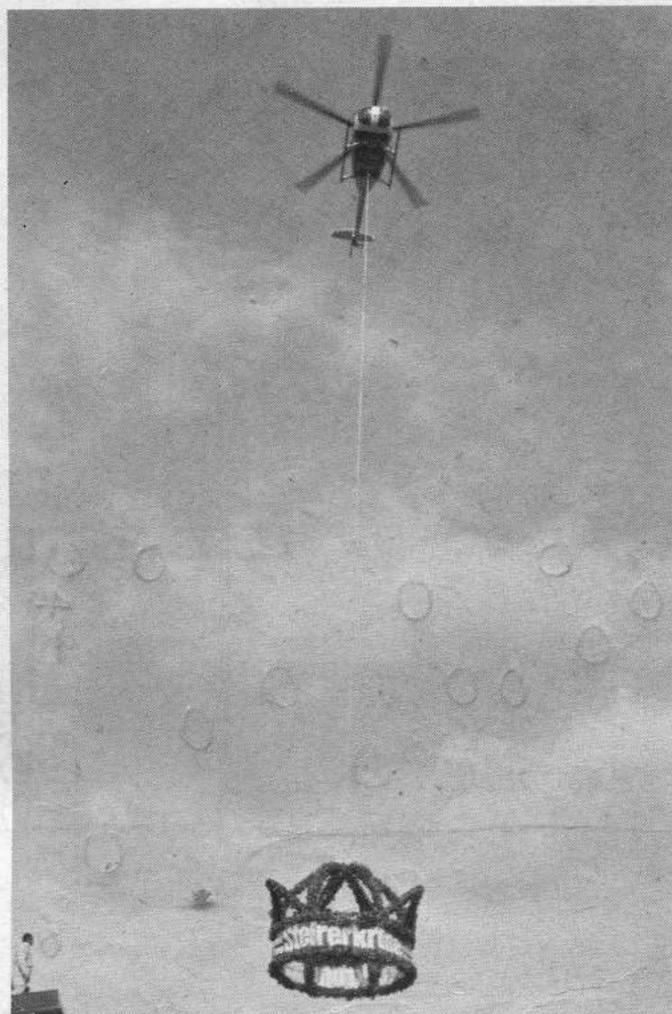


I favoritissimi motori 12 cilindri FERRARI e ALFA preceduti in AUSTRIA dall'8 cilindri Cosworth del «muletto» SHADOW

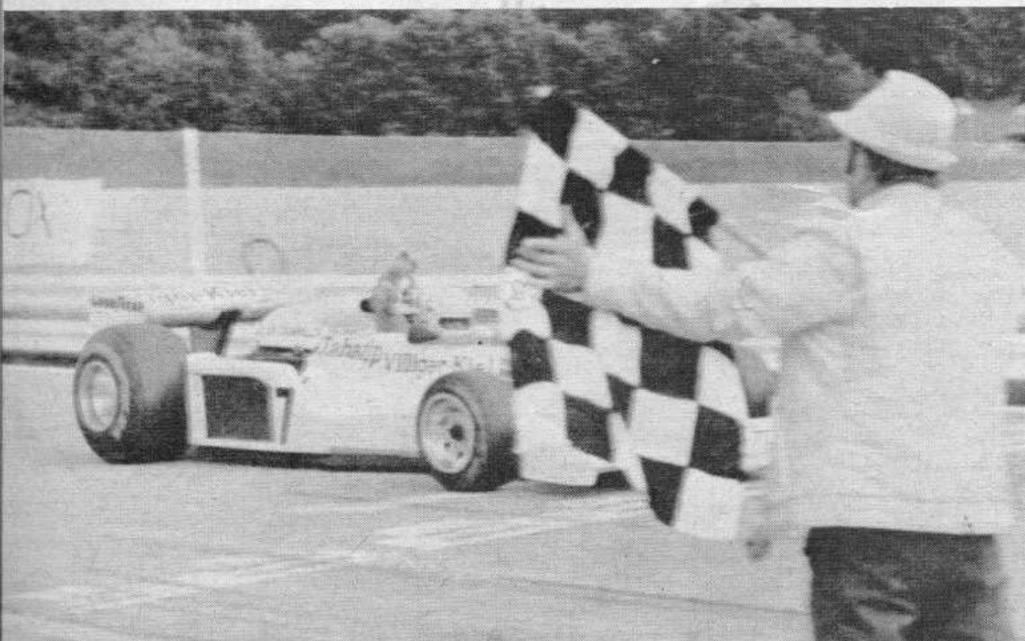
Raggio di gloria per JONES

La Shadow DN8 di Alan Jones taglia vittoriosa il traguardo del GP d'Austria. E' la prima vittoria mondiale sia per il pilota che per la macchina, che aveva vinto una gara non iridata con Pryce



Pioggia di punti su LAUDA

Mentre scende una corona dal cielo, ecco sul podio Lauda, Jones e Stuck. Per il tedesco, è il secondo appuntamento consecutivo con il podio: le gare di lingua tedesca gli portano bene



DALL'INVIATO

ZELTWEG - Sta diventando una tradizione: a Zeltweg vince chi non ha mai vinto! E' accaduto nel 1964 con Lorenzo Bandini, è accaduto di nuovo nel 1975 con Brambilla, nel 1976 con Watson, ed ora è stata la volta di Alan Jones, per il quale la vittoria nel Gran Premio d'Austria è addirittura di doppio valore, perché coincide con il primo successo della Shadow in una gara di campionato mondiale. Vedremo se anche l'anno venturo la tradizione sarà continuata, ma intanto registriamo con piacere questo successo dell'australiano, che è pilota serio e di valore, anche se le circostanze non gli hanno mai permesso risultati di alto rilievo. Aggiungendo che per la Shadow ciò avviene in coincidenza

con avvenimenti non proprio lieti che ne hanno movimentato i giorni della vigilia.

IL « FORTUNIERE » EDIZIONE '77

Simpatico ed anche meritato, il successo di Jones si accompagna ad una giornata fortunatissima di Niki Lauda, che ha ottenuto sei punti che potranno essere determinanti ai fini della conquista del secondo titolo di campione del mondo, che adesso appare davvero molto vicino. Giornata fortunatissima perché Lauda ed anche Reutemann, così come Watson ed anche Laffite, hanno avuto nella prima parte della corsa momenti infelicissimi, che li avevano tagliati fuori dalle prime posizioni; le loro speranze di otte-

nere un risultato di prestigio erano pressoché scomparse dopo pochi giri, quando sulla pista bagnata le caratteristiche negative delle loro macchine li avevano costretti a perdere terreno mentre gli altri se ne andavano.

Gli altri, quelli che in sostanza avevano battuto Lauda (ed anche altri, beninteso) hanno poi dovuto fermarsi. Dapprima Andretti, poi Hunt, poi Nilsson, poi anche Scheckter, non solo hanno permesso a Lauda di guadagnare posizioni, ma hanno anche dovuto rinunciare alla speranza di far punti.

Talché domenica sera, tirate le somme, Niki Lauda si ritrovava con sei altri punti netti da aggiungere al vantaggio già consistente di cui era in possesso. Con il numero di corse da disputare che diminuisce, il vantaggio di sedici punti assume va-

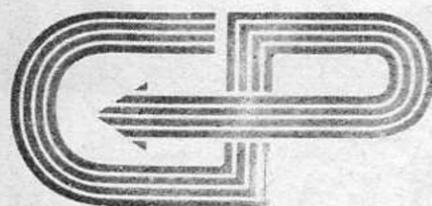
lore eccezionale, anche perché la circostanza si aggiunge ad altri elementi che sono senza dubbio positivi a favore dell'austriaco.

BASTAVA ASPETTARE MEZZ'ORA PER IL VIA?

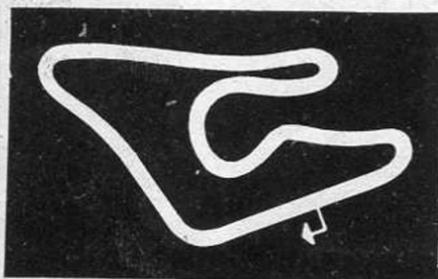
Infatti se qui egli è stato fortunato, e con lui la Ferrari, si deve aggiungere che le cause del « decadimento » nella parte iniziale della corsa sono state fortunate, dovute alle condizioni atmosferiche bizzarre, ed anche a certe malevolie. In sostanza, però, le Ferrari erano state tra le macchine migliori durante le prove, e Lauda aveva otte-

Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 24



AUSTRIA



Così (in 26) al VIA

1. FILA

Jamens Hunt (McLaren M26) 1'39"45	Niki Lauda (Ferrari 312 T2) 1'39"32
---	---

2. FILA

Hans Stuck (Brabham-Alfa) 1'39"97	Mario Andretti (Lotus-JPS Mk. 3) 1'39"74
---	--

3. FILA

Jacques Laffite (Ligier-Matra JS7) 1'40"22	Carlos Reutemann (Ferrari 312 T2) 1'40"12
--	---

4. FILA

Jody Scheckter (Wolf WR-1) 1'40"40	Patrick Tambay (Ensign MN-01) 1'40"29
--	---

5. FILA

Patrick Depailler (Tyrrell P34/2) 1'40"62	Jochen Mass (McLaren M26) 1'40"44
---	---

6. FILA

John Watson (Brabham-Alfa) 1'40"92	Clay Regazzoni (Ensign MN-04) 1'40"74
--	---

7. FILA

Alan Jones (Shadow DN8) 1'41"00	Vittorio Brambilla (Surtees TS19) 1'40"93
---------------------------------------	---

8. FILA

Gunnar Nilsson (Lotus-JPS Mk. 3) 1'41"24	Ronnie Peterson (Tyrrell P34/2) 1'41"13
--	---

9. FILA

Jean-Pierre Jarier (Penske-ATS PC4) 1'41"70	Brett Lunger (McLaren M23) 1'41"40
---	--

10. FILA

Rupert Keegan (Hesketh 308 E) 1'41"92	Hans Binder (Penske-ATS PC4) 1'41"71
---	--

11. FILA

Patrick Neve (March 761 B) 1'41"96	Arturo Merzario (Shadow DN8) 1'41"92
--	--

12. FILA

Ian Scheckter (March 761 B) 1'42"22	Emerson Fittipaldi (Copersucar FDO5) 1'42"15
---	--

13. FILA

Emilio Villota (McLaren M23) 1'42"38	Vern Schuppan (Surtees TS 19) 1'42"31
--	---

Domenica 14 agosto 1977

Dodicesima prova Mondiale F. 1

● **Organizzazione:** STMSC, Frauengasse 5, 8720 Knittelfeld - Autodromo dell'Osterreichring, di m. 5942, 54 giri pari a km. 320,87

● **Partenza:** ore 14,08 ora locale

● **Condizioni climatiche:** PROVE venerdì bello, sabato prima pioggia poi sole. GARA tempo incerto, pioggia fino a 20 minuti dal via

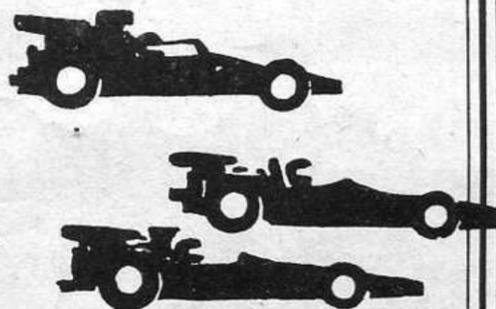
● **Condizioni della pista:** molto umida all'inizio, poi via via asciutta

● **Spettatori:** 145.000 paganti

● **Direttore di corsa:** Anton Wieser

● **Organizzazione:** 8

● **Sicurezza:** 9



Così (in 16)

al
TRAGUARDO

1° JONES
(Shadow DN8)
a 197,940 kmh



PILOTA	MACCHINA	TEMPO	DISTACCO
1. Jones	Shadow DN8	54 giri 1.37'16"49	—
2. Lauda	Ferrari 312 T2	54 giri 1.37'36"62	20"13
3. Stuck	Martini-Brabham	54 giri 1.37'50"99	34"50
4. Reutemann	Ferrari 312 T2	54 giri 1.37'51"24	34"75
5. Peterson	Tyrrell P34/2	54 giri 1.38'18"58	1'02"09
6. Mass	McLaren M26	53 giri 1.37'26"40	a 1 giro

Classifica Mondiale Piloti

(dopo 12 prove)

	ARGEN. 9-1	BRASILE 23-1	SUDAFR. 6-3	USA-WEST 3-4	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 23-8	ITALIA 11-9	CANADA 2-10	USA-EST 9-10	GIAPP. 23-10	TOTALE GEN.
Lauda	—	4	9	6	—	6	6	—	2	33	6	9	6	—	—	—	—	—	54
J. Scheckter	9	—	6	4	4	9	—	—	—	32	—	6	—	—	—	—	—	—	38
Reutemann	4	9	—	—	6	4	—	4	1	28	—	3	3	—	—	—	—	—	34
Andretti	2	—	—	9	9	2	—	1	9	32	—	—	—	—	—	—	—	—	32
Hunt	—	6	3	—	—	—	—	—	4	13	9	—	—	—	—	—	—	—	22
Nilsson	—	2	—	—	2	—	9	—	3	16	4	—	—	—	—	—	—	—	20
Mass	—	—	2	—	3	3	—	6	—	14	3	—	1	—	—	—	—	—	18
Jones	—	—	—	—	—	1	2	—	—	3	—	—	9	—	—	—	—	—	12
Stuck	—	—	—	—	1	—	1	—	—	2	2	4	4	—	—	—	—	—	12
Laffite	—	—	—	—	—	—	—	9	—	9	1	—	—	—	—	—	—	—	40
Depailler	—	—	4	3	—	—	—	3	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	10
Watson	—	—	1	—	—	—	—	2	6	9	—	—	—	—	—	—	—	—	9
Fittipaldi	3	3	—	2	—	—	—	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	8
Pace	6	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	6
Peterson	—	—	—	—	—	—	4	—	—	4	—	—	2	—	—	—	—	—	6
Brambilla	—	—	—	—	—	—	3	—	—	3	—	2	—	—	—	—	—	—	5
Regazzoni	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Zorzi	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Jarier	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Tambay	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0	—	1	—	—	—	—	—	—	1

Coppa Costruttori Formula 1

(dopo 12 prove)

	ARGEN. 9-1	BRASILE 23-1	SUDAFR. 6-3	USA-WEST 3-4	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	GIAPP. 23-10	TOTALE GEN.
Ferrari	4	9	9	6	6	6	6	4	2	50	6	9	6	—	—	—	—	—	71
Lotus	2	2	—	9	9	2	9	1	9	43	4	—	—	—	—	—	—	—	47
Wolf	9	—	6	4	4	9	—	—	—	32	—	6	—	—	—	—	—	—	38
McLaren	—	6	3	—	3	3	—	6	4	25	9	—	1	—	—	—	—	—	35
Brabham	6	—	1	—	1	—	1	2	6	17	2	4	4	—	—	—	—	—	27
Tyrrell	—	—	4	3	—	—	4	3	—	14	—	—	2	—	—	—	—	—	16
Shadow	—	1	—	—	—	1	2	—	—	4	—	—	9	—	—	—	—	—	13
Ligier	—	—	—	—	—	—	—	9	—	9	1	—	—	—	—	—	—	—	10
Copersucar	3	3	—	2	—	—	—	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	8
Surtees	—	—	—	—	—	—	3	—	—	3	—	2	—	—	—	—	—	—	5
Ensign	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	2
ATS	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1

7. Keegan (Hesketh 308 E) a 1 giro

8. Watson (Brabham-Martini) a 1 giro

9. Neve (March-Williams) a 1 giro

10. Lunger (McLaren M23) a 1 giro

11. Fittipaldi (Copersucar) a 1 giro

12. Binder (Penske-ATS) a 1 giro

13. Depailler (Tyrrell P34/2) a 2 giri

14. Jarier (Penske-ATS) a 2 giri

15. Brambilla (Surtees TS19) a 2 giri

16. Schuppan (Surtees TS19) a 2 giri

RITIRATO MA CLASSIFICATO

17. Villota (McLaren M23) a 4 giri

I RITIRATI

CHI	QUANDO	PERCHE
Villota	53. giro	uscita di strada
J. Scheckter	46.	uscita di strada
Hunt	44.	motore
Tambay	42.	motore
Nilsson	39.	motore
Merzario	30.	cambio
Laffite	22.	perdita olio
Andretti	12.	motore
I. Scheckter	2.	uscita di strada
Regazzoni	1.	uscita di strada

I NUOVI PRIMATI

● **sul GIRO:**
Watson, il 49., 51., 53. in 1'40"96, media 211,890 kmh

● **primato precedente:**
Hunt (McLaren M23) 1'35"91, media 221,813 kmh (1976)

● **sulla DISTANZA:**
Jones, alla media di 197,940 kmh

● **primato precedente:**
Reutemann (Brabham-Ford BT 44), media 215,810 kmh

NOTA: tempi e medie 1977 si riferiscono al nuovo tracciato completo di chicane

LA PROSSIMA PROVA

Gran Premio d'Olanda, in programma a Zandvoort il 28 agosto 1977

I miglioramenti dei giri record durante la gara

6. giro Merzario	1'54"11	media 187,46 kmh
10. giro Hunt	1'53"60	media 188,31 kmh
15. giro Hunt	1'51"23	media 192,33 kmh
20. giro Nilsson	1'45"87	media 202,06 kmh
25. giro Hunt	1'44"77	media 204,18 kmh
30. giro Hunt	1'43"14	media 207,42 kmh
35. giro Lauda	1'42"12	media 209,48 kmh
40. giro Lauda	1'41"81	media 210,12 kmh
49. 51. 53. giro Watson	1'40"96	media 211,89 kmh

la PAGELLA **AUTO SPRI NT**

PILOTI	VOTO	MACCHINE
Jones, Nilsson, Andretti	10	Lotus
Depailler, Scheckter, Hunt, Tambay	9	McLaren, Wolf
Stuck, Mass, Fittipaldi, Merzario	8	Ferrari, Brabham, Shadow
Lauda, Peterson, Watson, Brambilla, Laffite	7	Ensign, Ligier, Tyrrell
Keegan, Neve, Lunger, Jarier	6	Surtees
Reutemann, Binder, Schuppan	5	ATS
Villota	4	Copersucar, March
	3	Hesketh
	2	
n.c.: Ian Scheckter, Regazzoni	1	

il più e il meno 

SFORTUNATO

+ Hunt
- Lauda

COMBATTIVO

+ Nilsson
- Binder



FORTUNATA

+ Ferrari
- Lotus

EFFICACE

+ Lotus
- Hesketh

Perché ha aspettato l'ultimo giro?

Stuck-Reutemann botta e risposta:

ZELTWEG - Dopo la corsa insignificante di Reutemann, ai box Ferrari c'era un po' di 'maretta'. Reutemann ai box finita la corsa si disseta. A chi gli chiede notizie sulla gara non sa che dire, poi tira fuori una storiella, rendendosi conto che deve pur trovare un qualcosa per tentare di giustificare la prestazione scarsa (per la pagella).

● Dice REUTEMANN: «...Stuck mi ha fatto un brutto scherzo e anche pericoloso. All'ultimo giro in piena curva ha frenato, quando lo stavo per passare...».

● Dice STUCK: «...io non ho frenato, solo che non mi è entrata la quinta marcia perché si era indurita...».

● REUTEMANN: «...mi sembra strano che un pilota tenti di innestare la marcia proprio a metà di una curva...».

● STUCK: «...non ero a metà curva ma all'ingresso...».

● REUTEMANN: «...senza questa scorrettezza sarei terzo...».

● STUCK: «...io non ho fatto nessuna scorrettezza volutamente...».

● REUTEMANN: «...lo ha fatto perché lo avrei passato come volevo...».

● STUCK: «...ma allora perché ha aspettato l'ultimo giro e non lo ha fatto prima?...».

Se lo chiedono tutti, anche in Ferrari.

● La nuova versione della LEC FORMULA 1 farà la sua apparizione in una gara per il campionato ShellSport, alla guida di Derek Bell. Non si sa ancora quale sarà la gara con esattezza, ma ad ogni modo pare che sia scongiurato il ventilato ritiro della squadra in seguito al grave incidente di David Purley.

● Voci supplementari a proposito del pilota che guiderà la Ferrari per la gara del 25 settembre ad Imola. Ora, nel «mazzo» c'è anche il giovane canadese GILLES VILLENEUVE, che è sotto contratto per la McLaren che lo farà correre nei Gran Premi nordamericani. Solo voci, peraltro...

● I lavori effettuati sul circuito di Zeltweg dopo le indicazioni della commissione per la sicurezza hanno avuto piena approvazione dalla CSI, che ha inviato un telex agli organizzatori complimentandosi ed assicurando che la validità del tracciato e delle installazioni è assicurata per tre anni.

TUTTI i TEMPI delle PROVE

Tempo 1976	Pilota	Vettura	Venerdì		Sabato	
			I	II	I	II
	Lauda	Ferrari 312 T2	1'39"99	1'39"32	—	1'40"42
1'35"02	(McLaren M23)	Hunt	1'39"69	1'39"54	1'43"01	1'39"45
1'36"68	(Lotus JPS 11)	Andretti	1'40"64	1'40"04	1'42"90	1'39"74
1'36"95	(March 761)	Stuck	1'40"28	1'39"97	1'43"70	1'40"31
1'37"24	(Brabham BT45)	Reutemann	1'40"32	1'40"12	1'43"61	1'40"73
1'36"52	(Ligier JS5)	Laffite	1'40"73	1'40"22	1'45"32	1'41"13
	Tambay	Ensign MN-01	1'41"39	1'40"29	1'43"85	1'41"98
1'36"91	(Tyrrell P34/2)	J. Scheckter	1'41"07	1'40"40	1'45"82	1'40"56
1'37"24	(Tyrrell P34/2)	Depailler	1'41"69	1'40"42	1'45"01	1'41"49
1'37"22	(McLaren M23)	Mass	1'41"23	1'40"44	1'45"86	1'41"55
	Regazzoni	Ensign MN-04	1'41"17	1'40"74	1'42"76	1'41"36
1'35"84	(Penske PC4)	Watson	1'41"14	1'40"92	1'41"71	1'41"90
1'36"59	(March 761)	Brambilla	1'41"03	1'40"93	1'44"86	1'49"77
1'37"60	(Surtees TS19)	Jones	1'41"00	1'50"96	1'44"00	1'41"68
1'36"34	(March 761)	Peterson	1'42"00	1'41"13	1'44"75	1'41"81
1'36"46	(Lotus JPS 11)	Nilsson	1'41"24	1'41"29	1'42"60	1'41"61
1'37"62	(Surtees TS19)	Lunger	1'42"62	1'41"40	—	1'41"90
1'37"88	(Shadow DN5)	Jarier	1'43"94	—	1'46"52	1'41"70
1'38"36	(Ensign 176)	Binder	1'41"71	1'42"31	—	—
	Keegan	Hesketh 308-E	1'44"05	1'43"82	1'46"58	1'41"92
1'39"33	(Wolf-Williams)	Merzario	1'48"05	1'43"04	1'44"20	1'41"92
	Neve	March-Bellevue 761 B	1'42"20	1'42"19	1'45"09	1'41"96
1'37"76	(Copersucar)	Fittipaldi	1'42"15	1'42"46	1'47"06	1'43"46
	I. Scheckter	March 761 B	1'43"00	1'42"30	1'46"70	1'42"22
	Schuppan	Surtees-Durex TS 19	1'43"36	1'43"07	1'44"27	1'42"31
	Villota	McLaren-Iberia M23	1'43"35	1'43"27	1'48"66	1'42"38
	Rebaque	Hesketh 308-E	1'43"62	1'42"65	—	1'43"07
	Ribeiro	March-Hollywood 761 B	1'43"07	1'43"03	1'43"30	—
	Ashley	Hesketh 308-E	1'43"23	1'43"79	1'48"03	1'42"52
	Henton	March 761 B	1'43"20	1'42"45	1'45"07	1'42"43

In neretto i tempi validi per lo schieramento di partenza

nuto il miglior tempo delle qualificazioni, il che significa che in condizioni normali probabilmente egli non avrebbe avuto bisogno dell'aiuto della fortuna per ottenere punti.

Potrebbe persino darsi che Lauda riuscisse a vincere in maniera netta, e la eventualità era di quelle preventivabili, sia per come egli aveva guidato in prova sia perché, in sede di previsione, era ipotizzabile una dominazione dei dodici cilindri, per maggior potenza ma soprattutto per maggior resistenza. Di conseguenza dobbiamo dire che alla resa dei conti il risultato ottenuto da Lauda ed anche da Reutemann è in linea con quello che si poteva prevedere, regolare.

Solo che le circostanze strane, eccezionali (ma non tanto, per la zona, visto che si ripetono spesso) ci sono state, ed in funzione di queste Lauda ed altri erano stati « perduti » e quindi avevano già, dopo pochi giri di corsa, la spiacevole sensazione di non poter raddrizzare una situazione scomoda.

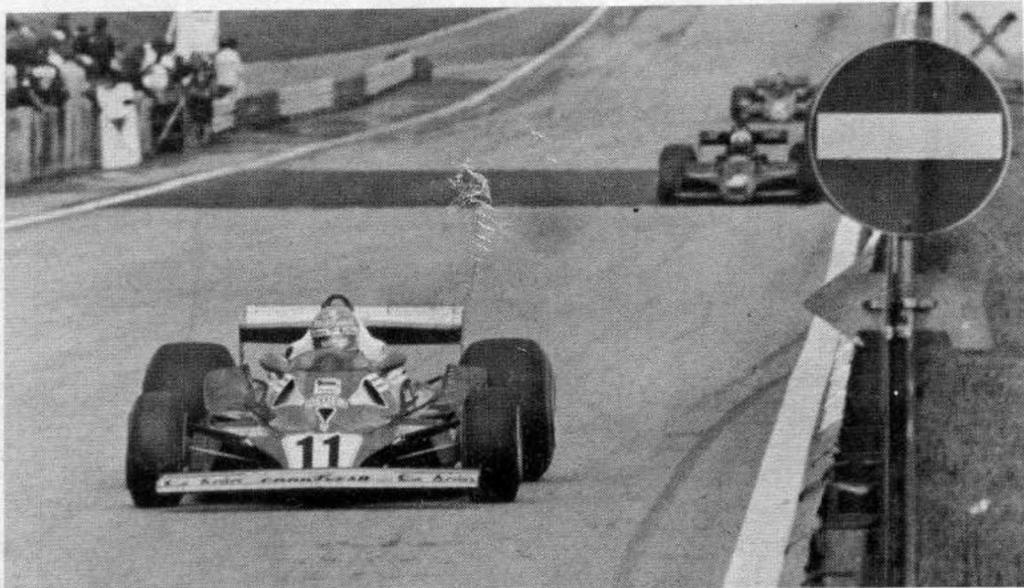
La pioggia, quest'anno, è venuta prima della corsa. Violenta al mattino, poi via via meno forte, si è fermata una mezz'ora prima del tempo di partenza programmato. Sarebbe bastato attendere un'altra mezz'ora e tutto sarebbe stato risolto senza creare problemi praticamente insolubili, senza favorire la situazione paradossale di macchine di formula 1 costrette a marciare meno veloci di qualsiasi utilitaria perché la strada era impossibile per via della troppa potenza e delle troppo larghe gomme. Sarebbe stato logico, il rinvio, ed appariva persino scontato, visto che il cielo si stava davvero e definitivamente schiarando, il sole stava per apparire.

Invece quelli che lo chiedevano si son sentiti rispondere che non era possibile. E tra coloro che affermavano la impossibilità vi era anche il capo della Brabham, non sappiamo se in veste di portaparola FOCA, legata alla organizzazione dagli accordi finanziari e quindi tenuta a rispettare gli impegni con la TV, o se in veste privata e quindi nella speranza di favorire se stesso. La ipotesi che con condizioni difficili uno almeno dei piloti Brabham (Stuck) potesse essere avvantaggiato, non è peregrina...

SOFFRIVANO MENO LE LOTUS

Comunque sia il rinvio non c'è stato, e perciò si è creata la imbarazzantissima situazione in cui si sono trovate le squadre nel dover effettuare una scelta che appariva impossibile. La pista era bagnata, però era chiaro che si sarebbe asciugata. Quanto tempo era necessario? Quanto sarebbero stati penalizzati coloro che partivano con le gomme da asciutto, e quanto avrebbero potuto guadagnare coloro che partivano con le gomme da bagnato? Il soppesare tutte le possibilità ha assunto toni da rompicapo. Alla fine, soltanto pochissimi hanno rischiato di andare contro corrente e partire con le gomme da pioggia, mentre la maggioranza ha adottato quelle da secco. Significativo peraltro che la Lotus (e anche la Shadow) abbia fatto a metà, con Andretti con le slick e Nilsson con le scolpite: in ogni caso era a posto.

Quel che è avvenuto poi è che coloro che avevano le macchine migliori, ai fini della tenuta di strada, hanno potuto cavarsela meglio di altri, e si è visto (come avrete visto se siete stati davanti ai televisori) che le Ferrari, la Brabham di Watson, la Ligier di Laffite, erano le macchine che meno si accomodava-



Arriva NILSSON!



Raggiungerlo (sopra) e passarlo è un attimo, poi toccherà a Scheckter (sotto) subire la sorte di Lauda



Nilsson, dopo la sosta ai box è ripartito come un fulmine ed in breve riaggancia Lauda tornato quarto

(sull'asciutto)

no della situazione straordinaria cui erano costrette. Così, di contrapposto, si è visto che le Lotus erano le macchine che soffrivano meno, e non è stato a caso che dopo pochi giri in testa fossero Andretti e Nilsson. Quelli che avevano assetti da pista secca e poca flessibilità nell'adattamento delle macchine, sono stati irrimediabilmente staccati.

Ad aggiustare le cose, successivamente, è venuta un poco la ripetizione di quel che si è verificato in Germania. I motori della Cosworth, quelli più « tirati » nella speranza di contrapporsi all'ormai scontato strapotere dei dodici cilindri, sono scoppiati. I due della Lotus, quello di Hunt, quello di Tambay, proprio i migliori. La pista è di quelle che ai motori domandano molto, con velocità massime elevatissime. Durante le prove la Tyrrell di Depailler è stata controllata a 291 orari, dalla cellula della Ferrari; le velocità massime sono tenute a lungo, ed è il peggior trattamento cui siano sottoposti i motori.

Di qui la moria, che non si è verificata per gli altri motori Cosworth, i quali però non permettono speranze di opposizione ai dodici cilindri. Basterebbe la osservazione fattaci da Brambilla a fine gara

per dipingere la situazione « *Quei motori sono un'altra cosa. Qui poi era impressionante la facilità con cui mi staccavano!* ». Con tuttavia la remora importantissima della resistenza, che è limitata e che rende inutile disporre di potenza in più, visto che non permettono di essere all'arrivo!

MERZARIO IMPRESSIONANTE

In sostanza, tirando le somme di tutte le considerazioni possibili, diremo che questo Gran Premio d'Austria, nonostante tutto, ha dato un verdetto regolare, con la sola sorpresa della vittoria di Jones.

Tra le cose che abbiamo viste e che meritano segnalazione vi sono le prestazioni degli italiani. Arturo Merzario è stato impressionante nella fase iniziale. Aveva « ereditato » la Shadow per le vicende che vi raccontiamo a parte, aveva dovuto adattarsi alla macchina ed adattare la macchina a se stesso, sia nelle posizioni sia nelle caratteristiche. Ha tentato il colpo gobbo delle gomme da pioggia, e nella fase iniziale è stato entusiasmante, rimontando posizioni continuamente, tanto da mettersi a ridosso dei primi.

Poi naturalmente ha dovuto rallentare, ma ci aveva dato uno spettacolo eccitante. Guai al cambio lo hanno fermato.

Vittorio Brambilla ha fatto una corsa molto buona, ma si è trascinato dietro lo svantaggio di due giri perduti con la macchina impannata, dopo essere stato costretto ad andare sul prato per non investire la macchina di Regazzoni, che volteggiava in mezzo alla pista già a metà del primo giro. Toglietegli i due giri della penalizzazione immeritata e vedrete che non sarebbe stato lontano dai primi anche stavolta.

C'è stata una bella battaglia tra Hans Stuck e gli uomini della Ferrari. Stuck ha « danneggiato » Lauda, come di certo diranno alla Ferrari, quando a metà della gara lo ha tenuto dietro facendogli perdere parecchi secondi e permettendo a Scheckter di avvantaggiarsi. E' certamente vero, però se Lauda non riusciva a passarlo era perché non poteva farlo.

L'OSTRUZIONE DI STUCK

Anche se è vero che senza questo ritardo Lauda avrebbe potuto essere a ridosso di Jones, e quindi avere la possibilità di addirittura vincere la corsa, è altrettanto vero che Stuck non è condannabile nella maniera in cui lo è invece stato a Digione nei confronti di Laffite. D'altra parte il duello con uno della Ferrari si è poi ripetuto, alla fine, quando Reutemann è riuscito a raggiungere il tedesco. Ed anche allora vi è stata ostruzione, stavolta plateale, con l'ultimo giro che ha visto la Brabham Alfa Romeo diventare « larghissima » tenendo tutta la strada, per impedire a Reutemann di passare. Era in ballo il terzo posto, e si giustifica l'atteggiamento che di certo non è stato correttissimo.

Abbiamo visto un eccellente Hunt, bravissimo davvero, ma ormai quasi rassegnato a perdere il titolo, dopo la gara in Austria. Abbiamo visto un Watson molto a disagio con la pista bagnata, a corollario di una serie di disavventure che gli hanno avvelenato questa corsa. Abbiamo soprattutto visto un eccellente Tambay, che davvero non ha soggezione di nessuno e che tenuto conto della macchina e del motore ha fatto cose straordinarie.

PER SCHECKTER NON HA COLPA NEVE

« *Bene gli altri* » direbbero i critici teatrali. Con menzione per Emilio Villota che stavolta è riuscito a qualificarsi, cosa che non gli era mai accaduta.

Scheckter, lo abbiamo detto, è uscito di strada per colpa sua. Un errore nella valutazione della possibilità di superare Neve, che egli aveva raggiunto, gli è costato carissimo, forse le speranze di mantenere il contatto con Lauda ai fini del campionato mondiale.

Infine Laffite. Ha fatto cose molto buone in prova, ed anche in corsa dopo essere stato a disagio sul bagnato. Ha dovuto fermarsi una volta per controllare che le ruote fossero ben fissate, ma era invece una perdita di olio che gli finiva su un pneumatico. Ha quindi dovuto abbandonare, ed è stato l'unico con motore a dodici cilindri a non finire, senza però averlo rotto.

Ora che si va a Zandvoort, su un circuito meno veloce di questo, può darsi che le situazioni ridiventino equilibrate, che anche i Cosworth riescano a finire. E magari che Andretti riesca di nuovo a portarsi in testa, come merita e come merita la sua macchina.



JONES felice

confida:

Che fifa

per il sovrasterzo negli ultimi giri!...

ZELTWEG - Prima vittoria per Alan Jones e prima vittoria per la Shadow, il simpatico australiano lo incontriamo nel sottopassaggio che porta dai box al parcheggio delle auto.

Una stretta di mano, un largo sorriso, e ci dice: «... ho avuto un po' paura nel finale, quando la macchina è diventata improvvisamente sovrasterzante. Avevo paura che fosse un pneumatico, invece tutto è finito per il meglio. Fin dai primi giri ho capito che sarebbe stata una buona giornata per me. Nonostante non avessi fatto una partenza eccellente la macchina rispondeva bene e non ho faticato a fare dei sorpassi molto importanti nei primi giri. Poi tutto è stato facilitato dalle rotture di Andretti e Hunt. Comunque la mia macchina con l'arrivo di Southgate ha molto migliorato e lo ha dimostrato anche il bravissimo Merzario, nonostante la sua fosse una macchina vecchia più pesante e più grande. Quando la pista si è asciugata la Shadow è andata benissimo, motore e stabilità perfetta. Solo alla fine — ripeto — ho avuto un po' di paura. Ora dobbiamo lavorare per poter continuare con questa superiorità che abbiamo dimostrato. Superiorità e affidabilità, o serei dire...». E se ne va con la sua valigia contenente casco e tuta, gli strumenti di lavoro del pilota.

Lauda, secondo senza entusiasmare, ha portato a casa punti preziosi per la classifica mondiale, alla fine fra lo scarso entusiasmo del pubblico e quello del suo box ad una domanda precisa ha risposto: «... Non è colpa mia di quello che succede agli altri... — poi ha continuato — Nei primi giri la macchina era inguidabile perché le mie gomme hanno tardato ad andare in temperatura. Poi, quando finalmente la pista si è asciugata, sono andato alla caccia degli altri e la fortuna mi ha aiutato, perché sono riuscito a pigliare sei punti preziosi nei quali non speravo visto come si erano messe le cose».

Noisetto: «... molto contento per il risultato di campionato, meno per quello della corsa. Watson ha fatto un buon lavoro per Stuck, Lauda ha avuto problemi alle gomme che hanno tardato come per Reutemann ad andare in temperatura. Senza questo inconveniente si sarebbe potuto fare meglio. Anche Reutemann ha fatto una eccellente corsa, è partito molto bene e sarebbe potuto arrivare terzo se all'ultimo giro non fosse stato impedito da Stuck in modo poco ortodosso. Ora andremo a provare a Monza il 17-18-19 agosto, poi vi ritorneremo dopo il G.P. d'Olanda. Certo che ora le cose si sono messe bene per noi in classifica mondiale...».

Tony Southgate: «... è stata una bella sorpresa per noi della Shadow, io sono poi appena ritornato. Non ce lo aspettavamo e per questo forse siamo doppiamente contenti. (I meccanici intanto brindano a... birra). Bisognerà lavorare molto ora perché fa piacere essere in vetta. Ha fatto una gara molto intelligente Jones, ma mi è piaciuto molto Merzario che è stato esaltante nei primi giri sotto l'acqua».

Hunt: «... non so che cosa sia successo. Non ho mai tirato molto il motore, avevo un tale vantaggio! quando improvvisamente questi ha ceduto. Molta sfortuna, altrimenti sarei stato in lizza per il titolo, non so che dire... la macchina è andata più che bene». Beve, gli è vicino una deliziosa biondina che lo consola, ma si vede che ha tanta voglia di piangere per la delusione) poi

amaramente Hunt dice: «Bisogna che facciamo qualcosa per questi motori, si rompono troppo spesso...».

A proposito di motori, Andretti è nervoso, addirittura scontroso: «...Non ho mai tirato più di 10.500 giri eppure improvvisamente il mio motore ha ceduto. Ero riuscito a mettere a punto la macchina bene, e nei primi giri, credo di aver fatto dei capolavori nei sorpassi di Hunt e Lauda... Più sfortuna di questa! Si vede che non è la mia giornata. Certo che da come si erano messe le cose ci speravo... è l'anno di Lauda a lui va tutto bene...».

Mass: «... si è rotto uno scarico in un punto critico perché era vicino al sensore della temperatura dell'acqua, quando ho visto che ero a 140° mi sono fermato, ma ai box si sono accorti subito di che cosa era e mi hanno fatto ripartire. Sono arrivato egualmente sesto ad un giro, forse avrei potuto arrivare molto, molto avanti...».

Nilsson: «... Credo di aver fatto una delle più belle corse della mia carriera, nonostante una fermata al box per cambiare gomme ero terzo! Ma il motore mi ha tradito. Credo che senza questo guasto sarei arrivato come minimo secondo... Cercherò di rifarmi in Olanda, è un circuito che mi piace».

Watson: «...Una corsa sfortunata: nei primi giri la macchina era inguidabile poi non ho potuto recuperare, ho cercato di aiutare il mio compagno...».

Merzario: «... prima del via si è deciso di partire uno con le gomme da bagnato e l'altro con quelle da secco. Mi trovavo molto bene nei primi giri e l'ho dimostrato, arrivando ad occupare la sesta posizione. Poi la pista si è asciugata e non potevo rischiare. Quando sono ripartito il cambio mi ha dato dei problemi finché non mi sono dovuto ritirare. Una bella macchina questa Shadow, che guiderei ancora volentieri». (Viene spontaneo pensare: e se per pura combinazione avessero fatto partire Merzario con le slick?)

Per Brambilla parla Surtees: «...questa volta Vittorio non ne ha colpa: per evitare Regazzoni è rimasto infangato, ha perso un giro ed è ripartito dopo aver spinto la macchina con le cinture slacciate. Quando me ne sono accorto l'ho fatto rientrare ai box. La macchina andava bene. Un peccato questo inconveniente perché Vittorio poteva fare una gara eccellente».

Jody Scheckter: «... mi ha buttato fuori Neve. Come ci si può comportare in un modo così scorretto? Potevo fare punti ed invece ecco qua, nulla...».

Neve: «Io Scheckter non l'ho neppure visto. Per me quello sogna...». (Siamo andati a vedere le due macchine: nessuna delle due mostra segni di toccate o d'altro...)

Keegan: «... ho fatto un testacoda negli ultimi giri, e ho perso la sesta posizione. Un punto in classifica mondiale mi sarebbe piaciuto e mi avrebbe fatto comodo. Cercherò di rimediare al più presto...».

Laffite: «... improvvisamente la macchina è diventata inguidabile, abbiamo scoperto poi che era andato a finire dell'olio su un pneumatico... La fermata ai box, che avevo già fatto prima, mi ha indubbiamente impedito di fare una bella corsa. Un vero peccato perché Zeltweg è un circuito che mi piace, adatto alle mie possibilità ed a quelle della macchina...».

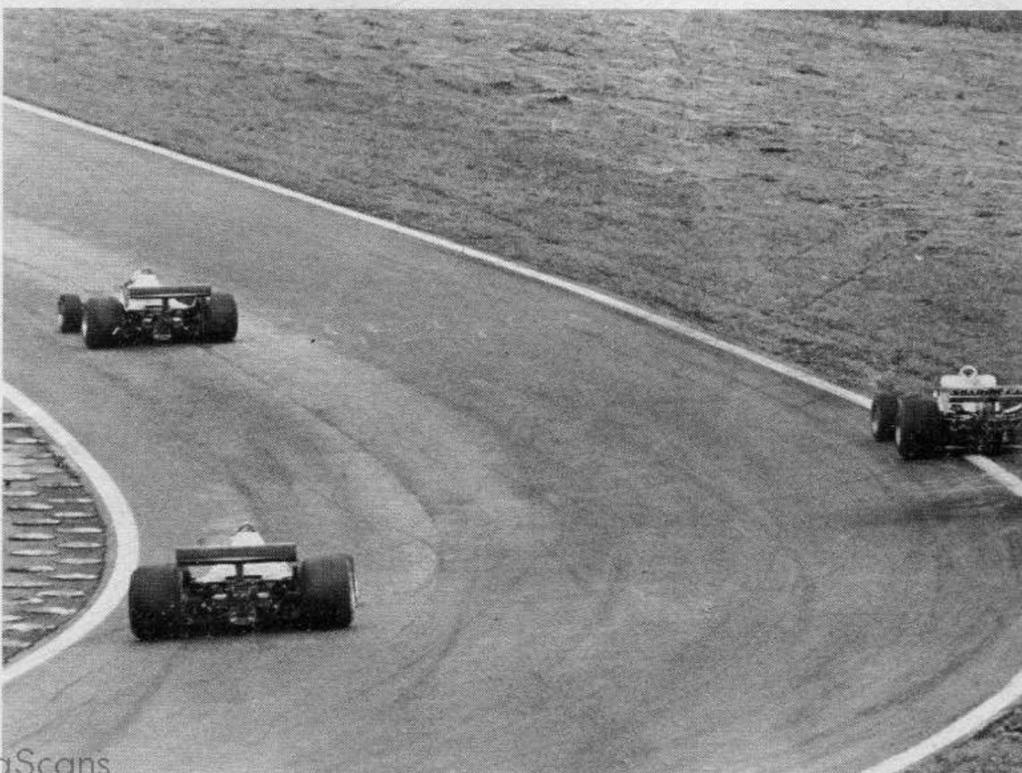


ARTURO: sorpassi e stop

L'inizio di Merzario è stato travolgente. Dalle retrovie è subito risalito passando, senza difficoltà, prima Reutemann (sopra), Lauda e Tambay (sotto)

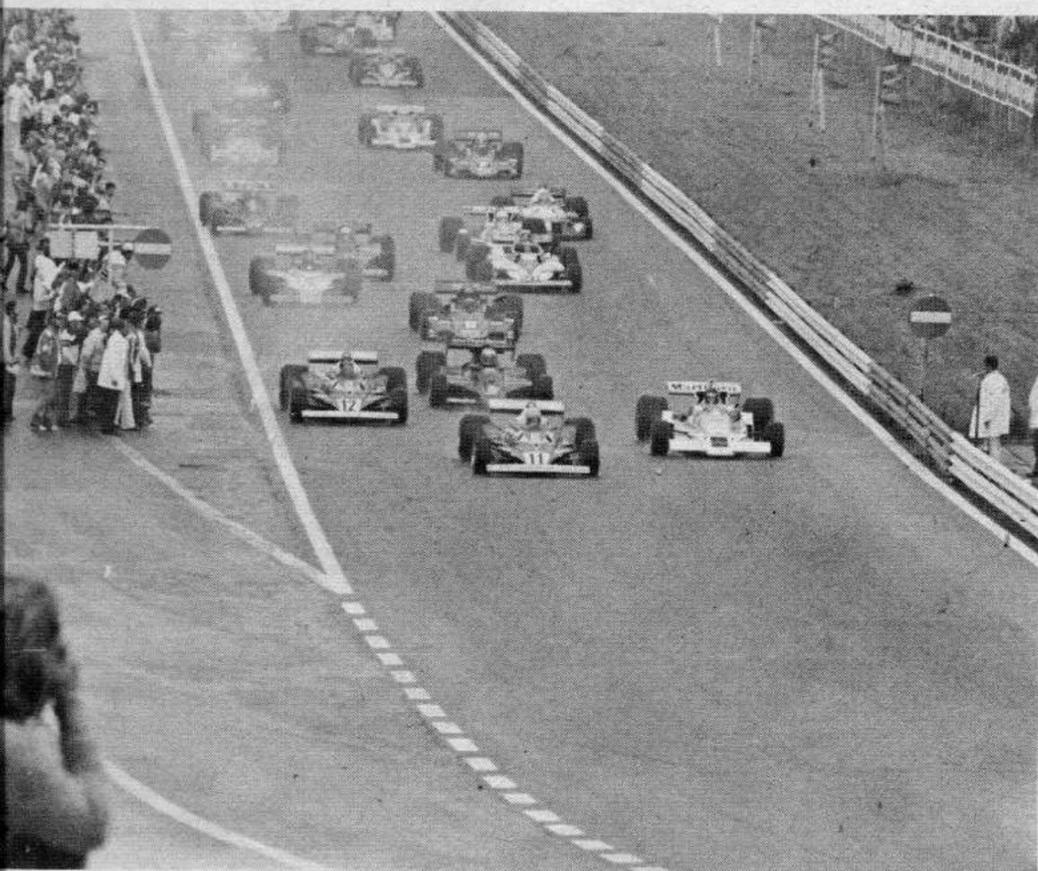


Una volta tornato in pista con le slicks sono iniziati i problemi al cambio che lo costringeranno allo stop (sopra). Sotto in difficoltà prima di sostituire i pneumatici da bagnato, cerca di non disturbare gli altri





I partecipanti al G.P. d'Austria si sono appena mossi. Lauda è in leggero vantaggio e già Reutemann ha affiancato Andretti rasentando i box...



...qualche istante dopo Reutemann sopravanza il pilota della Lotus (sopra) e, praticamente è all'altezza di Hunt (sotto) mentre Lauda lo controlla



SI È TEMUTO IL RINVIO
(MA ERANO 150mila)

Dall' accoppiata LOTUS al tris record di WATSON

ZELTWEG - La pioggia che aveva minacciato addirittura di far rinviare il G.P. il giorno di Ferragosto (ma con i 145.000 spettatori paganti... sarebbe stato duro attuare una simile decisione) smette poco prima delle 14, ora prevista per la partenza.

Dopo il giro di ricognizione su 22 delle 26 macchine, tutte partite con gomme piovigine, si deciderà di montare le slick perché la pista si sta asciugando. La lotta è fra il team Ferrari e McLaren. Sono le ultime a montare le slick, un minuto prima della partenza. E' una guerra psicologica...

Partono in quattro con le gomme da pioggia: Nilsson, Merzario, Jarier e Schuppan. Alla Shadow dicono a Merzario e a Jones di decidere: uno con le gomme da pioggia l'altro con le slick... I due si mettono d'accordo e Arturo parte con le « rain ».

Pronti, via alle 14,08, alla chicane non sembra neppure una gara, tanto le macchine vanno piano, sembra un giro di ricognizione. Si presentano appaiati Lauda e Hunt con un leggero vantaggio per l'austriaco.

Ma durante tutto il primo giro ne succedono di cotte e di crude. Lauda rintuzza un attacco di Hunt, poi Andretti si fa sotto in modo entusiasmante e si piazza in seconda posizione. Intanto « esce » Regazzoni. Brambilla per evitarlo va a finire nel prato. Non riesce a ripartire perché le gomme non hanno presa sull'erba. Sta fermo un giro e scende per far uscire la macchina dal fango. Quando risale non si allaccia la cintura di sicurezza dalla parte destra e fa alcuni giri in questo modo. Se ne accorge Surtees e lo fa fermare.

A metà giro Andretti attacca Lauda e prende il comando, Nilsson non è da meno e si fa avanti in modo entusiasmante. Al termine del primo giro queste sono le posizioni: Andretti con un secondo e mezzo di vantaggio su Hunt, poi Lauda, Scheckter, Tambay, Stuck, Nilsson, Reutemann, Mass, Petersson, Laffite e Depailler. Merzario è quattordicesimo.

Pista scivolosa, di ghiaccio con le slick. Lo sperimenta Ian Scheckter che esce all'ingresso della chicane Hella, terminando contro il guard-rail. In testa sempre Andretti e Hunt, seguiti al secondo giro da Scheckter che ha passato Lauda, passato anche da Nilsson. Niki è quinto. Sesto Tambay, poi Stuck, Mass, Reutemann, Peterson e Merzario, che in un giro ha guadagnato tre posizioni! Al giro

successivo Nilsson passa Scheckter, e poi il giro dopo anche Hunt e si piazza in seconda posizione.

In testa due Lotus. Chapman sorride. Ha Andretti con le slick davanti a tutti se viene il sole; alle spalle lo svedese con le « rain » se si mette a piovere.

La pista si asciuga e, come previsto, Nilsson si deve fermare ai box al decimo passaggio per cambiare le gomme. Nel frattempo entusiasma Merzario che sta facendo meraviglie sul percorso, segna il record del momento, risale posizioni su posizioni e al nono giro è sesto davanti a Lauda che è decimo. Le due Ferrari sembra abbiano problemi, si darà poi la colpa alle gomme che non si sono scaldate... (ma perché con la pioggia non hanno provato il sabato?). Lauda continua a non digerire proprio la pioggia. Ha davanti a sé piloti che valgono meno su macchine nettamente inferiori alla Ferrari, dietro a lui Reutemann, spento.

Al nono passaggio sono queste le posizioni: Andretti, Nilsson, Hunt, Scheckter, Stuck, Merzario, Tambay, Jones, Mass, Lauda, Reutemann e Depailler! Dopo il colpo di scena della fermata di Nilsson al giro successivo, non transita la Lotus di Andretti che ha rotto il motore. Va in testa al dodicesimo passaggio Hunt, che fa suo anche il record (per ora) sul giro in 1'51"23 alla media di 192,33 kmh. Si deve fermare anche Merzario ai box

LAP-CHART	
1	JAMES HUNT
2	JOCHEN MASS
3	RONNIE PETERSON
4	PATRICK DEPAILLER
5	MARIO ANDRETTI
6	GUNNAR NILSSON
7	JOHN WATSON
8	HANS STUCK
10	IAN SCHECKTER
11	NIKI LAUDA
12	CARLOS REUTEMANN
16	ARTURO MERZARIO
17	ALAN JONES
18	VERN SCHUPPAN
19	VITTORIO BRAMBILLA
20	JODY SCHECKTER
22	CLAY REGAZZONI
23	PATRICK TAMBAY
24	RUPERT KEEGAN
26	JACQUES LAFFITE
27	PATRICK NEVE
28	EMERSON FITTIPALDI
30	BRETT LUNGER
33	HANS BINDER
34	JEAN-PIERRE JARIER
36	EMILIO VILLOTTA



A metà salita Lauda è nettamente primo, ma per poco (a sinistra) perché Andretti ha un recupero incontenibile ed al 1. giro ha già questo vantaggio su Hunt (sopra) che aumenterà poi imitato da Nilsson (a destra)



Merzario in piedi nell'abitacolo della Shadow con il nuovo sponsor Villiger-Kiel anch'esso di sigari

L'OFFERTA SHADOW A MERZARIO È SERVITA ANCHE AD ECCLESTONE PER BLOCCARE IL PROBLEMA PROVE-EXTRA

Consigliato male PATRESE

SPECIALE AUTOSPRINT

ZELTWEG - Non abbiamo avuto la seconda giornata della vergogna! Le prove di selezione tra i diseredati non appartenenti a squadre FOCA non sono state fatte, ufficialmente perché non ve n'era più la necessità, dato che parecchi degli iscritti non si sono presentati, in realtà perché la minaccia dell'azione legale iniziata da Merzario, dopo la nostra denuncia della mostruosità del procedimento, ha avuto i suoi effetti. L'azione di Merzario, che è stata appoggiata dalla CSAI, ha evidentemente bloccato l'iniziativa, facendo leva sugli aspetti legali della vicenda, chiaramente in contrasto con i regolamenti ufficiali.

Ora il problema si pone un'altra volta per il G.P. d'Olanda, per il quale era stata prevista la stessa giornata di prove selettive. Però la squadra Merzario

ha già provveduto ad aprire lo stesso tipo di azione di opposizione, e quindi anche in Olanda dovremmo avere la stessa situazione. Quel che è abbastanza curioso, in ogni caso, è che la CSI non ha ancora fatto sentire la sua voce, a chiarificazione della situazione, cosa che sarebbe stato logico avere con immediatezza. La CSI deve difendere lo sport, e poiché nel caso specifico lo sport veniva colpito direttamente essa CSI aveva il dovere di intervenire e bloccare il procedimento del tutto anomalo.

Sarebbe stato auspicabile che la CSI lo facesse prima del G.P. di Gran Bretagna, invece che attendere che ci fosse la nostra denuncia precisa; non lo ha fatto ma adesso dovrebbe proprio intervenire. Sugeriamo alla CSAI di chiedere con urgenza una presa di posizione che dica definitivamente come debbono essere viste le cose dello sport, in opposizione alle manovre contrarie.

Come abbiamo detto l'annullamento della giornata preventiva è stato fatto ufficialmente perché a Zeltweg non erano venuti il finlandese Kozarowski, l'olandese Hajie, il belga Pilette, il belga Da Dryver e l'austriaco Edtl, e quindi i piloti da selezionare erano rimasti pochi. Ciò è vero, ma a dare una grossa mano a togliere dall'imbarazzo la gente della FOCA si è innestata nella vicenda la faccenda dei rapporti tra la Shadow ed Ambrosio, che ha portato all'assenza di Patrese.

Del fatto che una Shadow fosse rimasta senza pilota, disponibile, ha approfittato immediatamente la FOCA, attraverso Bernie Ecclestone che ha offerto a Merzario di guidare la Shadow e quindi di non avere più bisogno di essere considerato «fuori» dal giro, in quanto la Shadow è squadra FOCA.

Ovviamente la manovra era scoperta, e per Merzario l'accettazione poteva significare la «perdita della faccia» dopo la sua scelta (che ovviamente noi approviamo perché sposa la causa che noi abbiamo sostenuta). Tuttavia sono intervenute molte considerazioni a far accettare la proposta, anche ai fini di una «pacificazione» che è sempre auspicabile. Ciò non significa però che Merzario ed anche la CSAI non siano decisi a continuare, se le cose non cambiano.

Come si sia prodotta la disponibilità della Shadow è tutto un altro discorso, che coinvolge una certa moralità di attualità nel mondo della F. 1, dove l'avventurismo sta purtroppo diventando diffuso. Entrare ed uscire dalla F. 1, per scopi più o meno chiari, per far soldi o farsi pubblicità, è diventato frequentissimo, cosicché di fianco a «sponsors» seri con programmazioni precise a lungo termine, si vedono anche molti «sponsors» occasionali ed improvvisati. Vedi l'esempio di certe marche che si interessano ai Grandi Premi solo in occasione degli eventi delle loro nazioni.

A questo proposito ripetiamo che sarebbe molto bene che la CSI (o chi si sostituirà alla CSI in futuro) tendesse al mantenimento di una certa linea dignitosa, obbligando la scomparsa delle denominazioni fantasiose per le gare che dovrebbe essere soltanto «IL» Gran Premio di una certa nazione, non di una fabbrica di sigarette o di mobili! Ma questo è un altro discorso!

Alla Shadow si è prodotta la vacanza per effetto della pratica cessazione dei rapporti tra la squadra ed Ambrosio.

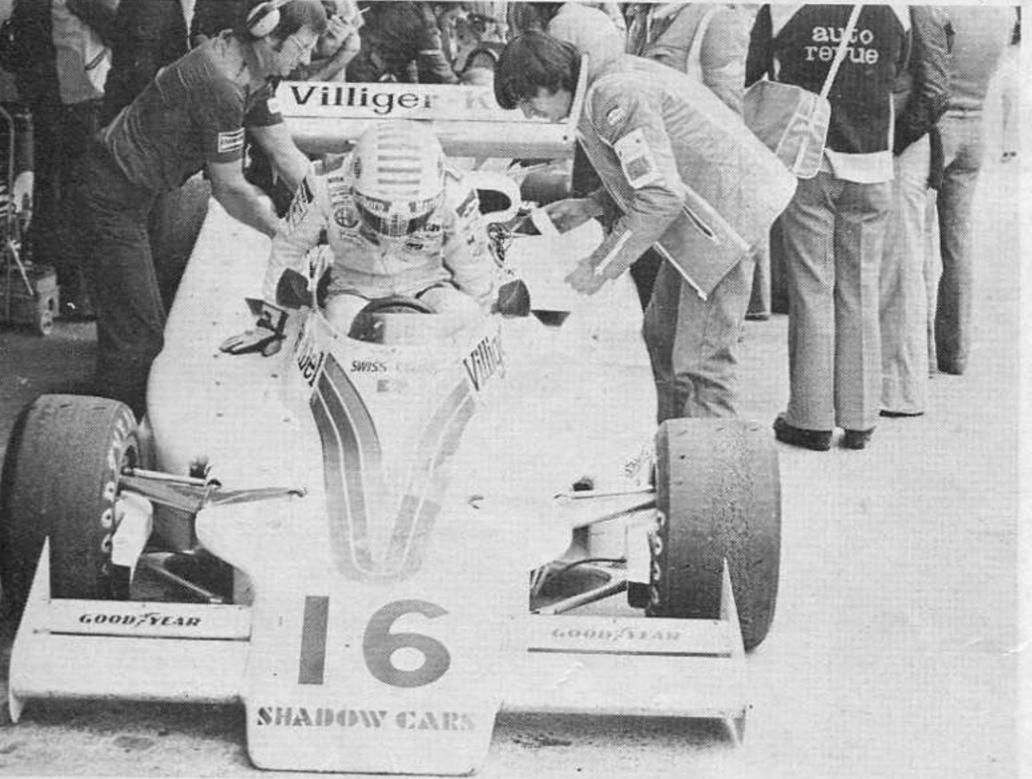
Dice Don Nichols, capo della Shadow: «I nostri accordi prevedevano certi termini e certe scadenze precise. Da parte del signor Ambrosio non sono stati rispettati certi termini, e per questo abbiamo tentato di metterci in contatto con lui, per chiarire la situazione. Non siamo riusciti a trovarlo, per cui abbiamo ritenuto che gli accordi fossero interrotti. Il signor Villinger della Tabatip ha accettato di prendere a suo carico gli oneri relativi, assumendosi il cento per cento dei carichi. Per questo, sulle nostre macchine ora vi è soltanto il nome Villinger. Questo però non significava che rinunciavamo a Patrese, il quale secondo noi restava pilota della Shadow, anche in base al contratto. Invece Patrese non si è presentato alle prove, e non sappiamo perché. Siamo sorpresi perché ciò avrebbe potuto

avere delle conseguenze spiacevoli per lui, visto che a termine di regolamenti avremmo potuto anche denunciarlo alla FIA-CSI la quale avrebbe potuto anche togliergli la licenza. Non lo facciamo ma non comprendiamo come egli non si sia reso conto della gravità della cosa. La macchina era quindi libera e l'abbiamo offerta a Merzario che ha accettato di guidarla».

Nichols è uomo di poche parole e pensa bene quello che dice. Oltre i termini scarni delle sue dichiarazioni si possono intuire parecchie cose, ma non vogliamo avanzare alcuna ipotesi. Attendendoci ai fatti registriamo la assenza di Patrese, il quale in fondo potrebbe essere vittima di suggerimenti altrui (lo ha confermato Ambrosio a Milano). Quel che è spiacevole è che il giovane pilota, che ha bisogno di farsi il posto nel mondo della F. 1, sia stato esposto direttamente in avvenimenti che certo non lo riguardano personalmente. Comunque la sua avventura in F. 1 non dovrebbe essere finita così, perché in futuro troverà certo un'altra macchina. Questa esperienza, che non è certo piacevole, gli servirà in avvenire, come quelle che deve compiere ancora sul terreno di gara.



Ci sono grossi problemi per il pilota comasco che nell'abitacolo che fu di Patrese non riesce proprio a guidare. Dopo le modifiche andrà un po' meglio



● Il G. P. Austria 1977 è stato l'ottantunesimo disputato da NIKI LAUDA. Durante la sua carriera in F. 1 Lauda ha ottenuto 14 vittorie, 10 secondi posti, 5 terzi e si è ritirato sei volte. Al suo attivo anche 22 pole positions, e un campionato mondiale.

● MARLENE LAUDA non ha potuto essere a Zeltweg perché ricoverata in una clinica di Salzburg. Secondo certe notizie essa soffriva di una infezione intestinale, mentre in realtà era in clinica per sottoporsi a controlli ginecologici legati ad una possibile incipiente maternità.

I guai RENAULT

Anti-turbo la benzina normale!

● La RENAULT turbo F. 1 tornerà in pista in occasione del G.P. di Olanda. Dall'America sono già arrivati i turbocompressori dotati di ventole con palette resistenti alle alte temperature, costruite con materiale proveniente dalla aeronautica, per cui non dovrebbero più verificarsi i problemi di fusione che sono stati alla base delle recenti esperienze negative. I turbo utilizzati finora erano quelli collaudatissimi che vengono impiegati anche su certi motori da camion e che non avevano mai dato preoccupazioni. Però sul motore F. 1 le temperature di esercizio si sono rivelate nettamente superiori, anche rispetto ai motori sovralimentati da corsa in uso in America, perché nella F. 1 viene utilizzato carburante normale ad alto potere calorifico, e non i carburanti «freddi» delle gare USAC.

Per giungere alla soluzione dei problemi che si sono presentati in Gran Bretagna alla Renault-Gordini hanno lavorato dodici ore al giorno durante tutto questo periodo.

● La nuova MARCH, già vista con la soluzione dei radiatori anteriori, è stata ridisegnata ed avrà i radiatori posteriori, conservando però il nuovo telaio più leggero e rigido dell'attuale. La macchina dovrebbe essere pronta per partecipare al G. P. d'Olanda, ed avrà la linea aerodinamica molto simile a quella attuale.

● Il temporaneo passaggio di MERZARIO alla Shadow si risolve con anche un beneficio di tempo nell'appuntamento della sua nuova macchina, che è in via di finizione in un nuovo capannone alla periferia di Milano, dove la squadra si è già installata e che è perfettamente attrezzato. Poiché i meccanici non sono più impegnati sui campi di gara, essi possono lavorare ininterrottamente alla nuova macchina, che Merzario e Palazzoli sperano sempre di poter presentare alle prove del G. P. d'Italia.

● Prima della gara WALTER WOLF aveva pronosticato vincitore Lauda, secondo Hunt e terzo Andretti.



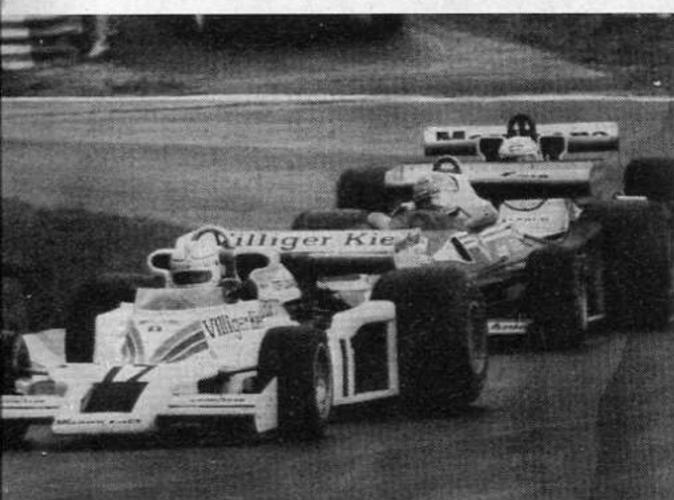
Nelle prime battute Reutemann aveva fatto ben sperare, qui sopra precede Scheckter, grazie anche all'ottima partenza, poi è caduto nell'anomato



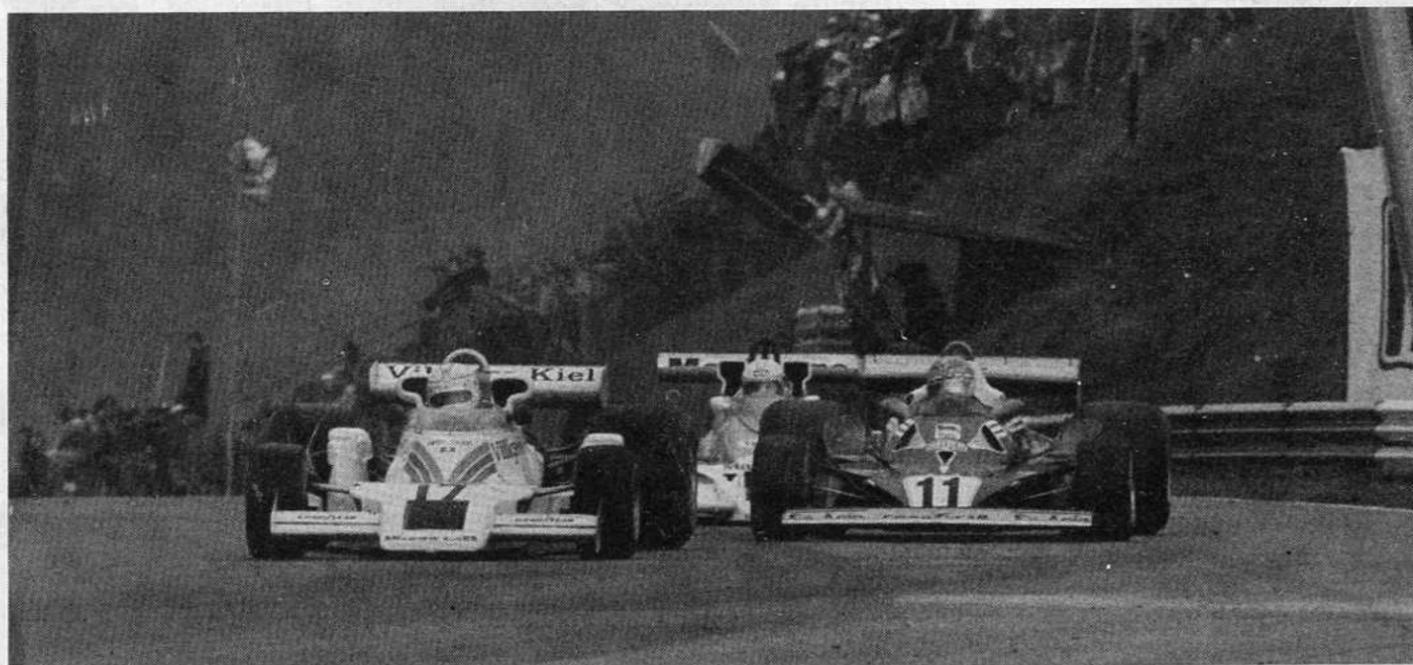
Alla chicane, dopo il via, Lauda precede Hunt, Andretti, Reutemann, Stuck, Scheckter e Tambay, ma, ben presto tutti, meno Reutemann, lo passeranno



Uno-due di Ian Scheckter nelle primissime battute di gara. Ha fatto tutto da solo, probabilmente dopo essere scivolato in un tratto molto umido



Due momenti del sorpasso di Lauda da parte di Jones (e poi anche di Mass che segue). Jones era 13. al primo giro poi, via via, 12. al 2., 11. al 5., 10. al 6., 9. all'8., 8. al 9., 6. al 10., 5. all'11., 4. al 12., 3. al 15., 2. al 16. e, 1. al 44. giro



Il ritorno di LAUDA in «pole»

ZELTWEG - La «zampata» di Lauda è arrivata nella prima giornata di prove. Sempre ai vertici, lui e la sua Ferrari, sono andati subito fortissimo; anche quando, per la rottura dell'acceleratore, ha dovuto prendere il muletto, l'austriaco, che giocava in casa, è sempre stato all'altezza della situazione. Con il tempo di 1'39"32, spiccato nella seconda sessione di prove di venerdì, Lauda si è assicurato la «pole

position» alla media di 215,39 kmh. Ad un soffio dall'ex campione del mondo, il... campione del mondo, Hunt, che si è superato nell'ultima ora di prove del sabato ed è a 13 centesimi dal ferrarista, nonostante la pista fosse più sporca di venerdì per la pioggia della notte e per l'olio e i detriti lasciati dalla macchina di Brambilla che ha «raddrizzato» la curva Bosch. Viene spontaneo, allora, pensare che se la pista fosse stata nelle condizioni ideali forse Hunt ce l'avrebbe fatta a rubare la «pole position» a Lauda (e lo dimostrerà in gara).

Dei «big», nell'ultima ora di prove, hanno migliorato «solo» Hunt e Andretti. Gli altri sono stati al di sotto delle prestazioni della prima giornata. In seconda fila, nello schieramento di partenza, troviamo Andretti che ha faticato molto a mettere a punto la sua macchina.

Nella prima giornata di prove Andretti aveva girato costantemente sui 40", per poi migliorare dopo molte prove nell'ultima decisiva prova. A fianco di An-

dretti la prima Brabham Martini Alfa, quella di Stuck. Onore a Stuck, ma per la Brabham Martini è stato qui a Zeltweg una delusione; ci si aspettava di più in questi circuiti veloci, ma ormai la Brabham denuncia la stanchezza e la pesantezza del telaio.

Stuck è stato velocissimo e ha fatto delle prove tirate al massimo con molta determinazione e ha ottenuto un bellissimo tempo. Chi ha invece deluso è stato Watson, mentre, come al solito, il muletto più pesante di 35 kg è andato meglio della sua macchina ufficiale, e nella seconda sessione di venerdì ha ottenuto il suo miglior tempo in 1'40"90.

Quando, nell'ora decisiva, si apprestava ad andare all'attacco del tempo di Lauda, nei primissimi giri, alla nuova chicane, ha accelerato troppo bruscamente all'ingresso, la macchina gli è partita in controsterzo e il pilota non ha potuto evitare di andare a finire contro il terrapieno danneggiando il musetto e il radiatore anteriore destro. Ha poi continuato con la

sua macchina ma senza combinare nulla di buono ottenendo il tempo di 1'41"90 che lo relegherà in sesta fila.

Terza fila anche per Reutemann; l'argentino, nonostante l'impegno con la sua macchina, non ha potuto fare meglio di 1'40"12, ottenuto al venerdì, e pur girando molto non è riuscito a migliorare ed è lontano dal compagno Lauda di sette decimi di secondo. E' interessante notare che Reutemann, quando ha girato con il muletto che aveva utilizzato anche Lauda quando gli si è rotto l'acceleratore (quindi a parità di macchina) è stato meno veloce del compagno di appena un decimo, ma poi, allorché Lauda ha preso in mano la sua macchina, con i motori più potenti che escono da Maranello, la musica è cambiata.

Lafite è in terza fila, il francese sperava,

g. c.

CONTINUA A PAGINA 30

CONTINUAZIONE DA PAG. 29

anche alla luce del risultato dello scorso anno, dove arrivò secondo, di poter ben figurare, ma, invece, ha avuto molti problemi con la sua Ligier, ultimo dei quali un cuscinetto di biella che è partito dopo venti minuti nell'ultima decisiva ora di prove. Laffite ha ottenuto il suo miglior tempo in 1'40"22 al venerdì nella seconda sessione, tempo che poi non è riuscito più a migliorare.

L'ennesima dimostrazione che Tambay è un grosso pilota, la si è avuta nelle prove di Zeltweg; il francese, cui molti fanno l'occhiolino, è stato di una regolarità entusiasmante, e, al venerdì, in condizioni di tempo ideali, ha spiccato un bel 1'40"29, che lo mette nello schieramento in quarta fila davanti a quello che sembrava il più serio candidato anti Lauda per il titolo: Scheckter, che anche qui, ha dimostrato come la sua Wolf vada bene

malvagio, anche alla luce di quello che farà in gara.

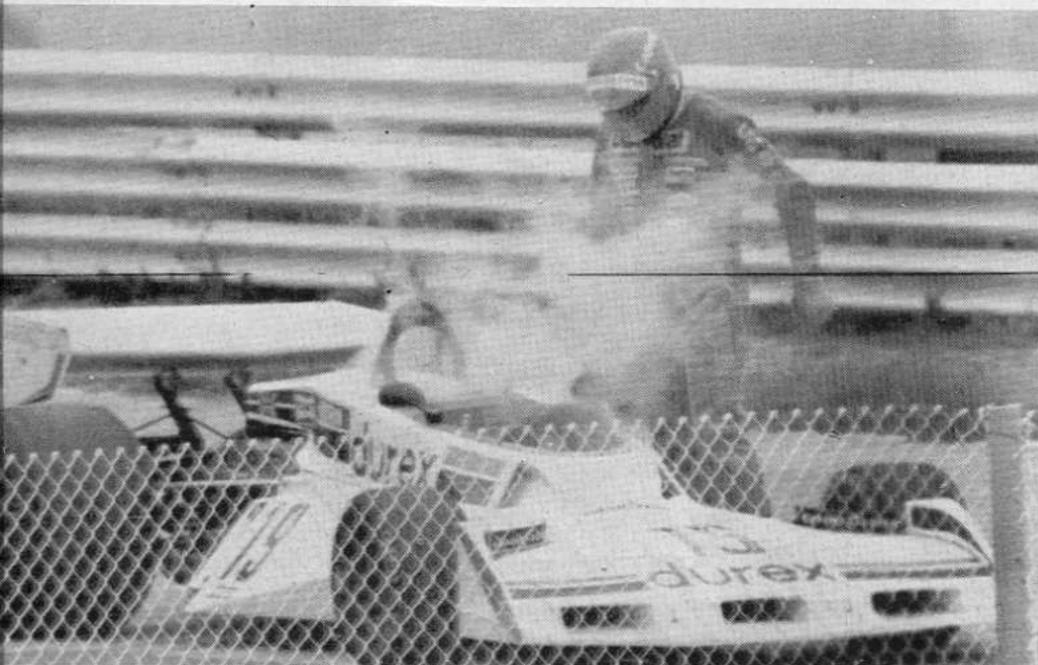
Certamente la macchina è una grossa macchina, ora poi con Soutghate che ci lavora attorno, e appena sarà a messa a punto Merzario potrà levarsi delle grosse soddisfazioni, cominciando da Zandwoorth e forse anche in Italia.

Purtroppo sempre più in crisi la Copersucar; Fittipaldi è in dodicesima fila. Ormai sono stati spesi milioni di parole, ma la crisi della macchina e del pilota rimane, vedremo come la risolverà il pilota o la Copersucar... Unica novità di questo schieramento è Villota, lo spagnolo che con tanta tenacia dall'inizio dell'anno fa solo prove e che, finalmente, è riuscito a qualificarsi... E' già un risultato!

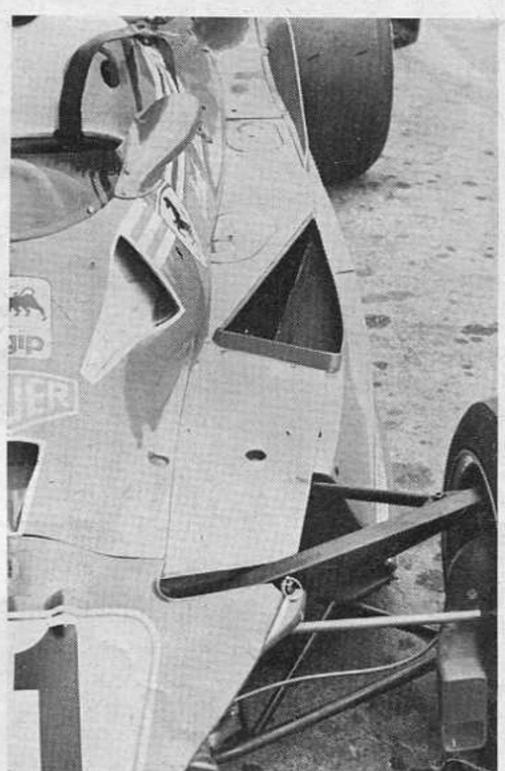
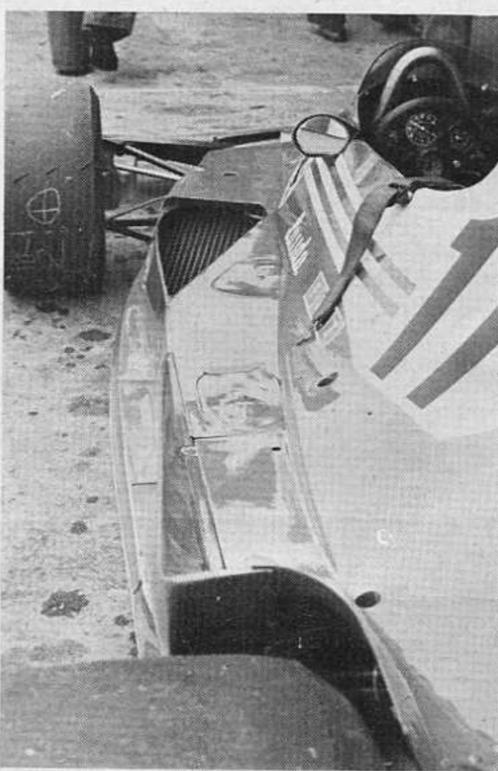
Rimangono esclusi dallo schieramento in quattro: sono Henton, Ashley, Rebaque e Ribeiro, che si è toccato con Peterson nelle prove non valide per i tempi e ha rotto le sospensioni che i meccanici non sono riusciti ad aggiustare in tempo.

Smagrita la SHADOW vittoriosa

Poche le novità tecniche: a destra il radiatore olio della Shadow, sotto doppia vista della nuova uscita per l'aria calda dai radiatori-acqua delle Ferrari



Brambilla, durante le prove del sabato, abbandona il muletto cui si è rotto un tubo dell'acqua. Ripartirà con la macchina di gara ma finirà paurosamente fuori strada alla curva «Bosh» fortunatamente senza danni personali



nei circuiti lenti ma abbia dei grossi problemi di aerodinamica nei circuiti veloci. Scheckter ha girato in 1'40"40, e la faccia del suo «patron», mr. Wolf denunciava tutto il disappunto, dato che, in casa, sperava di fare una figura più bella.

Mass e Depailler sono in quinta fila, tutti e due hanno avuto dei problemi di aerodinamica e l'assetto del M26 del tedesco era molto problematico, mentre la sei ruote continua solo per onore di firma in attesa della nuova «vecchia» quattro ruote. Regazzoni è in sesta fila assieme a Watson. La macchina va meglio, Clay ha ora un motore decente, ma la messa a punto è ancora laboriosa e lo dimostra Tambay che, con la vecchia, gli è davanti.

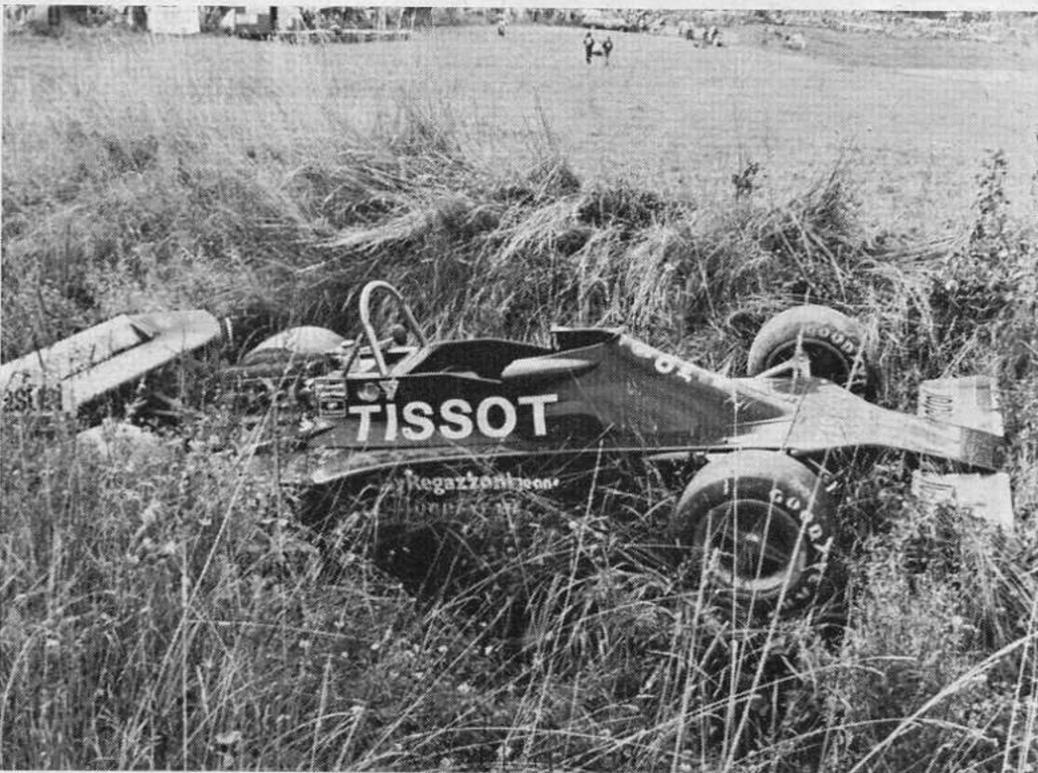
Settima fila per Brambilla, il bravo Vittorio aveva cominciato molto bene e venerdì era fra i primi, poi, nelle prove di sabato, durante l'ora e mezza non valida per lo schieramento di partenza, con il muletto, arrivato alla chicane «Hella», si rompeva un tubo dell'acqua e doveva abbandonare la macchina per sicurezza ai bordi della pista. Ripartito con la macchina di gara, alla curva «Bosch», usciva rovinosamente causa il difettoso funzionamento dei freni, e distruggeva la macchina contro il guard-rail. Con la macchina irrecuperabile, il povero Surtees aveva le mani nei capelli, e, nell'ultima ora, Vittorio provava con il muletto, che non andava male.

Due svedesi occupano l'ottava fila: sono Peterson (che non riesce a «far andare» la Tyrrell, e Nilsson, stranamente «fermo» in queste prove, sono, comunque, davanti a Lunger e Jarier, ma quest'ultimo ha avuto problemi con il motore per quasi tutta la durata delle prove e ha potuto migliorare solo nell'ultima ora. E' riuscito a qualificarsi anche Keegan, nonostante le innumerevoli uscite di pista e i testa-coda, in un circuito che forse non piace al pilota della Hesketh; al suo fianco, Binder, il locale idolo che è stato superiore all'attesa.

Undicesima fila per Merzario e Neve; Arturo non ha girato con la sua March come leggete in altra parte del giornale, ma con la Shadow «vedova» Patrese-Ambrosio. Molti problemi, quindi, per il «piccolo» Merzario sulla «grande» Shadow: non ci vedeva nei primi giri, poi, finalmente, si è adattata la macchina alle sue esigenze (anche se avrebbe volentieri rinunciato per la sua March) ma quelli della Shadow non hanno voluto e alla fine il risultato non è stato del tutto

ZELTWEG - Poche le novità tecniche presenti in Austria. La Ferrari aveva montato nelle prove di venerdì una «boule» dell'acqua che è stata levata dopo poco perché non rispondeva ai requisiti richiesti dalla progettazione. La Shadow di Jones, che poi ha vinto il G.P., era una macchina completamente nuova a cui aveva lavorato appena arrivato l'ing. Soutghate; più corta, più leggera, più rastremata del modello precedente, è la prefigurazione della DN9 che potrebbe uscire entro la fine dell'anno. Sulle Brabham Martini Alfa, era stato montato il differenziale Hewland (tipo Lotus) che provato da Stuck era apparso migliore, ma che Watson non vuole. Il differenziale solito è normalmente montato sul «muletto» ecco perché Watson ha preferito la vettura di riserva nelle ultime corse, ma in Austria stranamente non era stato montato. Quando si è andati a prendere quello gradito a Watson ci si è accorti che i meccanici lo avevano dimenticato in Inghilterra! Questa potrebbe essere una delle ragioni della cattiva prestazione di Watson.

Così si è ridotta l'Ensign di Regazzoni, fuori strada subito dopo il via



Mezzo «circo» arriva dal cielo...

ZELTWEG - Moltissima gente della F. 1 ha scelto il mezzo aereo per raggiungere e lasciare il circuito, evitando così le lunghissime code di traffico, paurose sulla unica strada di collegamento della regione.

Tra i «volanti» Walter Wolf che ha utilizzato il suo elicottero personale da Salisburgo, trasportando anche Scheckter, Lauda che arrivava col suo aereo e dall'aeroporto raggiungeva il circuito con l'elicottero di Haas, il conte Zanon che trasportava Mass e Fittipaldi e infine Colin Chapman che trasportava Andrei e Nilsson!

Chapman ha però dovuto rinunciare al suo Piper Navajo nella giornata di venerdì, per una fuga d'olio ad un motore che è stata scoperta da Nilsson e ha consigliato l'invio dell'aereo a Vienna per un controllo.

● **HELMUT HAAS**, pilota acrobatico di elicotteri, ha una società privata ed effettua un vero e proprio lavoro di «tassista» aereo. Durante questo Gran Premio ha trasportato regolarmente Niki Lauda dall'aeroporto di Zeltweg al circuito, ma dopo aver effettuato questi servizi ha trovato modo di mettere a profitto il tempo libero organizzando voli di battesimo per gli spettatori! Si è levato in volo ininterrottamente per effettuare un giro sul circuito, portando a bordo quattro spettatori per volta, per la somma di 200 scellini a testa (circa 11.500 lire)! La durata del volo era di nemmeno cinque minuti, e l'andirivieni dell'elicottero è durato per ore.

● **DIETER QUESTER** aveva chiesto a Surtees di poter disporre di una macchina per disputare il G.P. Austria 1977, ma non è stato possibile raggiungere l'accordo. Visto che non poteva essere in pista Dieter Quester ha preferito... andare a pescare!

GIRA INTORNO A FERRARI E TYRRELL IL MERCATO-PILOTI

Una F.1 «Peterson»?

ZELTWEG - Il «Gallia» mobile dei piloti di F. 1 ha passato Ferragosto in Austria. E' stato proprio in occasione del GP austriaco che si sono strette nuove alleanze e che si sono mosse nuove pedine, anche perché la data del 1. settembre non è più vincolante.

Già la settimana prima a Zurigo Ecclestone ha parlato con i suoi sponsor Martini. Ma il contratto è ancora da firmare perché la MARTINI non gradisce Lauda (almeno così sembra) e soprattutto vuole firmare per un solo anno (con l'opzione per il '79) mentre Ecclestone lo vuole fare per due. Con l'Alfa non ci sono problemi, come avevamo anticipato, e nonostante le smentite di Chiti e C. Ecclestone avrà il contratto per due anni che sarà firmato dall'ing. Chiti perché il dott. Moro è in ferie questa settimana (forse comodo alibi per ogni evenienza).

Per avere il contratto biennale con la Martini, Ecclestone ha assicurato che ha la nuova BRABHAM pronta per «dare il giro a tutti». Ma vista l'irrimovibilità della Martini ha detto che accetta una clausola per cui, se a metà del prossimo anno, la somma dei punti dei suoi due piloti (ma quali?) è inferiore a 40 la Casa del vermouth può stracciare il contratto. Una decisione verrà presa molto probabilmente questa settimana. Giovedì sera, nel ristorante «da Behrhard» a Zeltweg, verso le 23 è arrivato il dott. Barili, direttore generale della Parmalat, che subito si è recato al tavolo dove c'era Ecclestone in compagnia di Watson, Franco Bonaventura e il pilota del jet di Bernie.

Un rapido conciliabolo, poi l'appuntamento è stato rinviato alla fine delle prove di venerdì nella caravan Martini, come è puntualmente avvenuto. Nonostante le smentite la «grande voglia» della PARMALAT di entrare nel giro grosso della F. 1 continua. Tramontata la possibilità Ferrari, e quella di avere una vettura di Maranello per FITTIPALDI, la Parmalat vorrebbe il suo nome sulla Brabham - Martini - Alfa. Ma la Martini non vuole, (mentre Ecclestone non vuole «Fitti»).

Il dott. Barili insiste presso Ecclestone, che da parte sua sarebbe ben contento di avere un altro sponsor come la ditta parmense, anche perché Lauda (ora però dopo la gara di Zeltweg, opaca e grigia, non è più in odore di santità) chiede una cifra che si aggira sui 700 mila dollari (cioè poco meno di 700 milioni). In settimana Ecclestone e Lauda dovrebbero avere un abboccamento e decidere. Anche perché Niki non riesce ad avere risposta da Maranello, dove son seccati forse del suo gioco al rialzo.

Certo che tutto il mercato piloti verte su LAUDA. Se si muove lui si muove tutto il circo, altrimenti...

Ecco comunque le novità in attesa dell'apertura delle liste: PETERSON - Lo svedese abbandona la Tyrrell? C'è in atto una operazione, tramite il mecenate italiano amico di Ronnie, che porterebbe con sé una parte dei suoi sponsor, fra cui la First National City Bank (che secondo altri avrebbe firmato un contratto per tre an-



Scherzano durante le prove Lauda e Hunt mentre Stuck pare più interessato all'immane ragazza

ni con Tyrrell, mentre la Elf abbandona il «boscaiolo» per dedicarsi tutta alla Renault di F. 1).

L'operazione del nuovo team di Peterson sarebbe nella realizzazione di una nuova vettura, che sarà disegnata da Southgate. L'ing. abbandonerebbe dunque la Shadow dove è pur appena tornato. La macchina sarà pronta a metà stagione, e intanto sarebbe già stata prenotata a March per Ronnie.

DEPAILLER - Il francese, che assieme a Watson e Scheckter ha un nuovo uomo che cura i suoi interessi in Nick Brittan, abbandona anche lui la Tyrrell. Potrebbe andare, come si diceva già l'anno scorso, alla McLAREN al posto di Mass. Ma più probabilmente andrà alla RENAULT a collaudare la F. 1 turbo.

WATSON - L'irlandese, con o senza Lauda, è destinato a rimanere. Ha un contratto che scade a fine '78 con Ecclestone, ma è in crisi psicologica nel timore di diventare «secondo» a qualche altro pilota, magari Lauda...

JODY SCHECKTER - Rimane alla Wolf. E' ormai deciso. I tecnici stanno già disegnando la macchina per il prossimo anno.

HUNT - Al campione del mondo sono state fatte richieste precise da parte della RENAULT, ma il biondo se ne potrebbe andare solo nel caso che la Marlboro rinunci ad un altro anno di contratto, e dando un altro grosso pilota a Mayer.

LAUDA - Ne sono convinti anche in Ferrari che l'austriaco se ne va. (Diciamo al 75%). Lauda se ne andrà anche se dovesse vincere il titolo mondiale, perché (ci ha detto il solito mr. X) Niki dice che vuol dimostrare definitivamente quanto vale vincendo il titolo su due macchine diverse. A parte la Brabham una probabilità per Lauda è la McLAREN nel posto di Hunt. Ma è una probabilità molto remota.

FITTIPALDI - Le voci sulla Copersucar sono sempre più nere. Si era ventilato anche che la squadra brasiliana non sarebbe neppure venuta in Austria, perché i suoi sponsor ne hanno abbastanza delle brutte figure che si stanno collezionando. Di contro c'è chi giura che la crisi tecnica sarebbe stata individuata tutta nei motori, che Wilson prepara da sé. Perciò si continuerebbe prendendo i motori da Nicholson. Emerson vorrebbe andare alla Ferrari, ma è bloccato dal «rifiuto» di un anno fa alle proposte di Audetto durante la degenza di Lauda in ospedale. Potrebbe affiancare Hunt alla Renault con l'appoggio della «Renault do Brasil», per lo sviluppo della F. 1 turbo. Si parla anche di un ritorno alla Lotus. Chapman non si stanca di ammettere che, dopo Clark, Emerson è il più grande pilota che abbia mai avuto. Pare che ora sia poco contento di Andretti per la poca determinazione con cui collauda le macchine, oppure il solito pensiero di avere due galli nel pollaio (Fitti e Andretti) come è sua abitudine lo stuzzica. In questa ipotesi rimarrebbe a piedi NILSSON.

STUCK - Lauda o non Lauda assieme a Watson, non sarà più il tedesco a guidare la Brabham. Potrebbe passare a guidare la nuova ATS con Jarier o senza: dipende da che cosa farà il francese.

REUTEMANN - L'argentino, dopo l'opaca corsa di Zeltweg, deve considerare chiuso il capitolo Ferrari. Notizie inglesi danno addirittura conclusa la carriera del pilota argentino che si ritirerebbe dalle corse. Intanto risulta che Reutemann è andato, sin da Digione, a offrirsi a Ecclestone per tornare a guidare la seconda Bra-

● Secondo un giornale austriaco il G.P. d'Austria 1978 sarà patrocinato dalla FIAT, che in Austria ha un mercato molto consistente e che già quest'anno è presente in forma evidente. Tutti i commissari e controllori del G.P. 1977 erano infatti vestiti con casacche bianche sulle quali spiccava il «logo» FIAT blu tipico.

bham Alfa... Incredibile, dopo tutto il caos (e le dichiarazioni dello scorso settembre) contro il motore Alfa!

MASS - Altro tedesco a piedi. Lo doveva già essere lo scorso anno ma poi sull'ala del trionfo di Hunt, gli venne rinnovato il contratto. Cosa che non si vede come possa ripetersi quest'anno. Non si vede poi in che squadra possa andare.

VILLENEUVE - Il canadese piace tanto a Ferrari. Egli ha cercato di averlo in squadra; ma il giovanotto ha già dato la parola a Mayer della McLaren. Per questo non può passare a guidare nemmeno la seconda Wolf il prossimo anno a fianco di Scheckter.

BRAMBILLA - John Surtees dice che lo tiene volentieri in squadra il prossimo anno se il monzese continuerà ad avere l'appoggio del suo sponsor «tradizionale» la BETA. A lui affiancherebbe un giovane. Ma si riparla ancora di un eventuale ritorno di Brambilla alla March, in cerca di un collaudatore serio.

KEEGAN - Il giovane inglese per ora ha dato la sua parola alla HESKETH, ma sono in molti ad interessarsi a lui. In particolare Brabham e McLaren, tradizionali squadre che utilizzano piloti inglesi. Questo è quanto sta bollendo in «pentola», nel circus della F. 1, in attesa della data fatidica del 1. settembre giorno d'apertura delle liste. Leggendo queste note vi renderete conto che due squadre appaiono «senza piloti», la Ferrari e la Tyrrell. Sono le due squadre che potrebbero mettere in ebollizione tutto il circus... anche perché Tyrrell, dopo l'abbandono dello sponsor ELF, ha definitivamente abbandonato la speranza di avere il turbo Renault, mentre invece potrebbe adottare il turbo Porsche.

g. c.

TAMBAY con JABOUILLE alla RENAULT

● PATRICK TAMBAY ha risolto i suoi problemi con la Ensign firmando un contratto fino alla fine del 1977. Teddy Yip avrebbe voluto, come ricorderete, che egli firmasse fino alla fine del 1978, e per questo vi è stata la discussione che ha un poco movimentato la giornata del G.P. di Germania. Ora l'accordo è stato raggiunto limitatamente alla stagione 1977. Per il 1978 Tambay ha infatti altri programmi, che tuttavia non vuole svelare.

Non è difficile però immaginare quali siano: Tambay è soprattutto un pilota ELF e di certo la ELF ha tracciato per lui un programma preciso. Poiché si sa che la ELF smetterà di patrocinare la Tyrrell, per concentrare i suoi sforzi sulla squadra della Renault, è facile arrivare alla conclusione: Tambay sarà il pilota della Renault Turbo, a fianco di Jabouille, per la stagione 1978, durante la quale è poi prevedibile che la squadra francese sia arricchita di un terzo pilota, in funzione della squadra 1979. Il terzo dovrebbe essere, a nostro parere, Didier Pironi, e nel 1979 resteranno Tambay e Pironi. Però è anche vero che Tambay è stato avvicinato da un emissario Ferrari (lo stesso che contattò Mass).

