

Una bomba
movimenta
il dopo-corsa

domenica SPRINT

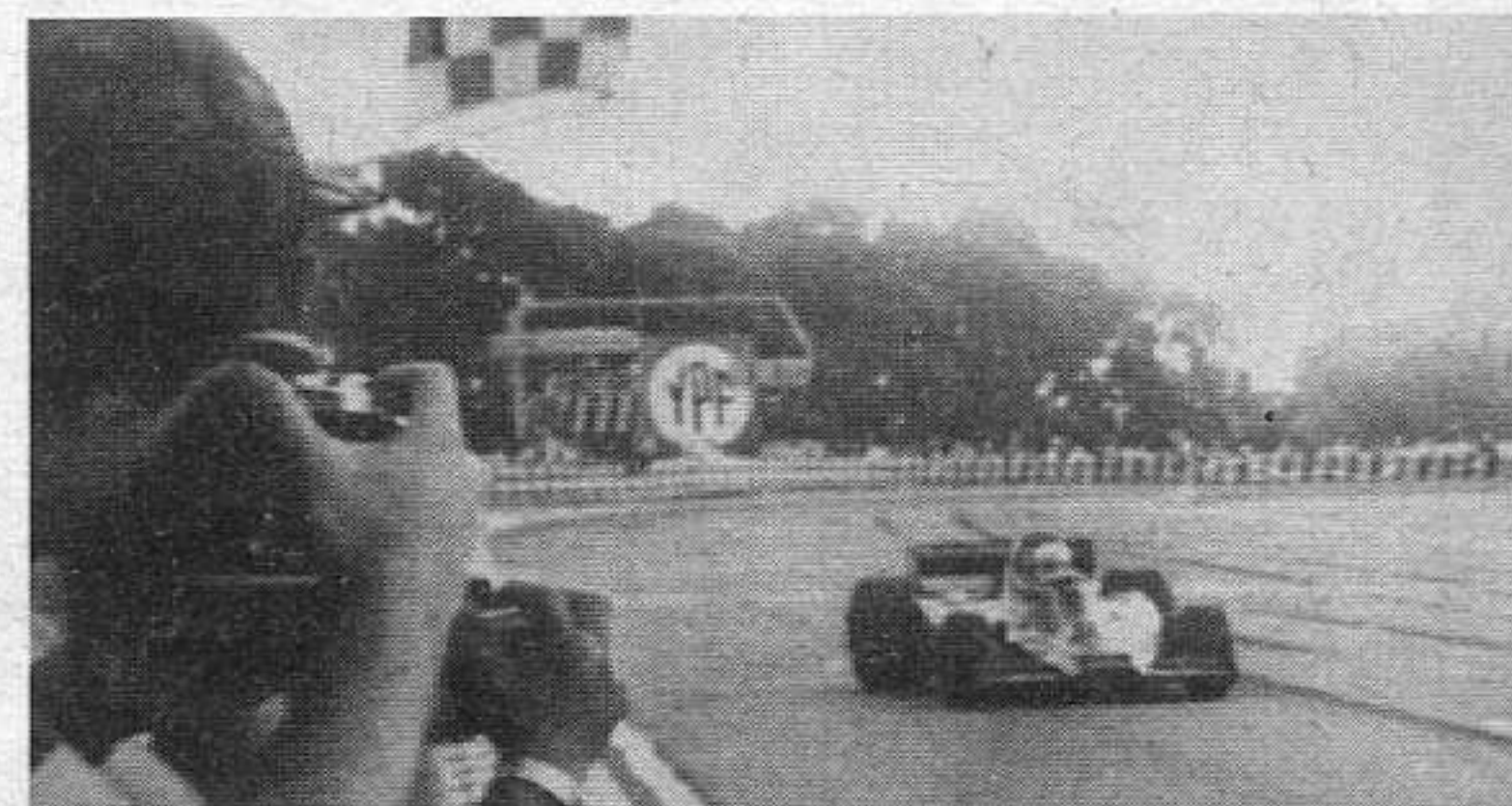
BUENOS AIRES - Momento drammatico nel dopo-G.P. Argentina e non certo per cause attinenti allo sport. C'è stato infatti un fuggi-fuggi generale di giornalisti dalla palazzina che li ospitava perché sul tetto era stata scoperta nientemeno che una bomba. Si trattava di una bomba-cartina a basso potenziale ma sono stati attimi degni dei momenti più « mozzafiato » del G.P. Allontanati i giornalisti, la bomba è stata fatta esplodere da un artificiere ma pare che qualcuno abbia scelto un altro posto per andare a scrivere...

SCHECKTER rapina

di forza atletica

il G.P. ARGENTINA

con la «deb» WOLF



Jody Scheckter, con la nuovissima Wolf WR-1, taglia vittorioso il traguardo del suo quinto Gran Premio iridato. Pare ora che la Wolf interessi, oltre che Stuck, anche lo svizzero Loris Kessel

L'ALFA è seconda per il crollo di PACE

DALL'INVIATO

BUENOS AIRES - Delusione sconsolata nel box della Brabham, anche se mescolata a soddisfazione. Le prodezze in prova e lo svolgimento della gara hanno fatto intravedere il primo grande successo del binomio anglo-italiano accomunato dalla Martini.

Sarebbe stato un ritorno trionfale dell'Alfa Romeo al successo nel campionato mondiale piloti, e sarebbe stato meritatissimo. Invece, la illusione è finita a pochi giri dalla fine, quando PACE ha rallentato e si è fatto superare dal duro Scheckter.

WATSON stop di cambio

Quando passava davanti ai box faceva segni con la mano verso la ruota posteriore di destra, e si è creduto che avesse o dei guai col pneumatico o qualcosa nella trasmissione. Invece, a fine gara è stato onesto:

« Ero esausto, non ce la facevo più a controllare bene la macchina, per il calore e le esalazioni di gas. Mi dispiace e mi scuso, perché la macchina andava ancora bene. Però, francamente, non mi era possibile fare di più ».

Onesto e ovviamente dispiaciuto, ma anche soddisfatto perché anche lui, come gli altri della squadra, ha potuto rendersi conto delle possibilità effettive che ha.

JOHN WATSON a sua volta era soddisfatto e deluso allo stesso tempo:

« Sono andato in testa con tanta facilità che credevo di aver gara vinta tranquillamente. Anzi, dopo pochi giri ho persino rallentato un poco il ritmo per



Essersi visto portar via una vittoria quasi siglata con un'accoppiata, per il crollo fisico di Pace, deve aver complicato l'influenza bronchiale che già affliggeva l'ing. Chiti nei boxes di Baires. In compenso l'avrà ripagato la sferzante risposta ai blabla del rivale Forghieri un mese fa a Bologna

ché vedevo che non vi era bisogno di tirare a fondo. Ad un certo punto si è indurito il cambio ed è stato difficile manovrarlo. Una alterazione nella scatola, che ha modificato un poco gli allineamenti. Fino a che ho dovuto fermarmi. Peccato, perché per il resto andava tutto molto bene ».

Le peripezie di REUTEMANN

Chiedere a CHITI cosa pensa è persino superfluo.

« Abbiamo la soddisfazione di avere un motore che è buono e che può fare molto, anche se continueremo a lavorare. Peccato che le macchine non abbiano potuto arrivare in fondo perfettamente, ma mi pare che siano competitive. Penso che il lavoro fatto l'anno scorso sia stato fruttifero e adesso cominciamo a raccogliere. Soprattutto con questo gran caldo sono soddisfatto di come sono andate le cose, anche se ovviamente avrei preferito la vittoria. »

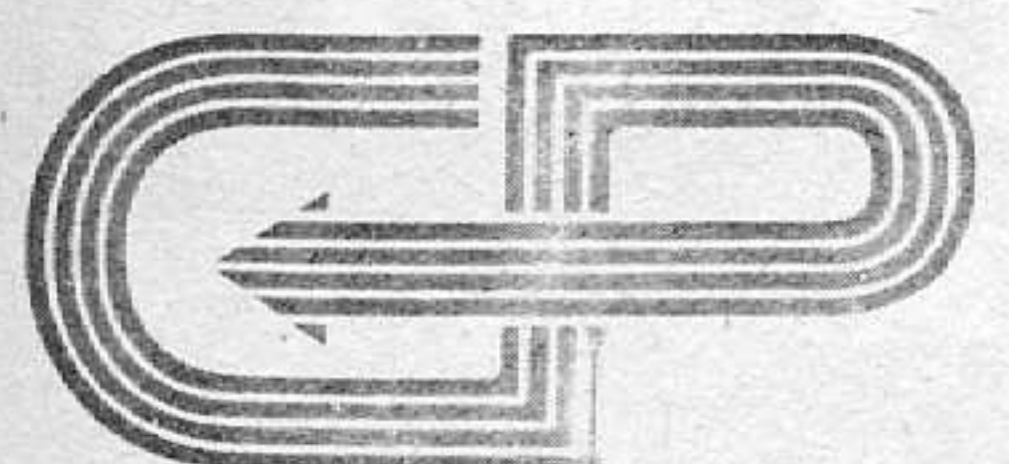
Box della Ferrari. CARLOS REUTEMANN esausto anche lui, ci racconta le sue tribolazioni:

« Prima è stato Ribeiro a farmi andare fuori strada, così che ho perduto tante posizioni. Poi una gomma è scesiappata ed ho dovuto fermarmi per cambiarla. La macchina era difficile da tenere bene in strada ma ho fatto quel che potevo per non perdere tanto terreno. Certo che se non mi fossi fermato avrei potuto anche vincere. Comunque penso che il mio dovere l'ho fatto ».

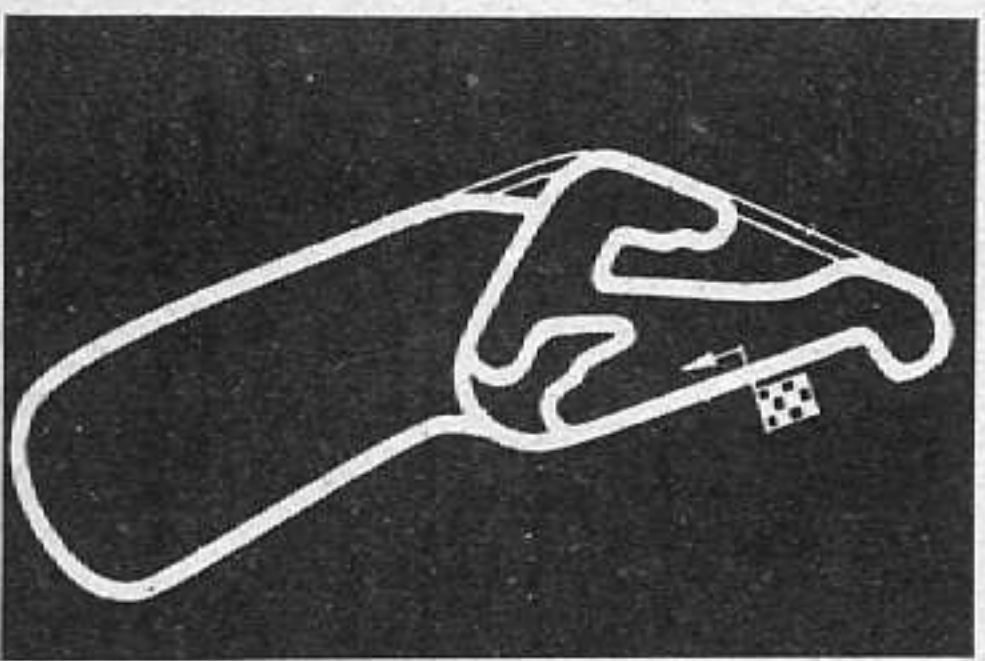
Anche LAUDA dice pressapoco

Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 21



ARGENTINA



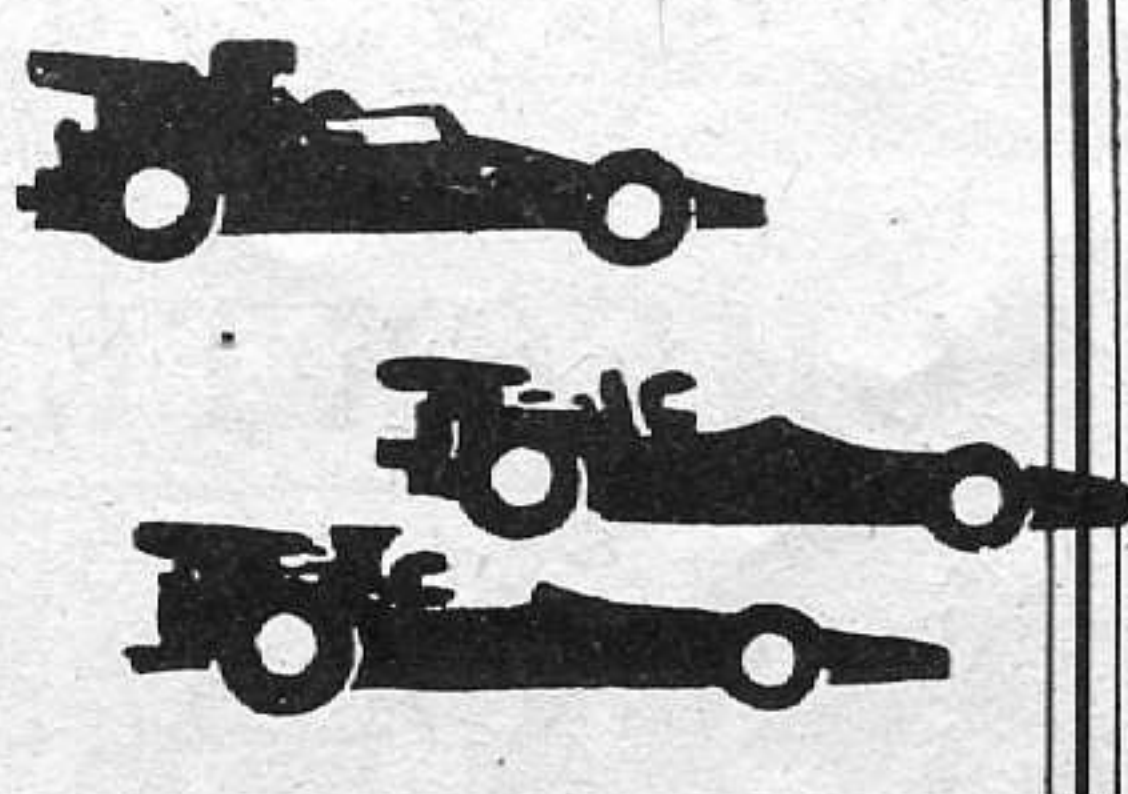
Così (in 20) al VIA

1. FILA	
John Watson (Brabham-Alfa Romeo) 1'48''96	James Hunt (McLaren-Marlboro M23) 1'48''68
2. FILA	
Niki Lauda (Ferrari 312 T2) 1'49''73	Patrick Depailler (Tyrrell P 34) 1'49''13
3. FILA	
Carlos Pace (Brabham-Alfa Romeo) 1'49''97	Jochen Mass (McLaren-Marlboro M23) 1'49''81
4. FILA	
Mario Andretti (Lotus-JPS Mk. 3) 1'50''13	Carlos Reutemann (Ferrari 312 T2) 1'50''02
5. FILA	
Jody Scheckter (Wolf WR-1) 1'50''76	Tom Pryce (Shadow DN8) 1'50''65
6. FILA	
Vittorio Brambilla (Surtees TS 19) 1'51''03	Clay Regazzoni (Ensign 177) 1'50''97
7. FILA	
Jacques Laffite (Ligier-Matra JS7) 1'51''52	Ronnie Peterson (Tyrrell P 34) 1'51''34
8. FILA	
Ian Scheckter (March 761-B) 1'52''40	Emerson Fittipaldi (Copersucar FD-04) 1'51''53
9. FILA	
Ingo Hoffmann (Copersucar FD-04) 1'53''28	Hans Binder (Surtees TS 19) 1'53''11
10. FILA	
Renzo Zorzi (Shadow DN 5) 1'54''19	Alex Ribeiro (March 761-B) 1'53''54

Domenica 9 gennaio 1977

prima prova mondiale F. 1

- **Organizzazione:** Automovil Club Argentino, avenida Libertador 1850, Buenos Aires - Autodromo di Buenos Aires, circuito n. 15, di 5968 metri - 53 giri pari a km 316,314
- **Partenza:** ore 16,01 locali
- **Condizioni climatiche:** PROVE: tempo afoso, solo nella prima giornata mitigato da una brezza; temperature dai 30 ai 36 gradi - GARA: tempo bello, con qualche annuovimento prima del via; temperature fra i 27 ed i 31 gradi
- **Condizioni della pista:** in ottimo stato, sia nelle prove che in gara
- **Direttore di gara:** Juan Manuel Fangio
- **Spettatori:** 65.000
- **Organizzazione:** 10
- **Sicurezza:** 9



Così (in 7)

al **TRAGUARDO**

1° SCHECKTER
(Wolf WR-1)
a 189,435 kmh

PILOTA	MACCHINA	GIRI	TEMPO	DISTACCO
1. J. Scheckter	Wolf WR-1	53	1.40'11"19	—
2. Pace	Brabham-Alfa	53	1.40'54"43	43"24
3. Reutemann	Ferrari	53	1.40'57"21	46"02
4. Fittipaldi	Copersucar	53	1.41'06"67	55"48
5. Andretti	Lotus-JPS	51	1.36'45"16	a 2 giri
6. Regazzoni	Ensign	51	1.40'24"03	a 2 giri

7. Brambilla (Surtees) a 5 giri

non classificato: Ian Scheckter (March) a 8 giri

Classifica Mondiale Piloti

(dopo 1. prova)

	ARGEN. 9-1	BRASILE 23-1	SUDAFR. 6-3	USA-WEST 3-4	GIAPP. 17-4	SPAGNA 8-5	MONACO 22-5	BELGIO 5-6	SVEZIA 19-6	FRANCIA 3-7	TOT. 1. parte	G. BRET. 16-7	GERMAN. 31-7	AUSTRIA 14-8	OLANDA 28-8	ITALIA 11-9	CANADA 2-10	USA-EST 9-10	TOTALE GEN.
Scheckter J.	9																		
Pace	6																		
Reutemann	4																		
Fittipaldi	3																		
Andretti	2																		
Regazzoni	1																		

Coppa Costruttori Formula 1

(dopo 1. prova)

	ARGEN. 9-1	BRASILE 23-1	SUDAFR. 6-3	USA-WEST 3-4	GIAPP. 17-4	SPAGNA 8-5	MONACO 22-5	BELGIO 5-6	SVEZIA 19-6	FRANCIA 3-7	TOT. 1. parte	G. BRET. 16-7	GERMAN. 31-7	AUSTRIA 14-8	OLANDA 28-8	ITALIA 11-9	CANADA 2-10	USA-EST 9-10	TOTALE GEN.
Wolf	9																		
Brabham	6																		
Ferrari	4																		
Copersucar	3																		
Lotus	2																		
Ensign	1																		

L'altalena della corsa

GIRI	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
10	WAT	HUN	LAU	AND	MAS	PAC	REU	SCH	PRY	BRA
20	HUN	WAT	AND	MAS	PAC	SCH	LAU	REU	PRY	DEP
30	HUN	WAT	PAC	AND	SCH	REG	FIT	BRA	DEP	REU
40	PAC	WAT	SCH	AND	FIT	REU	BRA	REG	IAN	RIB

i RITIRATI

CHI	QUANDO	PERCHE'
Pryce	45. giro	cambio
Watson	41.	semiasse
Ribeiro	39.	uscita di strada
Laffite	37.	motore
Depailler	32.	uscita a vafer look
Hunt	31.	uscita di strada
Mass	28.	surriscaldamento
Peterson	28.	uscita di strada
Hoffmann	22.	cambio
Lauda	20.	motore
Binder	18.	uscita di strada
Zorzi	2.	cambio

NESSUN PRIMATO

- **sul GIRO:**
il 21. di Hunt in 1'51"05, media 193,452 kmh. Primato imbattuto: James Hunt (Hesketh 308) in 1'50"91, media 193,720 kmh (1975)
- **sulla DISTANZA:**
Jody Scheckter, media 189,435. Primato imbattuto: Emerson Fittipaldi (McLaren M23) alla media di 190,851 kmh (1975)

LA PROSSIMA PROVA

Gran premio del Brasile, in programma all'autodromo di Interlagos (San Paolo) il 23 gennaio prossimo.

I DEBUTTANTI

PILOTI: al primo Gran Premio della stagione 1977 non hanno preso parte piloti alla loro prima esperienza in gare mondiali

VEETURE: a parte i modelli più o meno radicalmente ritoccati, hanno debuttato a Buenos Aires la Wolf WR-1, la Ligier-Matra JS-7, la Lotus-JPS Mk. 3

la PAGELLA AUTO SPRI NT

PILOTI	VOTO	MACCHINE
Pace, Reutemann, Watson	10	Brabham
Andretti, Hunt, Mass, Lauda	9	McLaren
Regazzoni, Brambilla, Pryce, Depailler	8	Lotus, Ferrari, Wolf
J. Scheckter, Fittipaldi, Laffite, Peterson, Binder	7	Tyrrell, Ensign, Ligier
I. Scheckter, Zorzi	6	Surtees, Copersucar, Shadow
Ribeiro, Hoffmann	5	
	4	March
	3	
	2	
	1	

il più e il meno 

SFORTUNATO
+ Reutemann
- J. Scheck.

COMBATTIVO
+ Pace
- Peterson



FORTUNATA
+ Wolf
- Brabh.-Alfa

EFFICACE
+ Brabh.-Alfa
- March

Giri veloci in gara

HUNT	150.9	1'51"06
PACE		1'51"18
REUTEMANN		1'51"18
MASS		1'51"45
ANDRETTI		1'51"49
DEPAILLER		1'51"53
WATSON		1'51"57
PRYCE		1'51"69
LAUDA		1'52"02
J. SCHECKTER		1'52"10
PETERSON		1'52"56
REGAZZONI		1'52"71
LAFFITE		1'52"73
BRAMBILLA		1'53"20
FITTIPALDI		1'53"22
I. SCHECKTER		1'54"52
BINDER		1'55"96
RIBEIRO		1'56"29
HOFFMANN		1'57"27
ZORZI		2'00"73

TUTTI i TEMPI delle PROVE

1975	Pilota	Vetture	Venerdì		Sabato	
			I	II	I	II
1'50"26 (Hesketh 308)	James Hunt	McLaren-Marlboro M23	1'50"04	1'48"68	1'51"35	1'48"81
1'52"13 (Surtees TS 16)	John Watson	Brabham-Martini-Alfa	1'50"28	1'49"22	1'51"21	1'48"96
1'50"80 (Tyrrell-007)	Patrick Depailler	Tyrrell P34 Elf	1'49"63	1'49"13	1'49"38	1'49"61
1'49"96 (Ferrari 312 B3)	Niki Lauda	Ferrari 312 T2	1'51"43	1'49"97	1'51"03	1'49"73
1'51"82 (McLaren M23)	Jochen Mass	McLaren-Marlboro M23	1'50"54	1'49"81	1'51"22	1'50"07
1'49"64 (Brabham BT 44)	Carlos Pace	Brabham-Martini-Alfa	1'50"60	—	2'14"31	1'49"97
1'49"80 (Brabham BT 44)	Carlos Reutemann	Ferrari 312 T2	1'51"97	1'50"85	1'51"39	1'50"02
1'51"06 (Vel Parnelli)	Mario Andretti	Lotus-JPS mk. 3	1'51"74	1'50"13	1'51"62	1'50"27
1'51"92 (Shadow DN3)	Tom Pryce	Shadow-Ambrosio DN 8	1'50"65	1'51"40	1'52"85	1'50"65
—	Gunnar Nilsson	Lotus-JPS mk. 3	—	1'51"20	1'50"66	—
1'50"82 (Tyrrell 007)	Jody Scheckter	Wolf WR-1	1'54"74	1'51"32	1'52"33	1'50"76
1'50"71 (Ferrari 312 B3)	Clay Regazzoni	Ensign-Tissot 177	1'53"52	1'53"35	1'52"82	1'50"97
1'51"77 (March 741)	Vittorio Brambilla	Surtees TS 19	1'53"11	1'51"50	1'51"62	1'51"03
1'51"44 (JPS-Lotus 72)	Ronnie Peterson	Tyrrell P 34 Elf	1'52"35	—	1'51"34	1'51"44
1'52"88 (Williams)	Jacques Laffite	Ligier-Matra JS 7	1'51"52	1'55"90	1'54"34	—
1'50"02 (McLaren M23)	Emerson Fittipaldi	Copersucar FD-04	1'53"21	1'51"53	1'52"58	1'52"07
—	Ian Scheckter	March 761-B	1'55"07	1'55"80	1'53"09	1'52"40
—	Hans Binder	Surtees TS.19	1'53"99	1'54"87	1'54"93	1'53"11
—	Ingo Hoffmann	Copersucar FD-04	1'57"84	—	1'55"44	1'53"28
—	Alex Ribeiro	March 761-B	—	—	1'53"54	1'53"89
—	Renzo Zorzi	Shadow-Ambrosio DN5	1'56"09	1'55"45	2'26"80	1'54"19

In neretto, i tempi validi per lo schieramento di partenza.

«Da morire» nell'abitacolo FERRARI

CONTINUAZIONE DA PAG. 19

le stesse cose, per quanto riguarda la macchina:

«Nell'abitacolo c'era tanto calore che quasi non si poteva resistere. Una cosa infernale. Io sono andato abbastanza bene anche se col pieno la macchina era difficile da guidare. Poi il motore si è messo a vibrare forte ed ho preferito fermarmi prima di romperlo tutto. Però sono d'accordo con Reutemann, che era proprio dura continuare».

La impressione dei ferraristi è sintetizzata da CRISTIANO RATTAZZI, venuto in Argentina ad assistere alla gara:

«Meglio di un calcio in bocca, questo terzo posto, però francamente da come sono andate le cose potevamo sperare addirittura meglio. Però c'è da essere contenti, perché in fondo è andata bene».

CLAY REGAZZONI ha fatto un gran duello con Brambilla e poi è rimasto solo guidando con molta regolarità.

«Avevo un motore non tanto potente, ma la macchina andava bene. Peccato quella faccenda della ruota che vibrava. Mi sono fermato perché era proprio impressionante, ma avete visto che potevo andare più forte di Scheckter, anche nel finale. Senza la fermata comunque sarei stato secondo, un risultato nel quale non speravo in partenza. Però sono contento anche così».

MARIO ANDRETTI è deluso anche lui:

«Io mi sono battuto a fondo. Avevo passato Mass e stavo per passare Watson quando ci si è messo di mezzo Ribeiro, che mi ha ostacolato ed ha anche urtato l'aletta anteriore spostandola. Da quel momento la macchina è stata squilibrata e poi si è anche incrinato il portamozzo così ho dovuto rallentare e poi fermarmi. Peccato davvero, ma la macchina è a posto abbastanza e penso che ci saremo già in Brasile».

RENZO ZORZI lo abbiamo intervistato subito dopo la fermata, avvenuta a pochi metri da noi, sulla pista:

«La macchina, dice, andava benissimo, meglio col pieno che vuota. Dall'ultimo posto avevo già recuperato parecchie posizioni (noi avevamo visto che ne aveva superati tre) quando di improvviso ho avvertito una grande vibrazione dietro e tutto si è fermato. Credo che sia il cambio, che aveva già avuto guai in prova. Peccato perché potevo fare una corsa come si deve».

VITTORIO BRAMBILLA, come Binder, ha dovuto lottare con problemi di sottosterzo.

«La macchina è a posto abbastanza, ma non ho avuto tanto tempo per la messa a punto. Il problema di sovrasterzo è saltato fuori ancora, ma vedrete che lo elimineremo. Una ruota stava cedendo e così ho rallentato, e poi prima di rompere tutto ho preferito aspettare la fine a pochi metri dal traguardo e passare la linea».

Tra la gente soddisfatta c'è JUAN MANUEL FANGIO: «Penso che abbiamo fatto un buon lavoro, col poco tempo a disposizione. Tutte le vicende di dicembre ci avevano ritardato, ma come vedi siamo riusciti a fare la cosa, ed abbastanza bene».

QUEL CHE (CI) PROMETTE
L'INASPETTATA APERTURA
DEL G.P. SUDAMERICANO

Al ruggito Alfa fan eco i tre motori rotti di NIKI

BUENOS AIRES - Una gara un poco pazza, che ha dato un risultato sconcertante. L'unico ad essere evidentemente soddisfatto del come le cose sono finite è Walter Wolf, ovviamente oltre Jody Scheckter, ma la vittoria del duo appena formatosi è da considerare fatto estemporaneo, senza fondamento logico altro che quello del « chi vince ha ragione ».

Una gara che ci ha ricordato quella vinta da Pedro Rodriguez con la BRM nel gran premio del Sudafrica del 1967 quando la eliminazione progressiva dei « buoni » permise un successo assolutamente inaspettato.

E' stato così anche in questo Gran Premio d'Argentina che apre il campionato mondiale 1977 in maniera inaspettata, rappresentando forse una vera anticipazione di quel che ci attende nella stagione. Da quel che si è visto, infatti, c'è da pensare che di gare molto incerte, dal pronostico difficile, ce ne saranno parecchie. Speriamo tuttavia che non siano tutte come questa, e che i prossimi vincitori siano tra quelli che davvero lo meritano.

E' mancata la grande soddisfazione, alla gente della Brabham e dell'Alfa Romeo, di un successo che sarebbe stato inattaccabile. Le macchine rosse del Martini Racing, con le recenti modifiche e col nuovo motore che Carlo Chiti ha « covato » con tanta attenzione, sono state all'altezza delle anticipazioni che ci erano state fornite dalle prove del Paul Ricard. Sono davvero equilibrate e forti, queste Brabham-Alfa, e penso che il presidente Cortesi deve star adesso ricordando quello che gli avevamo detto un anno fa, quando appena dopo il Brasile che ha visto l'esordio della macchina « a mezzadria » lo avevamo confortato facendogli dimenticare le cose poco simpatiche e poco intelligenti che era stato costretto a leggere.

Non ci si potevano aspettare miracoli, ma solo lavorare sodo e seriamente, ed i risultati sarebbero venuti. Adesso i risultati stanno arrivando, e se pure è mancata la grande affermazione, c'è stata la dimostrazione di come la macchina sia di punta e come i suoi piloti siano di primo piano.

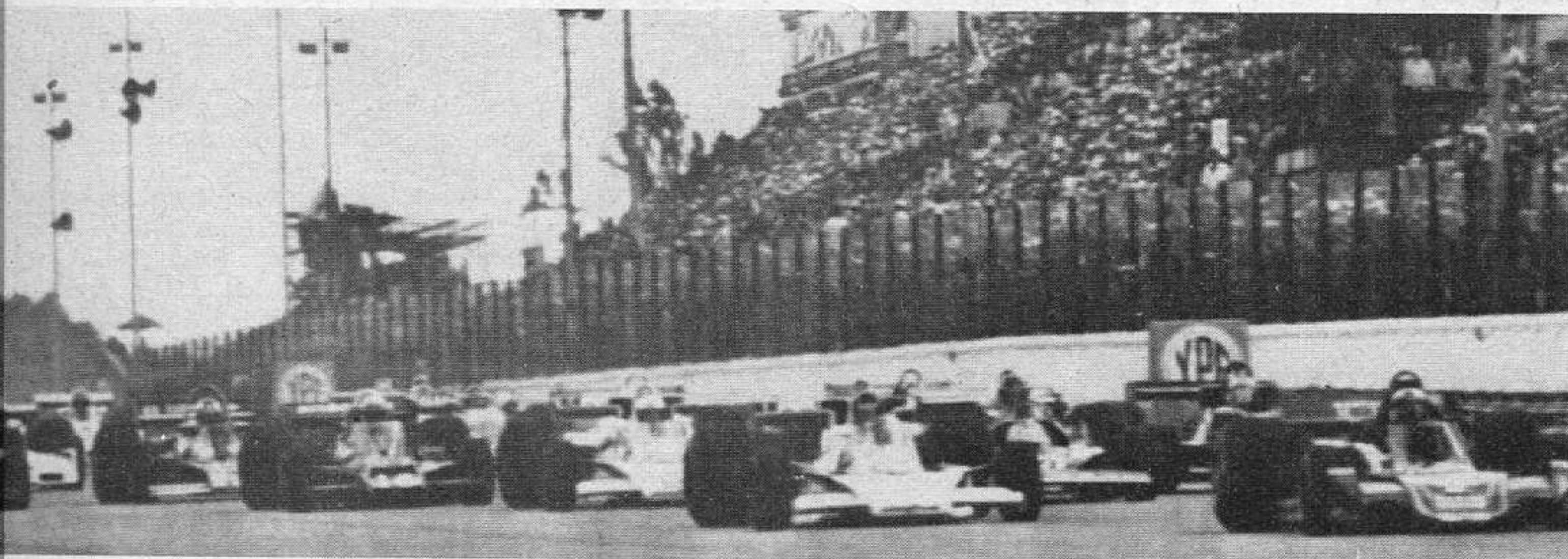
Specialmente quel Watson che è appena arrivato in squadra, che non aveva ancora provato la macchina (tranne che a Balocco prima di Natale) e che si è permesso di fare subito grandi cose. Come noi ci aspettavamo perché è da quando lo abbiamo visto le prime volte che andiamo dicendo che è un grande pilota. Cosa che sa anche Ferrari, al quale lo avevamo « suggerito » tempo fa, tramite Montezemolo.

Invece che alla Ferrari, Watson è andato... all'Alfa Romeo, e adesso sarà una pedina importante nel duello tra le marche italiane, dato che — checche se ne dica — adesso la mai dimenticata rivalità Ferrari-Alfa sta riprendendo toni e vigore da anni cinquanta.

La battaglia tra le marche italiane è stata vinta a Baires dall'Alfa Romeo, e nelle peggiori condizioni, dato che il gran caldo pareva pregiudizievole per i motori dodici cilindri in generale e quello Alfa Romeo in particolare, che si diceva fosse più soggetto del Ferrari ai malesseri dovuti alla cattiva respirazione.

Sono stati invece i motori Alfa ad andare meglio, tanto meglio che Watson è potuto partire quasi scherzando, con tanto distacco immediato da lasciare di stucco. Senza il guaio del cambio, e lo si è visto con quello di Pace, il motore di Watson gli avrebbe dato la vittoria. E sarebbe stata perfettamente logica e meritata.

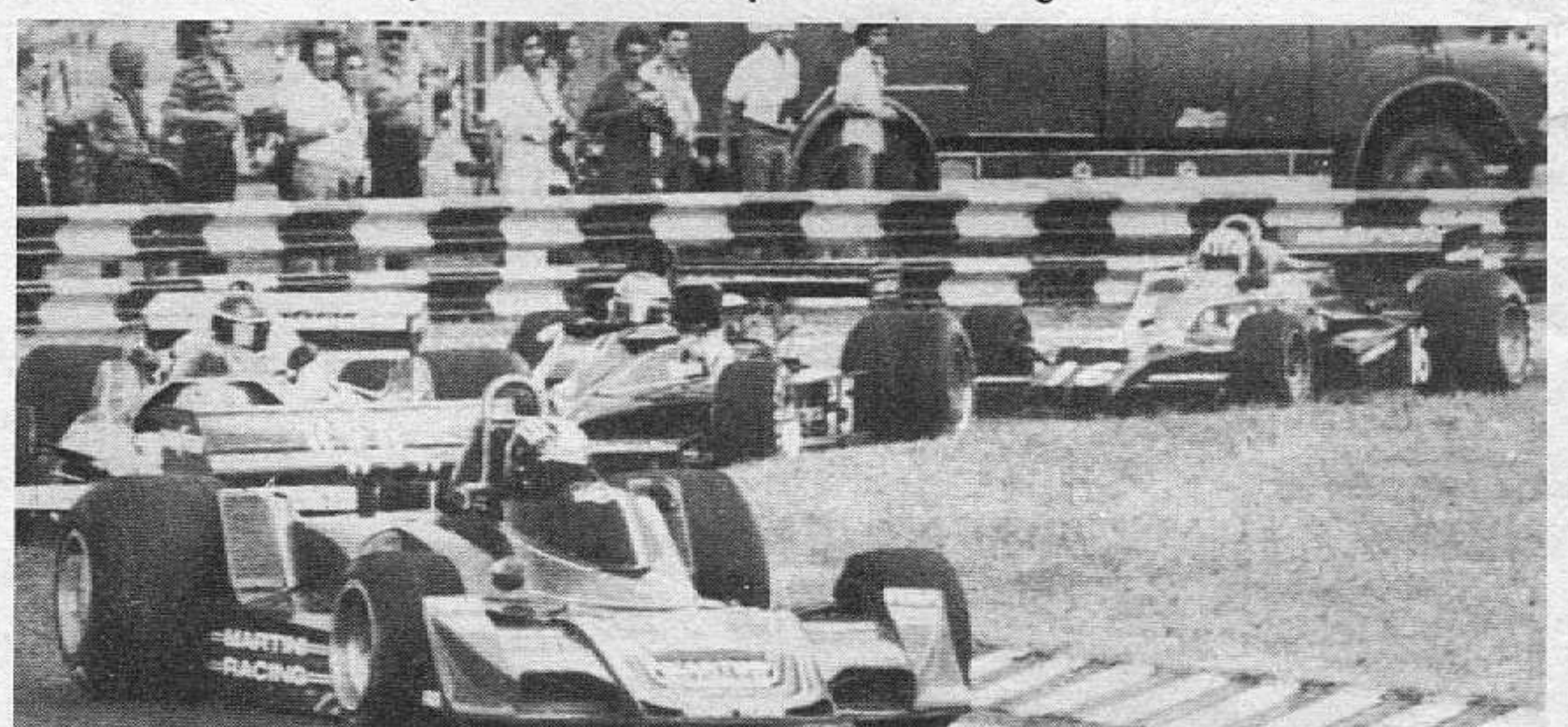
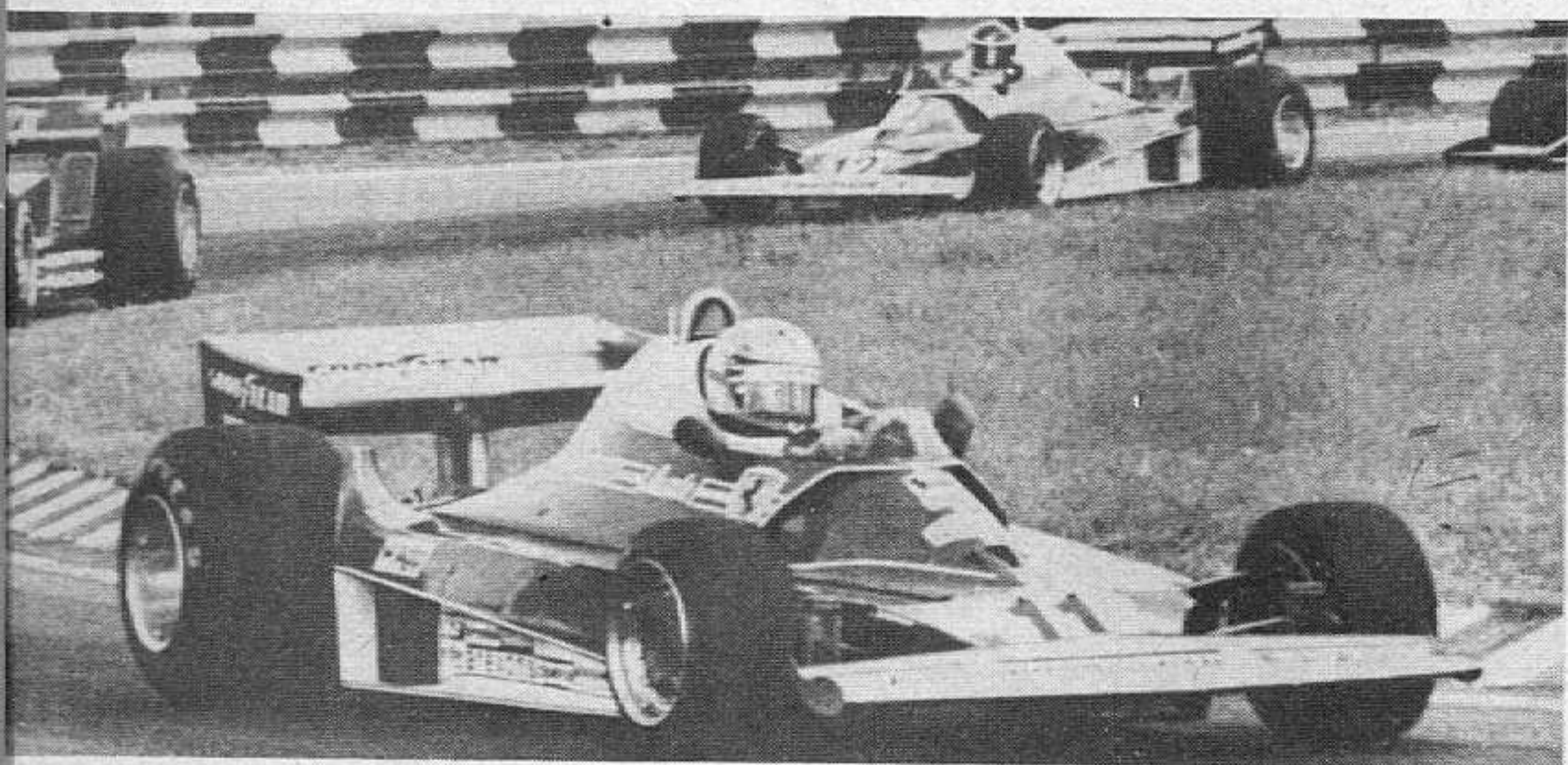
Alla Ferrari, invece, un motore ha ceduto (e per Lauda è stato il secondo in tre giorni) mentre l'altro ha



Al via, in perfetto orario, Watson riesce a superare Hunt di quanto basta per entrare per primo nel lungo curvone dopo il via. Sotto, a sinistra ecco Lauda, che è anche lui partito benissimo, transitare al terzo posto; a destra, dietro a Lauda ecco Pace, Reutemann, Andretti e Pryce



Hunt era in testa, con 15" di vantaggio su Watson, quando la sua McLaren è uscita di strada. Ecco il campione 1976 togliersi di mezzo indenne



Dal guizzo
di WATSON
al record
di HUNT
al 3° posto
di CARLOS

SPECIALE AUTOSPRINT

BUENOS AIRES - Un trionfo inaspettato di Jody Scheckter, che nessuno almeno nei pronostici pre-corsa, aveva dato per finalista nella rosa dei primi tre. Un trionfo fatto di intelligenza e di attesa davanti al « rush » violento che Watson e Hunt avevano impresso sin dal via, quando già si vedeva un Lauda impetuoso ma non assecondato dalla vettura.

Finiti tutti i preliminari della corsa (e a onor del vero lavorando con abbastanza comodità, non disturbati dalla polizia che questa volta non si è fatta vedere, almeno con i giornalisti) alle 16 in punto scattano le vetture con Watson nettamente in testa seguito da Hunt che si fa sorprendere sulla fase del via mentre Lauda li segue come una ombra.

Andretti pure non perde tempo, e sfilava bene seguito da Mass e da Reutemann, Pryce e Scheckter nell'ordine. I primi giri, un poco lenti per il carico del carburante, vedono passare le vetture nello stesso ordine ma con un Watson irruente che mette sempre maggiore distanza fra lui e Hunt, che sembra perdere in questi primi istanti della corsa, un poco il ritmo quasi sorpreso dalla irruenza di Watson. Il distacco fra Watson e Hunt è di 3".

Al quinto giro, e sembra che il pilota della Brabham Alfa Romeo abbia le ali ai piedi, ma già al settimo giro si vede che Hunt decide di passare all'attacco e la distanza si riduce a 2"5 mentre dietro seguono nell'ordine abbastanza stretto Lauda, Andretti, Mass, Reutemann, Pace e Scheckter.

All'ottavo giro Hunt fa segnare un giro in 1'51"34 alla media di 192,972 kmh, mentre Watson prosegue in testa. Lauda è terzo a 5"19, poi a 5"49 Mass, a 7"25 Pace, Reutemann a 18"94, Scheckter a 19"51; poi seguono Pryce, Brambilla, Regazzoni, Fittipaldi, Depailler, Peterson, Ian Scheckter, Binder, Ribeiro, Hoffmann, Laffite.

La corsa prende già l'assetto di un fatto personale fra Watson e Hunt, infatti le distanze rimpiccioliscono a vista d'occhio poi Hunt si mette alla ruota di Watson e al 13. giro lo supera e subito se ne va, mentre allo stesso tempo progredisce pure Andretti che al dodicesimo giro è quarto; poi attacca Lauda che appare in evidente difficoltà ed eccolo superarlo ed andarsene in caccia di Watson che però mantiene un ritmo sostenuto senza perdere di vista Hunt.

Spetta poi a Pace, al 14. giro, migliorare il tempo sul giro in 1'51"18 alla

media di 193,250 kmh. La corsa continua così, con Hunt in testa seguito da Watson che già ha 11" di differenza, da Andretti a 11"74, Mass a 12"19, Pace a 16"64, Scheckter a 29"51, Lauda (che perde terreno senza nessuna possibilità di difesa) a 32"37 e Reutemann a 34"30.

Sembra una débacle per la Ferrari e la folla ammutolita segue la decisa fuga di Hunt e Watson mentre, dietro i due alfieri del « cavallino » sembrano quasi rassegnati al loro destino.

Al ventesimo giro le posizioni non hanno subito cambiamenti notevoli. Già Zorzi aveva abbandonato al secondo giro dopo una partenza che poteva preludere ad un exploit, perché passava due avversari e non era ultimo come era possibile pensare.

Mentre Laffite arrivava a fare solo dodici giri con un motore che sembrava non ne volesse sapere di andare bene, e mentre Hunt sembrava dominatore assoluto (e lo era sul terreno) e in quel momento nessuno poteva dubitare della efficienza della McLaren, e dava pure — nel suo andare sicuro — la sensazione della sua orgogliosa superiorità di campione del mondo, dietro Pace continuava a macinare secondi e si portava a un quinto posto che poteva far supporre molte cose e dava molta speranza agli uomini della

tenuto, ma la macchina non è stata alla altezza delle migliori. Vi abbiamo detto a parte quale sia la nostra opinione sulle carenze inaspettate che le Ferrari hanno denunciato. E speriamo che venga trovata una soluzione veloce, in attesa delle grandi novità della 312 T 3. Altrimenti anche in Brasile saranno grattacapi, credete.

Alla Ferrari, tuttavia, hanno la soddisfazione innanzi tutto del terzo posto, che comunque è arrivato. E non si sputa su punti che arrivano in tasca. Poi la soddisfazione di aver potuto constatare come i piloti siano anche loro alla altezza massima. Reutemann è stato stoico, come lo è stato Pace nel finale, e non ha mai cessato di attaccare. Ha avuto sfortuna due volte, per via di Ribeiro che lo ha mandato fuori pista e per via della gomma da cambiare. Il suo recupero finale, entusiasmante e che ha fatto delirare le tribune di Buenos Aires, è stata una cosa bellissima.

Niki Lauda, dal canto suo, sembra proprio aver recuperato se stesso, ed anche essersi « addolcito » umanamente. Anche lui ha combattuto, e nelle prestazioni effettive è stato persino leggermente migliore di Reutemann. Più di quello che hanno fatto, i piloti della Ferrari, era impossibile fare.

E' mancata invece, in corsa, la Tyrrell. Debbono aver sbagliato qualcosa in maniera madornale, perché le macchine siano diventate così mediocri in gara rispetto a quello che avevano fatto in prova. Specie quella di Depailler che era stata fortissima per tre giorni e che in corsa è stata intruppata con le altre, in posizione inadeguata.

Probabilmente un errore di preparazione, che peraltro non inficia l'effettivo valore della macchina, dimostrato dai tempi di Depailler. Il quale era delusissimo.

Le Tyrrell le vedremo a posto in Brasile, siatene

certi, e se errore c'è stato vedrete che la gente di Ken Tyrrell non lo ripeterà.

Non ci sono stati errori alla Lotus, ma un cedimento che ha impedito ad Andretti di occupare il posto che meritava, e che stava conquistando di forza. Un cedimento che somiglia a quello della McLaren di Hunt e che probabilmente è dovuto alle caratteristiche del circuito, che è di quelli che chiedono molto.

Però la Lotus nuova, pur se non ha avuto tanto sviluppo, le sue qualità le ha, e le vedremo anch'esse.

Con questo abbiamo fatto un esame delle macchine e dei piloti che potevano vincere questo Gran Premio. Invece lo ha vinto Scheckter con la Wolf, che è macchina onestamente decente e niente più, almeno per il momento, con un pilota che è sempre furibondo all'attacco ma che non si può dire sia completo.

La fortuna aiuta, talvolta, ed è probabile che Walter Wolf sia un uomo fortunato, visto anche il rapido successo che ha avuto nei suoi affari privati. Questa di Baires, è stata fortuna davvero, sia buon per lui. Però è poco probabile che si ripeta.

Non sono stati delusi alla Ligier, perché erano venuti a ranghi ridotti e sapendo benissimo di essere in condizioni precarie, con una macchina nuova, per accelerare la messa a punto, ed hanno avuto anche i guai dei motori fragilissimi. Non sono da bocciare ma solo da rimandare.

La Surtees di Brambilla è stata svantaggiata da cattive regolazioni, probabilmente dovute al poco tempo utile che hanno avuto per l'adattamento delle gomme ed alla pista. Però Brambilla ha attaccato, come suole, e personalmente merita ogni considerazione. Il suo lungo duello con Regazzoni, prima di cedere allo svizzero, è stato bello.

Regazzoni, dal canto suo, può ben recriminare, perché dal come sono andate le cose poteva essere molto più avanti. Quando disporrà di un motore fresco, la sua macchina sarà competitiva, e glielo auguriamo.

Abbiamo avuto il quasi esordio di Zorzi, in condizioni non certo ideali. Con una macchina vecchiotta, con tanti guai oltre alla necessità di imparare tutto. I suoi due giri sono stati però interessanti, perché ha dimostrato di non avere complessi di sorta ed anche per lui appena sarà tecnicamente meglio fornito verranno giorni buoni.

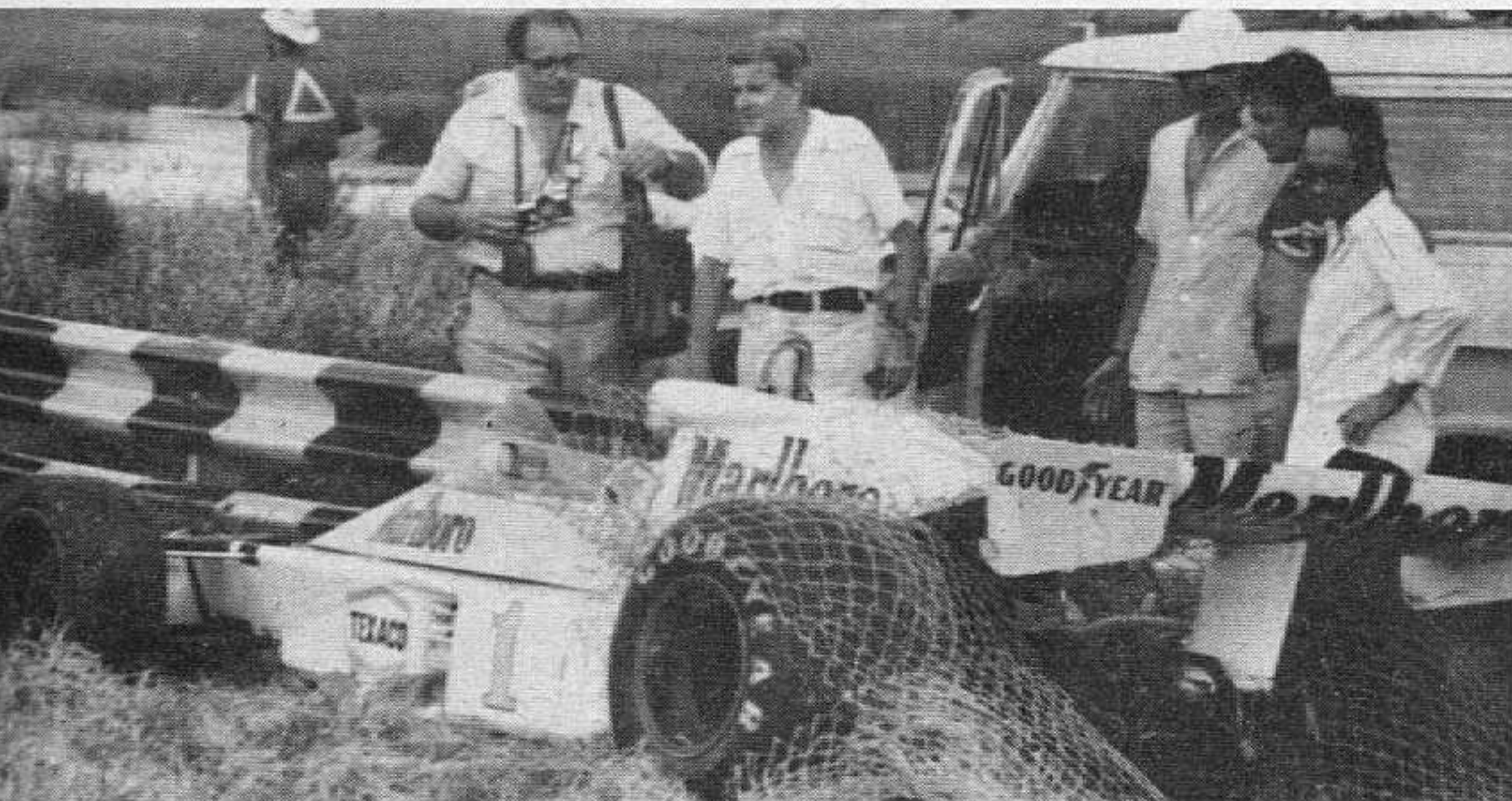
Fittipaldi è stato grande, anche se la Copersucar non è ancora macchina da primati. Ha fatto la sua corsa con accanimento ed alla fine è ben piazzato. I punti che ha conquistati sono importanti anche per il morale della squadra.

Non parliamo delle March, per favore. La squadra sembra sempre più attenta alle questioni di denaro che a quelle tecniche, e per adesso è poca cosa, sia come macchine sia come piloti, perché Ribeiro e Ian Scheckter hanno tanto bisogno di esperienza per salire, semmai saliranno.

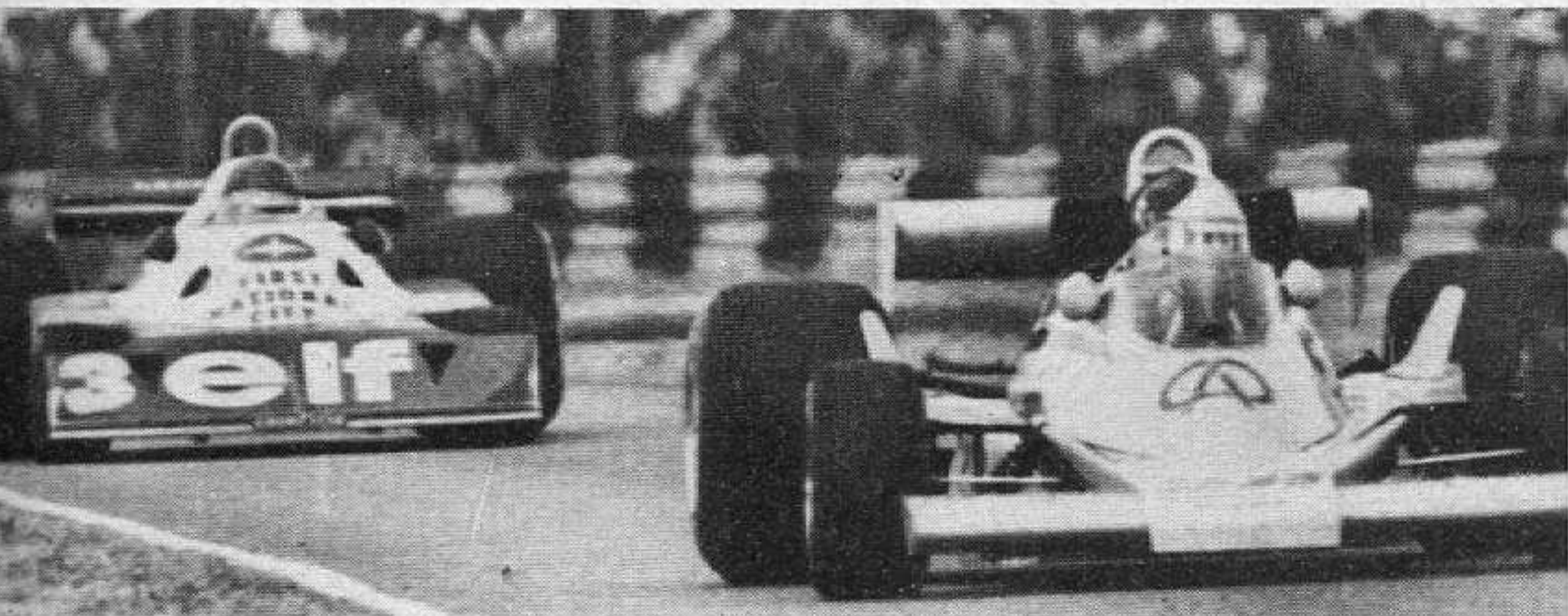
La Shadow buona di Pryce non ha potuto battersi al meglio, ed anche lei sembra invecchiata.

Apriamo dunque il libro del mondiale 1977 col risultato a sorpresa. Adesso che tutto è avviato possiamo pensare al futuro con tranquillità. Finite le « beghe » sono cominciate le cose serie ed effettive. In modo che lascia perplessi, ma eccitante. Comunque vada, per noi sarà un campionato da vedere, perché di certo tra Ferrari e Alfa ci verranno delle belle soddisfazioni.

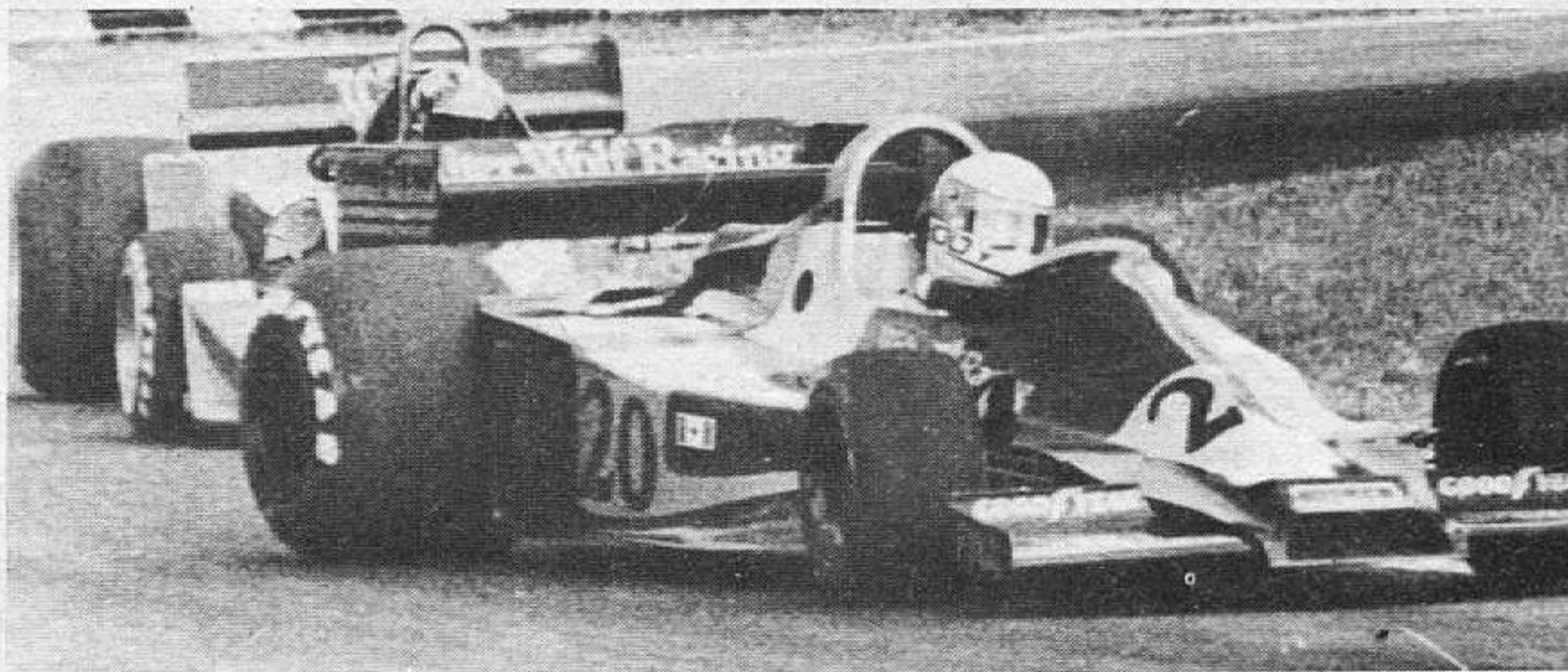
Franco Lini



Ecco la McLaren di Hunt dopo l'incidente. La vettura è stata molto ben frenata dalle reti, ed ha urtato l'ultima protezione già molto rallentata



Fittipaldi seguito da Peterson. L'esordio dello svedese sulla Tyrrell a 6 ruote era molto atteso, ma è stato deludente. Ronnie ha rotto il motore



In coincidenza con il calo fisico di Pace, è venuto fuori quel coriaceo lottatore che è Scheckter. Jody ha superato perentoriamente all'esterno Pace, e si è installato al comando. Ecco qui sopra, brindare alla vittoria

Brabham Alfa Romeo.

Abbandonava quindi al 18. giro Binder per un fuori pista che rompeva il muso della vettura. Continuano così in gara 17 macchine e sullo spirare del 20. giro ecco la prima delusione per gli spettatori: Lauda arriva al box, scende dalla macchina indicando la parte posteriore della vettura, si toglie la tuta antinfiamma e diventa un semplice spettatore. Delusione perché sembra che la corsa finisca così presto per i ferraristi, mentre Hunt continua molto veloce e al 21. giro ottiene anche il miglior tempo sul giro in 1'51"06 alla media di 193,459 kmh. Lo seguono, al 30. giro, Watson a 15"66, mentre Pace che sta facendo una corsa d'impeto e molto applaudita si mette in coda al suo compagno di scuderia a 19"60 da Hunt; Poi viene Andretti a 28"96, Scheckter a 37"54, Regazzoni a 1'01"45, Fittipaldi che fa trottare molto bene la sua Copersucar, a 1'13"61, Brambilla è ottavo a 1'30"25, seguono Depailler, Reutemann molto indietro a 1'44"86 poi Ian Scheckter, Mass che abbandonerà al 28. giro e così Peterson, nello stesso giro fuori gara. Lafite riparte dai box e porta avanti ancora alcuni giri.

Quando il trionfo sembra non sfuggire dalle mani del campione del mondo, ecco

l'imponderabile delle corse entrare in ballo. Al 31. giro Hunt esce di pista nel curvone probabilmente per una gomma sgonfia e solleva una enorme massa di polvere e vede finita la gara che sembrava già sua. Ed ecco quello che forse pochi si attendevano, e cioè le due Brabham Alfa Romeo sfilare in tandem, Pace in testa avendo superato Watson, e a molti è apparso quasi un ordine di scuderia e sarebbe stato anche logico. Watson segue a 3"16.

Terzo è Jody Scheckter a 17"72 da Pace, poi Andretti che conduce una gara molto regolare a 24"85, Fittipaldi che si fa sotto a forza di polmoni spingendo anche moralmente la sua macchina gialla, Reutemann che inizia già un « rush » del quale parleremo nel finale e si trova a 1'22"90, poi Brambilla che viaggia a 1'37"50, Regazzoni all'ottavo posto mentre non viene ancora superato il record del giro di Hunt e la media è di 190,522 kmh.

La corsa sembra ora appannaggio della Brabham Alfa Romeo quando al 31. giro ecco la prima diserzione alfista: Watson è costretto ad abbandonare e gli ultimi giri si fanno incandescenti, perché dietro Reutemann rivendica la sua condizione e parte in un inseguimento che finalmente alza le tribune affollate; escono i fazzoletti, si agi-

tano bandiere e la tribuna impazzisce per « Lole » che sembra ora finalmente lui. La sorpresa si ha quando anche Pace viene vinto più dal caldo che dalla macchina e rallenta visibilmente e la Wolf di Jody passa clamorosamente in testa relegando al secondo posto Pace che lotta disperatamente per non farsi superare da un Reutemann scatenato, mentre dietro sorge magnificamente Fittipaldi che conquista i primi punti di questo campionato.

La folla è tutta in piedi, incitando « Lole » che per un giro non riesce a superare Pace che tentenna negli ultimi metri. Jody Scheckter arriva alzando le braccia al cielo, Brambilla arriva estenuato e ferma la vettura a pochi metri dal traguardo, dopo averlo superato e quasi investe uno spettatore che non si aspettava certamente un'entrata tanto improvvisa.

Scheckter e « Lole » continuano il giro trionfale e gli applausi che il pubblico invia a Reutemann sono veramente meritati. Insomma una bella gara, nel complesso, una gara resa difficile dal gran caldo che ha tormentato motori, piloti (uomini e spettatori).

Un trionfo della Wolf che non era nei progetti ma è utile ricordare qui che la Wolf aveva provato a Fiorano aperto ami-

chevolmente al pilota ed al costruttore e oggi con il ritiro prematuro di Lauda e il trionfo di Scheckter si può pensare che questi non sia stato invano a Maranello per provare...

Augusto C. Bonzi

La...FINA giustifica i mezzi (scelti)

● Quelli che in un suo comunicato stampa definisce « sogni iridati » possono, da come si stanno mettendo le cose, realizzarsi per la Fina. La compagnia petrolifera ha infatti scelto quest'anno di abbinarsi alle Brabham-Alfa Romeo BT 45 di Watson e Pace, alla Surtees di Brambilla e alla Wolf di Scheckter. Le Brabham-Alfa sapete come sono andate in Argentina, Brambilla è soddisfattissimo della sua TS 19, Scheckter ha addirittura vinto il Gran Premio... Come inizio non c'è male.

CRONACA DI 7 GIORNI

...e fu subito Polizia!



Spiegamento di forze, con lupi e dobermann, che fortunatamente non sono stati necessari. Anche se, però, un allarme per una bomba c'è stato...

BUENOS AIRES - Il primo scaglione del « circo » della F. 1 è partito da Londra domenica sera, arrivando a Buenos Aires il lunedì pomeriggio. Viaggio molto lungo, ma per i primi è stato un notevole beneficio essere partiti in anticipo, perché hanno avuto due giorni di più per l'acclimatazione e riposare. Il secondo scaglione infatti è arrivato a Buenos Aires mercoledì pomeriggio ed ha avuto appena il tempo di disfarsi le valigie prima di cominciare a lavorare.

Regazzoni ha trovato ad attenderlo Vannini che gli è molto amico. Vannini è quello che organizzava in Argentina le gare della Temporada di Formula 2. Il primo scaglione di persone giunte in Argentina ha avuto un trattamento molto speciale, perché all'aeroporto erano ad attendere due pullman che hanno provveduto al trasporto in città. E' accaduto anche per il secondo gruppo, ma senza il resto, rappresentato da un impressionante apparato di sicurezza che era stato predisposto per accompagnare gli ospiti in modo da evitare qualsiasi possibilità di disturbo da parte di eventuali elementi perturbatori. Due pullman hanno compiuto il tragitto da Ezeisa fino agli alberghi del centro preceduti da due poliziotti motociclisti e due macchine autradio che hanno letteralmente « vuotato » la strada davanti a loro, interrompendo il traffico e facendo spesso sconfinare il convoglio nelle corsie della direzione opposta. Dietro i due pullman era una camionetta blindata, con a bordo soldati armatissimi di mitra, due dei quali erano sdraiati sul tetto in posizione di azione immediata.

E' stata una cosa molto folcloristica e che ha divertito molto gli occupanti dei pullman. Ci è stato poi spiegato che tutto ciò era stato fatto non tanto per timore di « attacchi » da parte dei guerriglieri, quanto per collaudare il sistema di protezione che è stato ideato e che sarà applicato in occasione del campionato mondiale di calcio del 1978.

Il sistema prevede anche la presenza di molti poliziotti negli alberghi dove saranno alloggiate le varie squadre ed anche questo è stato collaudato, perché nei corridoi di tutti gli alberghi utilizzati dalla gente della F. 1 sono stati sempre presenti dei cordiali ma attentissimi signori in borghese, sotto le cui giacche si notavano notevoli rigonfiamenti.

● **LARRY PERKINS** era venuto in Argentina su invito della BRM per esordire nel campionato mondiale, con la nuova macchina, ma ha atteso per niente perché la BRM non è stata spedita. Pare che la messa a punto del motore sia ancora incerta e che abbiano preferito attendere un'altra occasione, forse il Brasile, per il ritorno della BRM alle corse.

Liti di sponsor per CLAY

● Il passaggio di **REGAZZONI** alla Ensign, che noi avevamo annunciato per tempo, ha rischiato di essere pregiudicato a metà dicembre per il mancato accordo tra la Tissot orologi e la Etienne Aigner che avrebbe voluto anche lei partecipare al finanziamento della macchina guidata dallo svizzero.

Quando pareva che tutto fosse fatto, la Etienne Aigner è stata in disaccordo per quanto riguardava le posizioni delle scritte rispettive sulle macchine e così si è ritirata, cominciando subito delle trattative con la March, che sono state portate tanto avanti che il 10 dicembre pareva che tutto fosse pronto perché Regazzoni corresse con la March anziché con la Ensign.

E' probabilmente per questo che Max Mosley, l'11 dicembre a Monaco durante la premiazione BMW, ci aveva detto che forse ci sarebbe stata una sorpresa. Invece, il 12 dicembre, la March ha comunicato alla Aigner che stava bene l'accordo pubblicitario, ma per Ian Scheckter e non Regazzoni, cosicché la Etienne Aigner si è ritirata. E Regazzoni è rimasto con la Ensign...

Copersucar giallo-limone per il Brasile

● Come ci aveva già annunciato tempo fa **EMERSON FITTIPALDI**, le due Copersucar sono apparse in Argentina con nuovi colori, portando sempre le conosciute iscrizioni e strisce della Copersucar, ma con un fondo giallo-limone molto visibile. C'è stato subito chi ha attribuito i nuovi colori a ragioni pubblicitarie, e televisive, ma la realtà è che Fittipaldi ha voluto adottare sulle sue macchine i colori nazionali, proprio come ci aveva anticipato. E poiché il colore internazionale del Brasile, nelle corse automobilistiche, è il giallo, le Copersucar sono state dipinte in giallo.

Questa è tra l'altro una bella lezione per coloro che non hanno rispettato i colori nazionali quando erano in vigore, ed hanno poi fatto in modo che fossero addirittura aboliti facendo scomparire persino la relativa regolamentazione dal codice sportivo internazionale.

● In un angolo della piazzola dei box era sistemato il camion officina di « Carburando Rossuar » che segue tutte le corse importanti argentine per aiutare le varie scuderie in caso di lavori di una certa importanza che richiedano l'intervento di una officina pienamente attrezzata. Durante la notte questa officina ha lavorato intensamente per Regazzoni, al quale hanno saldato il supporto dello spoiler di coda, cosa che è stata fatta anche per Fittipaldi, Brambilla, Binder, Lafite. Molte vetture erano preparate per il circuito in Brasile, e la retta dell'autodromo di Buenos Aires è molto lunga e pertanto obbliga a un maggior sforzo di questo elemento. Inoltre due meccanici di Regazzoni hanno lavorato tutta la notte per preparare altri pezzi. A Fittipaldi hanno pure preparato un anello per stringere maggiormente la bombola antincendio che oscillava molto. Hanno smontato la scatola del cambio e cambiato alcuni ingranaggi che sono stati preparati al tornio. A Brambilla hanno riparato la chiave speciale per cambiare le gomme che si era rotta e a Peterson invece hanno riparato il portamozzo di una ruota anteriore. A Pryce è stato smontato il radiatore che perdeva acqua e effettuate le necessarie saldature.

Zanzare argentine per la Ferrari

● La zona dell'**AUTODROMO** di Buenos Aires è nel mezzo di un'area paludosa, che sta per essere bonificata per costruirvi la città universitaria. Appena cala la sera la zona è infestata da milioni di zanzare, cosa di cui non si rendono conto gli spettatori che se ne vanno col sole, ma di cui si sono resi conto benissimo — ed a loro spese — i meccanici delle squadre che hanno dovuto lavorare fino a tardi per cambiare i motori.

● **JAMES HUNT** è decisamente avviato sulla strada di uno snobismo dell'anti-snobismo. I suoi abbigliamenti sono sempre più trasandati, ma con una ricerca della disinvoltura che denuncia non la spontaneità ma una accurata ricerca dell'effetto, che talvolta sconfina nell'incomprensibile, come è accaduto a Parigi quando si è presentato, in ritardo, alla premiazione FIA calzando scarpe da tennis e indossando un maglione a girocollo.

Qui a Buenos Aires si è fatto notare ancora, specialmente alla manifestazione di presentazione dei piloti Marlboro, alla stampa locale, svoltasi martedì 4 gennaio in una sala dell'Hotel Sheraton, nella quale James Hunt si è presentato in calzoncini corti sfrangiati ed a piedi nudi.

● Sulle Ferrari è apparsa per la prima volta la **PUBBLICITA'** della FIAT, posta ai lati delle prese d'aria della carrozzeria, nella parte alta dietro le spalle del pilota, su entrambi i lati. Fino ad ora la Fiat aveva evitato di mettere il suo nome sulle macchine di Maranello, ma specialmente per il mercato argentino e brasiliano ha ritenuto di farlo, per aiutare la sua immagine di marca.

● **VITTORIO BRAMBILLA** ha utilizzato un nuovo casco Jeb's dotato di una vera e propria maschera di respirazione interna, con delle speciali fessure che fanno entrare l'aria ma impediscono che ne esca. La maschera è collegata col sistema di respirazione autonomo.

Brambilla lo ha usato in prova per poco, perché era scomodo doverlo togliere per parlare, e nella seconda giornata di prove lo si è visto girare con in testa il casco di Depailler. Ha invece usato il nuovo casco in gara.



● **CARLOS REUTEMANN** ha annunciato ufficialmente l'accordo personale con la Cinzano, che in un primo tempo pareva essere limitato localmente e che invece sarà valido per tutta la stagione e tutti i circuiti. Qualcuno ha detto che il finanziamento personale a Reutemann da parte della Cinzano è stato procurato da Luca Montezemolo, vale a dire dalla Fiat (interessata alla Cinzano) per dar modo all'argentino di recuperare una parte dei soldi che ha perduto con il passaggio dalla Brabham) alla Ferrari. Nella foto: Carlos con il connazionale nipote di Agnelli Cristiano Rattazzi che ha criticato duramente il telaio della T2 adesso (... che forse è il motore).



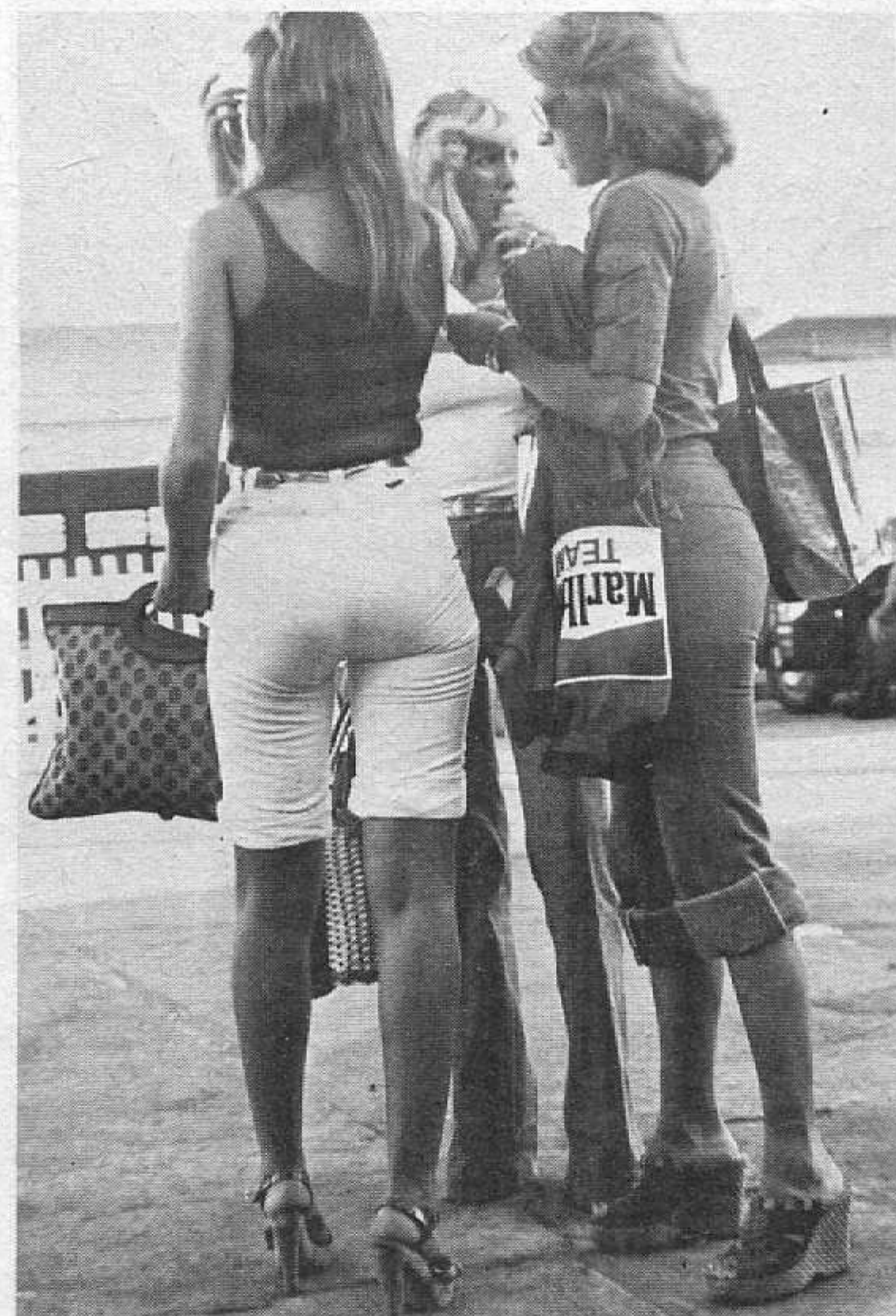
Gomme suspense

Sette pneumatici ha dechappato la Ferrari nelle prove, per cui Lauda e Reutemann hanno rinunciato alle « tenere », per la gara

● Molte preoccupazione per le gomme, perché la spedizione di pneumatici effettuata dalla Goodyear è stata fatta in due tempi e nei primi giorni della settimana erano arrivate a Buenos Aires soltanto la metà delle gomme, mentre la seconda metà era ferma in Cile a causa di un inconveniente tecnico all'aereo che le trasportava. I tecnici della Goodyear hanno messo in moto tutte le loro relazioni e finalmente le gomme sono arrivate, dando modo a qualcuno di avere già il venerdì delle gomme dei due tipi portati qui (quattro per le ruote anteriori) ed a tutti di averle per il sabato.

LE DELUSIONI INIZIATE PRESTO...

Sconsolati per REUTEMANN



Non sappiamo i gusti di queste gentili spettatrici, ma il pubblico era tutto per Reutemann. Il «Lole» lo ha ripagato con un finale entusiasmante



Dopo le previsioni pessimistiche delle prove, un buon pubblico è andato all'autodromo per la gara. I poliziotti, però, non hanno dovuto faticare...

BUENOS AIRES - Adeguatamente raffreddato e colorato per un sole implacabile, Chiti rimane sempre polemico con i giornalisti che scrivono troppo ma la sua soddisfazione è reale, anche se a pochi metri di distanza la rossa vettura di Pace è ancora avvolta dalle reti di contenzione che la fanno assomigliare alla preda di un pescatore.

Un circuito con molta poca gente alle prove. Un sole implacabile che batte sul cemento e sull'asfalto e lo rende morbido come cera. Tutti sudano abbondantemente, e i servizi gratuiti di bevande ben presto vedono eliminati le abbondanti riserve, sull'ordine di camion pieni.

Forse l'enorme caldo (quasi 36°) ha fatto sì che la gente disertò almeno le prove, ed inoltre l'alto prezzo delle entrate fa sì che molte persone abbiano pensato bene prima di effettuare tale spesa, riducendosi quindi a vedere o le prove o solamente la corsa.

Profonda delusione, nelle gradinate, dove un silenzio assoluto ha seguito le prove. Niente applausi quando Reutemann è entrato in pista e nessun clamore quando lentamente ha migliorato i suoi tempi. Molta gente, anche, non aveva speranza di una pole position, dato che Hunt aveva detto la sua parola subito con quel 1'48"68 che subito lo aveva messo al sicuro da ogni sorpresa, limitando quindi la sua seconda giornata di prove a mettere a posto una vettura che aveva dimostrato di essere a buon punto di cottura (almeno al dente) in una pista che era un forno intransitabile.

Nessun applauso e una specie di insonnolito tedio davanti a un Lauda che è di nuovo a caccia di prestigio correndo con il suo 11, alternandolo a momenti con la vettura «muletto». Era quindi uno spettacolo un poco amaro vedere i pochi argentini presenti in pista prendere con fatalità l'andare di Reutemann in cerca di un tempo che non veniva, tanto che a soli tre giri dalla fine degli allenamenti le Ferrari venivano fermate dopo aver superato la barriera di 1'49"73 che sembrava essere l'obiettivo del trio che guida i destini ferraristi in corsa.

Reutemann scendeva quindi dalla vettura ed aveva un sorriso raggiante, quasi fosse contento di quel settimo posto che lo metteva molto indietro nella partenza e che poteva favorirlo solo se i vari Hunt, Watson, ecc. sbagliavano la partenza.

Quindi un ambiente di ghiaccio in mezzo a tanto caldo che faceva traspirare tanto e tutti, e maggiormente Chiti che eliminava bottiglie di acqua minerale in proporzione all'avanzare dei suoi pupilli Watson e Pace, mentre la gente lo assediava per avere i distintivi dell'Alfa Romeo

e qualche altro intanto coglieva l'occasione del suo attento leggere di cronometro per fargli fuori una decina di quei «sombrieritos» della Brabham che tanto facevano bene, ricercati come erano per ripararsi dal sole violento.

I due italiani intanto cercavano di andare il più possibile. Vittorio cercava un tempo migliore



Lauda discute con Reutemann ai box, alla presenza di Sante Ghedini, il quale ha avuto la disgrazia di perdere il padre, la scorsa settimana

...ma c'è chi se la ride



Ribeiro è sempre allegro, e se la ride. Ma se lo prendono tutti coloro che ha ostacolato, in gara...

ma rimaneva nel tredicesimo, superato anche da Regazzoni che non sembrava trovarsi a suo agio nella sua nuova macchina e guardava forse con tanta nostalgia i colleghi con vetture più competitive. E poi ecco Zorzi, che aveva anche un numero 17 certamente da superstizione, e l'ultimo posto sembrava dar ragione a coloro che incrociano le dita o fanno altri gesti di scaramanzia. Il suo andare non era certamente molto bello, e con cautela prendeva il «misto», e un 1'54"19 a tanta distanza dai primi certamente dimostrava che deve maturare ancora molto.

Una giornata di allenamenti che ha visto l'urto di Pace all'ultimo minuto e anche Hoffman con la gialla Copersucar andarsene per le erbe in quanto non ha mai azzeccato la giusta traiettoria di uscita del misto.

Un autodromo pieno di soldati e polizia che volevano evitare ad ogni costo qualsiasi evento triste e con vigilanza molto severa e che non ammetteva infiltrazione.

a. c. b.

● Niki Lauda è arrivato a Madrid, domenica sera 2 gennaio, a bordo del suo aereo, che egli ha pilotato personalmente in condizioni difficili. C'era infatti molta perturbazione e turbolenza, per il cattivo tempo che imperversava sull'Europa.

● All'aeroporto di Londra, in attesa di salire sull'aereo che ha portato in Argentina la prima parte della gente della formula uno, moltissimi sono stati sorpresi di vedere John Watson dotato di un bel paio di baffi. Solo baffi e non barba, vale a dire con una fisionomia nuovissima. I baffi di Watson sono però durati poco, perché un paio di belle donne del mondo delle corse gli hanno detto chiaramente che era molto più attraente senza barba e baffi. E così due giorni dopo Watson è tornato ad avere la faccia completamente pulita.

● La passione per la vela da parte di Jochen Mass è davvero enorme. In Europa la sua grande barca è attualmente pressoché rimessa a nuovo, ed egli conta di usarla molto. Appena arrivato in Sudamerica si è preoccupato di mettersi in contatto con certi amici, coi quali conta di effettuare il viaggio da Buenos Aires al Brasile via mare, con una barca a vela di notevoli dimensioni.

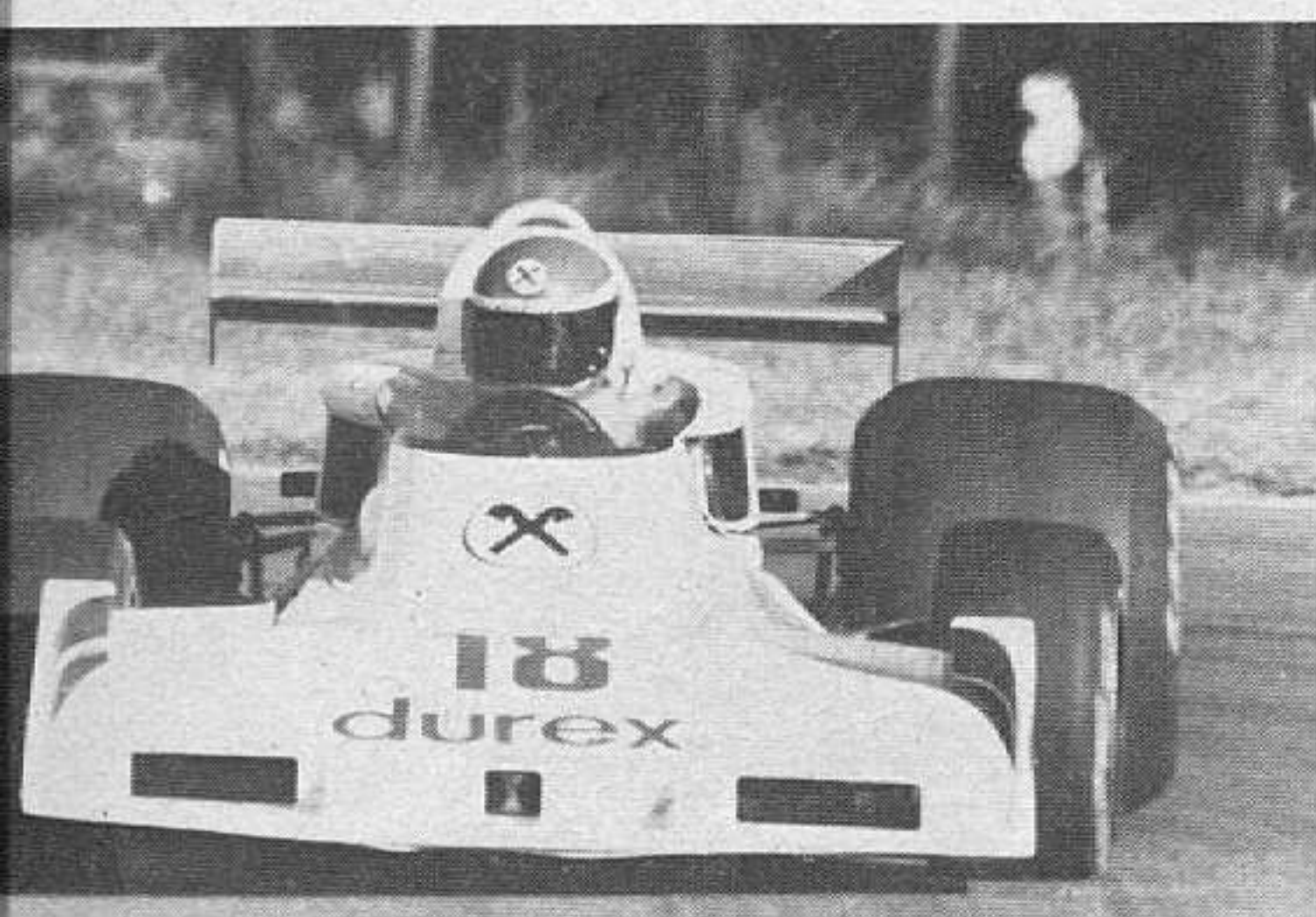
● Durante tutto il viaggio da Londra a Buenos Aires, lunghissimo per via di molti scali, James Hunt è stato quasi sempre da solo, in una poltrona della parte arretrata del DC 10, passando il tempo a dormire ed a leggere. Nelle ultime ore poi è stato raggiunto da Scheckter, col quale ha ingaggiato accanite partite a Back Gammon. Pochi sedili più avanti, accanto a Ghedini c'era seduto Lauda, ma i contatti tra lui e Hunt sono stati poco frequenti, pressoché nulli. E dire che in una rivista di lingua francese avevamo letto che Hunt ha dichiarato di avere solo due veri amici, tra i piloti, ed erano appunto Scheckter e Lauda...

DAGLI EXPLOIT DI DEPAILLER ALL'AUTOREVOLE
POLE-POSITION DI HUNT NELLA 3 GIORNI DI PROVE

Carenti in velocità subito le FERRARI



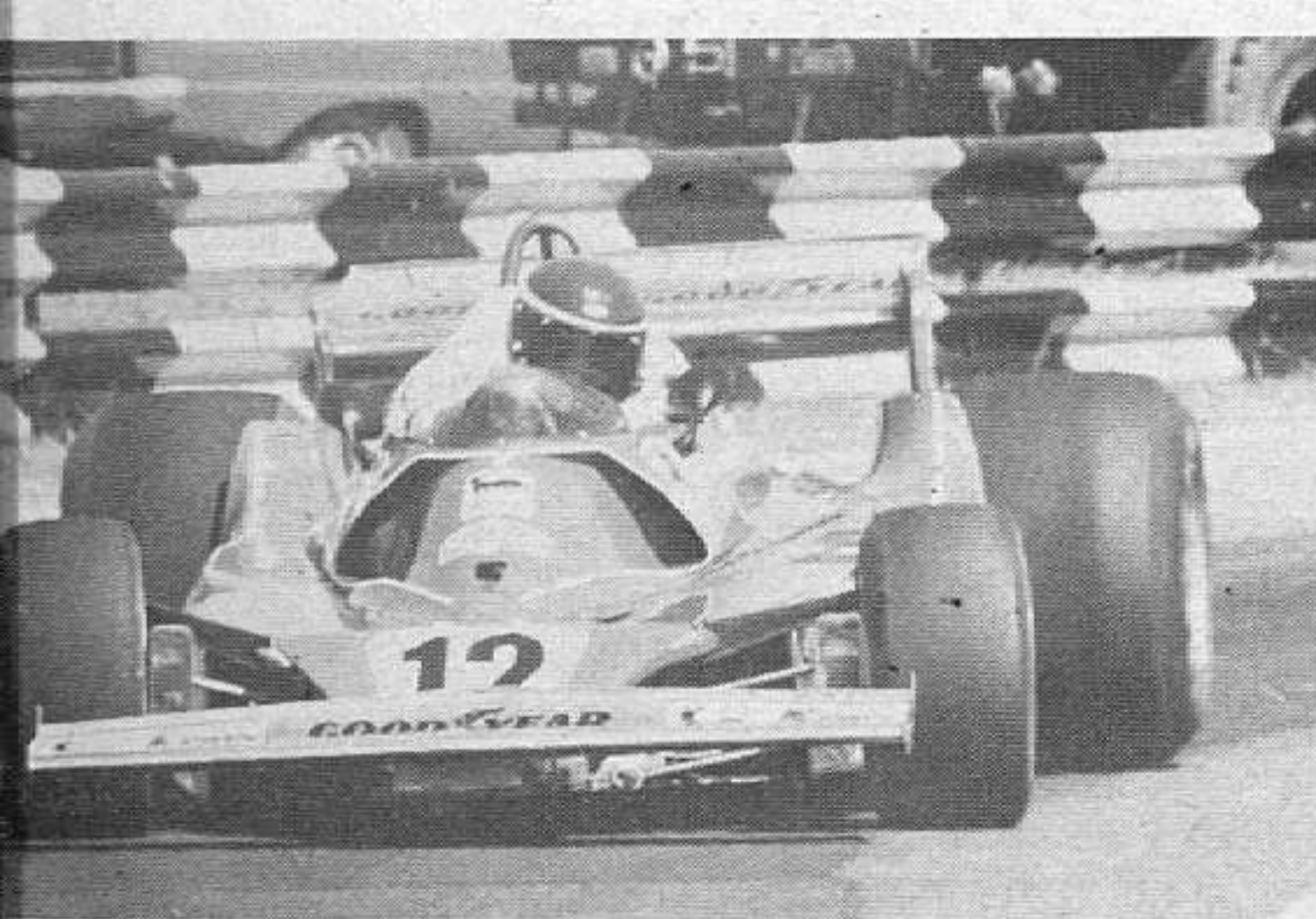
James Hunt, pur con la vecchiotta M23, si è dimostrato in grado di dominare il lotto. E' uscito di strada per probabile sgonfiamento di una gomma



Hans Binder, così come Brambilla, è stato disturbato sia in prova che in gara da un eccesso di sovrasterzo accusato dalla sua Surtees-Durex TS 19



La Surtees di Brambilla è sponsorizzata invece dalla Beta e dalla Fina. Vittorio si è detto fiducioso nelle possibilità della sua nuova macchina



GIOVEDÌ 6 GENNAIO

BUENOS AIRES - Quattro ore di prove libere, che sono state concordate per dar modo a tutti quelli che lo volevano di collaudare le macchine prima delle prove ufficiali. Sono state molto utili ma non complete, perché la Goodyear non aveva la disponibilità di tutte le gomme previste, in quanto vi sono stati dei ritardi in Cile, dove le gomme sono arrivate via nave da New York. Cosicché a Buenos Aires sono arrivate in aereo un primo contingente, tutto di gomme a mescola dura e poi le altre.

Prima macchina a scendere in pista è stata la Wolf di Scheckter, che ha così acquisito il privilegio di essere la prima formula uno in attività nel 1977. Subito dopo sono seguiti Laffite, Reutemann, Hoffmann, Binder, Pace, Watson, Regazzoni. Sole molto forte, anche se con un poco di vento a mitigare le temperature.

Brambilla è il primo ad avere guai, perché quando avvia la macchina gli entra in funzione l'estintore automatico e deve così perdere molto tempo. La McLaren di Hunt e la Tyrrell di Peterson non erano pronte e sono scese in pista dopo che gli altri giravano da oltre un'ora.

Nei box si aggira Perkins, che sta aspettando la BRM che gli hanno detto sarebbe arrivata venerdì mattina. Poi saprà che la BRM non ci sarà e rimarrà a far da spettatore.

Queste prove sono particolarmente utili per quelli che debbono adattarsi alle nuove macchine, come Brambilla alla Surtees, Peterson alla Tyrrell, Regazzoni alla Ensign, Ribeiro e Ian Scheckter alle March, e soprattutto Watson che non aveva mai potuto provare la Brabham-Alfa Romeo, e Zorzi con la Shadow.

Nella prima parte si ha subito un tempo eccezionale di Depailler che va più veloce di tutti di un paio di secondi, seguito da Pace, Reutemann, Watson, Lauda, Regazzoni, Laffite, Brambilla, Pryce e via via gli altri.

Alla fine della giornata, Depailler resta sul tempo di 1'49"49 mentre migliora Watson (1'50"51), Laffite (1'50"76) Pace (1'50"98), Lauda (1'51"14), Peterson (1'51"30). Hunt è accreditato ufficialmente di 1'51"47 ma molti cronometri privati gli danno un secondo di meno. Il fenomeno si spiega col fatto che in pista erano state messe contemporaneamente due McLaren, entrambe col numero uno ed i cronometri ufficiali hanno fatto un poco di confusione senza loro colpa.

Lauda ha rotto il motore, e non ha potuto continuare

A sinistra, Reutemann al limite in una curva lenta. Un terzo posto, il suo che non si butta

Sotto, Carlos Pace dopo la sua rovinosa uscita di strada nelle prove. La scocca della sua BT 45 ha subito dei danni irreparabili

fino in fondo, e Brambilla ha ancora avuto guai con l'estintore, per il quale vi era un contatto falso nell'impianto elettrico. La Lotus di Andretti aveva un motore molto fiacco e non ha potuto spingere a fondo.

Le prove ufficiali

Le quattro sessioni di prove del venerdì e sabato sono state dichiarate tutte valide per le qualificazioni, dato che Ribeiro aveva rotto subito la macchina e non aveva potuto compiere nemmeno un giro il venerdì. Poiché il regolamento non indicava che una sessione non sarebbe stata valida, Mosley della March ha insistito perché la regola fosse rispettata così come era scritta, ed ha ottenuto che anche gli altri accettassero.

VENERDÌ 7

Il venerdì le temperature erano un poco più alte del giovedì, con massimo di oltre 31 gradi aria, anche se un poco di vento mitigava il calore. Andretti aveva ancora problemi col motore, nonostante gliene avessero montato uno nuovo. Watson doveva fermarsi per la rottura di un tubo dell'acqua probabilmente per un intoppo nel circuito di raffreddamento, Zorzi doveva star fermo molto col cambio bloccato. L'avventura peggiore è toccata a Ronnie Peterson, che ha perduto una ruota ed ha dovuto fermarsi.

Nella prima sessione non hanno girato Ribeiro, Binder e Hoffmann, altro che negli ultimi minuti.

Proprio alla fine della prima sessione Pace è stato protagonista di una uscita di strada molto impressionante, dovuta a sua colpa. Nel tentativo di fare un tempo migliore ha messo la ruota anteriore destra sul bordo erboso della curva destra molto veloce che è prima del tornante dei box. Ha dovuto quindi richiamare la macchina ed ha sbandato finendo fuori pista all'esterno della curva, contro la doppia barriera di reti di protezione e finendo per arrestarsi accanto al guard-rail. I paletti di sostegno delle reti danneggiavano notevolmente i fianchi della scocca, rendendo la macchina irrecuperabile.

Il miglior tempo della sessione era di Depailler ma Hunt gli era molto vicino con subito dopo Watson.

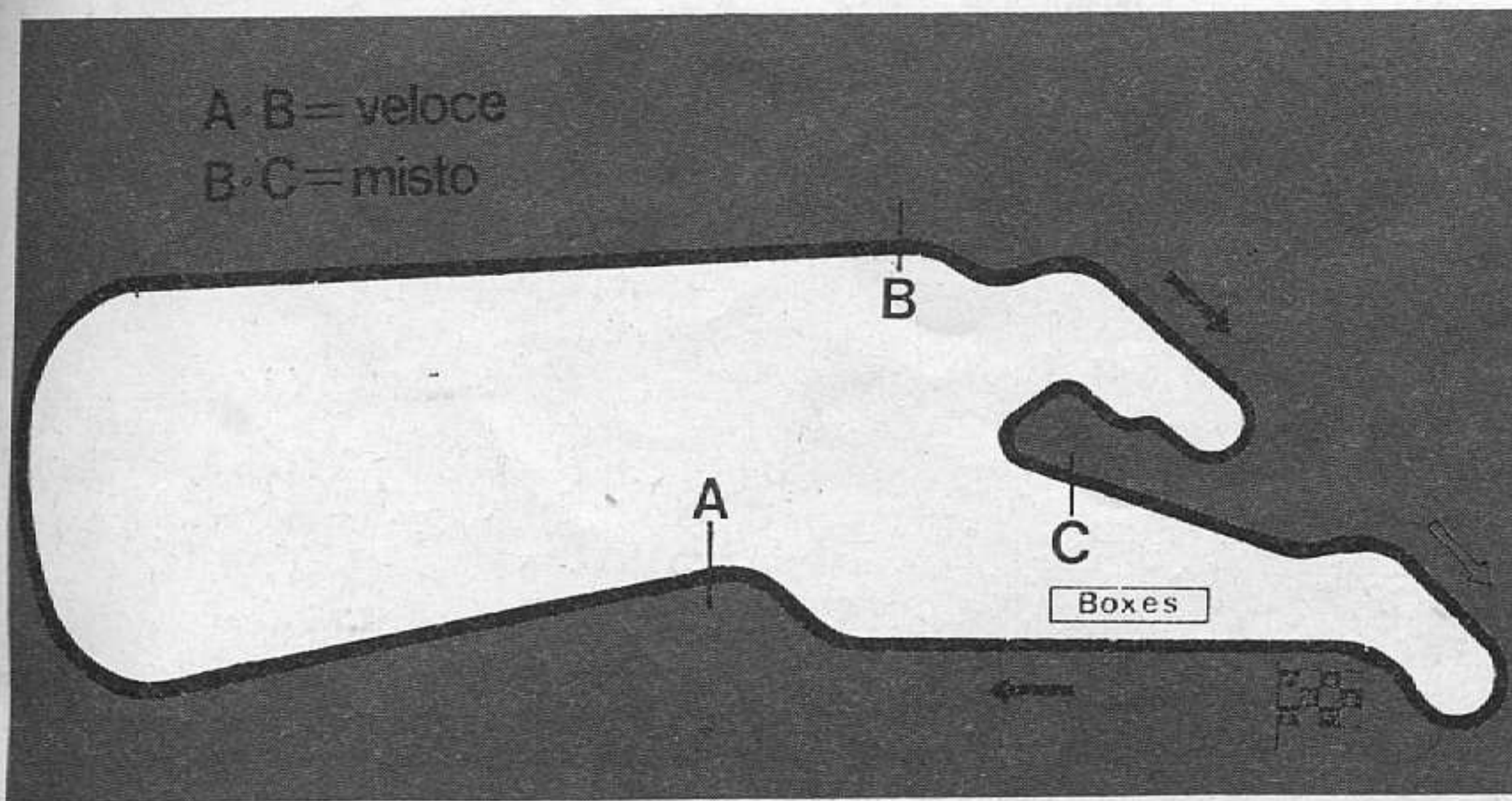
Per le Ferrari le cose cominciavano a farsi difficili perché nonostante l'impegno dei piloti i tempi erano relativamente lenti. Nella seconda sessione, nonostante l'uso di gomme a mescola più tenera, le cose non miglioravano.

Guai per la Ligier, che stentava a mettersi in moto



La velocissima Tyrrell di Depailler e la non altrettanto rapida Ferrari di Lauda. Lauda si è dovuto fermare con il suo motore «quasi» rotto





il confronto nei tempi parziali dice TYRRELL

BUENOS AIRES. Come al solito, parecchi giornali argentini hanno fatto effettuare dei rilevamenti parziali dei tempi di percorrenza dei vari settori del circuito, elementi utili a giudicare determinate prestazioni. E' proprio sulla base di questi rilevamenti che abbiamo avuto la conferma di osservazioni visive che ci avevano dato certe impressioni.

In sostanza, i tempi rilevati dai nostri colleghi, abitualmente molto accurati, indicano come le Ferrari siano state notevolmente meno veloci delle macchine migliori proprio e solo nella parte del circuito che non richiede tenuta di strada ed abilità di guida, ma potenza e penetrazione aerodinamica.

Dalla uscita della « esse » del Cervo fino alla entrata della chicane Ascari, infatti, le Ferrari perdevano quasi due secondi nei confronti della Tyrrell di Depailler e della McLaren di Hunt ed anche della Brabham Alfa Romeo di Watson.

Nel tratto misto, vale a dire dalla entrata della chicane Ascari fino alla uscita del « misto », invece, lo scarto tra le Ferrari e le altre macchine era molto più ridotto. Ciò è stato verificato soprattutto nella prima giornata di prove ufficiali, quando gli scarti sono stati molto elevati.

Nella seconda giornata, specialmente nel finale, i piloti della Ferrari si sono battuti a fondo per tentare di ridurre il distacco e vi sono riusciti in parte, ma si deve dire che ciò è avvenuto soprattutto grazie ai loro rischi personali e che comunque risulta che essi hanno guadagnato qualcosa nei confronti degli altri proprio nella parte mista (il che cambia certi discorsi sui telai n.d.r.) conservando un notevole svantaggio nella parte squisitamente veloce, pur se ridotto perché sono stati utilizzati accorgimenti aerodinamici che hanno favorito la velocità massima. Rendendo però più difficile il compito dei piloti nella parte mista (minori inclinazioni degli alettoni).

● Il circuito di Buenos Aires è stato dotato di un nuovo e modernissimo sistema di cronometraggio Heuer elettronico che è entrato in funzione in questa occasione.

per una sregolazione del distributore di iniezione, e per Fittipaldi che doveva star fermo molto perché un cattivo collegamento dell'impianto di avviamento faceva surriscaldare l'alternatore. Peterson che aveva perduto una ruota (per difetto del materiale del mozzo) durante la prima sessione, doveva star fermo.

Zorzi aveva grossi problemi col raffreddamento. Verso la fine della sessione, Brambilla stava migliorando molto il suo tempo ma ha dovuto fermarsi perché gli si è grippato il cuscinetto di una ruota.

A pochi minuti dalla fine delle prove si è avuto un incidente assolutamente inedito, quando la Lotus di Andretti è letteralmente esplosa, proprio mentre passava davanti ai box e davanti al posto della Lotus. Sono scoppiati i serbatoi dell'impianto antincendio, con un botto simile a quello di una vera bomba, tanto che tutti si sono posti in allarme.

L'intera parte anteriore della macchina è volata in aria, ma le ruote sono rimaste attaccate e ciò ha permesso ad Andretti di guidare la vettura fino a che si è fermata. Andretti non ha riportato danni personali, salvo una botta ai piedi rimasti senza pedaliera ed un poco di polvere antincendio negli occhi, subito lavati nella infermeria.

SABATO 8

Alle prove di sabato non ha partecipato Nilsson, la cui macchina era stata presa da Andretti. Nella prima sessione il caldo era tanto elevato che in qualche punto l'asfalto si era ammolato, cosicché i tempi sono stati relativamente elevati. Laffite ha rotto il motore ed ha dovuto rinunciare a continuare.

Nella seconda sessione le temperature sono un poco diminuite e così è stato possibile ottenere tempi più veloci per quasi tutti. Alla Ferrari hanno tentato ogni sorta di espedienti pur di migliorare le macchine e grazie all'impegno ed alle acrobazie di Lauda e Reutemann i loro tempi finali di qualificazione sono stati abbastanza buoni.

Verso la fine la Brabham di Pace si è fermata per la rottura di un tubo acqua, e Pace ha ottenuto di poter usare la macchina di Watson negli ultimi venti minuti, riuscendo a qualificarsi bene. Tuttavia ciò ha probabilmente impedito a Watson di fare meglio e di ottenere la migliore posizione. Così Hunt è stato il migliore e Watson secondo.

f. l.

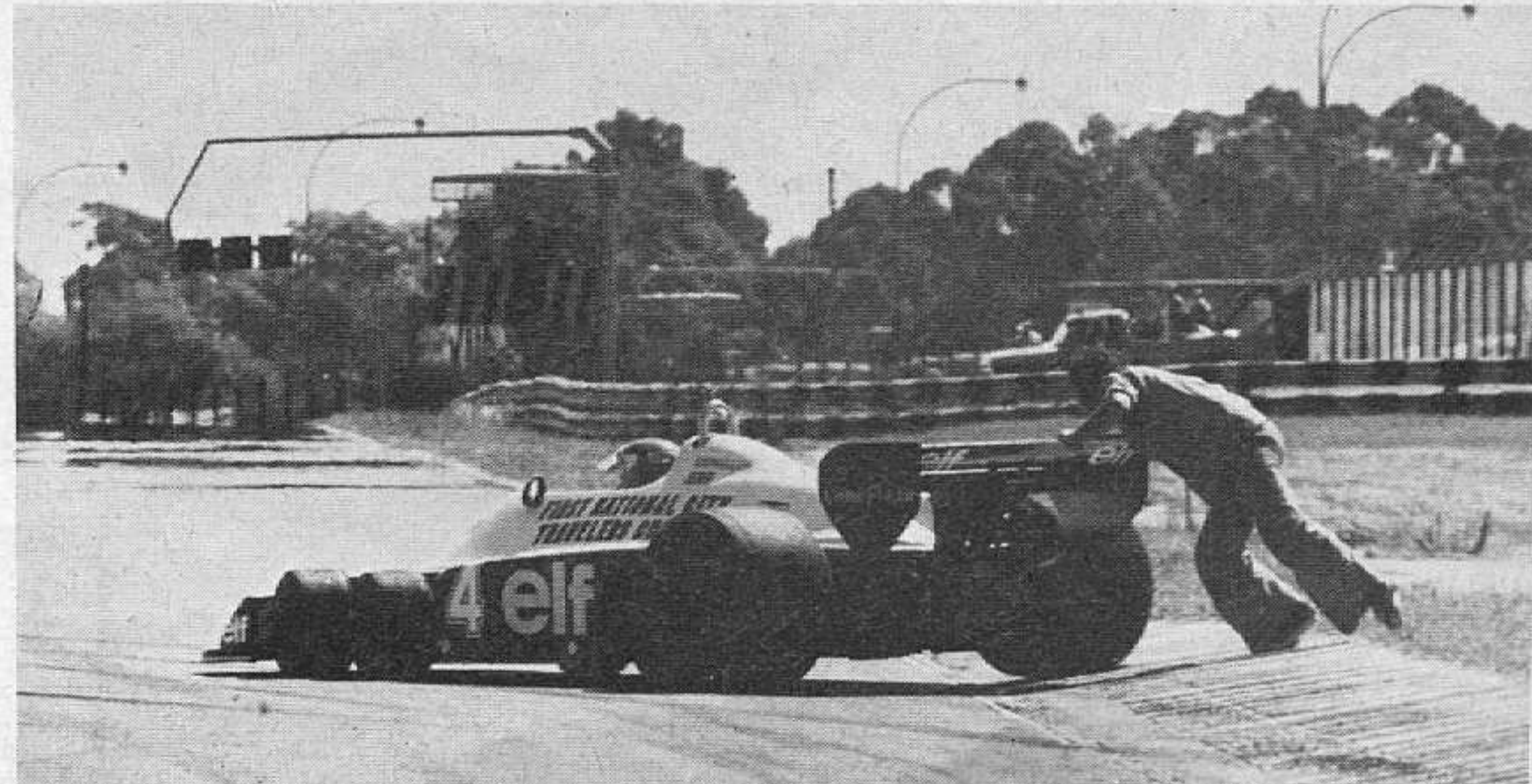
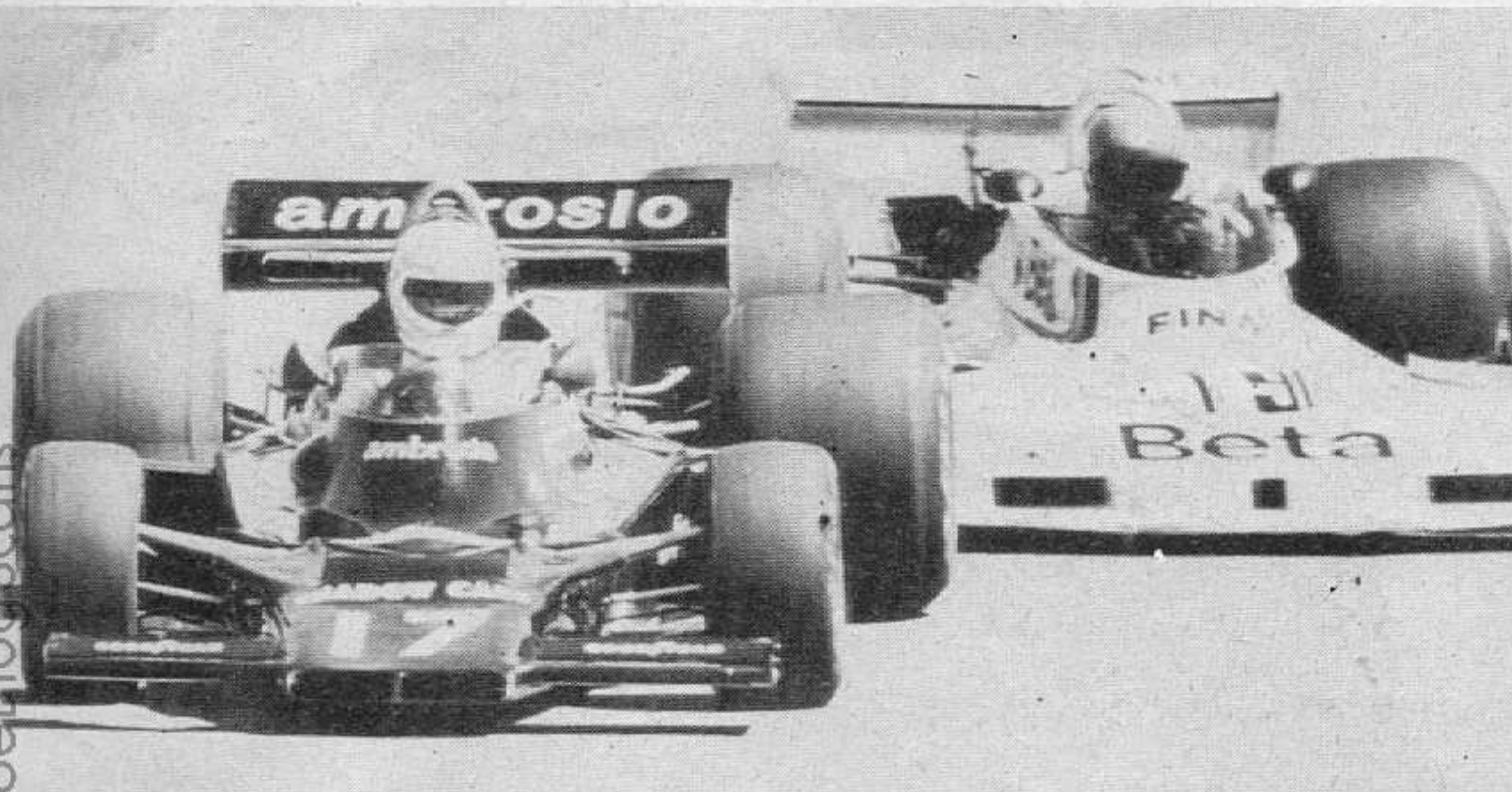
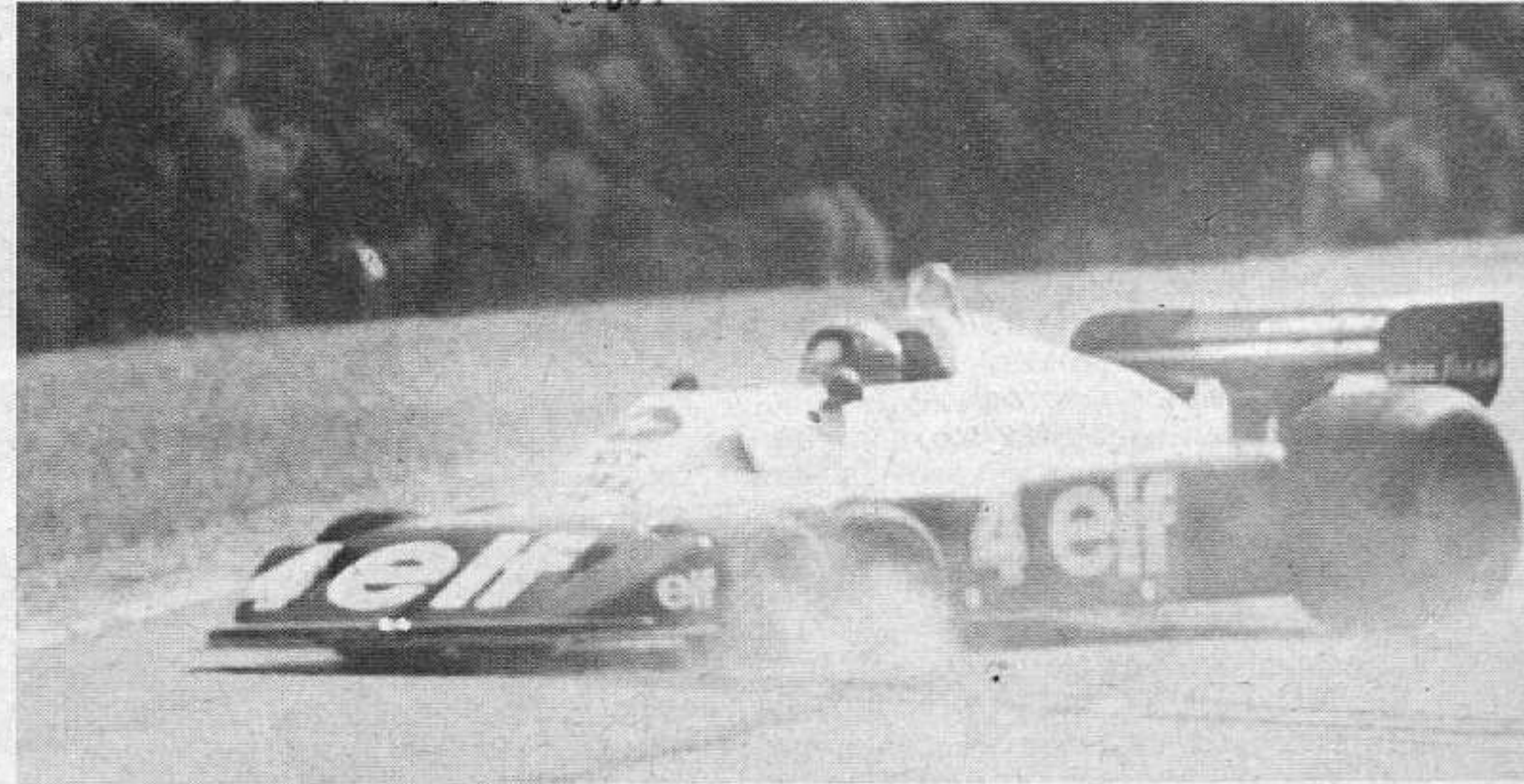
	SETTORE	
	VELOCE	MISTO
Depailler	40"8	Watson 31"5
Hunt	41"3	Hunt 31"8
Watson	41"4	Depailler, Mass
Mass	41"5	e Laffite 31"9
Pace	41"8	Lauda, Reutemann
Peterson	41"9	e Pace 32"0
Andretti	42"0	Pryce 32"1
Nilsson	42"4	Andretti 32"3
Lauda	42"5	Nilsson 32"5
Reutemann	42"8	Ian Scheckter 32"6
Laffite	42"9	Fittipaldi 32"8
Pryce	43"3	Regazzoni
Brambilla	43"3	e Scheckter 32"9
Scheckter	43"5	Peterson 33"0
Ian Scheckter	43"5	Binder 33"2
Ribeiro	43"6	Zorzi 33"3
Zorzi	43"9	Hoffmann 33"6
Regazzoni	44"0	
Fittipaldi	44"2	
Hoffmann	44"4	
Binder	44"8	

● Queste cifre tra l'altro confermano le impressioni dei piloti, dato che sia Lauda e Reutemann, sia Andretti, hanno proprio denunciato una mancanza di velocità pura, che è stata drammaticamente evidente anche ai nostri occhi quando abbiamo avuto modo di osservare la progressione delle Tyrrell e delle McLaren nei confronti delle Ferrari.

La conclusione che se ne può trarre è che probabilmente le recenti modifiche aerodinamiche apportate alle Ferrari, seppure sono utili per certi versi (vale a dire ad esempio a fornire aria « pulita » all'alettone posteriore) possono aver diminuito notevolmente la capacità di penetrazione della vettura, limitando quindi la velocità massima.

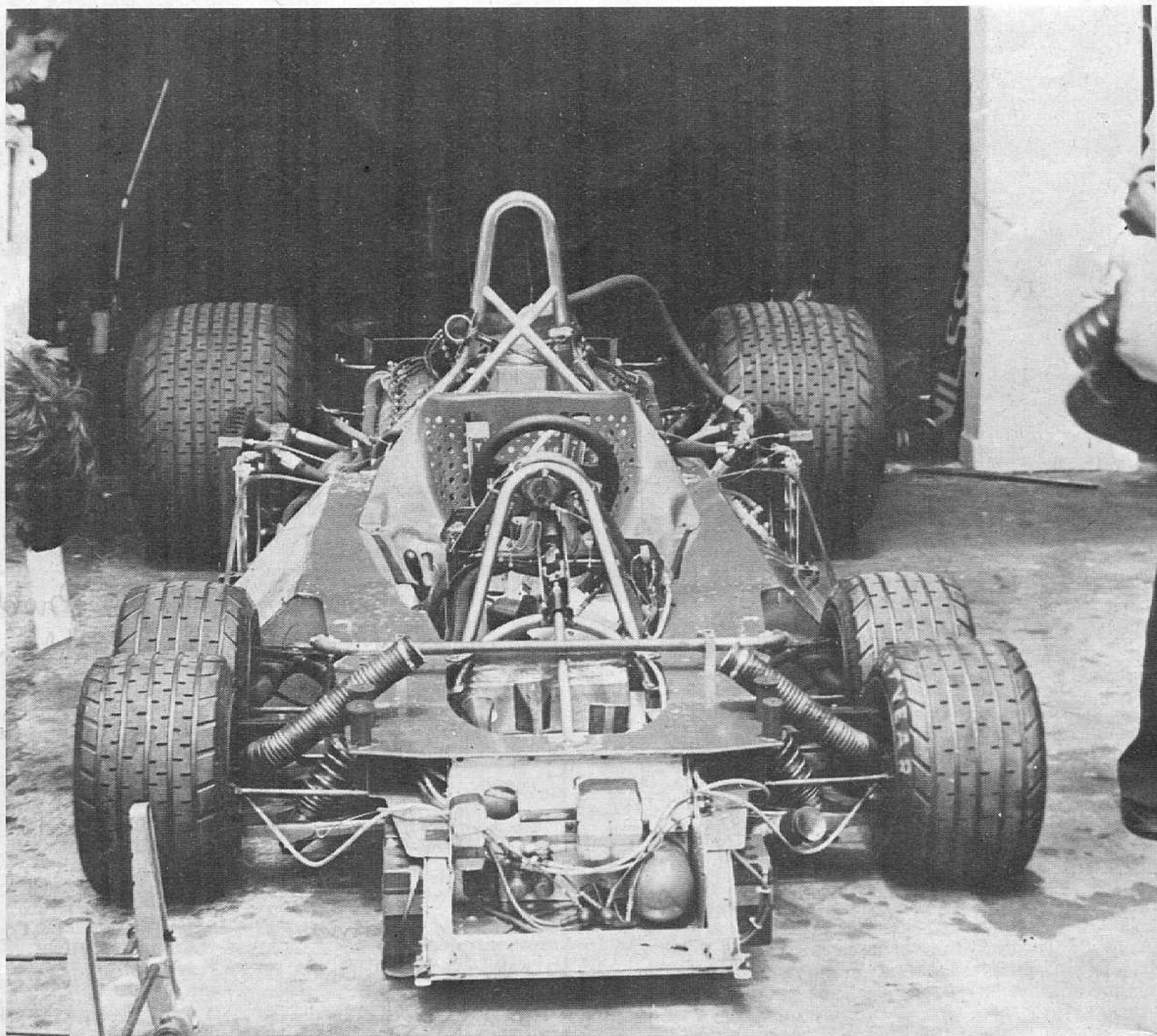
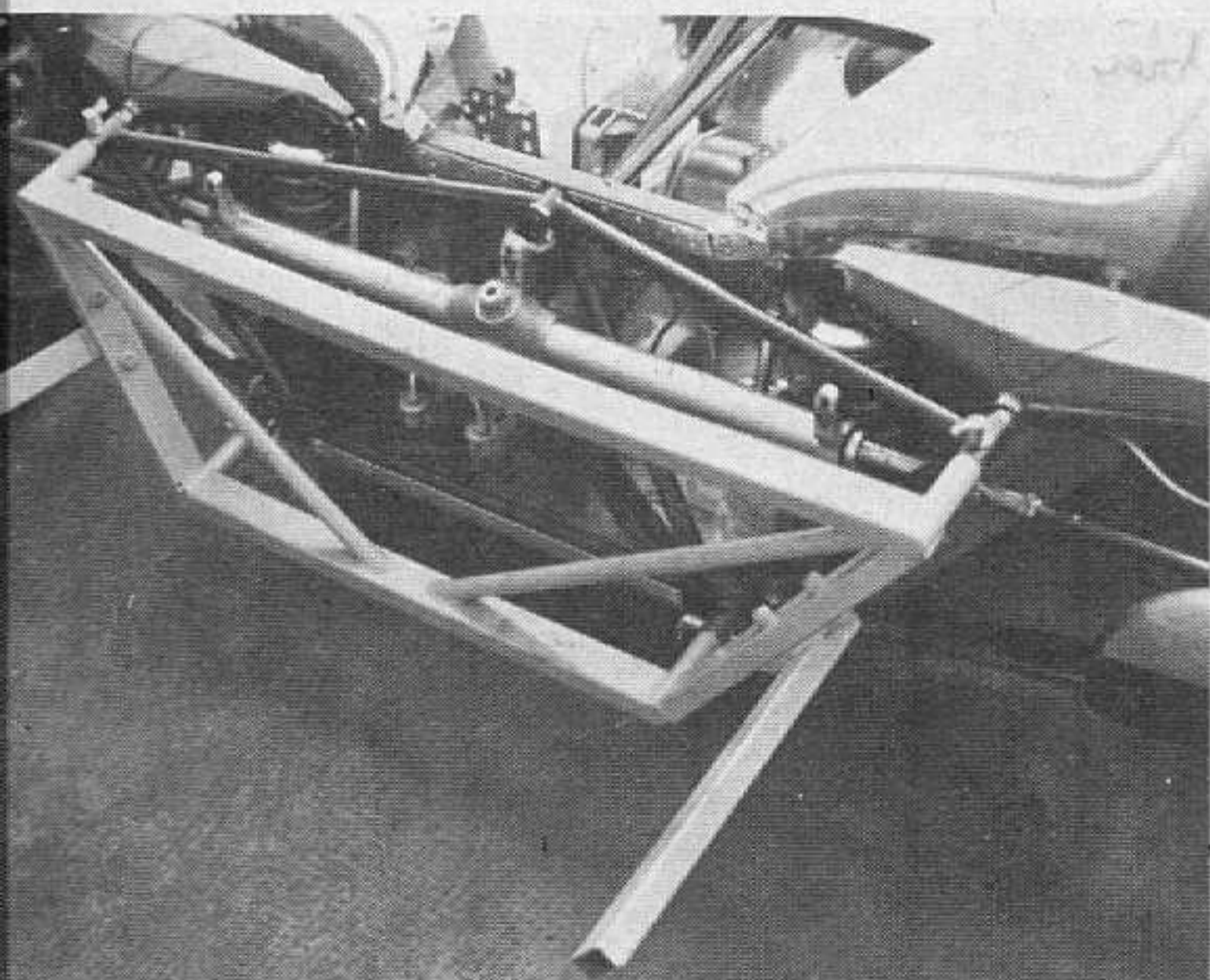
Gli unici due italiani al via del Gran Premio d'Argentina, Zorzi e Brambilla, ripresi assieme nelle prove. Zorzi ha fatto solo due giri, prima che la sua non freschissima Shadow DN5 finisse per rompere il cambio

Nel mettere « a fuoco » il circuito, in prove libere, i piloti si sono lasciati andare a qualche esuberanza, permessa dalla sicurezza del circuito. Qui Depailler con la Tyrrell è in testa-coda nel « misto »



IL NUOVO CHE SI È VISTO

Cambiate così le F.1 (per ora)



Stando almeno alle risultanze delle prove, la Tyrrell 6 ruote è ora perfettamente a punto, soprattutto grazie alla nuova carrozzeria, sotto la quale, è cambiata un po' anche la macchina, come si nota. A sinistra, la parte anteriore della Ligier, con questo nuovo traliccio per la messa in squadro

BUENOS AIRES - Il primo Gran Premio della stagione, come era prevedibile, ha riservato numerose novità tecniche in ogni squadra. Ci limiteremo quindi a descrivervi solo le più rilevanti. Dopo un anno di tirocinio, la **TYRRELL** sei ruote sembra aver tirato fuori tutto il suo potenziale tecnico. I lettori di **AUTOSPRINT** ricorderanno che Derek Gardner in un'intervista concessaci ammise che la P. 34 aveva due grossi problemi: l'aerodinamica e il retrotreno, che non bilanciava la maggiorata aderenza all'avantreno. Ora la Tyrrell sei ruote, pur conservando le caratteristiche della vecchia macchina, si presenta quasi come una macchina completamente nuova.

Oltre alle varie e importanti modifiche di dettaglio viste al Paul Ricard, la macchina presenta una carreggiata anteriore più larga di 6 centimetri. La nuova carrozzeria, a prima vista molto voluminosa, è stata a lungo studiata aerodinamicamente ed ha i suoi vantaggi non tanto in una maggiore velocità di punta quanto in una più omogenea tenuta di strada. Qui in Sud America la macchina si è presentata con quattro radiatori-olio che lavorano in parallelo. Il serbatoio di recupero olio è sotto l'alettone, in posizione quindi irregolare. La **MC LAREN**, come previsto, ha portato la vecchia M. 23 con una sola modifica, lo spostamento appunto del serba-

toio di recupero olio da sotto l'alettone a sopra il serbatoio centrale della benzina, dietro la testa del pilota.

Piacevole sorpresa per gli italiani, la conferma della competitività della **BRAHAM ALFA** in versione eguale alle prove del Paul Ricard, con unica modifica i nuovi freni anteriori Lockheed a doppio pompante, quindi nuovi portamozzoni, nuovo sistema di raffreddamento freni, e nuovo alettone posteriore.

In Sud Africa apparirà la nuova versione 45 B, cioè la versione intermedia con tutto il retrotreno nuovo mentre il debutto della 46 è rimandato alla Spagna.

Finalmente in gara la **LOTUS 78** (o **JPS Mk 3**) e a questo proposito i dubbi sulla sicurezza che avevamo espresso circa la posizione degli estintori e la robustezza dell'avantreno si sono rivelati drammaticamente veri. Il sangue freddo di Andretti e la mancanza di una curva stretta, nelle vicinanze dell'incidente, ha impedito tragiche conseguenze. Alla Lotus rimane comunque il primato di costruire sempre la macchina meno sicura.

Per farla breve, Andretti in fondo al rettilineo si è trovato con il muso e la parte frontale scaraventata in alto per l'esplosione dell'estintore. Nei disegni già apparsi lo scorso numero, avevamo indicato come entrambi gli estintori fossero col-

locati, contro i regolamenti, all'infuori della scocca in modo tale che, in caso di piccolo incidente frontale, la Lotus rimane completamente priva di impianto estinguente.

In questo caso, però, bisogna sottolineare che la leggerezza costruttiva dell'insieme abbia permesso a tutto il telaio anteriore di staccarsi come un proiettile senza distruggere particolarmente la struttura. La « pelle » anteriore della scocca è stata strappata via, non esiste più traccia della pedaliera.

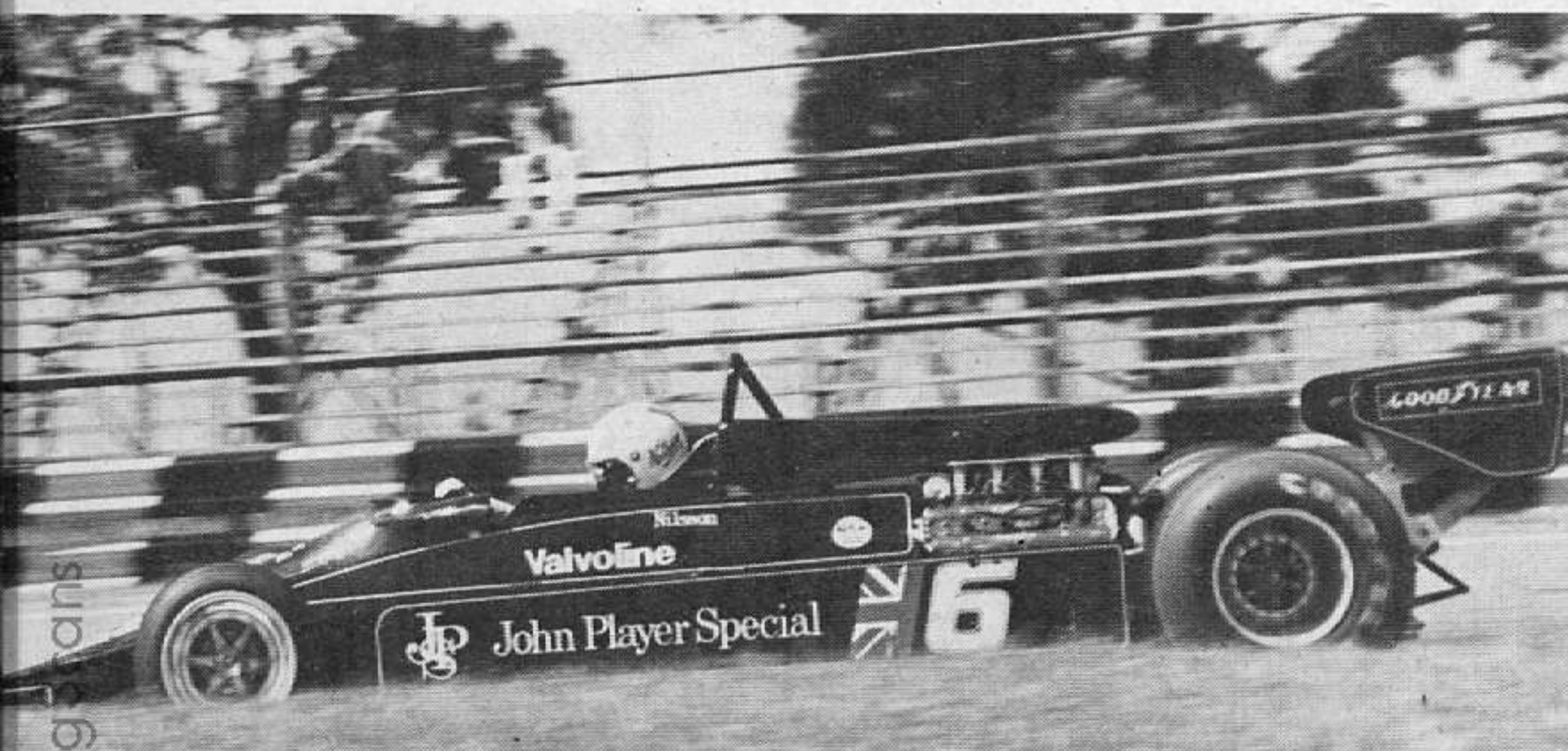
Andretti, conservando tutto il suo humour ci ha detto: « Pensa se l'estintore fosse stato in posizione normale, sotto le gambe, a quest'ora sarei una signorina ». L'incidente si è risolto senza alcun danno e Mario, pur senza freni e frizione, è riuscito a fermare la macchina, la scocca essendo comunque tutta un pezzo unico e completamente inutilizzabile.

La **FERRARI** è anch'essa apparsa molto modificata sia nella carrozzeria sia nei dettagli meccanici. Il muso è stato leggermente accorciato, la presa aria motore è diversa e specialmente diverse sono le canalizzazioni interne che portano aria al motore; Per questo sono stati modificati i due roll-bar, più stretti appunto per permettere all'aria di circolare.

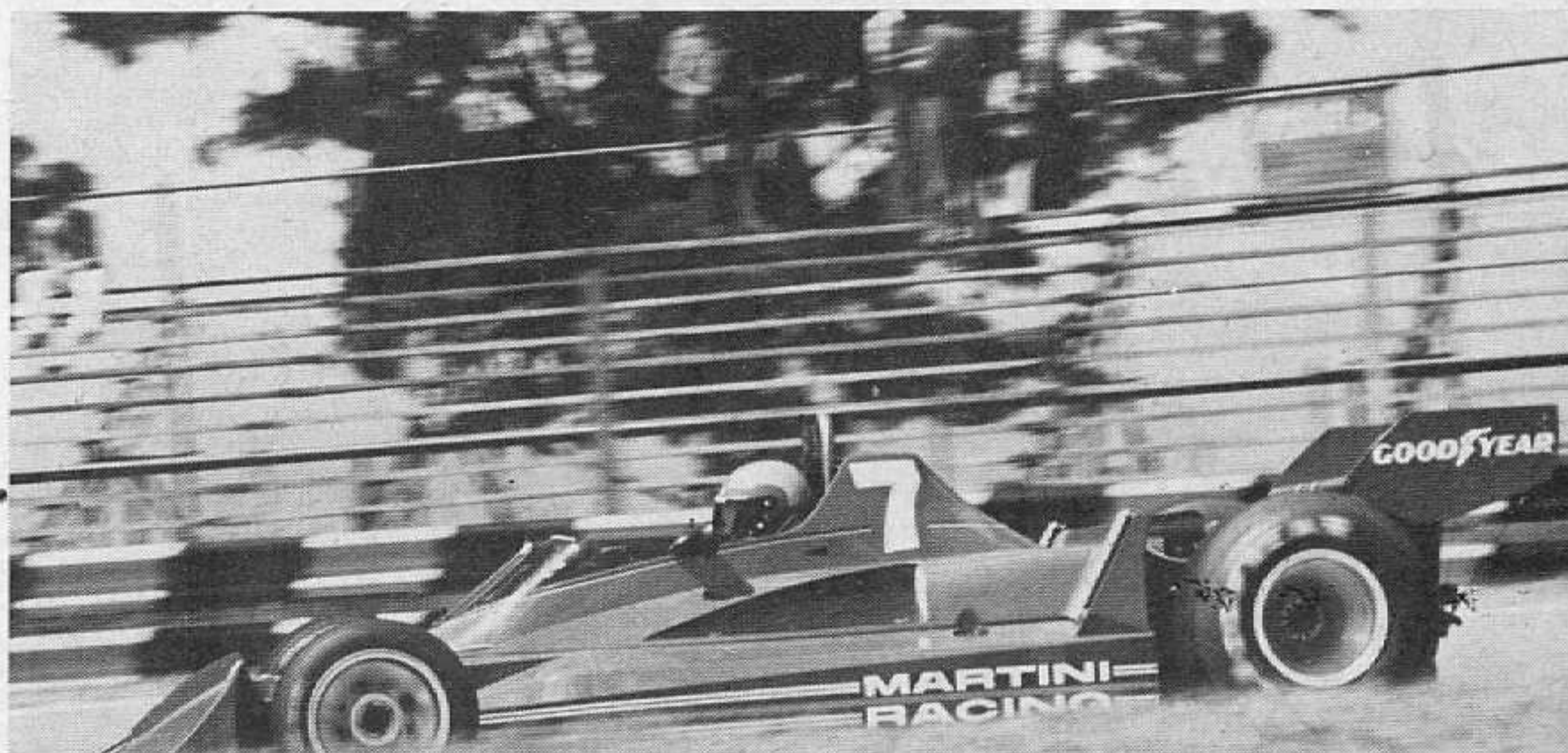
Modifiche all'avantreno, con una nuova

« culla » che sostiene le sospensioni; sempre in magnesio, ma di diversa foggia, è capace di resistere ad una decelerazione di 25 G. in modo tale da subire una deformazione di 150 mm. La scocca è stata prolungata per ottenere una nuova pedaliera così che ora la tirantiera sterzo passa all'interno della scocca; nuova l'inclinazione degli ammortizzatori e nuova la barra antirollio (più lunga) ed i relativi attacchi. I radiatori acqua sono nella stessa posizione, e quelli olio sono leggermente surdimensionati.

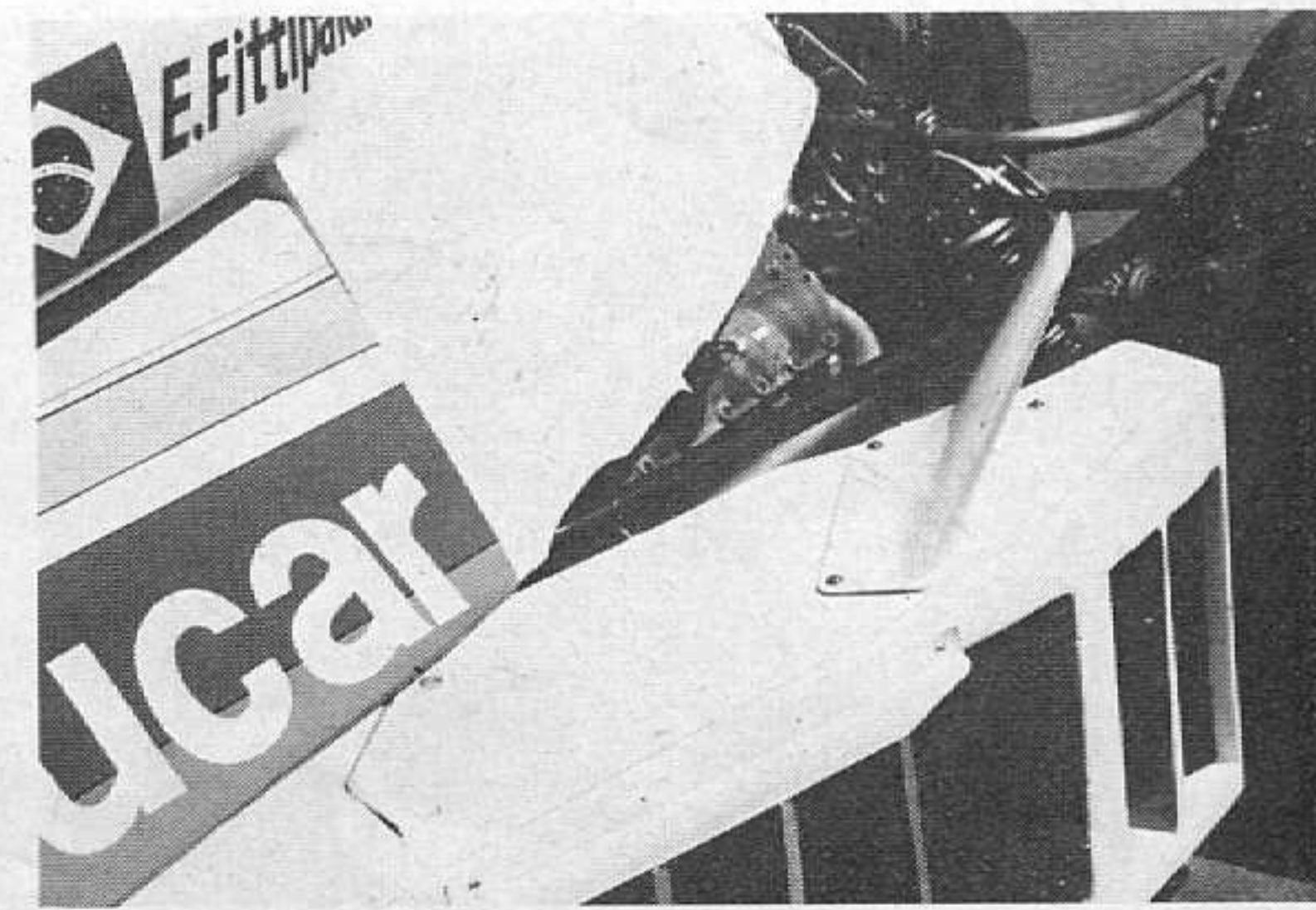
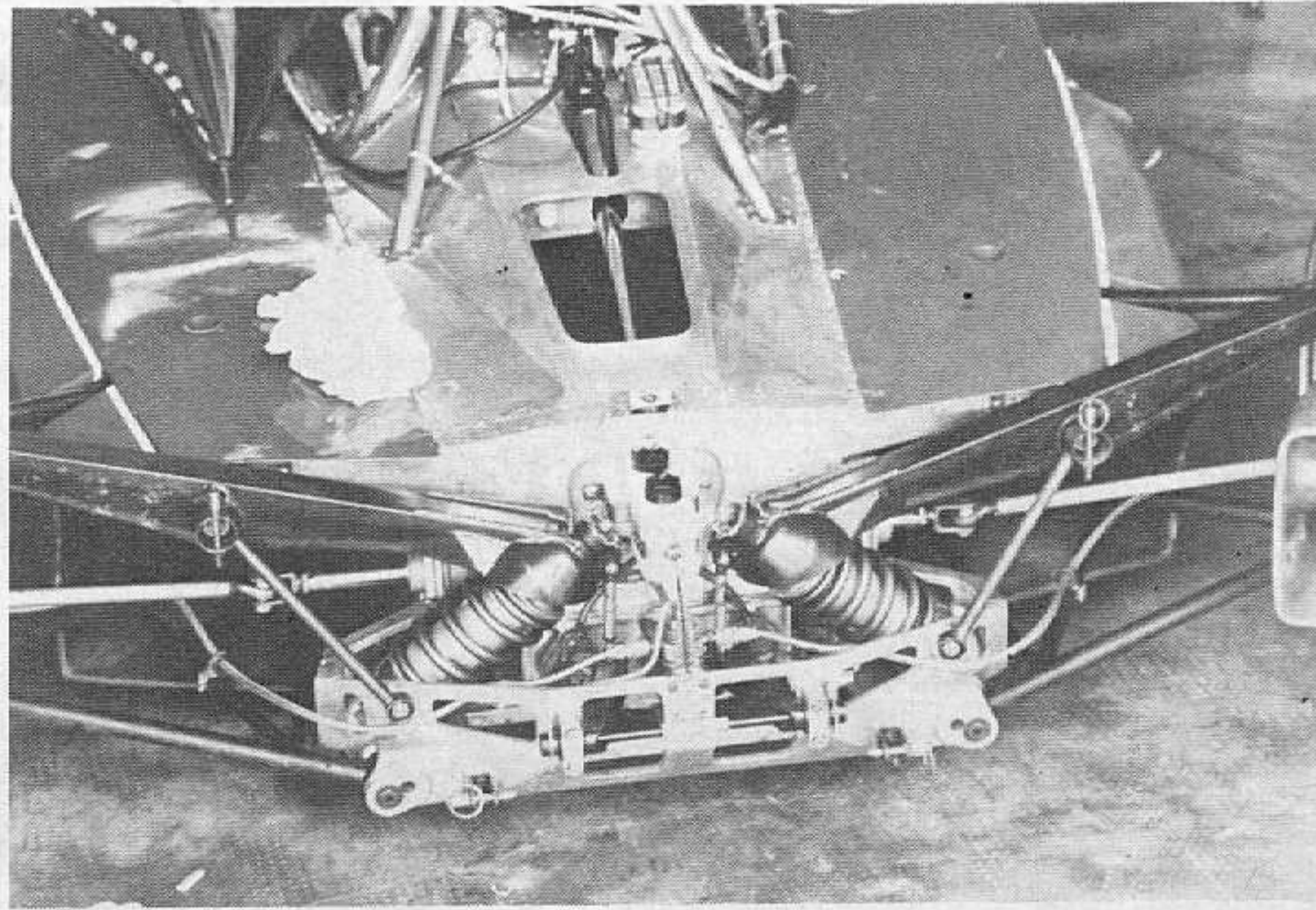
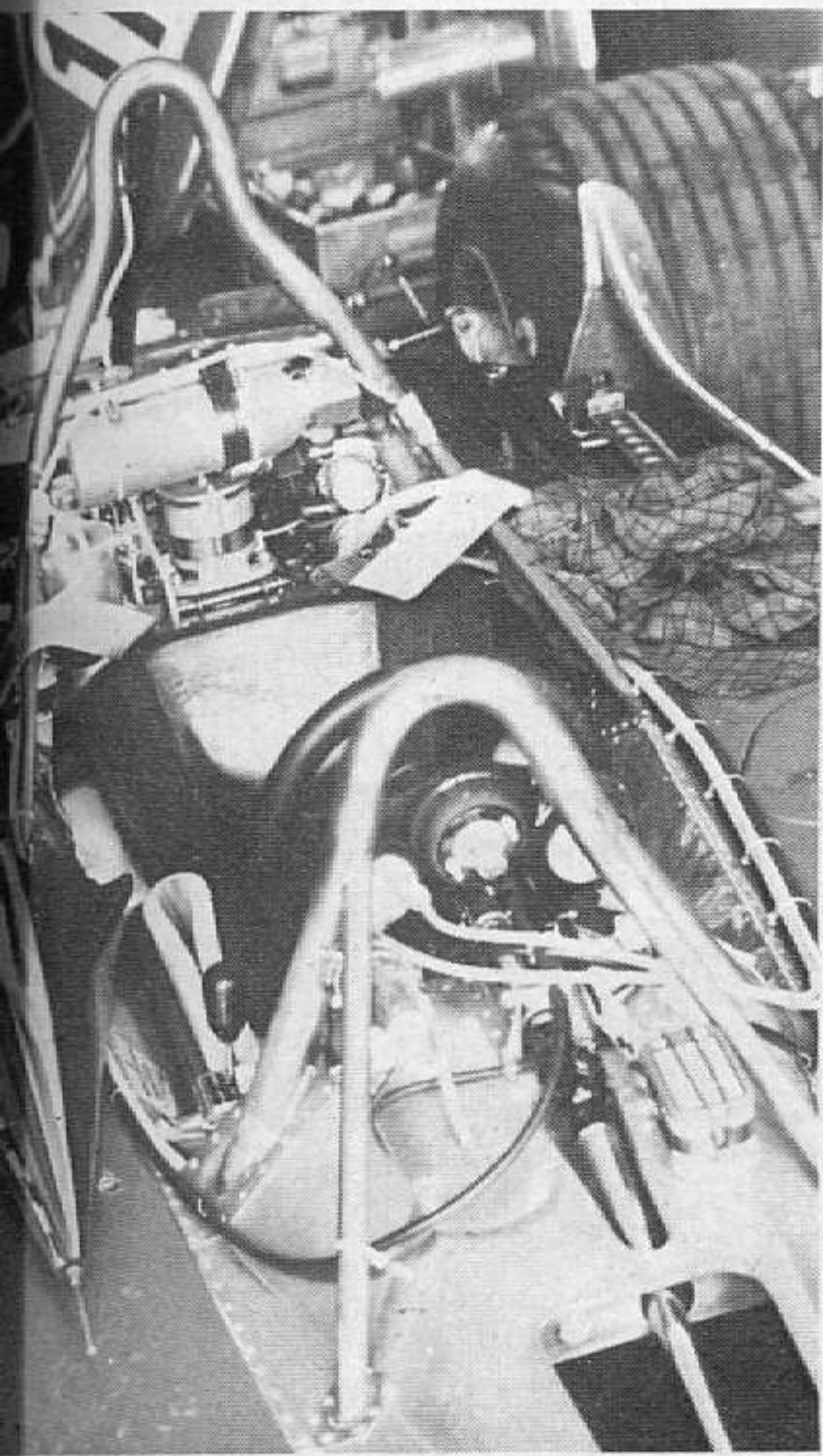
La carrozzeria, nella parte posteriore, è più bassa ed ha una bombatura diversa: vista di profilo viene giù più ripida e più vicina al centro della vettura. Anche sulla Ferrari il serbatoio di recupero dell'olio è stato rimosso e messo subito dietro il motore; due sono i tipi di alettoni posteriori entrambi a freccia ma di diversa superficie, mentre per il supporto è stato adottato in via definitiva il nuovo supporto alettone che permette di assumere tutte le inclinazioni volute restando col bordo di uscita sempre a 80 cm. da terra. La Ferrari ha adottato anche lei i « gonnellini » di materiale plastico posti ai lati della carrozzeria, nel tentativo di migliorare l'effetto suolo, cioè di avere maggiore aderenza. La soluzione Ferrari è con lastra-



Gunnar Nilsson non ha potuto prendere il via: la sua JPS è stata data ad Andretti, dopo che la sua era inutilizzabile. A destra, il velocissimo neo-acquisto della Martini-Brabham, John Watson, ha rischiato di vincere



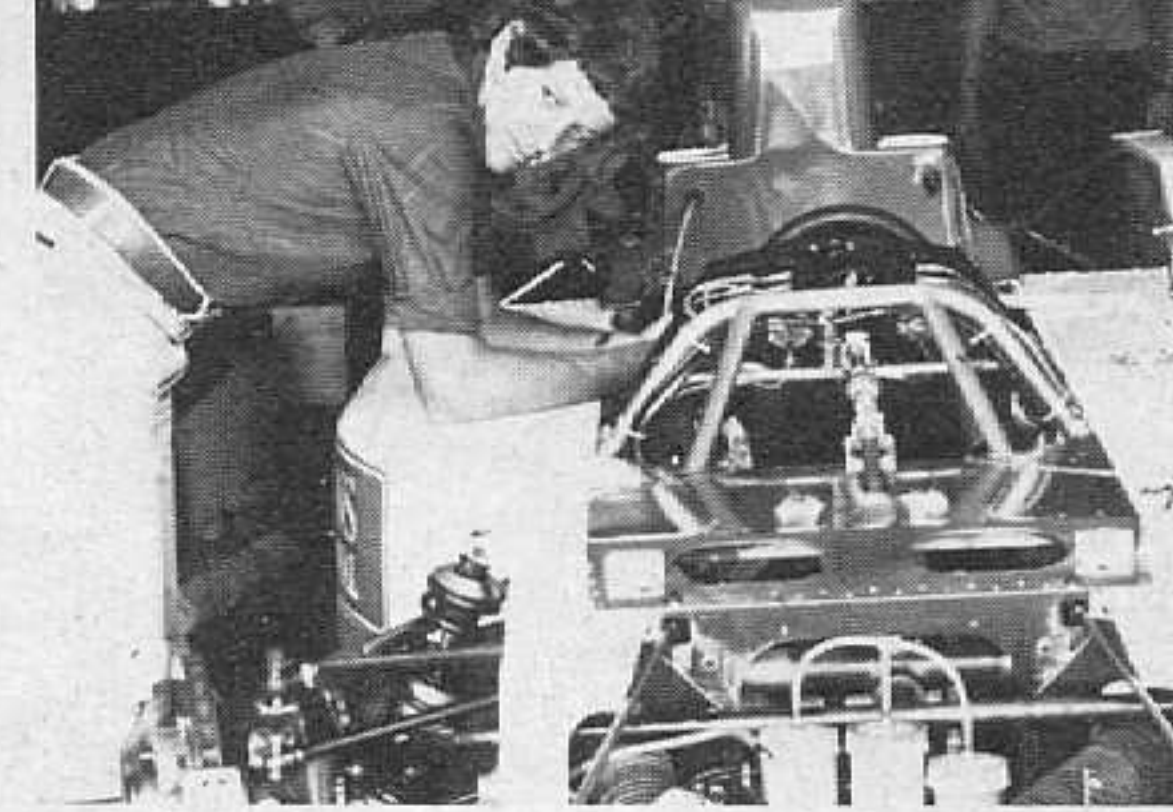
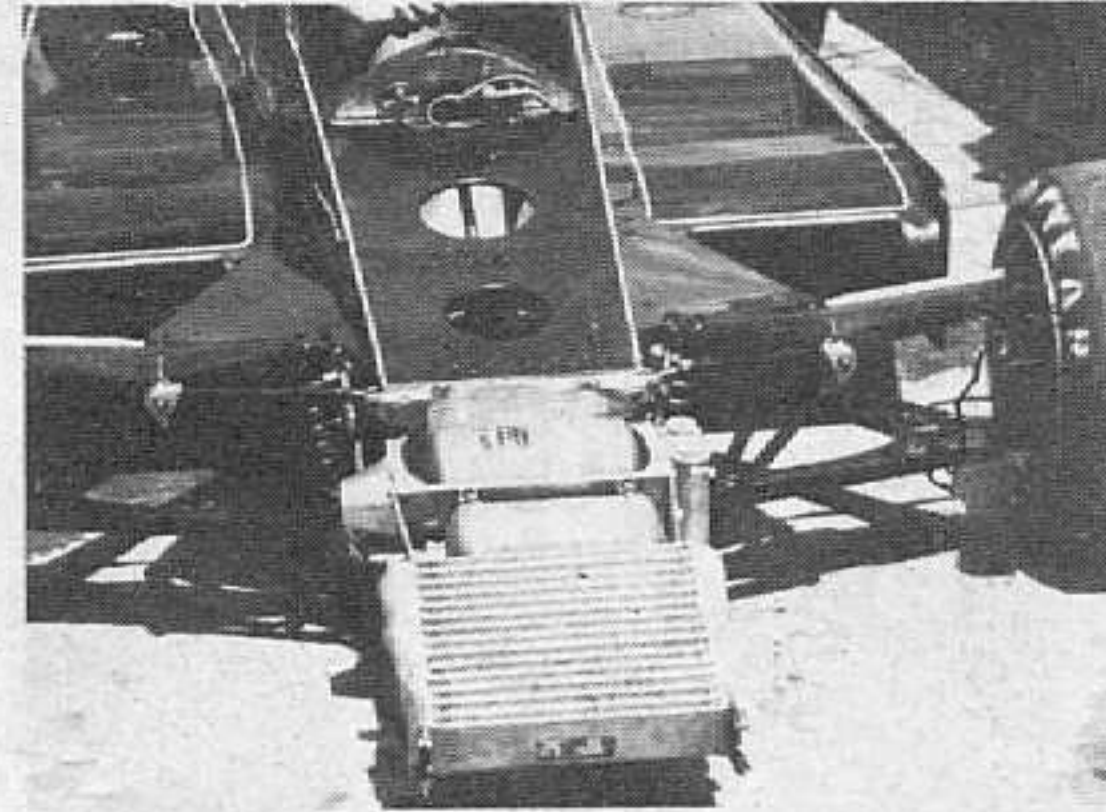
V. Poggiani



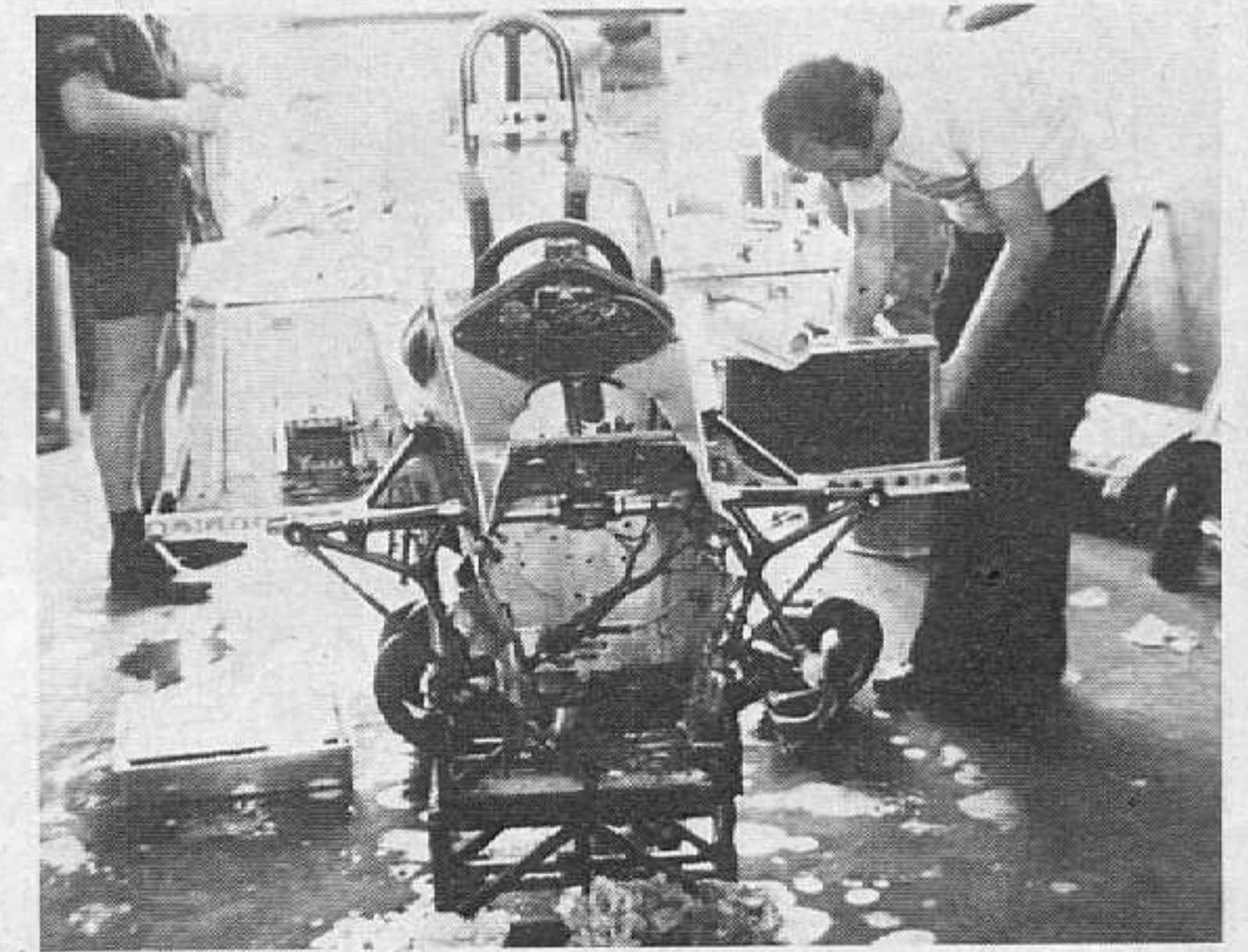
La Copersucar FD-04 sta migliorando, in attesa del modello nuovo. Su quella di Emerson, notate queste alette direzionali per il flusso d'aria all'ala

Ferrari 312 T2: a sinistra, i roll-bar più stretti per migliorare il flusso dell'aria al motore. Sopra, la nuova fusione all'avantreno in magnesio

Sotto, la Ensign 177 di Regazzoni, che è arrivato sesto



Sopra, la Lotus di Andretti prima della «cura». A destra, ecco l'avantreno dopo l'esplosione delle bombole antincendio. Sopra a destra, Ian Scheckter cura la sua March: ma né il pilota né la vettura faranno granché



tura plastica elastica divisa in tre pezzi per ogni lato.

Altra innovazione delle Ferrari è un nuovo quadro, una specie di piccolo cruscotto, piazzato a sinistra del volante e che comporta delle valvole elettriche a distacco automatico, che entrano in funzione se un circuito si surriscalda per corto circuito o eccessivo passaggio di energia. Ciò permette di reinserire il contatto senza che vi sia necessità di cambiare fusibile, ma ha l'inconveniente di richiedere parecchio tempo prima che i contatti si siano raffreddati. E' cioè più una installazione di sicurezza che di effetto pratico, perché non è immediato.

Molte squadre hanno adottato i freni anteriori a doppio caliper come la March e la Surtees. A proposito della SURTEES, è apparsa con un nuovo airbox più basso e stretto che forma un tutt'uno con l'abitacolo; nuovo anche il muso e l'alettone posteriore. Per il Sud Africa i radiatori olio posteriori, ora sotto l'alettone, saranno spostati per migliorare il lavoro dell'alettone stesso.

Alla MARCH rinnovata in alcuni dettagli e portata al peso limite vi è l'adozione della barra antirollio posteriore registrabile.

Un'altra squadra senza problemi di peso è la LIGIER che è stata trovata addirittura

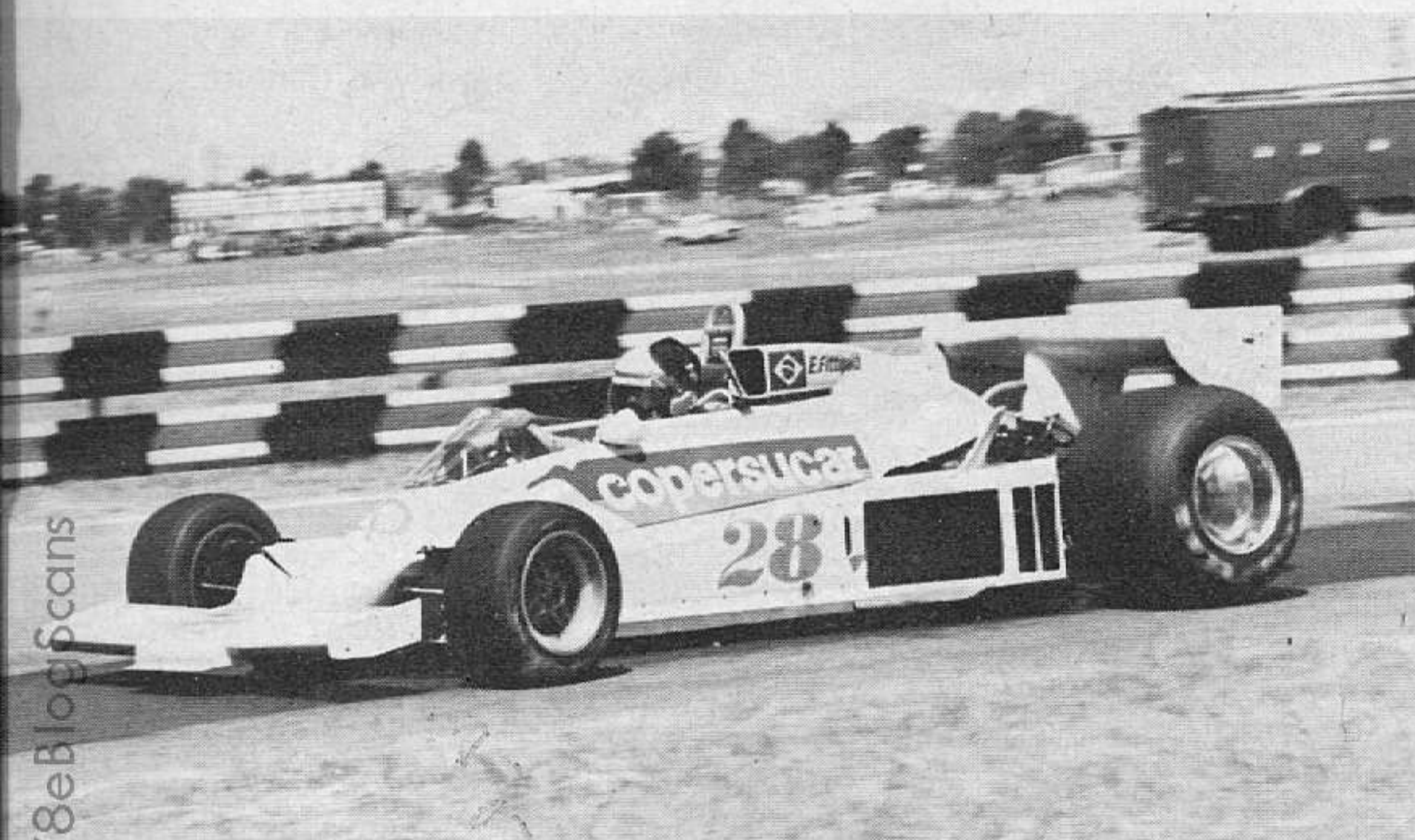
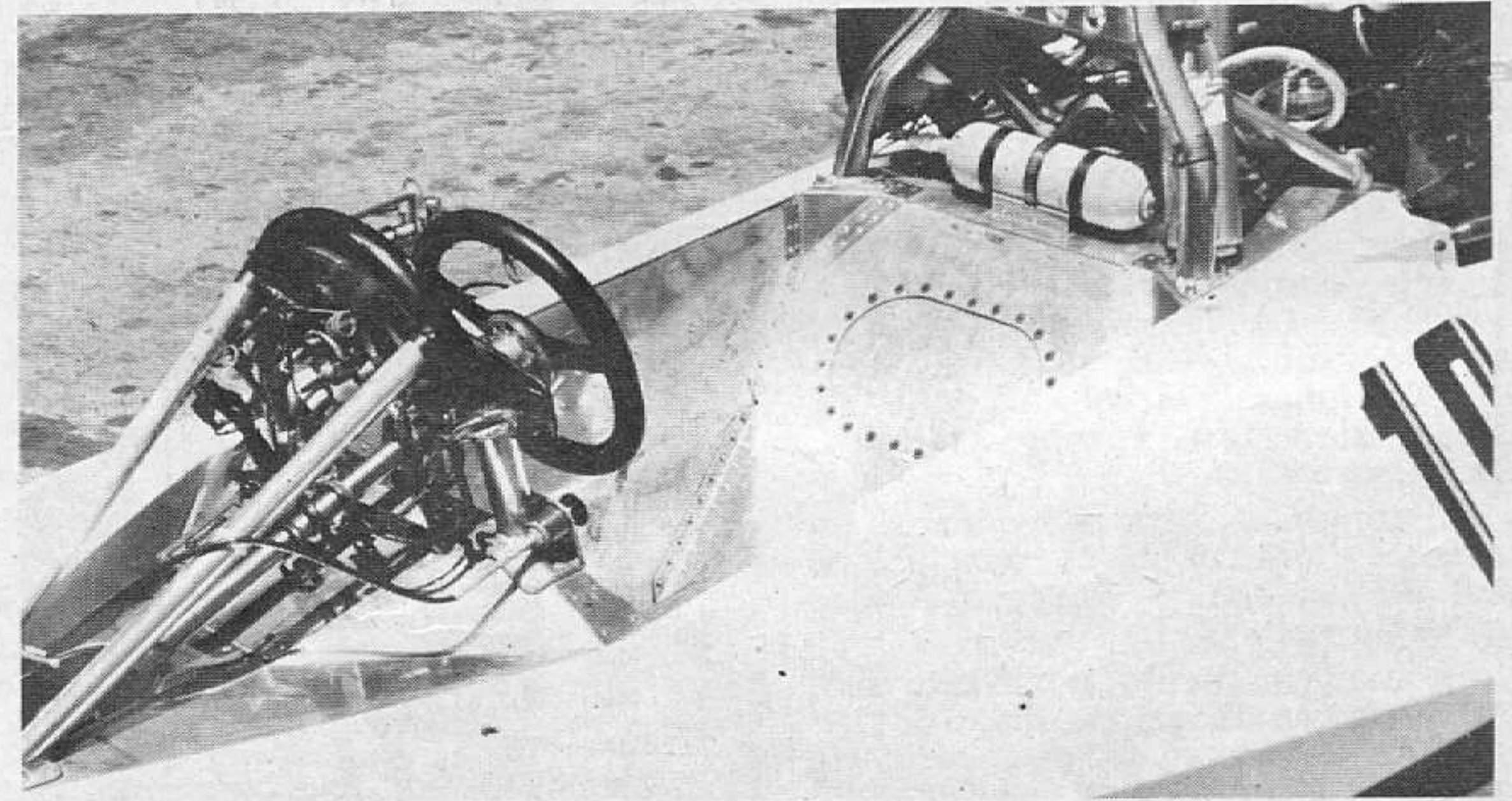
sotto peso. La macchina è molto ben curata anche se necessita di maggiori collaudi. Nelle prove di venerdì ha avuto problemi di surriscaldamento dovuto anche alla benzina ad alto numero di ottani fornita a tutte le squadre. Interessante il tentativo fatto dalla COPERSUCAR per migliorare il flusso verso l'alettone mediante due pinne direzionali poste sulle fiancate prima delle ruote posteriori; nuovi anche i portamozz posteriori non più in fusione ma scatolati, la macchina per il resto era come al Ricard.

Piccole novità anche sulla SHADOW DN 8 con due radiatori acqua più grandi e carenati diversamente, nuovi attacchi per una geometria «antisquat» al retrotreno e nuovo muso per cercare di ovviare alla mancanza di velocità massima. In Sud Africa dovrebbe comparire una nuova Shadow con i radiatori acqua paralleli all'asse della vettura e con una carrozzeria simile a quella della Ferrari.

Nessuna novità sulla WOLF rispetto al Ricard. Non si è vista la BRM: speriamo di vederla in Brasile, specialmente per il povero Larry Perkins...

Sulla ENSIGN poche modifiche dato che si è raggiunto l'accordo finanziario solo il giorno di Natale, si sta ancora sperimentando due tipi diversi di airbox.

Giorgio Piola



A sinistra, Emerson Fittipaldi, che ha fatto una gara volitiva con la sua rinnovata Copersucar, ora dipinta di giallo. Qui sopra, la trasferta della Ligier-Matra è stata poco fortunata, anche se loro non si aspettavano molto