

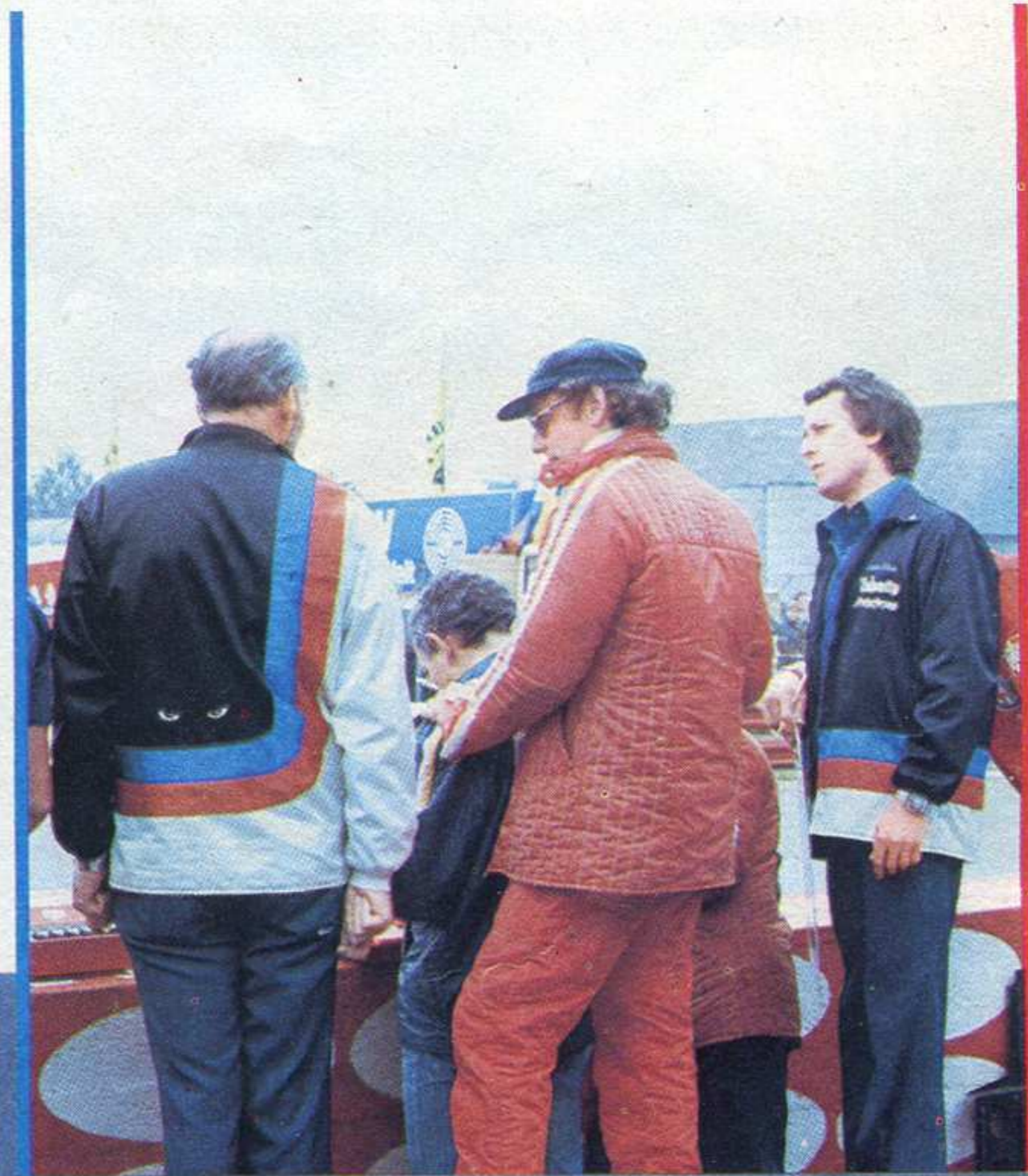
E NZO FERRARI si arrabbiò qualche mese fa quando, nei momenti neri delle prestazioni della sua T. 2, che fu messa sotto accusa — ricordiamocelo bene — dal suo pilota n. 1 come dall'avv. Luca Montezemolo dalla nuova sedia gestatoria torinese, un giornalista milanese titolò — in eco a queste dichiarazioni — « **il Taxi Ferrari...** » ecc. Non si può certo dargli torto per quella reazione, che portò a un vibrato telegramma stile belle époque di « Penna Bianca ». Le dosate alchimie delle frasi che da qualche tempo annacquano il vino generoso della spontaneità emiliana del Drake, almeno nelle misurate sortite ufficiali, quella volta non resero.

E' facile immaginare, con buona pace delle rane gracidanti nella palude dell'...autogiornalismo conformistico di casa nostra, quali siano state le reazioni dell'Irriducibile

CONTINUA A PAGINA 10

Dall'incidente al via di Hockenheim, al trionfo di Zeltweg: la trasferta « tedesca » di Alan Jones ha avuto veramente due volti... Lauda, vincitore in Germania, ha avuto come un presentimento in Austria: eccolo fotografato in visita al team Shadow, con Nichols ed Oliver (fotocolors ATTUALFOTO)

di
Marcello Sabbatini



LAUDA

in Prix... JONES





Provate a capire da soli. Noi siamo solo stati in grado di farci « tradurre » dal vincitore ALAN JONES come ha guidato lui (entusiasmandosi) per vincere

Nei numeri la velocità e le marce

Come hanno guidato all'OSTERREICHRING

LAUDA
(annoian-
dosi...)

JONES
entusia-
smandosi!

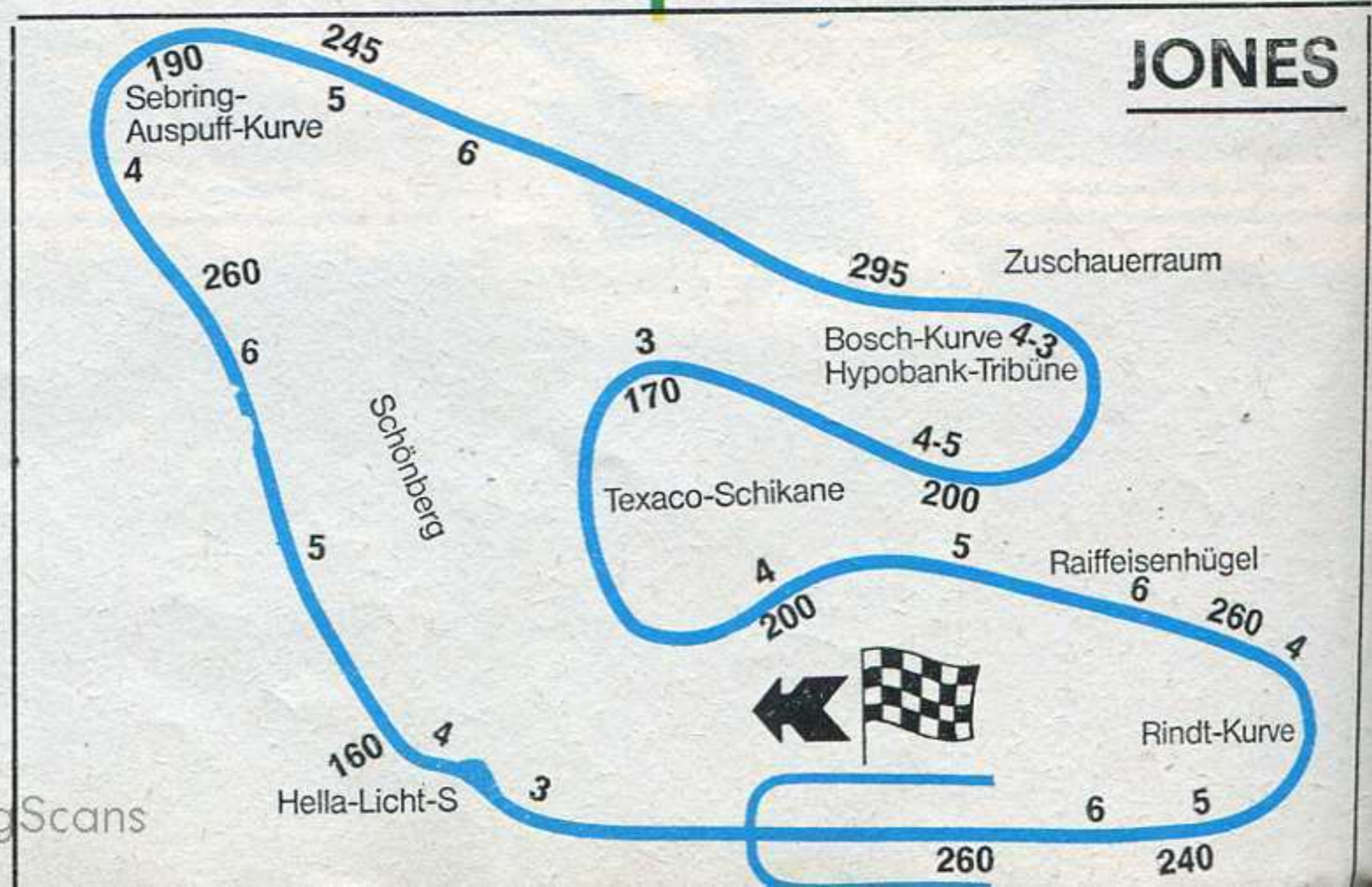
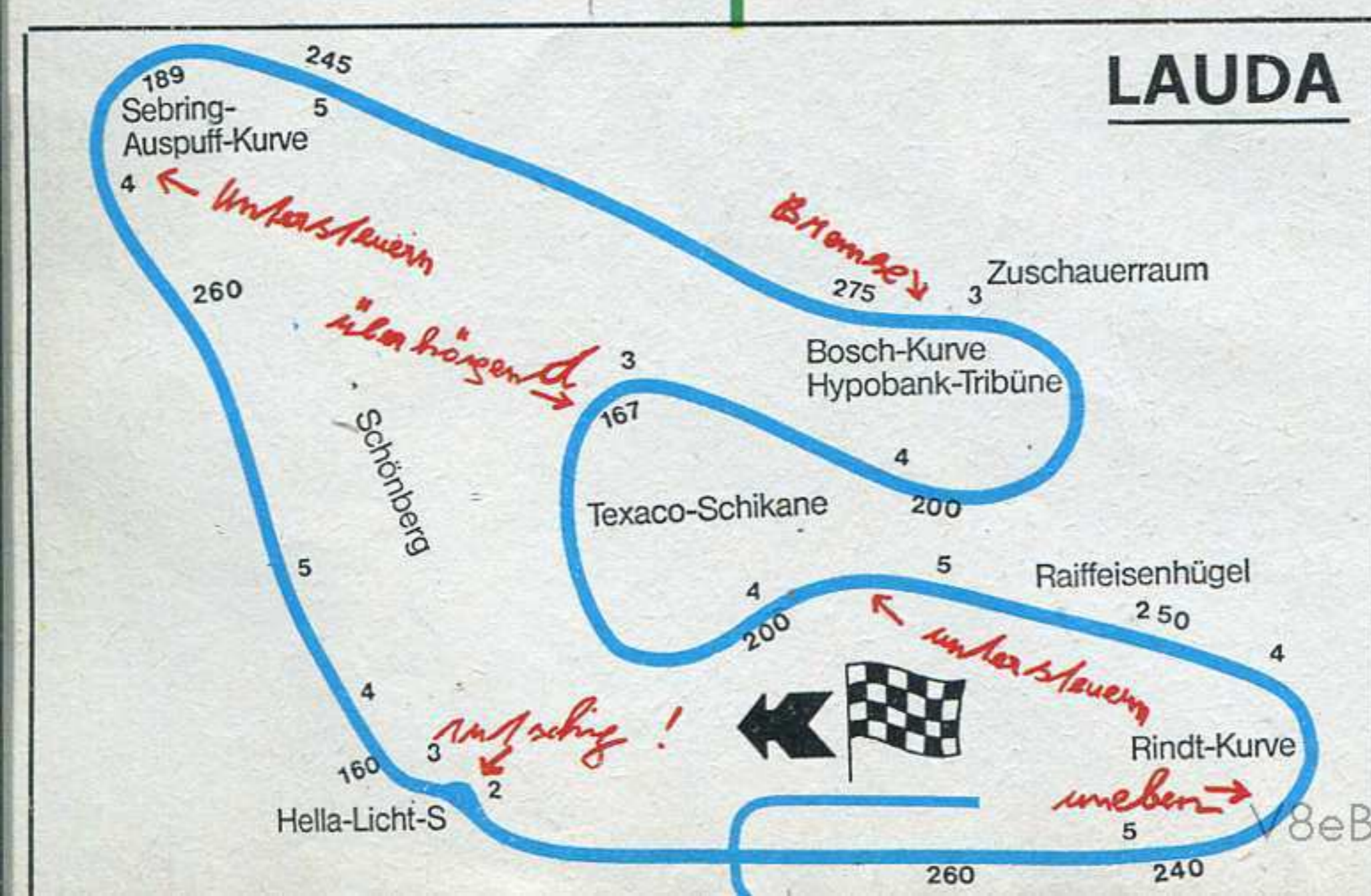


ZELTWEG - Ecco come ha guidato Alan Jones sul circuito di Zeltweg dove ha vinto il suo primo GP con la Shadow. (Ovviamente le osservazioni di Jones son riferite a quando la pista è asciutta e si « tira » al massimo sul velocissimo circuito austriaco).

« ... Dopo essere passati in pieno a circa 260 kmh davanti al rettilineo dei box e aver fatto la salita, ecco la chicane Hella, una chicane molto brutta la cui parte centrale è troppo secca. Si scalano tre marce e la si fa in terza o in seconda, dipende se si ha un cambio a sei o a cinque marce. Nel mio caso in terza.

« Si esce in quarta a 160 kmh, poi subito quinta e sesta e si arriva a circa 270 kmh dove si scala una marcia alla curva Sebring che viene percorsa a 190 kmh. All'uscita, sesta e in pieno fino a 295 kmh fino alla curva Bosch che si percorre in quarta (o in terza); all'uscita ad una velocità di 200 kmh quinta, poi terza alla chicane Texaco che si prende a circa 170 kmh, all'uscita quarta a 200 all'ora poi quinta e sesta si arriva prima della curva Rindt a 250 kmh, si scala una marcia, e all'uscita a 240 kmh innestiamo quinta poi sesta, e siamo dove abbiamo iniziato il nostro giro.

« Così per 54 giri, ovviamente per i primi venti giri andavamo tutti molto più piano causa la pista bagnata ».





Una LOTUS...ATS per Binder nel '78

ZELTWEG - L'austriaco Hans Binder disputerà nel 1978 tre corse col team tedesco ATS, per l'esattezza il GP d'Austria, d'Olanda e d'Italia. Per questo pagherà al team 60.000 marchi, la stessa somma versata alla Surtees, ma per una macchina molto migliore. Ma il futuro appare incerto per il 29enne austriaco: il boss dell'ATS, Guenther Schmidt, afferma che per le trasferte extra europee schiererà soltanto una vettura, dato che il costo del trasporto per una macchina è di 1.400.000 scellini. E dicendo una macchina, intende per Jarier.

Un progetto sensazionale è stato lanciato dall'ex-uomo Penske ed ora direttore della ATS Peter Reinhardt, che intende acquistare una Lotus 78, che si dice offerta in vendita per 850.000 scellini austriaci, motore di riserva compreso, e gestirla privatamente, forse per Binder. Questi si è però rifiutato di fare commenti in proposito, limitandosi a giocherellare con le parole: « Non ho mai parlato con quelli della Lotus. Se c'è qualcuno interessato a comprare e a far correre una Lotus 78, sono affari suoi. Io non ne so niente... » e questo pare piuttosto strano. La nuova ATS sarà già presente al GP d'Italia: si tratta della macchina costruita dall'ex-tecnico della Tyrrell David Pollath.

Nel fotocolor sopra, le monoposto sono partite da pochi attimi e si apprestano, superata la salita, ad affrontare la « Hella Licht Chicane »: Lauda è leggermente in vantaggio su Hunt, alle cui spalle è Andretti impegnato a resistere all'allungo di Reutemann. Sotto, una bella panoramica su quasi tutto il gruppone serpeggiante in chicane. In primo piano è il muso della Shadow di Mezario (ATTUALFOTO)





ANCHE SE A NIKI GLIEL' ABBIAMO OFFERTO SU UN PIATTO D'ARGENTO

il titolo non è ancora perso...

ZELTWEG - Di solito riesco a prendere gli incidenti e i ritiri in gara con molta filosofia. Spesso e volentieri basta una scrollata di spalle, e via al lavoro per la gara successiva. Tuttavia devo ammettere che mi sono piuttosto seccato quando il mio motore si è cotto a soli 11 giri dall'arrivo all'Osterreichring. Avevo un vantaggio di circa 26 secondi su Alan Jones e 35 su Niki, e me la stavo prendendo calma, quando il motore, che aveva fatto circa 150 km prima della corsa, ha detto basta.

Fino a quel momento il GP d'Austria era andato benissimo per noi. Le prove della settimana precedente erano state interrotte dalla rottura di un motore dopo 30 giri, e dato che eravamo abbastanza a posto e avevo avuto la possibilità di prendere confidenza con la nuova chicane, abbiamo deciso di lasciar lì tutto e andare a casa. Dopo la nostra partenza è arrivata la Goodyear, con nuove gomme, con miscela più tenera, che hanno subito fatto sembrare i tempi da noi realizzati piuttosto ordinari, ma non ci siamo preoccupati più di tanto, perché sappiamo che la M26 può essere abbastanza competitiva sia con gomme tenere che dure.

Nella prima sessione di prove con presa di tempi, sono stato il più veloce, ma nella seconda sessione Niki ci si è messo d'impegno e mi ha scalzato dalla prima posizione. Al sabato mattina si è messo a piovere, e anche se la pista per l'ultima ora di prove era asciutta, non era comunque veloce come il giorno prima. Pur essendo il più veloce in quella sessione, non

ce l'ho fatta a scambiare il posto con Niki.

Domenica mattina pioveva a catinelle, come accade ormai da tre anni al GP d'Austria. Abbiamo provato la macchina con serbatoi pieni sull'asciutto, e si è comportata nella maniera più bizzarra. Dato che non c'era molto che potessimo fare nel tempo a disposizione, ci siamo messi a pensare un bel po' per vedere di far saltar fuori le regolazioni giuste per la corsa. Abbiamo cambiato un paio di cose, addirittura ridicole, ma la macchina si è messa ad andare splendidamente sia nella prima parte della corsa, sul bagnato, sia poi sulla pista asciutta.

terra e in Germania, la M26 è stata bravissima e per l'Olanda dovrebbe essere pronto il nuovo telaio. Ci abbiamo messo più del previsto per metterla a punto, e non si può dire proprio che adesso sia perfetta, ma almeno la nostra fiducia è stata giustificata, e nelle ultime quattro corse è stata competitiva.

Sono proprio contento che Alan Jones e il team Shadow abbiano vinto il loro primo GP. Alan Rees, il direttore sportivo, è quello che mi diede la prima macchina ufficiale quando stava con l'appena costituito team March in Formula 3. Ho sempre avuto molto rispetto per le sue capacità di d.s., ed è uno

punti con la sua Ferrari malettamente affidabile. Per gli altri adesso ci vuol proprio qualcosa di straordinario per raggiungerlo, e anche se si merita di vincere il campionato per la regolarità delle sue prestazioni, bisogna anche dire che noialtri gli abbiamo quasi offerto il titolo su di un piatto d'argento. La macchina di Niki è stata la prima della classe soltanto in due o tre occasioni quest'anno, eppure lui è sempre lì con un secondo o un terzo posto, mentre noi rompiamo motori, finiamo la benzina o ci scontriamo a vicenda ad ogni curva.

Non so se sarà con la Ferrari anche l'anno prossimo, comunque immagino che ci sarà una bella corsa a prendere il suo posto nel caso se ne vada. Quasi non sembra vero che soltanto dodici mesi fa Niki Lauda fosse in ospedale in pericolo di vita, e c'erano molti dubbi sul suo futuro di pilota. Adesso è in lizza per il secondo titolo mondiale, quando mancano cinque corse alla fine. Davvero un bel colpo!

Ci sono due piloti per i quali mi è dispiaciuto domenica (oltre che naturalmente per me) per come sono andate le cose: Jochen Mass e Gunnar Nilsson. Jochen si è dovuto fermare ai box quando la spia di temperatura è impazzita per la rottura di uno scarico. Il motore andava benissimo, ma i gas di scarico caldi hanno agito sull'indicatore. Per questo ha perso 40 o 50 secondi, poi ha recuperato arrivando 6. Gunnar è partito piuttosto indietro, uno dei quattro a partire con gomme da pioggia. Prima di fermarsi a cambiarle è arrivato fino alla 2. posizione, e poi ha fatto una bellissima corsa, raggiungendo il 3. posto, ma il suo motore ha ceduto.

Dopo la corsa sono stato molto fortunato a trovare un passaggio per l'Inghilterra sulla strada di ritorno a casa mia in Spagna. Mi era stato prenotato un posto sull'aereo della FOCA fino a Gatwick, ma dato che mi sarei dovuto alzare molto presto lunedì mattina ho accettato con piacere l'offerta di tornare direttamente in Inghilterra subito dopo la corsa. Sono proprio stato fortunato, perché il Charter FOCA è stato dirottato da Gatwick a Stansted, dove è arrivato in ritardo, e non c'erano né taxi né macchine da noleggiare. Dato che erano le 3,30 di mattina, penso che qualcuno si sarà piuttosto scocciato.

Un pensiero grato bisogna dedicarlo ai meccanici, che avevano lavorato sodo per tre giorni, particolarmente quelli della Lotus, che si sono dovuti fare tutta la strada per Gatwick per ritirare le macchine e poi ritornare alla base nel Norfolk, ripassando davanti all'aeroporto di Stansted.

In settimana ritorno in Gran Bretagna, per partecipare ad una partita di golf di beneficenza in Scozia. Poi ci sarà da partecipare alla serie televisiva dedicata ai professionisti dello sport sul canale 2 della BBC agli studi di Gleneagles, e là c'è sempre da divertirsi. Poi andrò a Zandvoort, per vedere di prendere lo stesso numero di punti degli ultimi due anni. Non abbiamo ancora rinunciato a vincere il mondiale, anche se debbo dire che non sono molto ottimista. Continueremo comunque a mettercela tutta, cercando di vincere un altro paio di corse, e poi stiamo a vedere come va a finire. Non si sa mai.

James Hunt



James e Niki, colloquio a Zeltweg: JAMES — Pensi che ti vada liscia sempre come qui?...



NIKI — ... ti aggiusto io, vedrai... il titolo l'hai già perso...



JAMES — ... tu sarai matto...

Il primo ritiro è stato quello di Mario Andretti, dopo pochi giri: era in testa e stavo per superarlo, quando si è fermato. Da quel momento per me si è trattato soltanto di aumentare il mio vantaggio e conservarlo, e debbo dire che è stato proprio facile. E' stato un po' come in Argentina quest'anno, proprio lo stesso, prima che il diavolo ci mettesse la coda. Come in Inghil

che ha lavorato sodo per tenere in piedi il team Shadow nonostante tutte le disavventure e la mancanza di liquido.

Alan Jones è uno che ce la mette sempre tutta, e con non poca abilità, con qualsiasi macchina gli capiti di correre, e tutti sono giustamente felici del successo. E' stata una vittoria proprio bene accolta a tutti. Niki Lauda ha raccolto altri sei

CONTINUAZIONE DA PAG. 5

di Maranello nel vedere domenica scorsa a Zeltweg rassegnato Lauda... in Prix JONES! E la sua Ferrari, che appena da qualche settimana è tornata sulla cresta dell'onda con la ritrovata espressione da vertice della potenza del suo motore, riproponibile a similitudini tassistiche, anche se stavolta il titolo azzeccato avrebbe dovuto essere riferito ai «taxi driver». Chè solo tali sono parsi sia Lauda che Reutemann, agli occhi dei milioni di appassionati i quali seguivano le loro imprese, alla meno peggio, sul video nazionale o svizzero quando è stato necessario.

➔ 1.

Che LAUDA, nella sua strategia «gelida» — come magistralmente l'ha sintetizzata il collega Benzing — abbia tenuto occhio solo ai suoi programmi utilitaristici estremi, passi. Fa parte del personaggio, e non saremo certo noi di AUTOSPRINT a stupircene, che dagli inizi abbiamo detto e ripetuto (non per acrimonia ma per realismo di chi ha il dovere — gravitando in questo ambiente da 25 anni — di dire meriti e difetti come sono) quali erano i limiti del campione austriaco e quindi perché non rispondesse all'immagine che noi abbiamo del vero campione del volante.

Un Fangio poteva addurre a sua convalida quello che ha fatto e vinto con quattro macchine di marca diversa; uno Stewart — anch'egli indicato a suo tempo e proprio dai ferraristi a «ragioniere del rischio» — poteva rispondere con la capacità umana di soffrire e di arrivare in fondo ad esempio in un giorno di pioggia a Zandvoort umiliato al decimo posto, senza ritirarsi. Senza dimenticare le corse che riuscì a conquistare con una March non certo vettura d'avanguardia con la quale gli Amon e gli Andretti persino non riuscivano ad eccellere. Un Fittipaldi, per dirne un altro, svillaneggiato a «fortuniere» in un campionato che si guadagnò cercando i risultati con i giri veloci e della cui indisponente accusa proprio i ferraristi furono vessilliferi, sarà stato ora ripagato dal confronto nei punti conquistati da Lauda quest'anno, addirittura fortunosi più che fortunati come domenica scorsa in Austria.

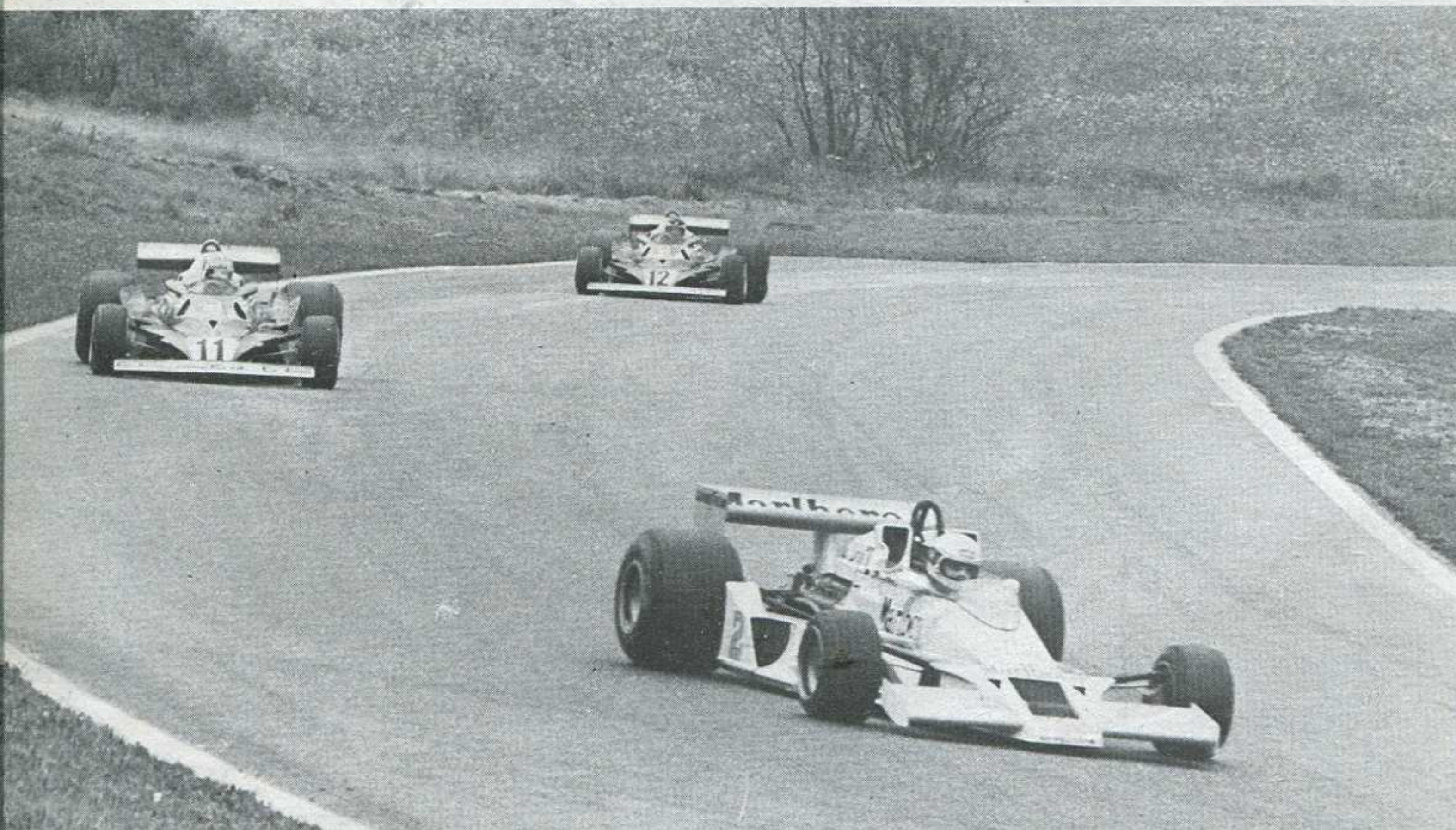
La «First Lauda Bank Incorporated» non può certo che pensare ai suoi affari. Non vi è da stupirsi. Alla Ferrari ci pensa meno, altrimenti avrebbe valutato che con il suo comportamento così centellinante il risultato utile, avrebbe se non altro declassato la squadra di Maranello a comprimaria di una Shadow, in un GP come quello austriaco dove i cavalli di potenza se non contavano all'inizio nella pioggia, certo saranno contati nella quasi totalità del resto di gara disputata sull'asciutto.

NON SI 'E PILOTI PER RICETTA MEDICA

Ma tant'è. L'uomo, il pilota è questo. La Ferrari conta per quel che serve a lui. Non alla Casa di Maranello. Che certo non può essere appagata da quel grandciacchiere sulla affidabilità dei suoi mezzi tecnici. Questo lo si sapeva. Lo si è saputo proprio nel momento negativo di prima stagione, quando i punti son venuti sempre lo stesso. Quelle che venivano meno erano le vittorie (tranne la rondine poco primave-

QUESTO «TITOLO» LO HA GIÀ VINTO NEI MESI SCORSI CON I PUNTI AVUTI QUANDO LA T. 2 NON ERA COMPETITIVA

Non basta alla Ferrari un mondiale «d'affidabilità»



Alle spalle di MASS sono ancora Lauda e Reutemann. La pista è ormai asciutta. Questa è stata la seconda volta (l'altra al VIA!) che Reutemann ha evitato di sorpassare il suo «capitano» in evidente difficoltà

Un Carlos «scudiero» non serve

2. Il discorso è diverso per REUTEMANN. Che cosa significa la sua corsa? Non «se la sentiva» in Austria? E allora perché è partito scatenato, quasi ad andare a tamponare quelli che aveva davanti? Poi, però, arrivato a tiro di Lauda ha alzato il piede. Non una, ma due volte. All'inizio e anche dopo. Che cosa crede di aver ottenuto e dimostrato l'argentino dal morale di latte? Crede di essersi garantito il rinnovo del contratto '78 alla Ferrari con quel suo comportamento, perché Lauda gliene sarà grato e lo imporrà visto che non gli dà fastidio?

Non pensa piuttosto che, se aveva una chance di restare a Maranello, era proprio quella di fare le «sue» corse, se non in duello ma almeno in alternativa a Lauda quando l'austriaco si sarebbe dato alle sue alchimie personalissime, dimenticando il successo di marca. Nell'albo d'oro del GP d'Austria non resterà scritto che la Ferrari è arrivata seconda perché il suo pilota

ha ritenuto comodo per il «suo» nome in testa alla classifica iridata '77 fare così, ma che una Shadow è arrivata davanti a una Ferrari (con un motore di «muletto» da 800 chilometri sul gropone, ai danni di un sofisticato propulsore che ha dietro un impiego tecnico e aziendale di ben diverse proporzioni).

CONTRADDIZIONE PROFESSIONALE

D'altro canto pochi come noi personalmente possiamo renderci conto di quale pasta umana sia fatto Carlos Reutemann. Un uomo che ha scelto una professione di rischio come la sua, si qualifica solo con quello che sta mostrando in queste recenti settimane. E' tornato persino a far l'occholino a Ecclestone, sperando che lo richiami in Brabham dopo tutto quello che lui ha fatto e detto contro il «padrino», esattamente un anno fa di questi tempi, quando capovolsè il mondo pur di approdare alla Ferrari! Un uomo che non riesce a conservare una logica e un orgoglio delle sue scel-

te e decisioni, non lascia molto spazio a considerazioni generose. Non si può venire a patti con la propria coscienza. Gente che corre non sono impiegarli che debbono sbarcare il lunario e perciò costretti ad accettare tutti i compromessi. Ma, evidentemente, proprio in chi è fatto così si spiegano poi certe prestazioni agonistiche.

Che vale d'altronde per lui restare alla Ferrari se, lo scorso dicembre, quando si presentò a Maranello per la sigla ufficiale del contratto, disse: «Fate come volete. Io non chiedo nulla. Io sono solo a una svolta della mia carriera. Se non riesco ad «andare» e a vincere il mondiale su una macchina come la Ferrari, significa che ho puntato senza ragione in alto. E allora tanto varrà smettere...»?

La pensa ancora così Reutemann? E allora perché cercare così ingenuamente, e poco orgogliosamente, la protezione di Lauda o posticini qualsivoglia per il '78 facendo ingoiare i peggiori rospi a quel minimo d'orgoglio che ogni uomo dovrebbe portare dentro di sé?



Quando i piloti erano uomini...

Dice tutto il viso, serissimo, di Reutemann, mentre l'ing. Forghieri ha un'espressione tra l'ironico e il comprensivo

3. E' avvilente scrivere di queste cose, ma ecco perchè — forse i lettori più giovani capiranno — viene spontaneo arrivare a paragoni con il passato. Quando piloti come Nuvolari, come Campari, come Ascari, come Musso erano fatti di ben altra pasta. E le loro responsabilità se le assumevano sempre e in ogni momento. Nuvolari correva sempre al limite; qualche volta finiva fuori strada, ma vinceva eccome quando restava in pista! Questa è per esempio la differenza con altri generosi (ma solo tali) di oggi.

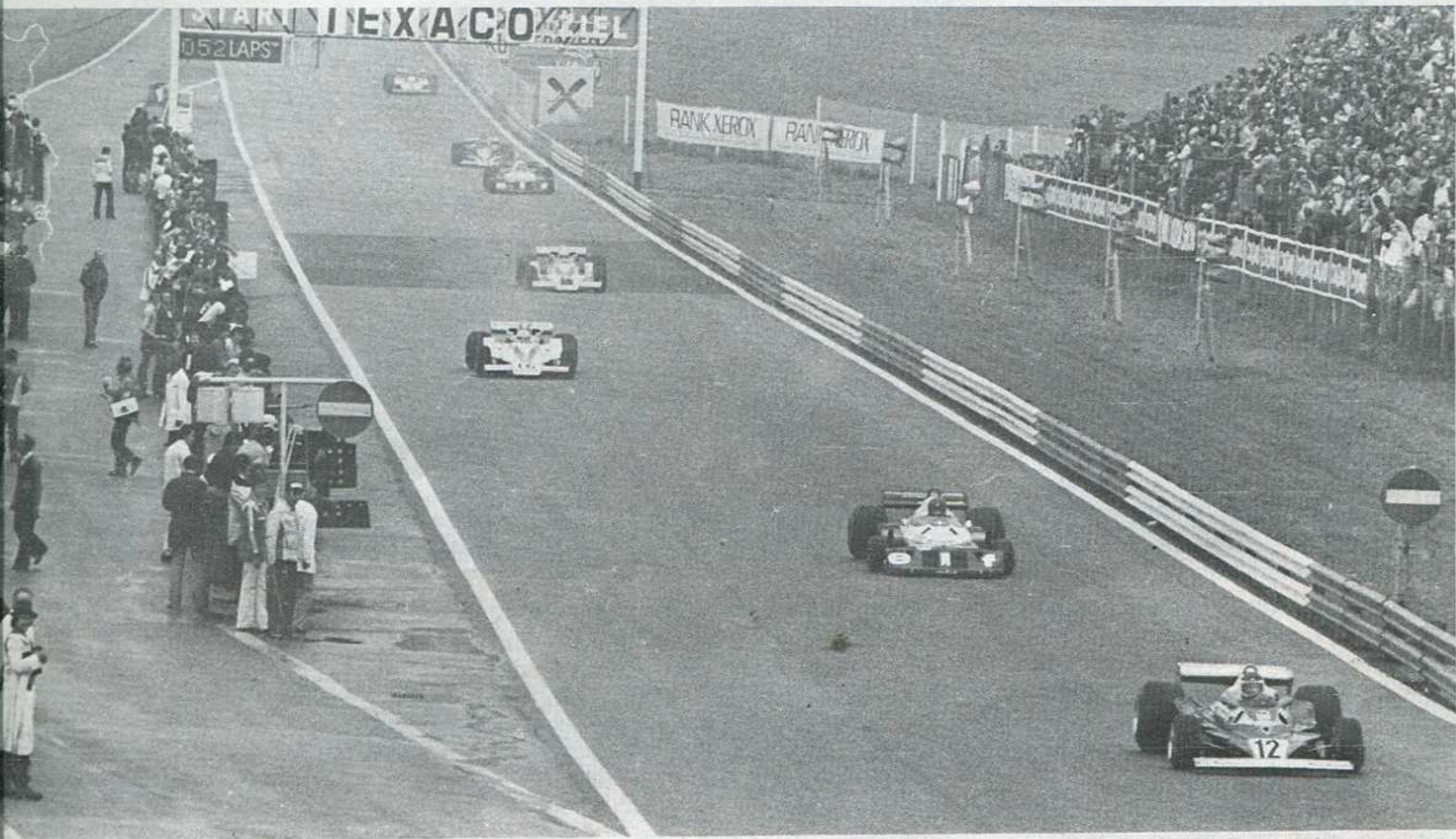
Ascari il suo record di 13 vittorie, appena battuto da Lauda, lo aveva anzitutto raggiunto in due anni, non in quattro di attività su F. 1 Ferrari. Allora 13 vittorie in due anni significavano aver vinto tutti i Gran Premi della stagione (senza contare poi le vittorie con le altre vetture sport ecc.)! E Ascari correva sempre a vincere, in testa, a doppiare i rivali, e senza dosare i secondi di vantaggio. E l'affidabilità della sua Ferrari doveva essere grande lo stesso a quei tempi, perchè con quel « Ciccio » arrivava in fondo pur se spremuta, sfruttata dal ritmo.

L'IRONIA DI MUSSO

E Musso? Un aneddoto per tutti: quando Ferrari gli rifiutò un piccolo sconto sull'acquisto di una Ferrari GT per suo uso personale, non ci pensò su tanto. Allora non ci si rifugiava nelle... costole! Se ne andò da un concessionario di vetture americane di Prato e si comprò una avveniristica Imperial Fury, auto all'avanguardia del comfort in quegli anni 50 (tutti i servocomandi, stereofonico, tetto apribile elettricamente ecc.). Assume anche un autista e poi si presentò all' autodromo di Modena, dove Ferrari lo aspettava personalmente per delle prove. Dignitosamente scese dalla sua imponente macchina color aragosta, mentre l'autista gli apriva con sussiego la portiera e gli porgeva la prima borsa mai vista in quei tempi, con tutti gli armamentari del pilota, dal casco alla maglietta gialla, ai pantaloncini di cottonina celeste (allora non c'erano tute), ai guanti. Fu una scena indimenticabile, ricca di una ironia che Ferrari digerì da buon giocatore.

L'ECOLOGIA DEL RISCHIO

Vi stupite se si dice: erano altri uomini? Certo **uomini**. Ecco perchè, se all'automobilismo non possiamo restituire i valori per i quali e con i quali era nato, preso com'è nelle spire degli interessi economico-pubblicitari, se non riusciamo a riportarlo a una ecologia sportiva almeno sincera nei valori umani, allora bisogna decidersi a fare qualcosa per studiare i correttivi; per non rivedere scene penose, è la parola, come quelle austriache di domenica.



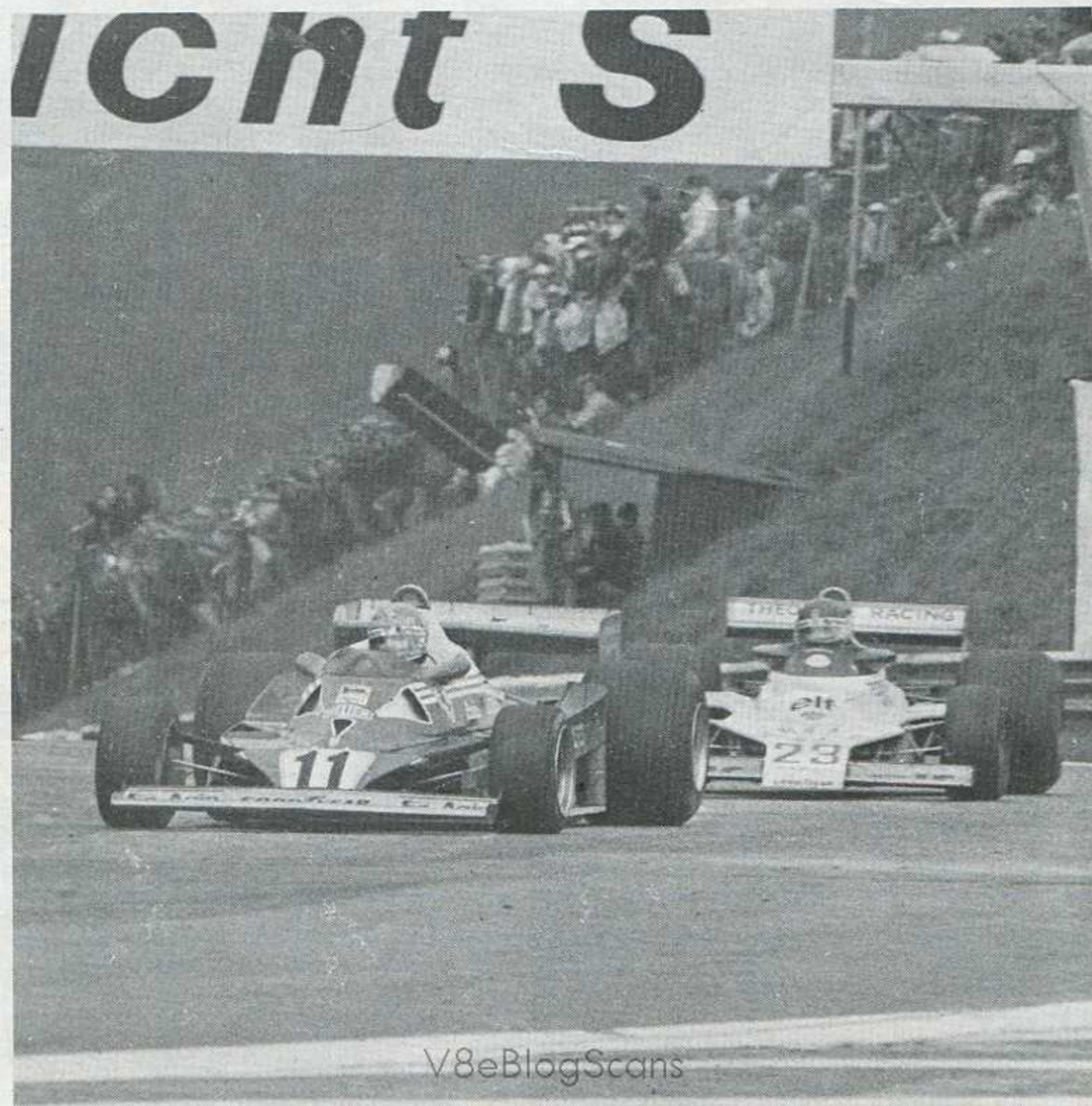
E' il momento di Merzario scatenato. Sta « prendendo » la Ferrari di Reutemann e la Tyrrell di Peterson mentre è davanti al suo compagno Jones, che poi andrà a vincere. Anche Tambay (sotto), acciuffa (e passerà) Lauda nei sofferti primi giri. Chissà se il francese stava pensando a Maranello in quel momento, visto che in Sardegna l'avv. Montezemolo ha confidato « Abbiamo preso Tambay per il '78 ». Il giovane pilota che in F. 2 ebbe l'anno scorso lezioni un po' da tutti i piloti italiani, si è visto scoperto a Maranello appena ha cominciato sulla Ensign (vecchia) ad andare più forte di Regazzoni (ATTUALFOTO)

rile brasiliana); non venivano le pole position.

Come si può pensare che adesso, tornata la validità tecnica, tornata persino la pole position autoritaria (anche per un chiaro contributo di gomme unatantum), si pretenda di far accettare a Ferrari una tattica e un risultato così rinunciatario? Lauda fa i suoi affari, lui non sente nemmeno il pudore, come pilota che pretende settecento milioni per un contratto '78 con la Brabham Alfa, di dover qualcosa di più al pubblico che indirettamente lo paga e sbava per lui.

Non si è piloti per prescrizione medica, non ti obbliga nessuno a fare questa professione ai limiti del rischio estremo. Ma nel momento in cui ne pretendi tutti i lussi e gli agi, hai IL DOVERE di restituire quello che questa professione ti dà nella cornucopia dei suoi vantaggi.

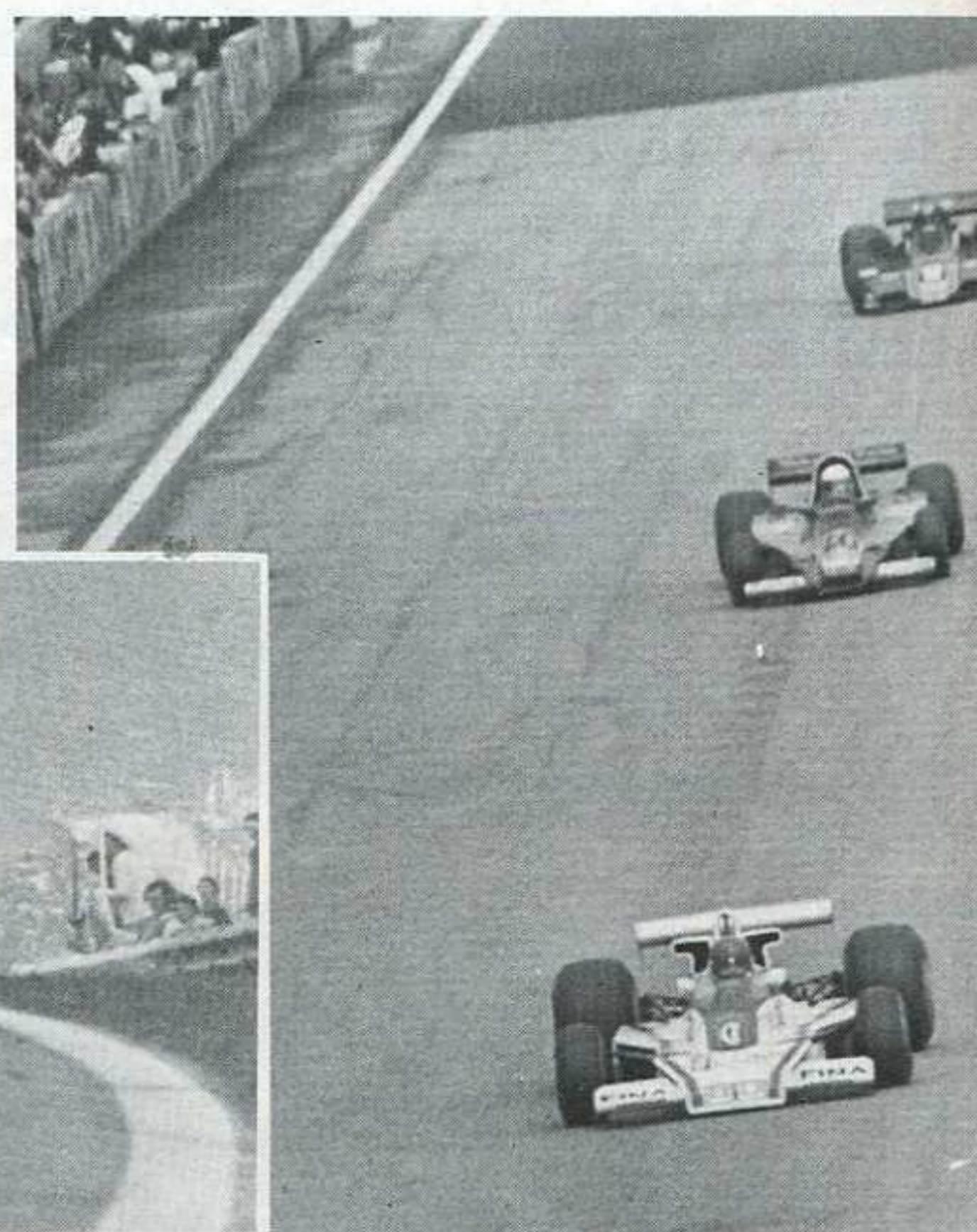
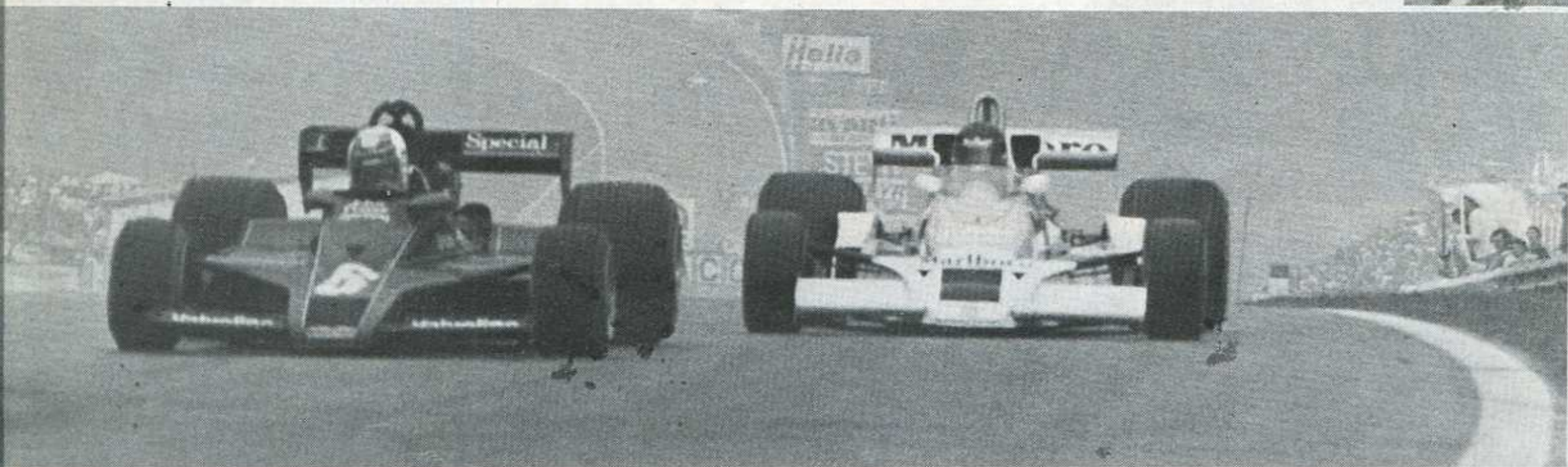
Si ha un bel dire che il mondo di oggi è cambiato, che bisogna essere così, bisogna farsi furbi. La verità è un'altra: è che ai solo « furbi » bisogna decidersi a dare meno spazio.



BISOGNA USCIRE DALL'IMPASSE DELLE CORSE - CATENACCIO CON UN DIVERSO SISTEMA PER IL «MONDIALE»

A destra, Watson, Lunger, Scheckter e Stuck in fila, gli ultimi due sono in doppiaggio. Sotto a sinistra ecco Nilsson (ancora con le «rain») strappare il 2. posto ad Hunt

«Più punti» a chi lotta



4.

Qualche anno fa il calcio, lo spettacolo sportivo sempre ai vertici degli interessi popolari, rischiava di uccidere lo spettacolo, preso com'era nelle fobie delle astruse tattiche difensivistiche, portate all'estremo per bloccare i veri artisti della palla. La mortificazione dell'assunto essenziale che fa esaltante questo gioco, il gol, fece arrivare a scrivere a qualcuno che «la partita ideale» era quella «che finiva zero a zero». Significava che nessuno aveva fatto errori.

Non è vero. Perché, se i difensori non avevano fatto errori, certo li avevano fatti altri, gli attaccanti, non segnando gol in questa partita-tipo perfetta.

Ed è stato così, almeno nei campionati che più avvincono oggi le folle, cioè le Coppe internazionali, si è studiato il correttivo del gol che vale doppio in trasferta, appunto per evitare le tattiche difensivistiche ad oltranza, diventate la virtù degli incapaci calcisticamente (tranne che a dar calci più duri degli altri). Ora è necessario anche nelle corse automobilistiche ridare un senso all'impegno agonistico, «costringere» i piloti a non tirare i remi in barca addirittura al via, quando ci si accontenta di vivacchiare sui ritiri altrui, «tanto non si può sorpassare», visto che la nuova malintesa frontiera della sicurezza rende possibili i sorpassi solo quando si hanno tanti cavalli in più da sfruttare, perché le curve dove vale il «pelo» sono state tutte tolte di mezzo con chicanes ammorbidenti.

Jacky Ickx, rilevando qualche anno fa nella sua rubrica che AUTOSPRINT spesso ospita, anzitutto l'ingiustizia di un titolo che si chiama mondiale piloti quando casomai sarà solo F. 1 (una volta chi si fregiava di questo titolo aveva la controprova degli impegni nelle gare sport che i massimi piloti non disertavano), proponeva di tornare a privilegiare almeno la vittoria rispetto ai piazzamenti. Basta con il «voto di gruppo»! Diceva Ickx: nel calcio cosa conta, cosa è bello, cosa dà la vittoria in assoluto? il gol. La partita per 1-0 è vinta, non divisa con nessun altro. Perciò almeno nella classifica dei punti-iride ridiamo più margine al vincitore. Tre punti di divario, tra primo e secondo, non bastano. Ci fu Hawthorn che vinse un mondiale dominato da Fangio nel '58 con i piazzamenti. E dire che allora, per lasciare un minimo di incentivo alla combattività si dava anche un punto al giro-veloce. Poi questo fu abolito, per richiesta dei

costruttori. Ora però, anche un punto al giro veloce non basterebbe, anche i GP sono diventati 17 e 17 punti in più nel conteggio di un mondiale possono spostare un po' l'ago della bilancia finale.

Privilegiare dunque la vittoria e dare più incentivo agonistico alla corsa nelle sue varie fasi. I soldi tipo premio-traguardo non sono serviti e non servono. Se ne dividono già tanti, che pochi lottano anche per una posizione avanti. Allora ecco l'idea.

Nel calcio delle Coppe internazionali i gol in trasferta valgono doppio. Nelle corse auto torniamo dunque a privilegiare la vittoria. Come? Un'idea potrebbe essere, anche per incentivare la combattività, dividere questo raddoppio dando punti in più, sia per il giro più veloce che per il primo posto. Oggi ad esempio il primo posto vale 9 punti. Raddoppiando, si potrebbero stabilire 15 punti al primo (6 al secondo, ecc.), cioè 6 punti in più. Gli altri tre punti «del rad-

doppio quota» al giro più veloce.

Abbiamo provato a far un calcolo sulla classifica attuale del mondiale. Tenendo conto del valore relativo del parallelo, per le «tattiche» attuate già secondo i vecchi schemi, i valori non vengono sovvertiti, ma certo la situazione punteggio è resa più equanime e più rispondente a quanto avvenuto durante la stagione, nella quale troppi piloti hanno vista punita la propria combattività con avarie, non sempre per cause di dissennato uso del mezzo. Andretti diventerebbe secondo a 13 punti da Lauda. E' davvero il rispetto della realtà. Non si capovolge nulla, solo si dà più senso alle diverse prestazioni agonistiche nei distacchi.

Altrimenti sarebbe giusto dire che quest'anno, per esempio, il campionato piloti, se fondato sull'affidabilità vettura, è più giusto assegnarlo come titolo Marche. E la Ferrari lo merita ampiamente, più del suo pilota, tant'è che anche Reutemann,

senza aver fatto molto, figura terzo nella classifica attuale. Invece nessun punto va proposto per le pole-position, perché esse già danno il vantaggio essenziale di schieramento.

Che sia questa o un'altra la soluzione, certo qualcosa bisogna fare per ridare un senso sportivo alle corse maggiori. E' inutile che il pubblico si scaldi per personaggi, per vicende agonistiche, quando poi tutto lo spettacolo si risolve in un girotondo da taxi-driver come avviene nei campionati di sport professionistico.

La Coppa Davis, il mondiale di boxe, le Olimpiadi, trovano più eco sportiva nel pubblico proprio perché, pur nel tecnicismo dilagante, la dimensione umana non è stata dimenticata del tutto. E vogliamo proprio distruggere quello sport che, con la possibilità che offre di riproporre anche l'uomo come domatore del sempre imprevedibile mezzo meccanico, assomma due valori agonistici in uno?

Questo sport crudele ma meraviglioso, come dice il titolo di un libro, ha ancora un senso e una ragione di sopravvivere (progresso tecnico ormai dirimente) solo se la passione che si mette nell'affrontarlo e nel disputarlo resta motivazione e ispirazione predominante, primigenia. Altrimenti resta solo strumento di consumismo individualistico, come... la leva delle macchinette mangiasoldi. Allora tanto vale manomettere la bellissima macchina, far combaciare i tre-quattro «frutti» e aspettare la cascata di monete tintinnanti che ti piovono in tasca!

COME CAMBIEREBBE LA CLASSIFICA '77 SE...

	punti attuali	secondo NUOVA PROPOSTA di punteggio iridato				
		scarto dal primo	6 punti in più per vittorie	3 punti in più per GIRI VELOCI	NUOVO TOTALE «distacco»	
LAUDA	54		+12	+3	69	
J. SCHECKTER	38	-16	+12	+3	53	-16
REUTEMANN	34	-20	+6	—	40	-29
ANDRETTI	32	-22	+18	+6	56	-13
HUNT	22	-32	+6	+9	37	-32
NILSSON	20	-34	+6	+3	29	-40
LAFFITE	10	-44	+6	+3	19	-50
WATSON	9	-45	+6	+6	15	-54

Marcello Sabbatini



WATSON
'dall'
abitacolo

Anch'io taxi driver

**«Ferma Reutemann»
mi segnalavano dai
boxes: ma non c'era
poi tanto bisogno...**

ZELTWEG - Quello del GP d'Austria è un week-end che preferirei dimenticare. E' stato tutto un incubo. Per tutta la durata delle prove proprio non sono riuscito a trovare un assetto decente per la macchina. Per quanto abbia fatto, non c'è stato niente che abbia potuto ridarmi la macchina perfettamente bilanciata che mi ero ritrovato a guidare nelle ultime sei corse. Sostanzialmente, non sono riuscito a mettere a punto la macchina in modo che potesse entrare velocemente in curva. Proprio non voleva andare dove intendevo io.

Il risultato finale è stato che per tutta la corsa mi sono sentito uno stupido. La pista era bagnata dalla pioggia, e con i serbatoi pieni tutti i difetti di tenuta di strada venivano maggiorati. Dove con l'asciutto si comportava male, diventava inguidabile del tutto. Mi sa che ho fatto piuttosto la figura del tassista che del pilota da corsa.

Il problema è nato in parte dal panico che ha preso un po' tutti sulla griglia quando si è trattato di decidere che gomme montare. La pista era bagnata, ma tutto lasciava intendere che si sarebbe asciugata. Alla fine soltanto in quattro hanno deciso di montare le gomme da pioggia, mentre tutti gli altri hanno tenuto gli slicks. Alla base di questa scelta c'era la considerazione che, anche se per i primi giri sarebbe stata necessaria una guida prudente, era pur sempre preferibile ad una sosta ai box per cambiare le coperture a gara avanzata. Alla fine, si è dimostrata la scelta giusta.

Dunque ero là sul «grid» in 12. posizione, alle prese con le regolazioni dell'altezza da terra e dell'alettone fatte a occhio, dato che con tutti gli altri problemi non ce l'avevo fatta a provare

con i serbatoi pieni. Le regolazioni effettuate sono poi risultate non adatte per il bagnato, ma stranamente si sono rivelate giuste per la macchina a serbatoi alleggeriti sull'asciutto. Un aspetto questo che si è rivelato nell'ultima mezza dozzina di giri di gara, quando la pista si era completamente asciugata.

Ho così potuto risalire diverse posizioni, e far segnare anche il giro più veloce pur con un modestissimo 8. posto. Verso la fine i piloti di testa mi hanno doppiato, mentre il mio compagno di squadra Hans Stuck, in terza posizione, veniva attaccato da Reutemann. Dai box mi hanno segnalato di fermare Carlos, e quindi non ho fatto altro che tenere la scia di Hans ed eseguire gli ordini. Più che bloccarlo ho dovuto semplicemente controllarlo. Credo che Carlos abbia pensato che superare due Martini Brabham era troppo per lui in quel momento, e dopo qualche tentativo ha dato la sensazione di lasciar perdere. La tattica ha funzionato, e per la seconda volta in due corse Hans ha terminato al terzo posto.

Che negli ultimi giri io sia riuscito ad ottenere il giro più veloce è una prova di quanto sia vitale e difficile mettere a punto una macchina. E come sia facile sbagliare anche di pochissimo, e quale differenza enorme nei tempi sul giro possa comportare la

più piccola modifica meccanica. E' un'arte questa che attualmente in Formula 1 ha raggiunto la massima precisione. L'altro inconveniente del week-end è venuto dalla Goodyear, che aveva disponibili due tipi di gomme, che per convenienza definiremo «soffice» e «duro». I tecnici ritenevano che il tipo «soffice» fosse ottimo per i tempi in prova, ma che non avrebbe retto in gara.

Il circuito di Zeltweg è molto veloce e ruvido, e inoltre, considerando anche il caldo che caratterizza certi pomeriggi austriaci in questa stagione, l'azione dei tre fattori combinati avrebbe impedito a questo tipo di pneumatici di durare per l'intero arco della corsa. Tuttavia la Lotus ha effettuato un notevole numero di giri in prova, arrivando alla conclusione che, sulle loro macchine, il tipo «soffice» ce l'avrebbe fatta.

Le Lotus hanno un consumo relativamente più limitato di gomme, ma anche se era ovvio che la scelta poteva essere valida per esse, non poteva andare altrettanto ben per le macchine con un consumo più elevato. Nonostante le obiezioni di varie squadre, alla fine la Goodyear ha deciso di fornire a tutti per la corsa il tipo «soffice», col quale si girava due secondi sotto rispetto al tipo «duro». Di fronte a questo vantaggio, è difficile tirarsi indietro, e così tutti si sono uniformati, anche se pensa-

vano che avrebbero avuto problemi di gomme a due terzi di gara.

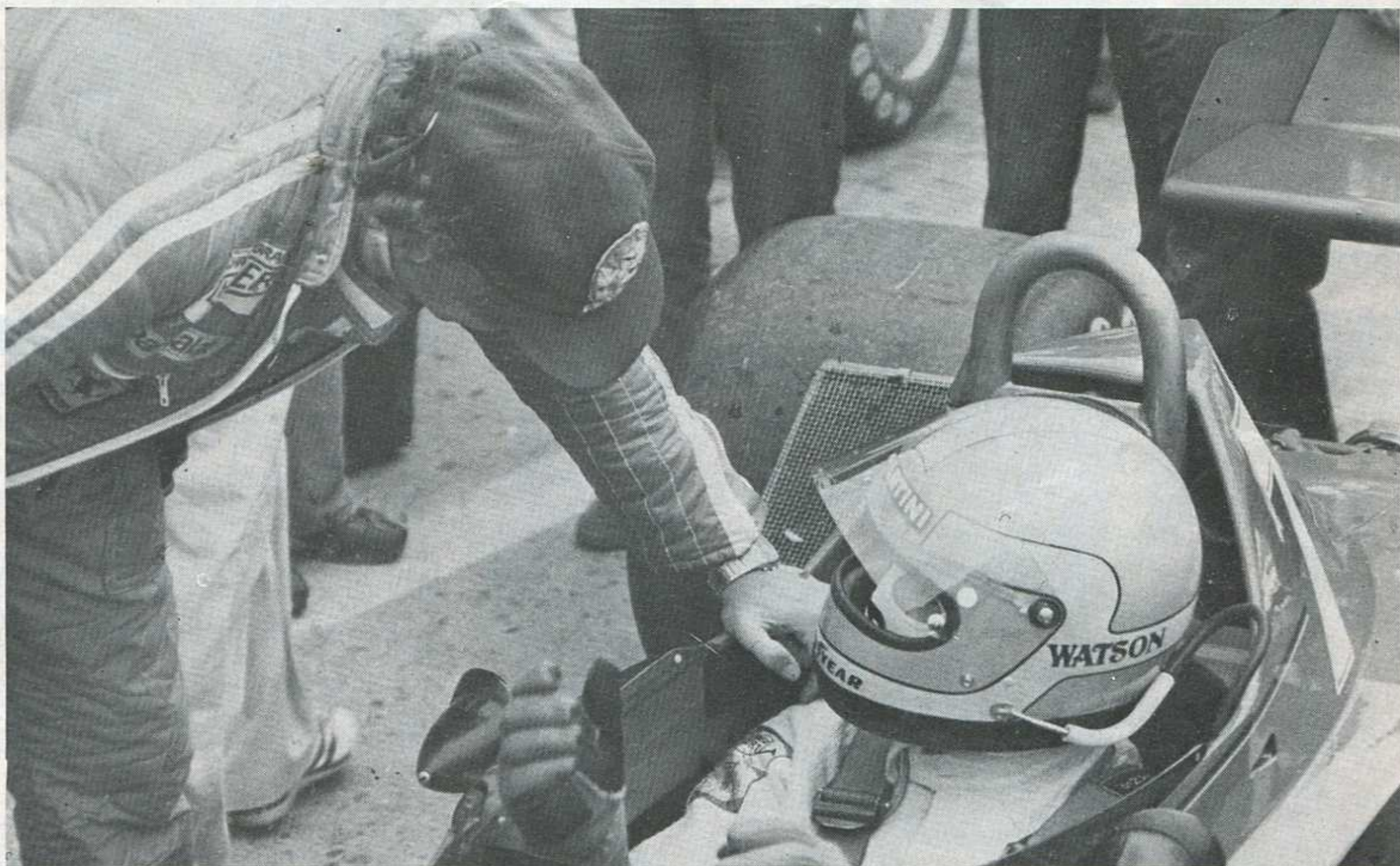
Per una volta però il tempo cattivo ha favorito i piloti. Ma se la gara si fosse disputata col sole i risultati sarebbero stati senz'altro diversi.

Il Gran Premio d'Austria sembra assumere la caratteristica stabile di una corsa con risultato a sorpresa e con vincitori al primo alloro. L'anno scorso è toccato a me, l'anno prima a Brambilla e stavolta ad Alan Jones. In realtà la coincidenza è ancora più ampia. Negli ultimi tre anni non solo si è trattato della prima vittoria per un pilota, ma anche di una squadra: per la Shadow è venuta alla quinta stagione di gara.

La piega che il campionato sta prendendo volge in favore di Lauda. Dato che né Mario né Jody hanno preso punti, il suo vantaggio è salito a 16 punti, che senz'altro lo fanno stare piuttosto comodo.

Due dei tre motori Cosworth al magnesio sono esplosi, quello di Mario Andretti e quello di James Hunt, e proprio mentre erano in testa. Sembra che la velocità ci sia già: quello che manca è la tenuta.

Ho preso l'aereo di ritorno con James, che ne aveva le scatole piene di tutto, e adesso ha l'intenzione di usare un motore standard collaudato e preparato dal-



Niki si interessa ai problemi di messa a punto dell'Alfa che Watson (sotto) non è riuscito — come lui ammette — a saper risolvere. Affettuosità di collega o interessata curiosità (con le voci che corrono sul suo futuro...)



la McLaren per il GP d'Olanda, lasciando a casa quello al magnesio.

E' stato per questo Gran Premio che l'anno scorso mi sono tagliato la barba per una scommessa con Roger Penske. Dato che poi non ho più vinto, c'era stato chi mi ha suggerito di farmela ricrescere se non avessi vinto neanche a Zeltweg, per far venire la fortuna ancora dalla mia. David Benson del «Daily Express» ha addirittura detto che, siccome avevo mancato tre successi per un baffo, la barba avrebbe risolto il problema. A tutti quelli che hanno suggerito questo rimedio devo dire che sto benissimo senza barba, e non me la farò ricrescere. Voglio vincere un GP completamente rasato. Magari in Olanda.

John Watson