamara la March di Andretti non era molto migliore delle altre. Andretti ha continuato a testare la codine alla fine del 1971 e poi ha rotto il motore e si è ritirato.

Modificata da MAC NAMARA
La MARCH della STP

HOCKENHEIM - Novità tecniche di rilievo non ce ne sono state neanche in questo Gran Premio di Germania, poiché pare che tutti gli aspetti interessanti siano già stati adeguati per le prossime gare dell'anno. Ma un avvicinamento che si è visto è quello degli spruzzi d'acqua che, a volte, possono essere utili nel tentare di confondere gli avversari.

Costantemente vantaggiati sono stati i motori Judd, che hanno mostrato un'enorme potenza e una lunga durata. Sono stati infatti notati due piccole pinne verticali poste sulla carenatura del motore ed aventi l'obiettivo di evitare il dislivello dello stagnone. Il risultato è stato un miglioramento di 1'10 secondi per ogni giro di gara.

Tra le altre cose da segnalare che hanno fatto la differenza sono stati i nuovi componenti di lubrificazione, determinati (pare) da una cattiva posizione della cinghia che aziona la pompa dell'olio. Può darsi che per ora non siano state introdotte in serie, ma resta il fatto che anche in questa corsa la McLaren col motore Alfa Romeo non è stata brillante.

Di altri fatti tecnici di rilievo non ce ne sono, da segnalare, se non si accetta la solita ridotta di tipo differenti di gomme provate dalle varie case, fatto che ormai è diventato abituale e che non costituisce più notizia, anche perché è diventato difficilissimo tener dietro a tutte le modifiche che si danno in campo. Ma è stata una gara con molte miscele che ad ogni corsa si sono presentate dai costruttori di pneumatici.
Quel «treno» nelle prove

L'altalena delle prove

<table>
<thead>
<tr>
<th>PILOTA</th>
<th>Macchina</th>
<th>Venerdì</th>
<th>Sabato</th>
<th>Miglior</th>
<th>(1 sessione)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>CIOX (Ferrari)</td>
<td>2'05.7</td>
<td>2'03.1</td>
<td>1'39.9</td>
<td>1'39.9</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>KIHD (Lotus)</td>
<td>2'07.1</td>
<td>2'05.7</td>
<td>1'39.9</td>
<td>1'39.9</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>REGAZZONI (March)</td>
<td>2'08.5</td>
<td>2'07.5</td>
<td>1'39.9</td>
<td>1'39.9</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>EFFERT (March)</td>
<td>2'06.0</td>
<td>2'06.0</td>
<td>1'39.9</td>
<td>1'39.9</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>FERRONI (Matra)</td>
<td>2'07.0</td>
<td>2'07.0</td>
<td>1'39.9</td>
<td>1'39.9</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>AMON (March)</td>
<td>2'03.0</td>
<td>2'03.0</td>
<td>1'39.9</td>
<td>1'39.9</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>STEWART (Lotus)</td>
<td>2'06.7</td>
<td>2'06.7</td>
<td>1'39.9</td>
<td>1'39.9</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>ANDRETTI (Lotus)</td>
<td>2'07.5</td>
<td>2'07.5</td>
<td>1'39.9</td>
<td>1'39.9</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>MIERS (Lotus)</td>
<td>2'03.0</td>
<td>2'03.0</td>
<td>1'39.9</td>
<td>1'39.9</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>STOMMELEN (Brahma)</td>
<td>2'03.0</td>
<td>2'03.0</td>
<td>1'39.9</td>
<td>1'39.9</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RODRIGO (IBM)</td>
<td>2'05.0</td>
<td>2'05.0</td>
<td>1'39.9</td>
<td>1'39.9</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>BRABHAM (Brahma)</td>
<td>2'03.0</td>
<td>2'03.0</td>
<td>1'39.9</td>
<td>1'39.9</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>BULLARD (Lotus)</td>
<td>2'06.7</td>
<td>2'06.7</td>
<td>1'39.9</td>
<td>1'39.9</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>GEYERT (March)</td>
<td>2'05.0</td>
<td>2'05.0</td>
<td>1'39.9</td>
<td>1'39.9</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>SURTEES (BRM)</td>
<td>2'04.0</td>
<td>2'04.0</td>
<td>1'39.9</td>
<td>1'39.9</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>HULME (McLaren)</td>
<td>2'05.0</td>
<td>2'05.0</td>
<td>1'39.9</td>
<td>1'39.9</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>GETHIN (McLaren)</td>
<td>2'05.0</td>
<td>2'05.0</td>
<td>1'39.9</td>
<td>1'39.9</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>OLIVER (BRM)</td>
<td>2'03.0</td>
<td>2'03.0</td>
<td>1'39.9</td>
<td>1'39.9</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>FISCHER (March)</td>
<td>2'04.0</td>
<td>2'04.0</td>
<td>1'39.9</td>
<td>1'39.9</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>REDMAN (De Tomaso)</td>
<td>2'05.0</td>
<td>2'05.0</td>
<td>1'39.9</td>
<td>1'39.9</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>HALL (Lotus)</td>
<td>2'03.0</td>
<td>2'03.0</td>
<td>1'39.9</td>
<td>1'39.9</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>DR. ADAMSCH (McLaren-Alfa)</td>
<td>2'04.0</td>
<td>2'04.0</td>
<td>1'39.9</td>
<td>1'39.9</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>BELTOISE (Matra)</td>
<td>2'02.0</td>
<td>2'02.0</td>
<td>1'39.9</td>
<td>1'39.9</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>MOSER (Belianti)</td>
<td>2'05.0</td>
<td>2'05.0</td>
<td>1'39.9</td>
<td>1'39.9</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>HAHNE (March)</td>
<td>2'01.0</td>
<td>2'01.0</td>
<td>1'39.9</td>
<td>1'39.9</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

La tabella mostra i tempi delle prove del Grande Premio di Germania, disputato a Hockenheim. I tempi sono riportati in secondi e minuti, con il miglior tempo di ciascun pilota segnato in corsivo. I tempi di Venerdì e Sabato sono riportati a sinistra, mentre i tempi di domenica sono riportati a destra. I tempi sono riportati per l'intera gara e per i singoli turni. I tempi sono riportati in secondo e minuto, con il miglior tempo di ciascun pilota segnato in corsivo. I tempi di Venerdì e Sabato sono riportati a sinistra, mentre i tempi di domenica sono riportati a destra. I tempi sono riportati per l'intera gara e per i singoli turni.

La tabella mostra i tempi delle prove del Grande Premio di Germania, disputato a Hockenheim. I tempi sono riportati in secondi e minuti, con il miglior tempo di ciascun pilota segnato in corsivo. I tempi di Venerdì e Sabato sono riportati a sinistra, mentre i tempi di domenica sono riportati a destra. I tempi sono riportati per l'intera gara e per i singoli turni. I tempi sono riportati in secondo e minuto, con il miglior tempo di ciascun pilota segnato in corsivo. I tempi di Venerdì e Sabato sono riportati a sinistra, mentre i tempi di domenica sono riportati a destra. I tempi sono riportati per l'intera gara e per i singoli turni.

La tabella mostra i tempi delle prove del Grande Premio di Germania, disputato a Hockenheim. I tempi sono riportati in secondi e minuti, con il miglior tempo di ciascun pilota segnato in corsivo. I tempi di Venerdì e Sabato sono riportati a sinistra, mentre i tempi di domenica sono riportati a destra. I tempi sono riportati per l'intera gara e per i singoli turni. I tempi sono riportati in secondo e minuto, con il miglior tempo di ciascun pilota segnato in corsivo. I tempi di Venerdì e Sabato sono riportati a sinistra, mentre i tempi di domenica sono riportati a destra. I tempi sono riportati per l'intera gara e per i singoli turni.

La tabella mostra i tempi delle prove del Grande Premio di Germania, disputato a Hockenheim. I tempi sono riportati in secondi e minuti, con il miglior tempo di ciascun pilota segnato in corsivo. I tempi di Venerdì e Sabato sono riportati a sinistra, mentre i tempi di domenica sono riportati a destra. I tempi sono riportati per l'intera gara e per i singoli turni. I tempi sono riportati in secondo e minuto, con il miglior tempo di ciascun pilota segnato in corsivo. I tempi di Venerdì e Sabato sono riportati a sinistra, mentre i tempi di domenica sono riportati a destra. I tempi sono riportati per l'intera gara e per i singoli turni.
Ecco (a sfinarla) un esempio del "treno" tipico del circuito di Hockenheim, troppo veloce per impedire che chi non ha risorse migliori strutture le scelga degli altri. Miles conduce davanti a Cervi, Fittipaldi, Surtees, Stommelen, Hulme. Qui sopra la gran fumata scaturita dal motore di Brabham, dopo soltanto tre giri ultima, manipolazione, per la cattiva partenza.

Avete letto a pagina 3 il servizio del nostro Manocchia da New York. L'intervista con Andy Granatelli, patron di Mario Andretti, a la Ferrari, non possono che salutare. Io però vorrei cogliere l'occasione per dire ai titoli del cavallo rampante di non esitare a non voler dolore al solo suo volto. Ha chiesto una cifra esorbitante ai Ferrari per la costruzione della sua squadra. La quale Andretti vorrebbe costruire con il suo team, con il suo singolo, con la quale Andretti correrà i quarti grandi premi. Una proposta però qui non vi siete chiesto pubblicità. Certo la Ferrari grandi prestazioni di aprile March 1 più di quelle che boss della STP, evidentemente molto massicotamente italiano di quanto si pensasse, vuole importo.

In compenso avrebbe controbilanciato una soluzione che già in seno notevole: affidare tutto al team STP senza affidare una soluzione all'italiana. In seno a un suo affare, con le squadre del suo singolo, con le squadre del suo team. Certo la Ferrari grandi prestazioni di aprile March 1 più di quelle che boss della STP, evidentemente molto massicotamente italiano di quanto si pensasse, vuole importo.

La partecipazione a Zeltweg di Andretti con la Ferrari dipende davvero in sostanza da queste proposte. In caso di conseguente, con il team STP senza affidare una soluzione all'italiana. In seno a un suo affare, con le squadre del suo singolo, con le squadre del suo team. Certo la Ferrari grandi prestazioni di aprile March 1 più di quelle che boss della STP, evidentemente molto massicotamente italiano di quanto si pensasse, vuole importo.

La partecipazione a Zeltweg di Andretti con la Ferrari dipende davvero in sostanza da queste proposte. In caso di conseguente, con il team STP senza affidare una soluzione all'italiana. In seno a un suo affare, con le squadre del suo singolo, con le squadre del suo team. Certo la Ferrari grandi prestazioni di aprile March 1 più di quelle che boss della STP, evidentemente molto massicotamente italiano di quanto si pensasse, vuole importo.

La partecipazione a Zeltweg di Andretti con la Ferrari dipende davvero in sostanza da queste proposte. In caso di conseguente, con il team STP senza affidare una soluzione all'italiana. In seno a un suo affare, con le squadre del suo singolo, con le squadre del suo team. Certo la Ferrari grandi prestazioni di aprile March 1 più di quelle che boss della STP, evidentemente molto massicotamente italiano di quanto si pensasse, vuole importo.

La partecipazione a Zeltweg di Andretti con la Ferrari dipende davvero in sostanza da queste proposte. In caso di conseguente, con il team STP senza affidare una soluzione all'italiana. In seno a un suo affare, con le squadre del suo singolo, con le squadre del suo team. Certo la Ferrari grandi prestazioni di aprile March 1 più di quelle che boss della STP, evidentemente molto massicotamente italiano di quanto si pensasse, vuole importo.
Quasi la fine del primo giro. Ickx è in testa con dietro già Rindt, Siffert è davanti a Regazzoni e Pescarolo che ha Amon a ruota. Qui sotto, un momento felice per Ickx: pareva che gli altred tre si staccassero, ma poi Rindt li riporterà a contatto.

L’arrivo. Il braccio del meccanico della Ferrari copre il direttore di corsa, ma il gesto che potrebbe essere di gioco è invece di disappunto, per la vittoria che si vede sfumata per soli 2 metri.

In fondo si ritiene che immetta nel misto a questa curva a destra. Chi passa per primo in questo punto all’ultimo giro ha partita vinta. Nella foto è davanti Ickx, ma sarà Rindt ad essere al suo posto all’ultimo giro.
I momenti MAGICI

Rindt preso in mezzo dalle due Ferrari. Senza il bloccaggio del cambio della macchina di Regazzoni il gioco poteva riuscire, come è riuscito un palo di volte durante la corsa. Ma Rindt non ha fatto da ripieno al sandwich!


Ogni volta: tutti gli uomini della Ferrari sono fuori, ad attendere che le macchine sbuchiino dall'ultima curva. Attesa senza apprensioni e senza ottimismi. Tutto può accadere. In effetti (a sinistra) è accaduto che Rindt è tornato in testa al penultimo giro. Gioco fatto!