

Anche in  
...BRASILE  
un'ecatombe

# domenica **SPRINT**

DALL'INVIATO

**INTERLAGOS** - L'alettone-miracolo portato in Brasile da Forghieri e provato da Reutemann sabato in extremis, ha permesso alla Ferrari di ritrovare la strada della vittoria. L'avvenimento è molto lieto, da salutare con piacere e certo è confortante dopo la « magra » di Buenos Aires, che pure era stata abbastanza fortunata col terzo posto del « Lole » Reutemann.

La Ferrari che torna a vincere non può fare che piacere, e questa vittoria è stata ottenuta in maniera tale che deve anche suscitare entusiasmi per il futuro, visto che ha consolidato le impressioni che molti avevano su Reutemann, ingiustamente trattato da « riempitivo » e spesso ritenuto non all'altezza della squadra. Reutemann, ha dato una bella lezione di sicurezza in se stesso, di intelligenza e di senso tattico, conquistando un successo che lo pone in cima alla graduatoria del campionato mondiale e con già un bel gruzzoletto di punti.

Non è stato casuale, questo suo vincere, e possiamo dirlo perché alla vigilia delle prove egli ci aveva già espresso la speranza fondata di conquistare se non nove almeno sei punti, ed a poche ore dalla corsa egli ci

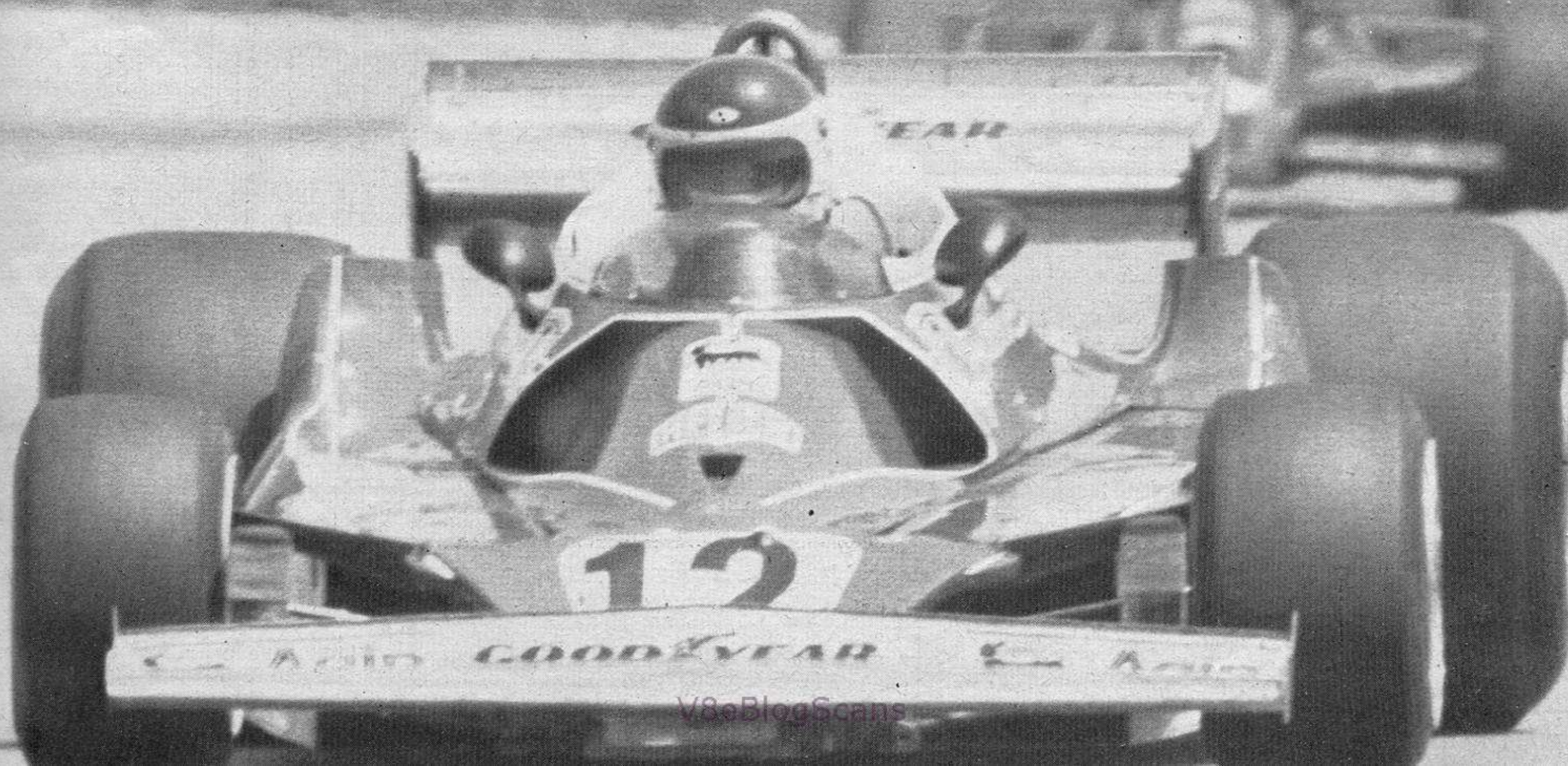
Franco Lini

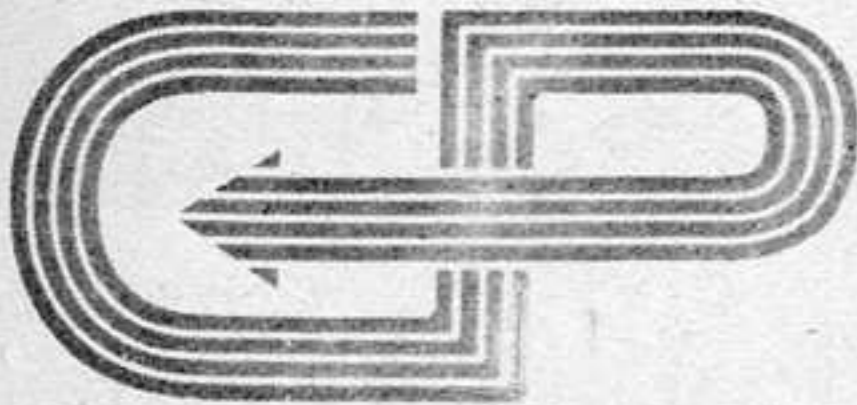
CONTINUA A PAGINA 22

Un alettone e un contatto (con PACE)  
contribuiscono al capovolgimento della  
vigilia amara (e nel clan modenese)  
si profila un cambio al vertice piloti)

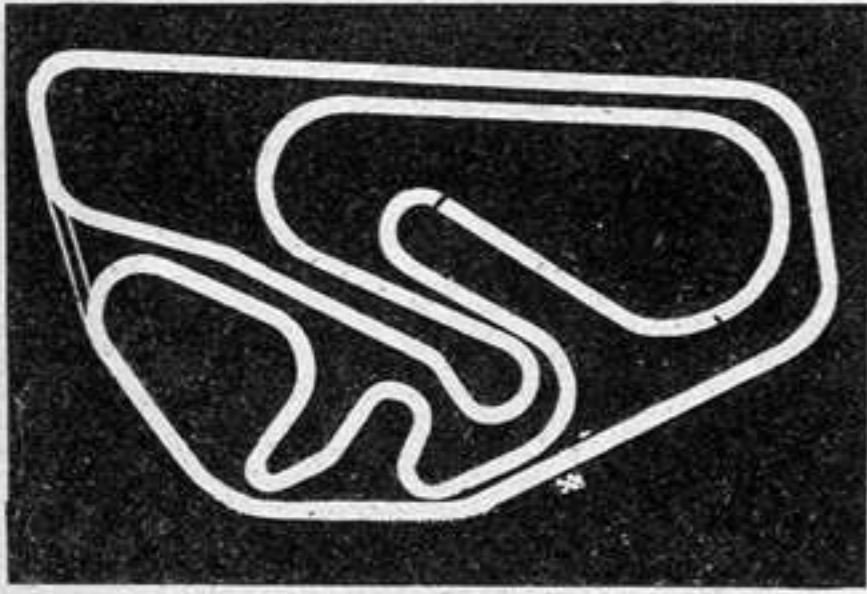
# HUNT nel sandwich FERRARI

Reutemann è tornato alla vittoria, dopo il Gran Premio di Germania del 1975, riuscendo a portare alla fine la T2 pur ormai sulle tele. Hunt (il primo in alto, nel fotocolor a sinistra), è finito dopo una rimonta velocissima fra le Ferrari di Reutemann e quella di Lauda (in basso). Quanto agli altri due che appaiono nelle foto, sia Peterson che Watson sono finiti (non per colpa loro) nelle reti della « curva 3 »





**BRASILE**



Così (in 22) al VIA

Domenica 23 gennaio 1977

seconda prova mondiale F.1

● **Organizzazione:** Confederacao Brasileira de Automobilismo, Rua Evaristo Veiga 55, Rio De Janeiro - Autodromo di Interlagos (San Paolo) di metri 7.960 - 40 giri pari a km. 318,400

● **Partenza:** ore 12,05 locali

● **Condizioni climatiche:** PROVE: tempo ottimo, soleggiato ed abbastanza fresco - GARA: molto caldo, afoso, temperatura 30-33 gradi

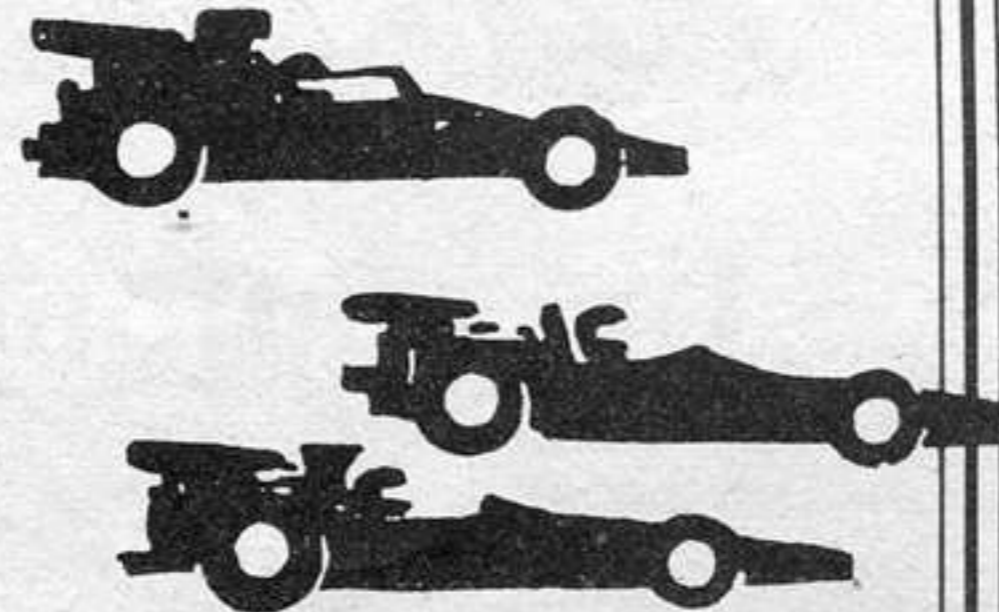
● **Condizioni della pista:** non eccezionali, soprattutto alla curva n. 3, recentemente rifatta

● **Direttore di gara:** Mario Glauco Pati

● **Spettatori:** 55.000

● **Organizzazione:** 9

● **Sicurezza:** 9



Così (in 7)

al **TRAGUARDO**

**1° REUTEMANN**  
(Ferrari 312 T2)  
a 181,720 Kmh



PILOTA	MACCHINA	GIRI	TEMPO	DISTACCO
1. Reutemann	Ferrari 312 T2	40	1.45'07"72	—
2. Hunt	McLaren-Marlboro	40	1.45'18"43	10"71
3. Lauda	Ferrari 312 T2	40	1.45'48"00	40"28
4. Fittipaldi	Copersucar FD-04	39	1.45'08"32	a 1 giro
5. Nilsson	Lotus-JPS Mk. 3	39	1.45'43"54	a 1 giro
6. Zorzi	Shadow DN 5	39	1.47'35"24	a 1 giro

1. FILA

James Hunt (McLaren-Marlboro) 2'30"11	Carlos Reutemann (Ferrari 312 T2) 2'30"18
---------------------------------------	---

2. FILA

Mario Andretti (Lotus-JPS Mk. 3) 2'30"35	Jochen Mass (McLaren-Marlboro) 2'30"36
--	--

3. FILA

Carlos Pace (Brab.-Alfa Romeo) 2'30"57	Patrick Depailler (Tyrrell-Elf) 2'30"69
--	---

4. FILA

John Watson (Brab.-Alfa Romeo) 2'31"09	Ronnie Peterson (Tyrrell-Elf) 2'31"63
--	---------------------------------------

5. FILA

Clay Regazzoni (Ensign 177) 2'31"69	Gunnar Nilsson (Lotus-JPS Mk. 3) 2'32"14
-------------------------------------	--

6. FILA

Vittorio Brambilla (Surtees TS 19) 2'32"19	Tom Pryce (Shadow DN 8) 2'32"22
--	---------------------------------

7. FILA

Niki Lauda (Ferrari 312 T2) 2'32"37	Jacques Laffite (Ligier-Matra) 2'32"43
-------------------------------------	--

8. FILA

Jody Scheckter (Wolf WR-1) 2'32"81	Emerson Fittipaldi (Copersucar FD04) 2'32"94
------------------------------------	--

9. FILA

Ian Scheckter (March 761 B) 2'33"46	Renzo Zorzi (Shadow DN 5) 2'34"62
-------------------------------------	-----------------------------------

10. FILA

Ingo Hoffmann (Copersucar FD04) 2'35"57	Hans Binder (Surtees TS 19) 2'35"79
---	-------------------------------------

11. FILA

Alex Ribeiro (March 761) 2'36"19	Larry Perkins (BRM P 207) 2'42"22
----------------------------------	-----------------------------------

**Classifica Mondiale Piloti**  
(dopo 2 prove)

	ARGEN. 9-1	BRASILE 23-1	SUDAFR. 6-3	USA-WEST 3-4	GIAPP. 17-4	SPAGNA 8-5	MONACO 22-5	BELGIO 5-6	SVEZIA 19-6	FRANCIA 3-7	TOT. 1. parte	G. BRET. 16-7	GERMAN. 31-7	AUSTRIA 14-8	OLANDA 28-8	ITALIA 11-9	CANADA 2-10	USA-EST 9-10	TOTALE GEN.
Reutemann	4	9		Ferrari							13								
J. Scheckter	9	—		Wolf-DFV							9								
Pace	6	—		Brabham-Alfa R.							6								
Hunt	—	6		McLaren-DFV							6								
Fittipaldi	3	3		Copersucar-DFV							6								
Lauda	—	4		Ferrari							4								
Andretti	2	—		Lotus-DFV							2								
Nilsson	—	2		Lotus-DFV							2								
Regazzoni	1	—		Ensign-DFV							1								
Zorzi	—	1		Shadow-DFV							1								

**Coppa Costruttori Formula 1**  
(dopo 2 prove)

	ARGEN. 9-1	BRASILE 23-1	SUDAFR. 6-3	USA-WEST 3-4	GIAPP. 17-4	SPAGNA 8-5	MONACO 22-5	BELGIO 5-6	SVEZIA 19-6	FRANCIA 3-7	TOT. 1. parte	G. BRET. 16-7	GERMAN. 31-7	AUSTRIA 14-8	OLANDA 28-8	ITALIA 11-9	CANADA 2-10	USA-EST 9-10	TOTALE GEN.
Ferrari	4	9									13								
Wolf	9	—									9								
Brabham	6	—									6								
McLaren	—	6									6								
Copersucar	3	3									6								
Lotus	2	2									4								
Ensign	1	—									1								
Shadow	—	1									1								

L'altalena della corsa

GIRI	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
5	PAC	HUN	REU	MAS	AND	REG	DEP	LAF	SCK	PET
15	HUN	REU	AND	LAF	PRY	WAT	DEP	LAU	FIT	HOF
25	REU	PRY	WAT	HUN	LAU	FIT	NIL	ZOR	HOF	LAF
35	REU	HUN	LAU	FIT	NIL	ZOR	HOF			

7. Hoffmann (Copersucar FD-04) a 2 giri

ritirato ma classificato

8. Pryce (Shadow DN8) a 2 giri

**i RITIRATI**

CHI	QUANDO	PERCHE'
Pryce	38. giro	motore
Pace	33.	uscita di strada
Binder	32.	sospensione ant.
Watson	32.	uscita di strada
Depailler	32.	uscita di strada
Laffite	31.	uscita di strada
Andretti	19.	motore
Ribeiro	17.	motore
Mass	12.	uscita di strada
Regazzoni	12.	uscita di strada
Peterson	12.	uscita di strada
Scheckter	11.	motore
Brambilla	11.	uscita di strada
I. Scheckter	2.	blocco cambio
Perkins	2.	motore

**UN SOLO PRIMATO**

- **sul GIRO:**  
il 33. di Hunt in 2'34"55, media 185, 421 kmh.
- **primato IMBATTUTO:**  
Jean-Pierre Jarier (Shadow DN3) 2'34"16, media 185,894 (1975)
- **sulla DISTANZA:**  
Carlos Reutemann, alla media di 181,720 kmh.
- **primato PRECEDENTE:**  
Niki Lauda (Ferrari 312 T) a 181,459 (1976)

**LA PROSSIMA PROVA**

Gran Premio del Sud Africa, in programma a Kyalami (Johannesburg) il 5 marzo prossimo.

**I DEBUTTANTI**

**PILOTI:** nessun pilota alla prima esperienza in un GP ha preso parte alla gara di Interlagos

**VEETURE:** ha debuttato la nuova **Stanley-BRM Rotary P-207** in modo molto deludente. La vettura appare ben costruita, ma manca ancora troppo di messa a punto e di esperienza

**Giri veloci in gara**

HUNT	2'34"55
ANDRETTI	2'35"70
MASS	2'35"93
REUTEMANN	2'35"96
DEPAILLER	2'35"97
REGAZZONI	2'36"03
NILSSON	2'36"13
WATSON	2'36"42
PACE	2'36"44
PETERSON	2'36"51
LAFFITE	2'36"52
JODY SCHECKTER	2'37"11
LAUDA	2'37"40
FITTIPALDI	2'37"45
BRAMBILLA	2'38"25
HOFFMANN	2'40"99
RIBEIRO	2'41"73
ZORZI	2'41"96
BINDER	2'47"72
IAN SCHECKTER	2'53"98
PERKINS	3'15"30

**la PAGELLA** AUTO SPRI NT


PILOTI	VOTO	MACCHINE
Reutemann, Pryce, Watson, Andretti	<b>10</b>	Lotus
Hunt, Fittipaldi, Depailler, Regazzoni	<b>9</b>	Ferrari, McLaren, Brabham
Pace, Laffite, Mass	<b>8</b>	Ensign
Nilsson, Peterson, Zorzi, J. Scheckter, Brambilla	<b>7</b>	Shadow, Ligier
Hoffmann	<b>6</b>	Surtees, Wolf, Copersucar
Lauda	<b>5</b>	Tyrrell
Binder, Ribeiro	<b>4</b>	March
Ian Scheckter	<b>3</b>	
	<b>2</b>	
non classificabile: Perkins	<b>1</b>	BRM

il **più** e il **meno** 

**SFORTUNATO**

+ Regazzoni  
- Zorzi

**COMBATTIVO**

+ Pryce  
- Lauda 

**FORTUNATA**

+ Copersucar  
- Ensign

**EFFICACE**

+ Lotus  
- BRM

● I migliori tempi sul giro fatti segnare da tutti i piloti sono stati largamente superiori di quelli stabiliti durante le prove. La causa di questo fenomeno va registrata nel grande caldo che ha caratterizzato la gara; la temperatura era di 32 gradi all'ombra mentre l'asfalto superava addirittura i 60 gradi. Per questa ragione il nuovo asfalto della curva numero 3 era piuttosto allentato e si spiegano anche i numerosi incidenti.

● Durante le prove di mercoledì Fittipaldi è salito per la prima volta su una **FERRARI** di F. 1, facendo un giro del circuito. E' successo quando, rimasto in panne lontano dai box ha chiesto un passaggio alla Ferrari di Lauda che lo ha portato ai box seduto sui serbatoi e disperatamente attaccato al roll-bar. Emerson era contento e ha detto che la Ferrari è una gran macchina ed ha un gran motore...

**TUTTI i TEMPI delle PROVE**

1975	Pilota	Vetture	Venerdì		Sabato	
			I	II	I	II
2'32"50 (McLaren M 23)	<b>James Hunt</b>	McLaren-Marlboro M 23	2'31"64	2'31"29	<b>2'30"11</b>	2'34"99
2'35"97 (Brabham BT 45)	<b>Carlos Reutemann</b>	Ferrari 312 T2	2'31"97	2'32"50	<b>2'30"18</b>	2'33"82
2'36"01 (Lotus-JPS 11)	<b>Mario Andretti</b>	Lotus-JPS Mk. 3	2'32"21	2'30"83	<b>2'30"35</b>	—
2'33"59 (McLaren M 23)	<b>Jochen Mass</b>	McLaren-Marlboro M23	2'31"50	2'32"68	<b>2'30"36</b>	2'33"67
2'34"54 (Brabham BT 45)	<b>Carlos Pace</b>	Brabham-Martini BT 45	<b>2'30"57</b>	2'31"86	2'30"82	2'36"10
2'34"49 (Tyrrell-Elf 007)	<b>Patrick Depailler</b>	Tyrrell-Elf P 34/2	2'32"99	2'49"13	<b>2'30"69</b>	2'35"77
2'33"87 (Penske PC 3)	<b>John Watson</b>	Brabham-Martini BT 45	2'32"65	2'32"30	<b>2'31"09</b>	2'36"10
2'37"19 (Lotus-JPS 11)	<b>Ronnie Peterson</b>	Tyrrell-Elf P 34/2	2'33"29	2'33"97	<b>2'31"63</b>	2'33"50
2'33"17 (Ferrari 312 T)	<b>Clay Regazzoni</b>	Ensign-Tissot 177	<b>2'31"69</b>	2'34"24	2'32"29	2'32"50
—	<b>Gunnar Nilsson</b>	Lotus-JPS Mk. 3	2'34"82	2'34"37	<b>2'32"14</b>	2'35"10
2'33"63 (March-Beta 761)	<b>Vittorio Brambilla</b>	Surtees-Beta TS 19	2'35"38	2'33"19	<b>2'32"19</b>	2'35"51
2'34"84 (Shadow DN5)	<b>Tom Pryce</b>	Shadow-Ambrosio DN 8	2'34"32	2'34"54	<b>2'32"22</b>	2'34"10
2'32"52 (Ferrari 312 T)	<b>Niki Lauda</b>	Ferrari 312 T2	2'33"75	<b>2'32"37</b>	2'33"48	2'32"45
2'34"67 (Ligier-Mat. JS 5)	<b>Jacques Laffite</b>	Ligier-Matra JS 7	2'38"21	—	<b>2'32"43</b>	2'35"10
2'35"02 (Tyrrell-Elf 007)	<b>Jody Scheckter</b>	Wolf WR-1	<b>2'32"81</b>	2'33"24	2'33"32	2'34"91
2'33"33 (Copers. FD-04)	<b>Emerson Fittipaldi</b>	Copersucar FD-04	2'32"94	2'33"13	<b>2'32"94</b>	2'36"81
—	<b>Ian Scheckter</b>	March-Rothmans 761 B	2'37"89	2'36"86	<b>2'33"46</b>	2'35"40
2'37"07 (Williams FW 04)	<b>Renzo Zorzi</b>	Shadow-Ambrosio DN 5	2'38"60	2'36"22	<b>2'34"62</b>	2'36"21
2'40"35 (Copers. FD 03)	<b>Ingo Hoffmann</b>	Copersucar FD-04	2'39"00	2'38"04	<b>2'35"57</b>	2'38"61
—	<b>Hans Binder</b>	Surtees-Durex TS 19	2'36"81	<b>2'35"79</b>	2'36"42	2'37"71
—	<b>Alex Ribeiro</b>	March-Hollywood 761 B	2'36"70	2'37"55	<b>2'36"19</b>	2'37"40
—	<b>Larry Perkins</b>	BRM-Rotary P 207	2'53"24	2'48"01	<b>2'42"22</b>	—

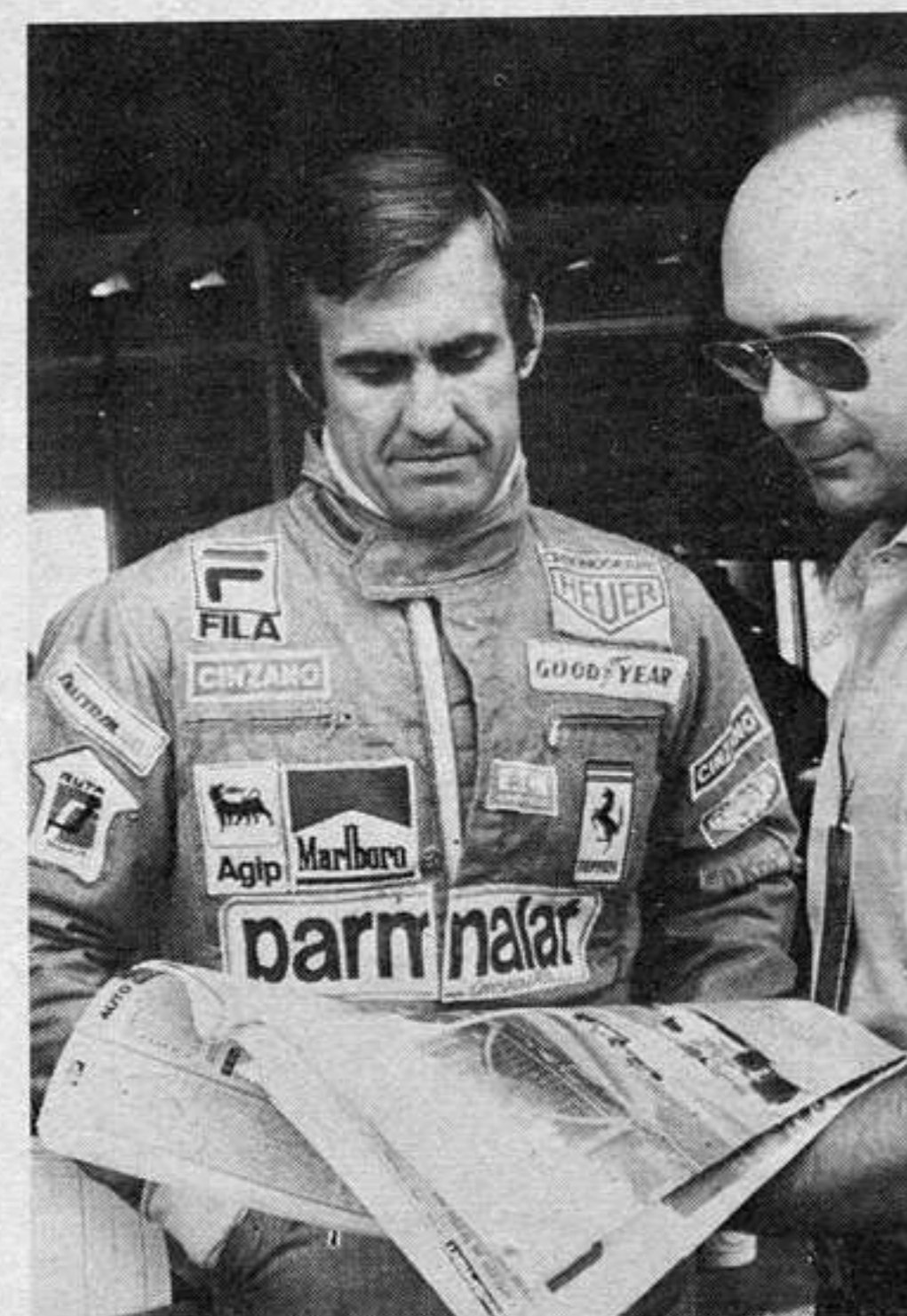
● In neretto, i tempi validi per lo schieramento di partenza.

V8eBlogScans

**CARLOS**  
**ha guidato**  
**così**  
**per vincere**

S. PAOLO - Ecco come ha guidato Reutemann il vincitore di questo G.P. del Brasile, seconda prova del campionato mondiale F.1, sul circuito di Interlagos. Sceso dal podio, Carlos...primero ci dice:

« Si inserisce la quinta a circa 250 kmh, all'inizio del rettilineo dei box, e si raggiunge la velocità massima (circa 265 kmh) prima della curva uno, che si fa tutta in quinta, così come il breve rettilineo e la curva due. Nel rettilineo si scarica tutta la potenza e si raggiungono velocità all'ordine di 270/275 kmh; poi alla curva tre in terza marcia, poi di nuovo quarta e quinta. All'ingresso della curva "fer-



Un Reutemann già molto sicuro di sé, dopo le prove del sabato, commenta con l'avv. Causo, l'inviato CSAI, AUTOSPRINT post-Argentina

radura" 5., 4., 3., 2.: da 230 kmh si passa a 130, all'uscita ancora terza, poi quarta, terza nella curva a destra, seguente, quarta e quinta nel breve rettilineo della "retta opposta". Alla "curva del sol" si arriva a 255 kmh e si mette la quarta percorrendola tutta in questa marcia, all'uscita sempre in quarta si inserisce la quinta a 250 kmh, poi si scalano tre rapporti».

« Tornante in seconda, all'uscita terza, anche la curva "Laranja" poi a circa 190 kmh si arriva alla curva successiva, che si fa in seconda. Tutta seconda fino al tornantino che si fa in prima marcia. All'uscita siamo a circa 130 kmh, seconda-terza all'uscita della "Mergulho", alla curva "Juncao" arriviamo a 200 kmh, tutta in terza, poi quarta al "Bico de pato" e quinta all'inizio dei box».

« Così per i quaranta giri che mi hanno permesso di vincere »

# REUTEMANN è arrivato con gomma sgonfia!...

CONTINUAZIONE DA PAG. 19

aveva detto di essere tranquillo perché sapeva che la macchina era abbastanza a posto e che lui era in forma. Aveva anche espresso una opinione precisa sui possibili avver-

viso dopo giorni di frescura, gli ha fatto guidare la Ferrari con una certa cautela iniziale, soprattutto a pieno carico. Le gomme degli altri hanno ceduto, le sue hanno resistito fino in fondo, anche se all'arrivo egli aveva un pneumatico sulle tele. Così ha costruito la sua vittoria, non tentando che parzialmente di resistere agli attacchi di Hunt nei primi giri, quando il campione del mondo si è gettato allo sbaraglio per raggiungere Pace che se n'era andato.

E' stata intelligenza, quella di Reutemann, aggiunta alla perfetta conoscenza del suo mezzo. Appena Hunt ha dovuto mollare, per aver troppo sfottuto le gomme, Reutemann gli è stato subito sotto e chi di voi ha visto il sorpasso che ha effettuato, al 23. giro, nella staccata prima del curvone pauroso che gira

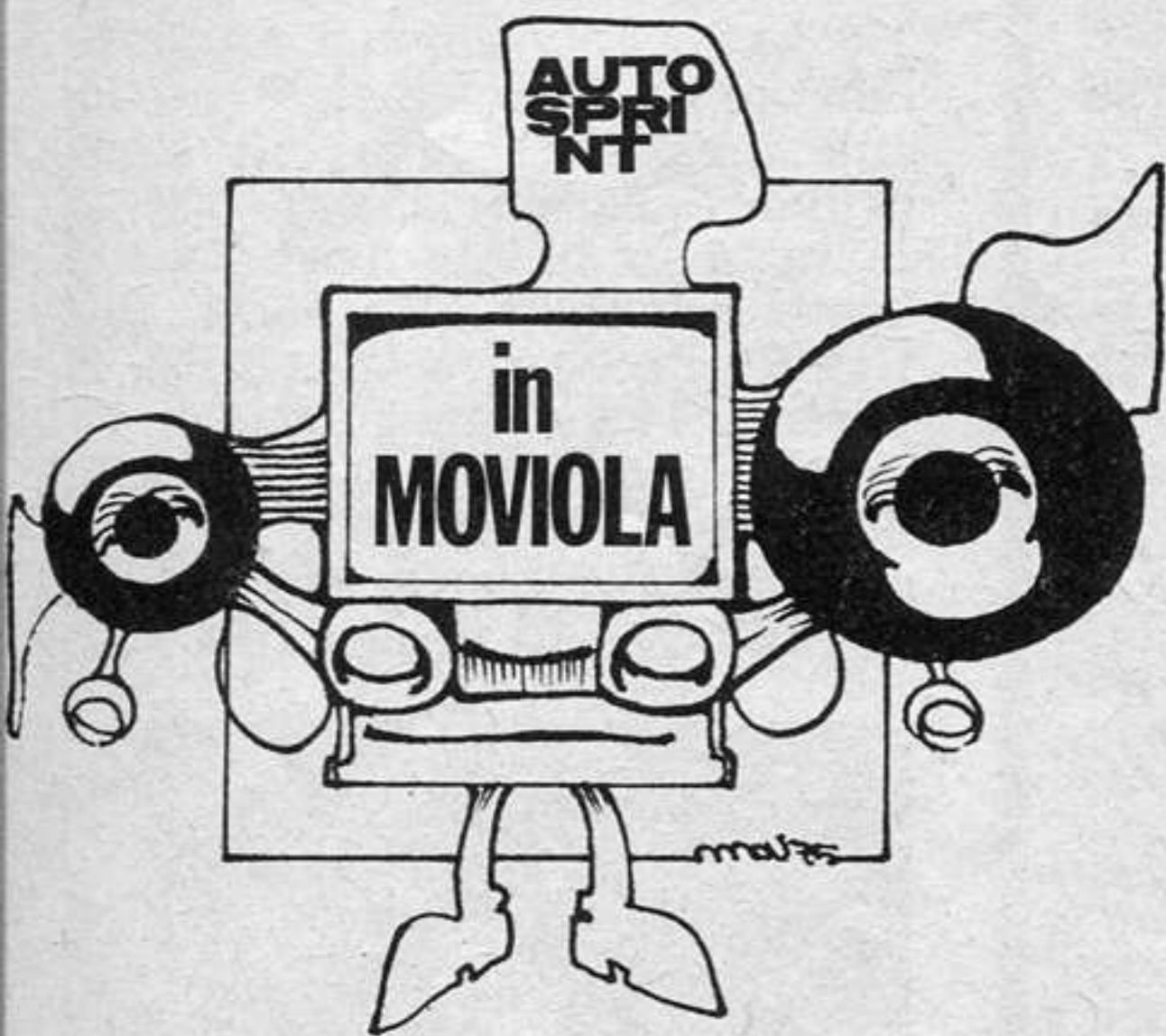
non ha fatto nulla per uscirne, non ha combattuto come ci si poteva aspettare da lui dopo le affermazioni di essere tornato in pieno possesso dei suoi mezzi. Ha ottenuto il tezo posto, è vero, ma non ha effettuato un superamento che fosse uno (se si esclude quello di Watson già in difficoltà). Un poco, se volete, come è accaduto a Scheckter a Buenos Aires, che si è trovato la vittoria senza quasi saperlo.

E' certo che adesso alla Ferrari cominceranno a fare un poco di conti, ed a pensare ad una esatta valutazione delle possibilità di ognuno dei due piloti. Comunque sia, è altrettanto certo che per fortuna accanto ad un Lauda che non si è impegnato vi è stato un Reutemann forte e sicuro. Il che ci fa intravedere delle grandi cose per il futuro

era andato molto forte nella prima giornata e che in gara è stato in testa. Pur se la posizione l'aveva conquistata, all'avvio, con un «furto» di tempo, muovendosi prima di tutti.

Stavolta è stato Watson alla Brabham, a non avere fortuna. Nelle prove ha avuto un sacco di guai, che gli hanno impedito di essere avanti nello schieramento di partenza. In gara però Watson (a differenza di Lauda) è stato pari alla sua classe. Ha attaccato sempre, e quando è riuscito a superare l'ostacolo di Lauda e Fittipaldi che gli erano davanti, se n'è andato nettamente riguadagnando terreno su tutti.

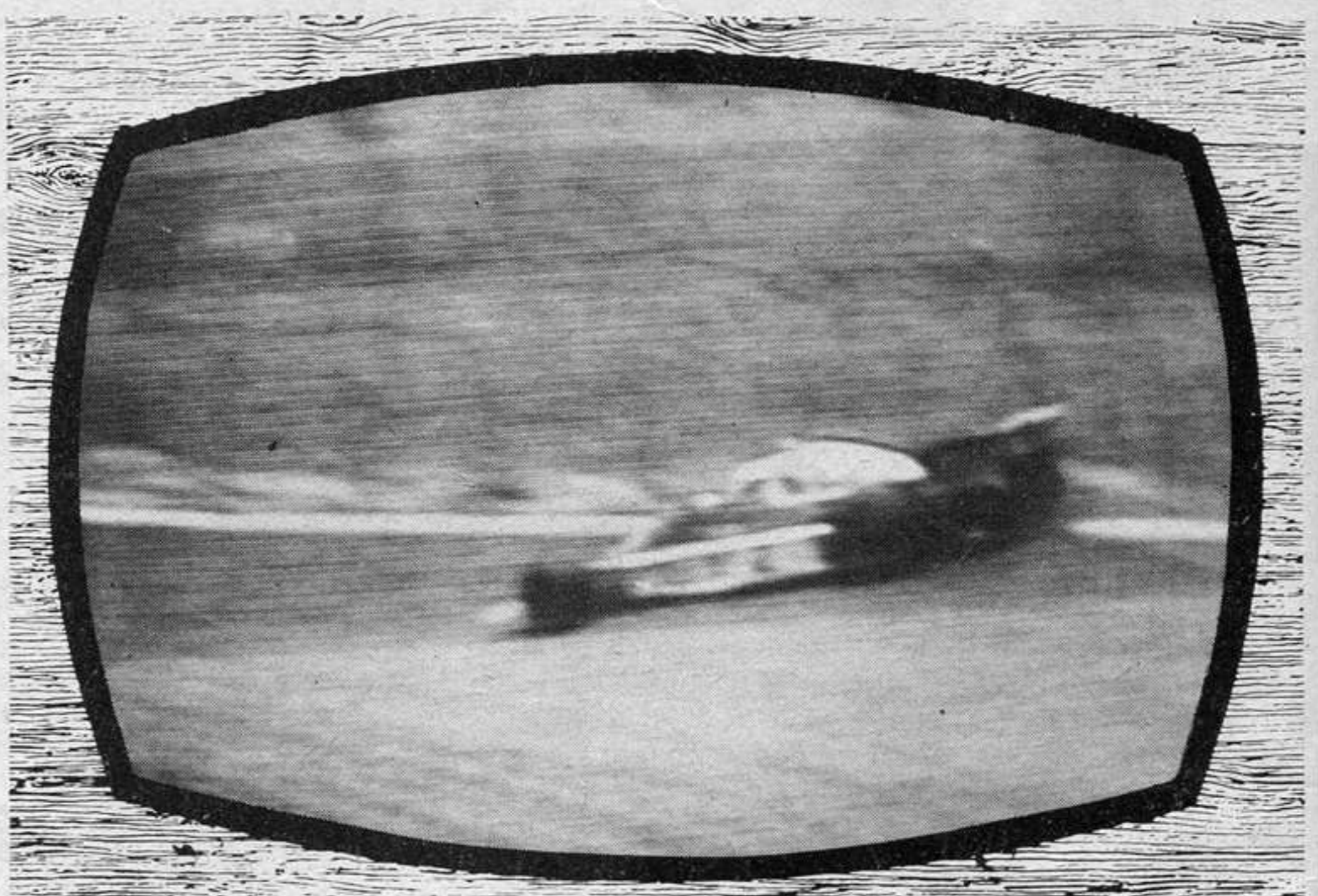
Il premio della combattività se lo merita proprio, più di Hunt che combattivo è stato moltissimo. Watson aveva raggiunto una posizione



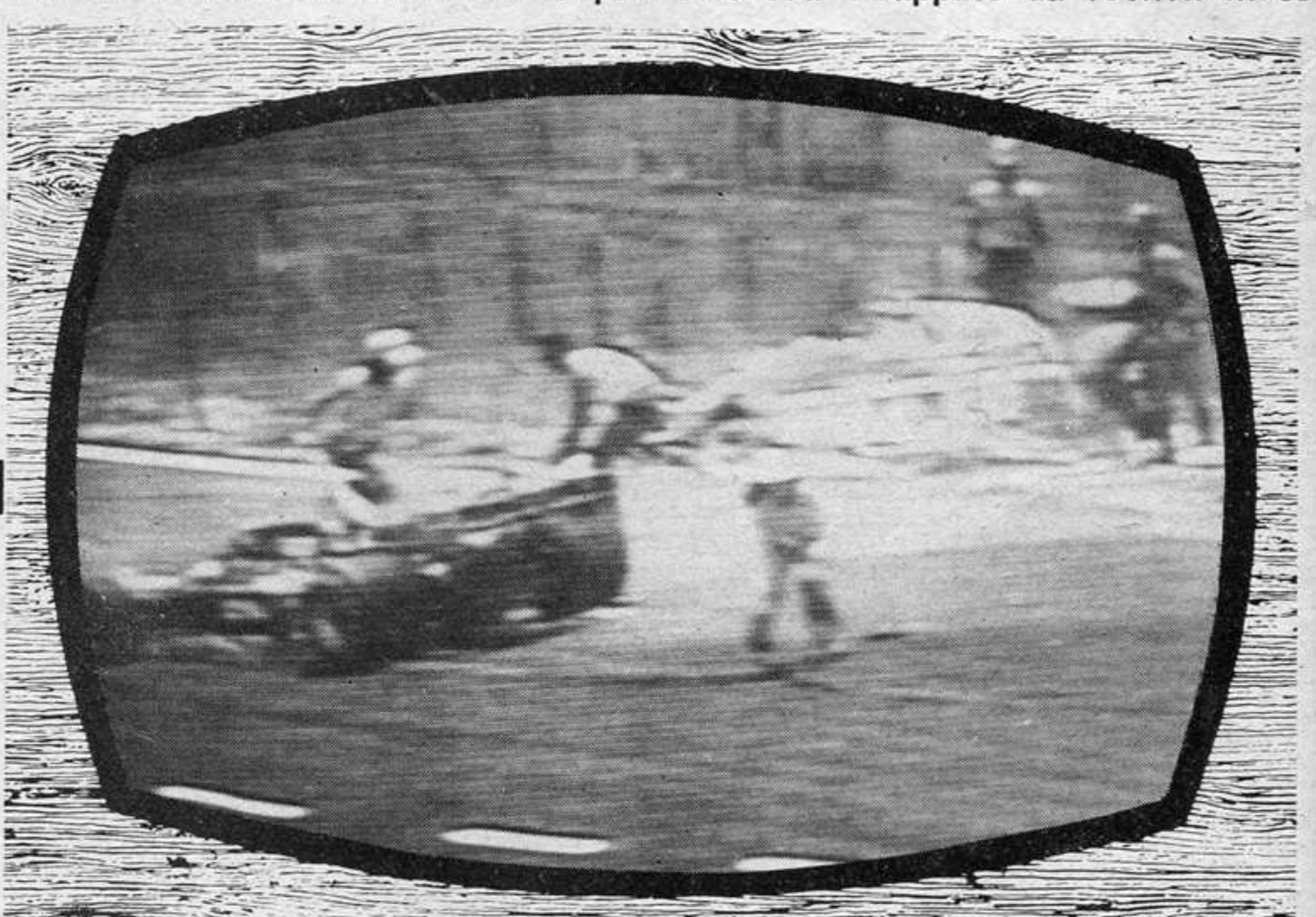
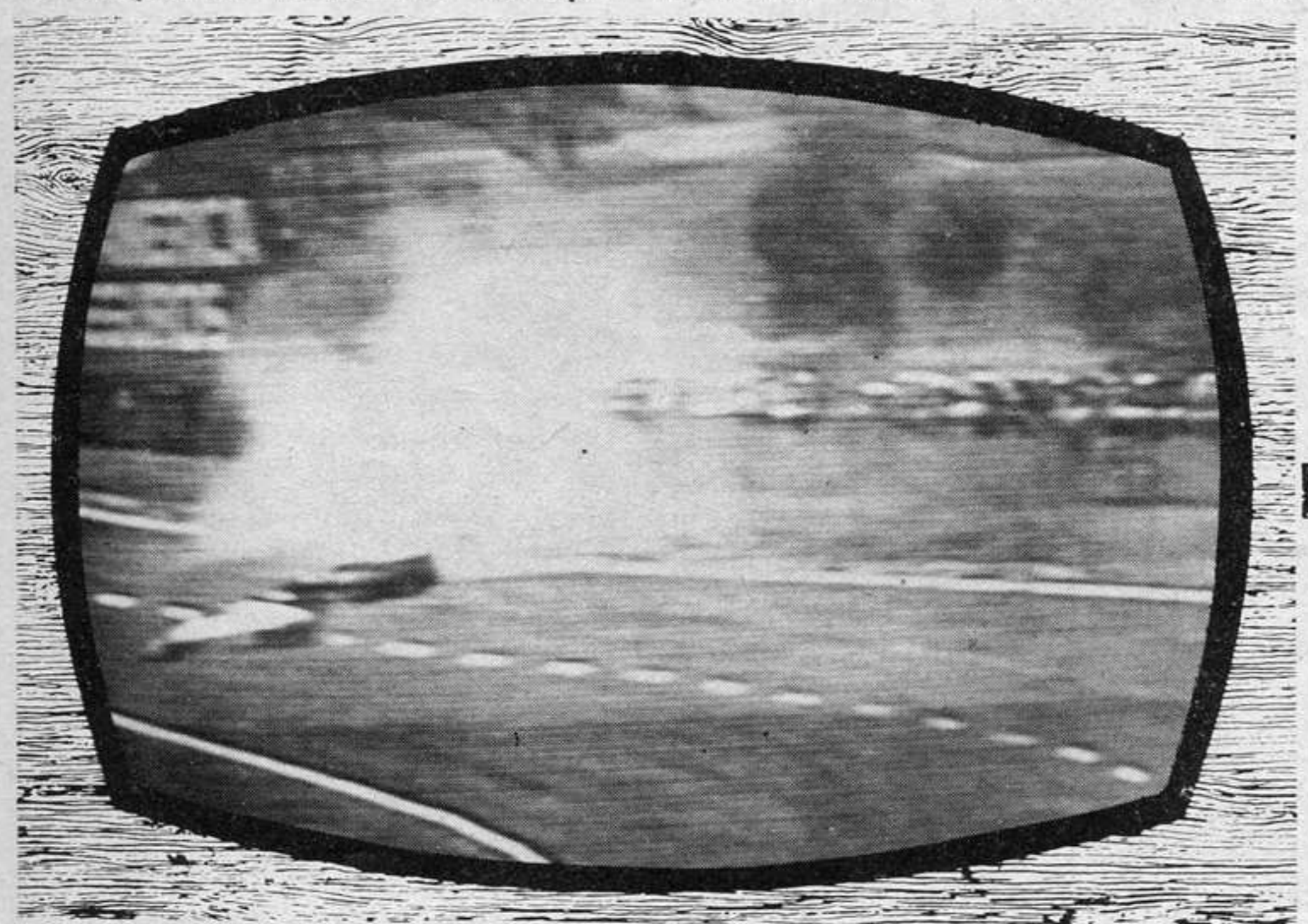
## Gli 8... gol!

### Le macchine in rete alla curva n. 3

La curva numero 3 di Interlagos era stata riasfaltata appena prima del GP, con il risultato di renderla estremamente scivolosa. In questa sequenza l'incidente multiplo innescato dalla McLaren di Mass



Qui sopra, ecco Mass di traverso un attimo prima di entrare nelle reti. Sotto a sinistra, Depailler in testa coda. Sotto, l'Ensign di Regazzoni che si è trovato sotto le ruote paletti e reti strappate da Jochen Mass



sari, indicando Andretti e Hunt, e poi Pace.

A gara finita Reutemann ci ha ricordato i discorsi della attesa, ed ha tenuto a sottolineare come le nostre previsioni sul cedimento possibile delle gomme di Hunt fossero azzeccate, aggiungendo però che «*Hunt è molto forte e la sua macchina è molto veloce, e credo che sarà forte anche in Sud Africa. Però io ho moltissimo rispetto per Andretti, che poteva darmi tanto da fare. Meno male che si è fermato.*»

Reutemann, analizzatore acuto, non aveva sbagliato prima e non ha sbagliato in gara. Il ricordo delle corse perdute qui per il cedimento delle gomme, la valutazione del gran caldo che era scoppiato all'improv-

visato attorno al lago, avrà avuto modo di valutare anche la decisione ed il coraggio dell'argentino. Con tanti saluti a coloro che lo hanno considerato privo di coraggio, eccessivamente prudente. Per fare un sorpasso come quello che ha fatto Reutemann a Hunt (non a «*Pinco Pallino*», a Hunt) occorre coraggio e visione chiarissima.

E' stato peccato che alla bella corsa di Reutemann non abbia fatto riscontro quella di Lauda. L'austriaco ha molte scusanti, per la posizione infelice nello schieramento di partenza, dovuta alla impossibilità di fare le prove a fondo. Nessuno gli rimprovera di essere stato nel gruppone nei giri iniziali, visto che vi era condannato dai tempi di prova. Però

prossimo.

Perché anche ad Interlagos, nonostante tutto, abbiamo visto come le Brabham Alfa Romeo siano in grado di tenere la testa, e ciò significa che il duello Ferrari-Alfa ci sarà davvero, e molto accanito, nei prossimi Grandi Premi.

Le Brabham-Alfa non sono state brillantissime, stavolta almeno ai fini del risultato finale. Però Carlos Pace è stato al comando, e bene, per parecchi giri, prima di sbandare e farsi «*arrotare*» da Hunt e di avere la macchina danneggiata. Ha dovuto fermarsi, e poi quando ha ripreso nelle ultime posizioni ha combattuto ma non ha potuto fare molto. E' finito tra i ritirati nelle reti, ma resta il fatto che in prova

eccellente, e da come sono andate le cose poteva essere lui secondo, o terzo. Invece ci si è messo di mezzo Depailler e la collisione lo ha mandato fuori strada insieme col francese.

Le Brabham-Alfa tuttavia si sono comportate bene, e vedrete che arriverà presto anche il loro giorno.

Avversario più temibile, per Reutemann, era a nostro avviso Mario Andretti. E la corsa si è incaricata di confortare la nostra opinione, con Andretti incollato alle ruote di Reutemann e probabilmente capace di tenergli testa fino in fondo. Andretti aveva una macchina «*miracolosa*» dai meccanici, dopo l'incendio di cui leggete a parte. Però ha pigliato forte come suole, e lui di pro-

blemi gomme, del genere di quelli che ha avuti Hunt, non avrebbe dovuto averne, perché Mario è pilota fine, che non sforza la macchina.

C'è stato anche un altro pilota molto bravo, ed è stato Clay Regazzoni, ottimi tempi in prova, ottima partenza, ottimo comportamento in gara. Purtroppo è stato coinvolto senza colpa nella vicenda che ha eliminato tre macchine, dopo che Mass ha sbandato portando in pista pezzi di rete e di rottami. Ragazzoni non ha potuto quindi raccogliere frutti, ma la sua prestazione resta e deve essere ricordata.

Di Hunt certamente qualcuno dirà che è stato superlativo nella seconda parte della gara. E' sicuro che Hunt è velocissimo, che guida sempre con furibonda volontà, che la McLaren è macchina eccellente. Pe-

che abbia fatto ricorso troppo al motore, per cui vi è stata ancora una volta una esibizione molto buona di un pilota Shadow, ma nessun risultato.

Ovvero, sì, un risultato c'è stato ed è quello di Renzo Zorzi, che in questa gara di « apprendistato » ha conquistato il suo primo punto mondiale. Per il milanese è stato quasi un regalo della sorte, d'accordo, perché si sono fermati in tanti. Però è non soltanto incoraggiante, ma anche meritato, in un certo senso, visto che Zorzi ha fatto la sua corsa regolarissima, con una macchina inizialmente bizzosa, e soprattutto vecchia. Dal Sud Africa avrà la macchina nuova anche lui, non la DN 8, ma proprio la nuova.

Eccellente anche Fittipaldi. La Copersucar è sempre una macchina

bile cattiva tenuta di strada palestrata in Argentina fosse stata annullata, che si fosse trattato di un episodio sfortunato e niente più.

Invece anche qui le Tyrrell hanno avuto guai grossi, e le acrobazie cui sono stati costretti i loro piloti (molto più l'acrobatico Peterson del fine Depailler) sono state uno spettacolo divertente per tutti tranne che per loro e Ken Tyrrell. Le macchine soffrono di un sicuro squilibrio tra i due assi, anzi tra i tre assi, e i rimedi non sembrano individuati. Peccato perché il potenziale è elevato. Peterson è stato ancora inferiore a Depailler, ma se continua a guidare come fa, lo sarà sempre. Stavolta comunque è stato coinvolto nel bailamme suscitato dalla sbandata di Mass, e non ha colpa.

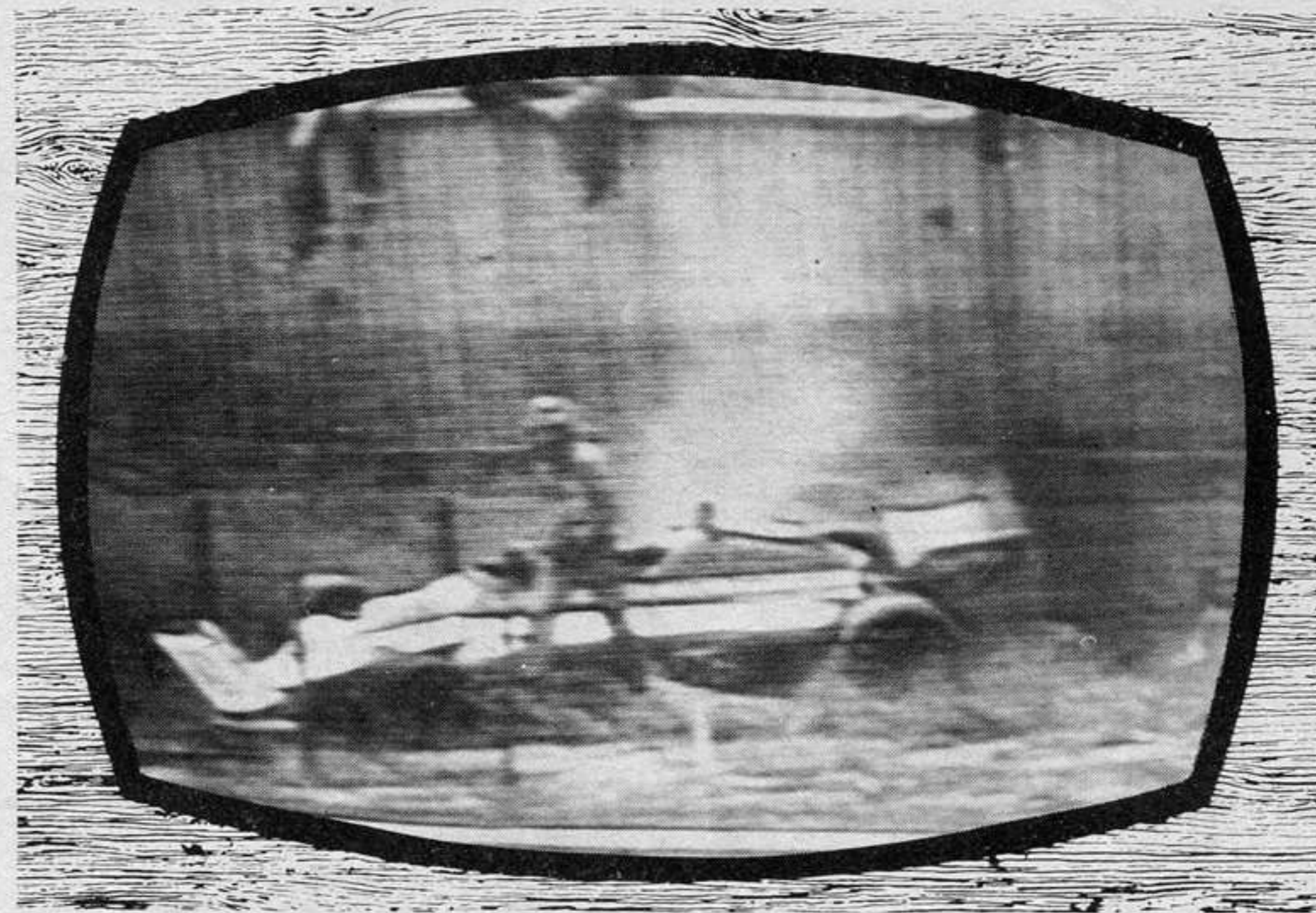
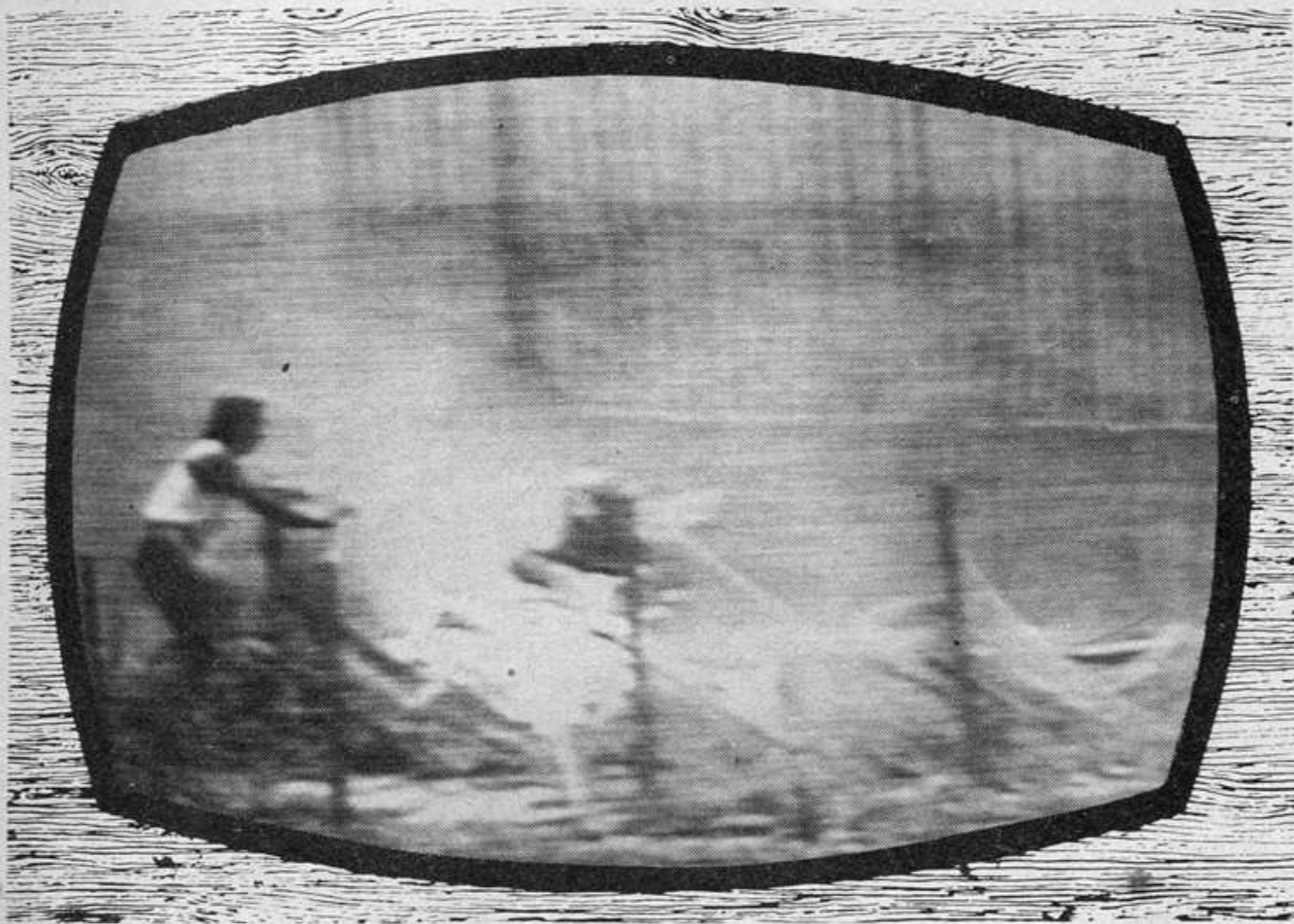
Depailler ha dovuto fermarsi a

ignari brasiliani che lo aspettavano tra i « craks », dopo la vittoria in Argentina, ha vegetato nel gruppo, poi si è fermato, ha ripreso e infine ha rotto il motore.

Larry Perkins con la BRM troppo nuova non ha potuto terminare il secondo giro, e quindi non è giudicabile. La macchina è bellina da vedere, ma soffre di tanta inesperienza, e dovranno lavorare molto per portarla a livelli decenti.

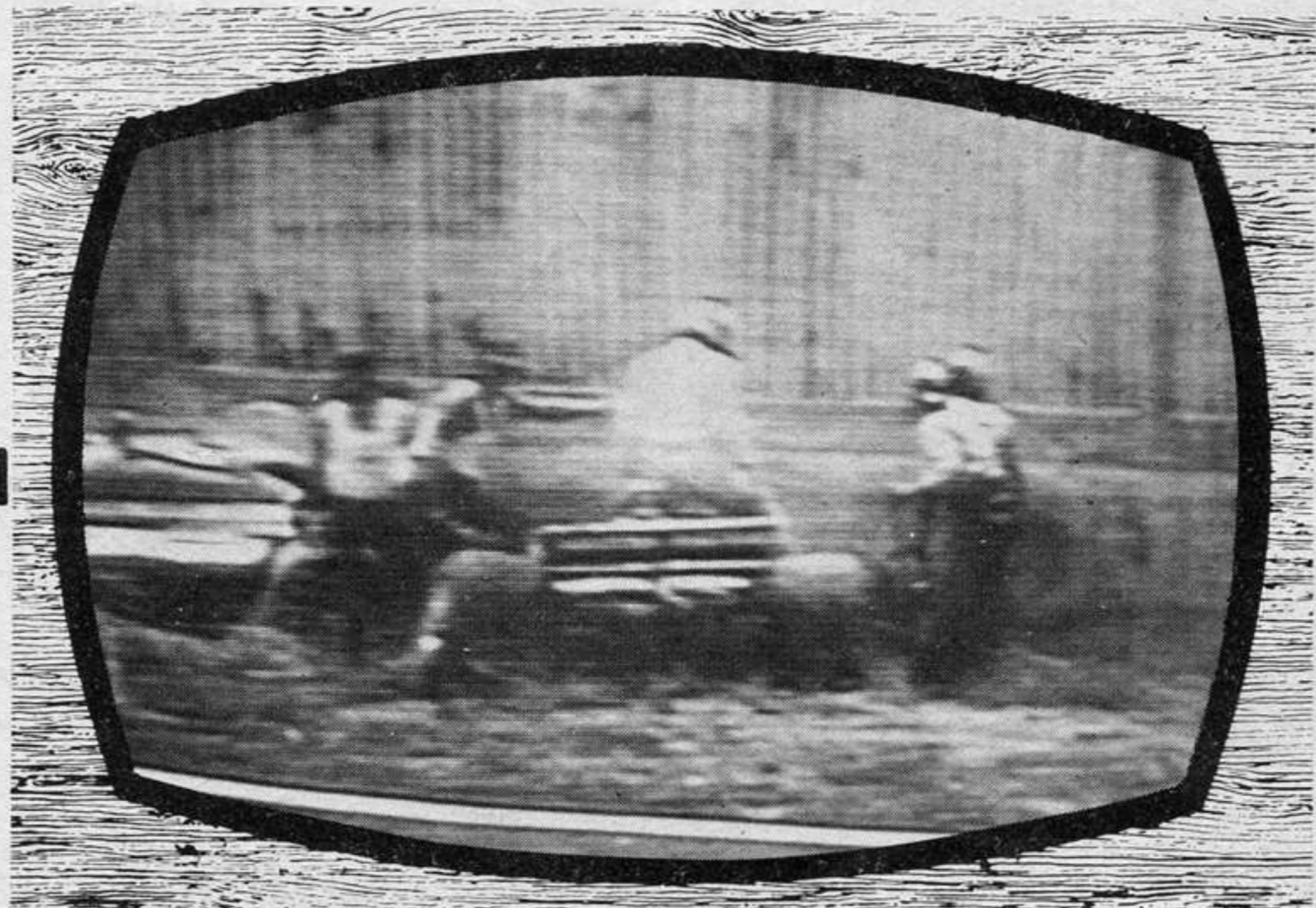
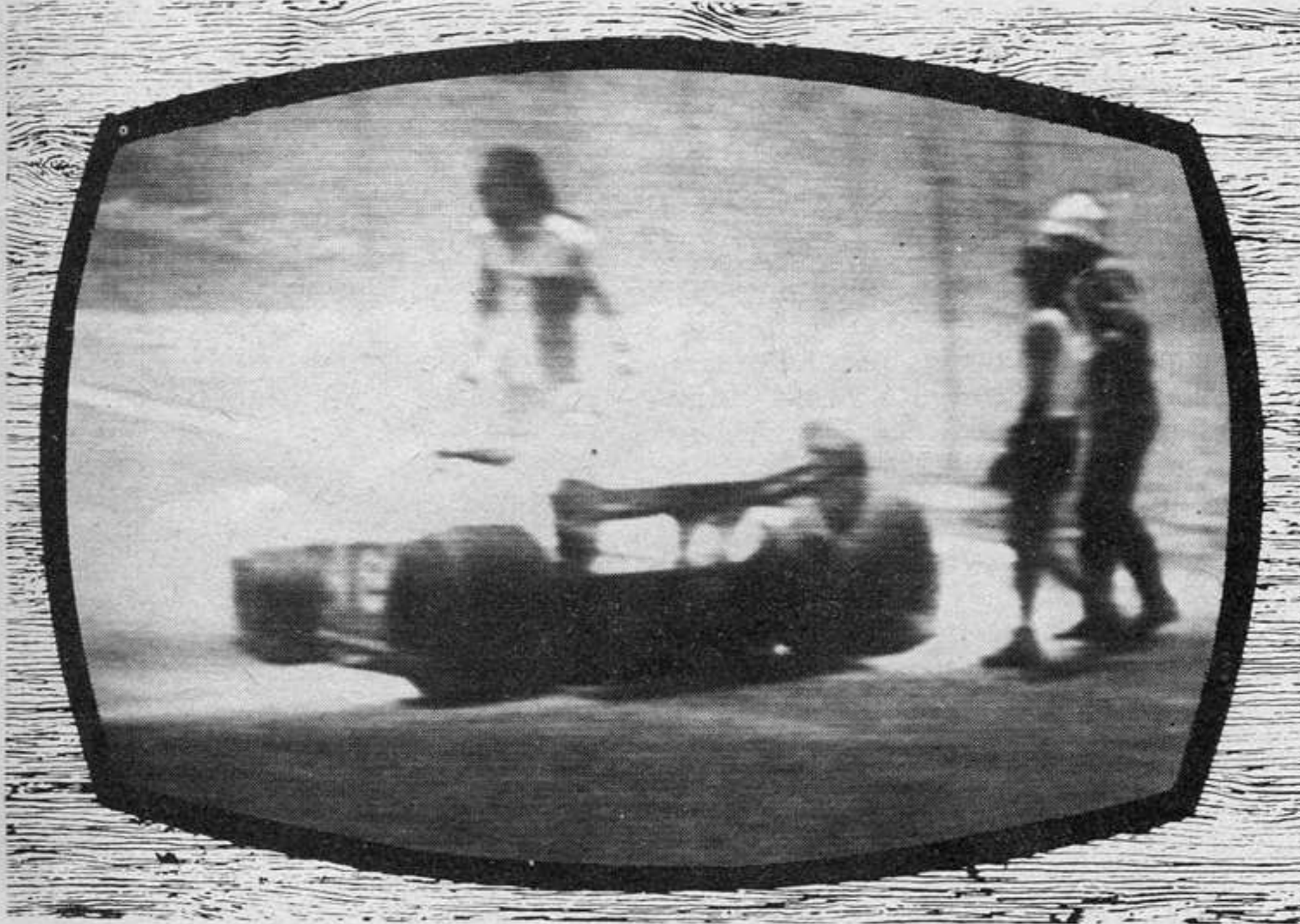
Delle March è meglio non parlare ancora. Nessuno dei due giovani piloti sembra essere capace di suggerire qualcosa per farle andar dritte, e poi le loro qualità personali sono per il momento molto modeste.

E' andata bene, relativamente, fin che è stata in gara, la Ligier. Laffite ha finalmente avuto un motore



Qui sopra, Brambilla, ormai tagliato fuori dalla lotta, è uscito pure lui nelle reti della curva n. 3. Sotto, anche Depailler era ormai staccato, ma è ugualmente sbandato alla « curva 3 » coinvolgendo l'incolpevole Watson

Ecco Jacques Laffite che abbandona la sua Ligier-Matra, anche lei « pescata » dalle reti della curva n. 3. Meno male che il circuito di Interlagos è molto sicuro. Sotto, Watson abbandona qui un non impossibile quarto posto



rò le prestazioni iniziali Hunt le ha ottenute con regolazioni che hanno sottoposto le gomme ad una usura paurosa, e se ha dovuto fermarsi è anche per colpa sua (o di chi gli ha fatto gli assetti della macchina). (Lini non ha visto il contatto iniziale con Pace in testacoda che deve aver messo fuori squadra anche la McLaren n.d.d.).

Poi ha fatto la grande rincorsa, d'accordo, ma è stata spettacolare solo perché egli aveva gomme fresche, mentre gli altri arrancavano coi battistrada usurati. Quindi quello che Hunt ha fatto deve essere valutato sotto questa luce.

Chi è stato bravissimo, proprio nel finale, è stato Pryce, che è andato molto forte, ma è probabile

media, non un fulmine, ma qualche miglioria e soprattutto l'aria di casa hanno permesso a Fittipaldi di ottenere il quarto posto nonostante una fermata per far cambiare una gomma sgonfiatasi. La gente lo ha seguito apassionatamente e con attenzione, tanto che alla fine ha valutato il tutto ed ha ...subissato di fischi Niki Lauda che saliva sul podio per la terza posizione, ritenendo l'austriaco « reo » di aver soffiato il terzo posto al beniamino di casa. E noi potremmo essere d'accordo con la gente.

Hanno deluso ancora le Tyrrell. E' vero che qui non sono mai riuscite a fare cose buone, ma ci si attendeva che dopo le prodezze in prova a Buenos Aires la incomprens-

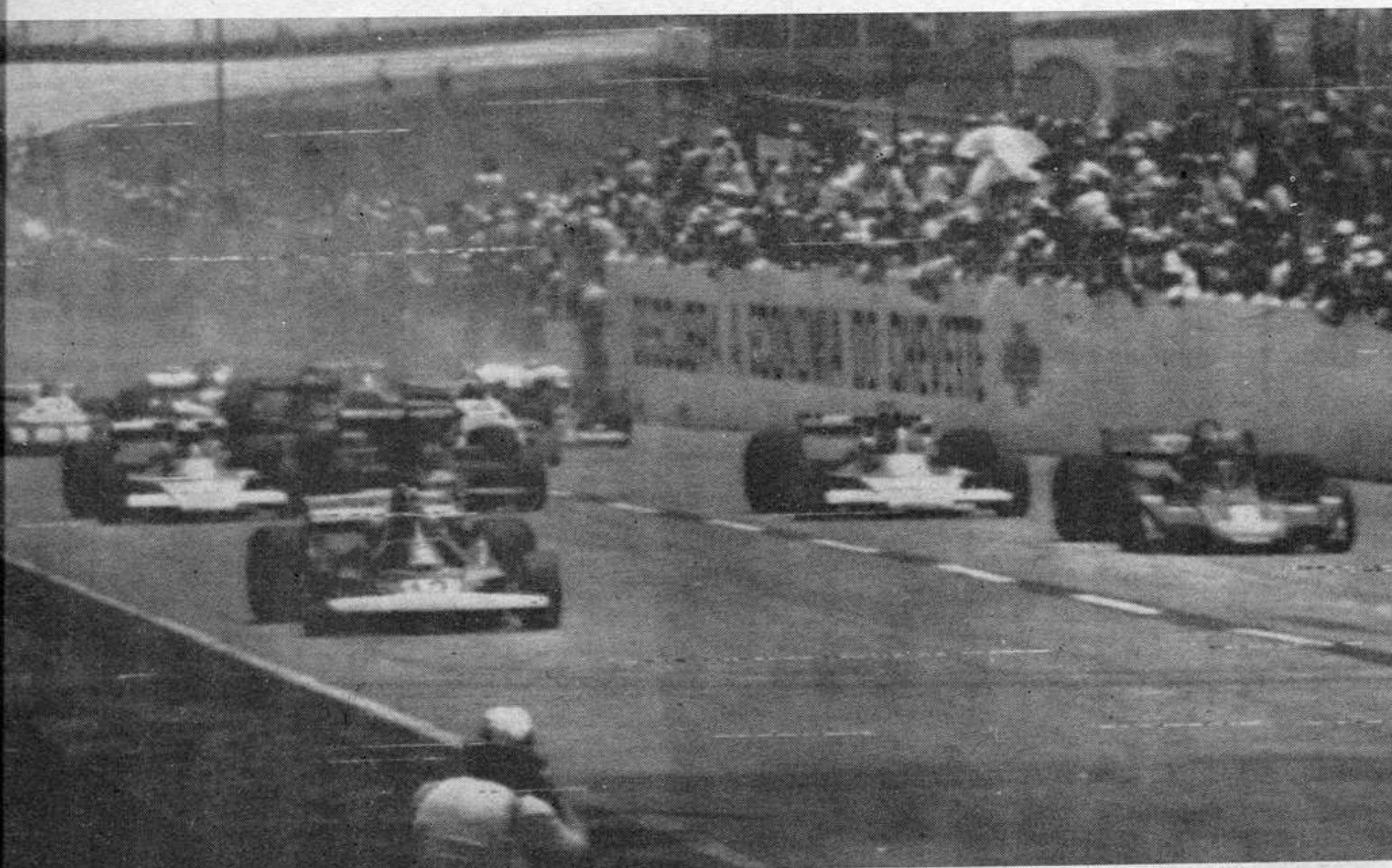
lungo, poi è ripartito, ed ha tentato di almeno andar forte. Purtroppo ha anche arrischiato un pochino, coinvolgendo Watson ed annullando la bella gara che l'irlandese stava facendo.

Vittorio Brambilla, invece, stavolta ha avuto una « sporta » di guai. Un motore non proprio eccellente, la macchina che stava in strada malissimo, ma che poi pareva andar bene, ed appena dopo la partenza un radiatore in avaria. Ha perduto tantissimi giri, ha ripreso e poi è finito fuori strada, anche lui nel gran mucchio delle curva del lago, che pareva il parcheggio di un ferivecchi, alla fine della gara.

Non vediamo di chi altri parlare. Jody Scheckter, attesissimo dagli

che non si è rotto dopo pochi giri, e così ha potuto fare una corsa onorevole. Poi è stato anche lui tradito dalle gomme e dalla delicata curva del lago, ed è finito nel gran mucchio (alla fine della gara erano otto le macchine ammucchiate).

Adesso che le due gare sudamericane sono finite non è ancora tempo di bilanci, ovviamente. Però si può già dire che se la Ferrari ha potuto superare questo momento di apparente crisi con risultati così buoni vuol dire che la stagione comincia bene, per Maranello. E per Reutemann che ha il morale sempre più alto, come ha bisogno di avere per rendere al massimo.



ANCORA UNA CORSA DELLA  
TEMPORADA RICCA DI SUSPENSE

# Dall'anticipo di PACE al rush - record di HUNT

I ventidue protagonisti sono appena scattati, e si nota come Pace, sulla destra, sia già davanti ad Hunt, che era in prima fila al via. Sulla sinistra, Reutemann anch'egli partito molto bene

## SPECIALE AUTOSPRINT

**INTERLAGOS** - Sotto un sole cocente, alle ore 12 locali, corrispondenti alle 16 italiane le ventidue vetture ammesse a questo GP del Brasile seconda prova del campionato mondiale, prendono il via. Parte anche Andretti a cui, nella notte, hanno aggiustato la macchina.

Semaforo rosso, poi subito verde dopo il giro di ricognizione, il più lesto di tutti (anche troppo) è Pace, mentre lungo il tragitto gli spettatori danzano la samba vedendo il loro uomo che attacca subito con l'Alfa-Brabham.

Pace prende subito la testa alla fine del lungo rettilineo dalla parte opposta dei box. Quando transita sotto il traguardo, al termine del primo giro il circuito sembra esplodere di entusiasmo. Alle spalle di Pace nell'ordine ci sono Reutemann, Hunt, Mass, Andretti, Regazzoni, Depailler, Laffite, Jody Scheckter, Peterson e via via tutti gli altri.

Al termine del primo giro si fermano ai box Nillson, per fare controllare una gomma, e Perkins con la nuova BRM che ha problemi di alimentazione e si ritira.

Pace con il favoloso motore Alfa

nettamente superiore a tutti (lo si nota a vista d'occhio) aumenta di termine del secondo giro il suo distacco. Le posizioni non mutano alle sue spalle. Si ferma Jody Scheckter con problemi di elettricità, ma riprende subito, anche se in ultima posizione.

Le posizioni non cambiano se si esclude un deciso attacco di Hunt a Reutemann. Hunt passa in seconda posizione e attacca anche Pace che è però molto avanti, apparentemente indisturbato. Alle spalle, ha guadagnato una posizione Lauda che ha passato Watson al sesto giro, arrivando ad occupare la tredicesima posizione. Hunt, alle costole di Pace, lo innervosisce attaccandolo e puntandolo ora a destra ora a sinistra.

All'inizio del 7. giro, Pace ed Hunt arrivano quasi assieme alla curva numero 3. Per tutto il rettilineo precedente, Hunt aveva dato l'impressione di farcela a passare la Brabham sfruttando la scia, ma la vettura di Pace era troppo veloce, ed il campione del mondo si era limitato a rimanergli alle costole.

Pace, pressato, è andato troppo largo a metà curva, con il risultato di innescare un testa coda che lo ha portato a chiudere la sua traiet-

toria. Hunt, vicinissimo, ha cercato di passargli all'interno ma non ha potuto evitare di toccarlo, urtandolo con la ruota posteriore sinistra. Pace ci ha rimesso il musetto, sui cui pezzi si è destreggiato subito dopo Reutemann.

Il brasiliano proseguirà poi piano piano verso i box, con un radiatore forato. Glielo cambieranno, ma ormai ripartirà tagliato fuori dalla competizione.

Al termine del settimo giro transita quindi in testa Hunt, seguito da Reutemann, poi Mass, Andretti, Regazzoni, che riesce a tenere al ritmo dei primi. Lauda è sempre in tredicesima posizione, Ribeiro è per la prima volta ai box con una candela rotta, riprenderà ma romperà il motore perché un pezzo di isolante è entrato in un pistone.

Brambilla, che aveva rotto un radiatore per evitare Peterson in sbandava davanti a lui, era rientrato ai box al secondo giro, aveva ripreso splendidamente ma poi al 12. passaggio era andato sul brecciolo uscendo di strada e danneggiando molto la macchina.

Le posizioni sono rivoluzionate al tredicesimo passaggio: Andretti guadagna una posizione perché esce di strada rovinosamente Mass, alla

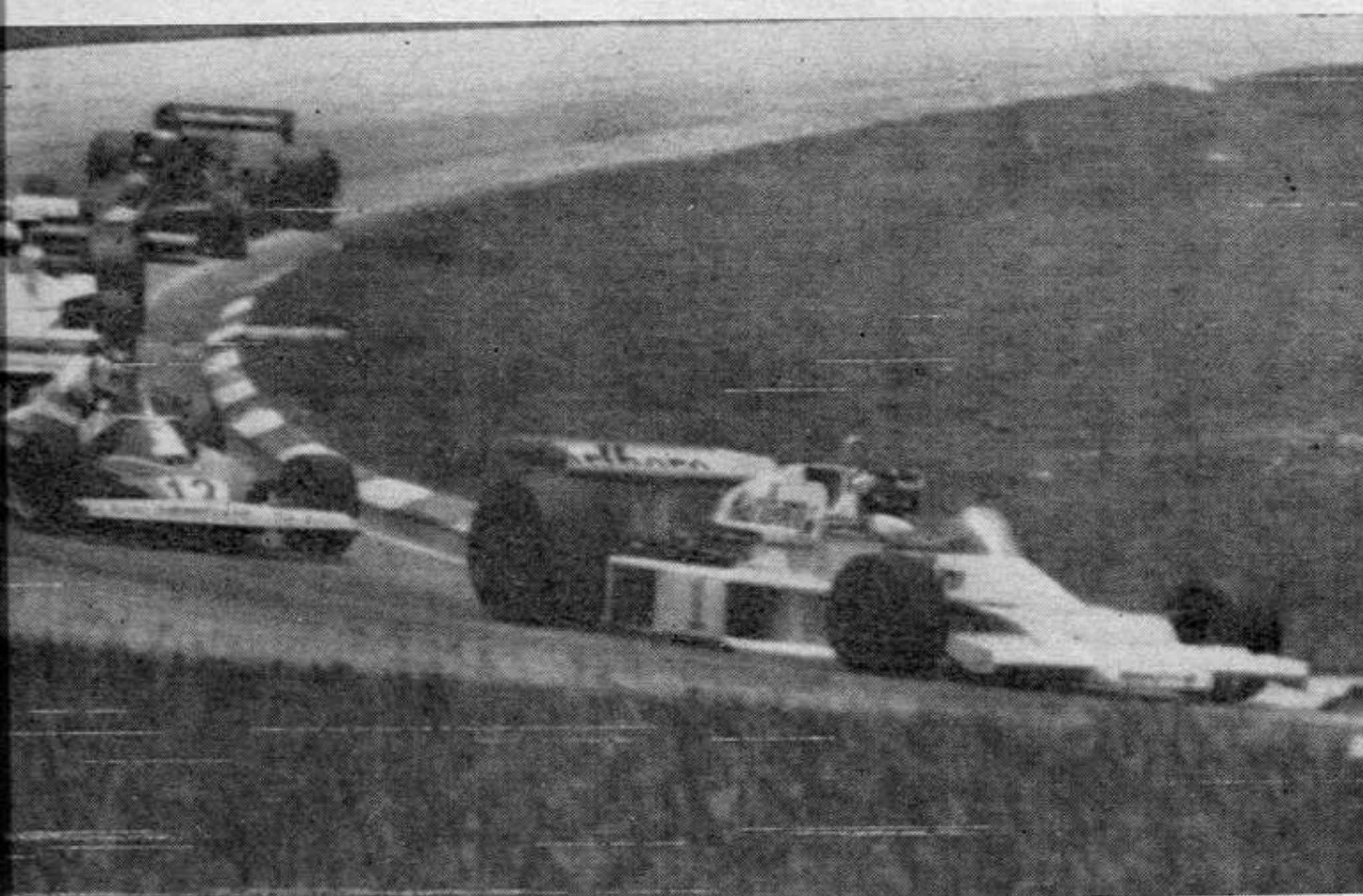
curva 3, buttando in mezzo alla pista reti e pali e mettendo fuori combattimento anche Regazzoni che li investe in pieno e viene eliminato. Peterson che è alle sue spalle non riesce a passare ed anche lui sbatte. Un vero peccato per Clay, che stava andando molto forte ed era nel gruppetto dei primi.

Lauda intanto è risalito dopo essere stato lungamente dietro a Fittipaldi e alla sua gialla Copersucar; riesce a passare solo perché Fittipaldi si deve fermare per una gomma bucata. Niki è ottavo al tredicesimo giro.

Posizioni immutate in testa. Hunt si sta dimostrando sempre il più veloce, è indiscutibilmente in testa e nessuno tenta di attaccarlo. Ma improvvisamente la macchina di Hunt cala, probabilmente per l'urto con Pace, e si fa sotto Reutemann che comincia a puntarlo...

Si è nel frattempo fermato Laffite per una candela rotta, si ritirerà poi al 27. giro per una uscita di strada: Fittipaldi per una gomma come già detto; Depailler per la gomma posteriore destra dechappata che gli ha rotto anche un radiatore.

Ventitreesimo giro, Hunt transita lentamente, e Reutemann prende il



Al terzo giro, Hunt (a sinistra) passa Reutemann, e si mette a caccia della Brabham-Alfa di Pace tirandosi dietro la Ferrari, Mass e Andretti. Qui sopra, Depailler barellato dopo il suo incidente. Saranno escluse fratture

**GLI INCIDENTI** - Non si sono contati gli incidenti in gara! Ha cominciato Mass che uscito alla curva del lago (sono avvenuti tutti nello stesso punto) ha gettato in mezzo alla pista reti e pali su cui è finito Regazzoni mentre Depailler in testa-coda sfiorava « Rega » e Peterson con i freni in disordine non ha potuto evitare anche lui di terminare la corsa in mezzo al groviglio.

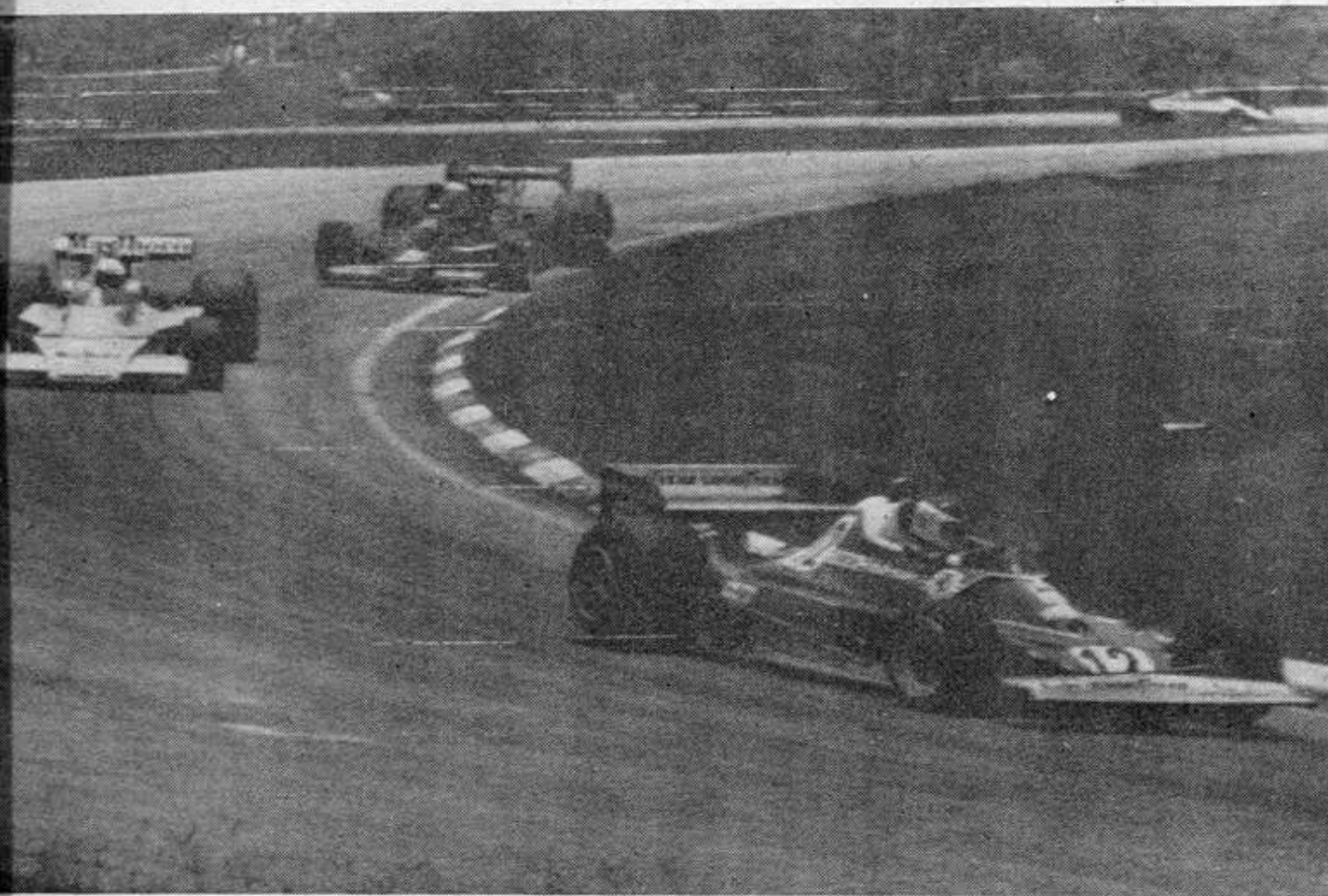
E' poi uscito Brambilla sempre nello stesso punto dopo aver allargato forse un po' troppo. Ha infatti trovato del brecciolo

e non ha più potuto controllare la macchina.

Depailler ha invece fatto un testa-coda da manuale ed è stato investito dall'Alfa di Watson: le due vetture sono andate distrutte. Watson incolume è stato portato ai box mentre Depailler per il quale si sospettava una frattura alla gamba è stato portato all'ospedale in osservazione ma non gli è stato riscontrato nulla di grave. Anche Laffite è uscito di strada per una sbandata alla sua vettura. La macchina ha subito seri danni ma il francese è incolume

**DEPAILLER**  
senza  
frattura  
g. c.

Il vincitore del Gran Premio del Brasile, Reutemann, ritratto alla curva «Laranja» del circuito di Interlagos seguito dalla McLaren di Mass e dalla Lotus di Andretti. Reutemann è stato molto attento a non attaccare a fondo, riuscendo a portare alla fine la sua Ferrari senza dover cambiare i pneumatici



COME IL NIPOTE DI AGNELLI HA GIUBILATO TROPPO PRESTO REUTEMANN...

## «FERRARI non aveva digerito il Giappone...»

*Nella settimana precedente il Gran Premio del Brasile, il settimanale argentino «Parabrisas» era uscito con un'intervista a Cristiano Rattazzi, nipote del presidente della Fiat ed un intimo amico di Luca Cordeiro di Montezemolo, ex-diesse della squadra Ferrari. Ecco alcuni punti essenziali di quell'intervista:*



Cristiano Rattazzi

comando della corsa. Sugli spalti sono ora gli argentini a fare una «cagnara» da far impallidire la samba in onore di Pace. Ai box, Hunt cambia le due gomme anteriori e riparte in quinta posizione, subito dopo il passaggio di Watson e Lauda.

Al ventiseiesimo passaggio, queste le posizioni: in testa Reutemann, seguito da Pryce che ha fatto una rimonta molto buona favorito anche dai ritiri degli altri. Poi Hunt, che ha passato Lauda e Watson, che si sta riprendendo molto bene. Se non fosse partito handicappato dalla marcia che gli è uscita Watson sarebbe sicuramente più avanti. Segue Lauda che senza infamia e senza lode è ora quinto, poi Fittipaldi, Nilsson autore di una gara maiuscola con un inseguimento da manuale. Sono i soli a pieni giri.

Alle spalle di questi il nostro Zorzi, che ha cominciato a risalire la china dopo dieci giri quando le gomme hanno cominciato ad andare in temperatura, poi gli si sono allentate le cinture di sicurezza e ora va avanti anche se molto faticosamente. Seguono, Laffite, Hoffmann, e Binder.

Pryce attacca Reutemann, Ambrosio assieme ad Achilli sul podio

mandano via le donne perché portano male. Pryce, da quel pilota che è, attacca, ma il motore cede a sette giri dalla fine. A consolazione di Ambrosio vi è però in quel momento Zorzi che con grande forza di volontà ha guadagnato posizioni e si trova in sesta posizione, in zona punteggio...

Le posizioni sono ormai acquisite, solo un guasto può fermare i primi, ma tutto va bene e Reutemann taglia il traguardo in mezzo alle urla e ai canti degli argentini... impazziti di gioia.

Ai box Ferrari ci si abbraccia, arriva anche Lauda: è nero, impreca e dice che ha i soliti problemi delle prove. Viene accompagnato nei box da Ghedini. Alle spalle di Reutemann si installa Hunt confermandosi il più pericoloso avversario della Ferrari, poi Lauda distaccato di 48". Fittipaldi autore di una gara maiuscola nonostante la vettura che guida, Nilsson un eroe in questa occasione per la grinta e la determinazione con cui ha inseguito, ed il bravo Zorzi che si prende un punticino meritato in classifica mondiale.

**Giancarlo Cevenini**

**BUENOS AIRES** - ...Dopo aver parlato di Reutemann e averlo definito «un pilota grato a Ferrari, mentre Regazzoni è bravo e simpatico, ma non era il pilota adatto a fare da complemento a Lauda», il nipote dell'avv. Agnelli ricorda il GP d'Inghilterra, quando Clay si toccò con Lauda...

L'intervistatore chiede poi a Rattazzi che cosa successe dopo il GP del Giappone. Ecco le sue risposte:

«...Enzo Ferrari era arrabbiato, molto arrabbiato. Ma lì c'è stata l'influenza di molta gente della vecchia guardia, di quella che ha fatto la guerra e non capisce questo tipo di atteggiamenti che io invece capisco perfettamente e giustifico senza nessun dubbio. Quello che ha fatto Lauda in Giappone è stato giusto perché lì non si poteva correre. Ma Ferrari non poteva accettarlo. Oltre a tutto in Italia c'è Sabbatini, il direttore di "Autosprint"

(grazie per la reclame n.d.d.) che parla con Enzo telefonicamente in qualsiasi momento e che già è definitivamente contro Lauda. Niki, da parte sua, non fa assolutamente niente come relazioni pubbliche e neppure gli importa. Penso che se Niki vince quest'anno il campionato del mondo può andarsene lui stesso dalla Ferrari, da solo».

Altra domanda: ci parla di Scheckter e Watson?

«...Si suppone che abbiano una opzione con Ferrari, quell'opzione ce l'ha Ferrari ed è lui che decide, non i piloti. Questo bisogna capirlo bene».

Che succede oggi con la Ferrari?

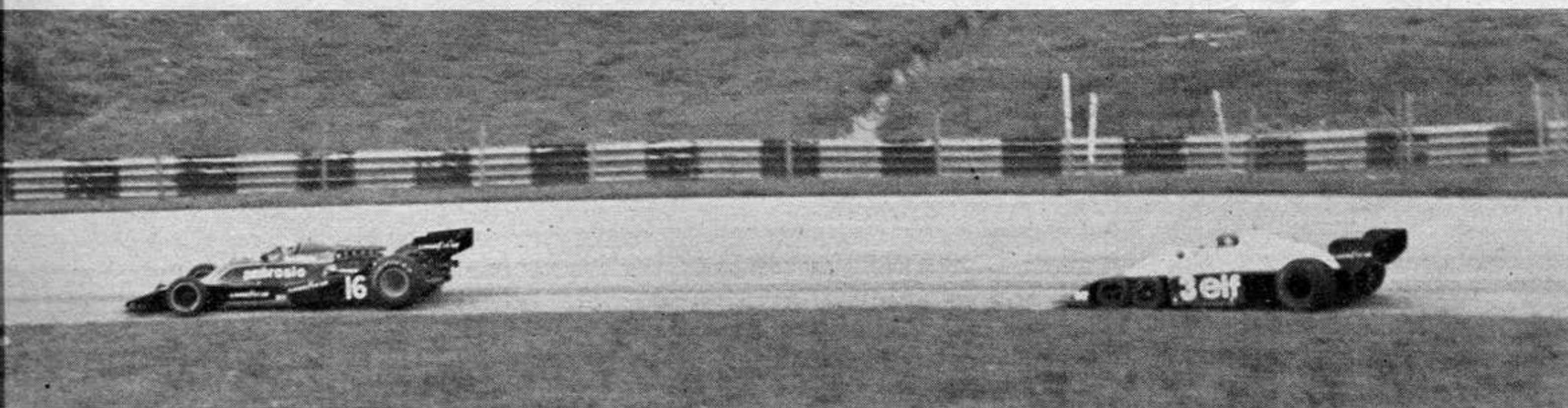
«...La Ferrari non è più di attualità per le gomme. La Goodyear ha fatto un tipo di pneumatici per i prossimi due anni, a cui questo telaio definitivamente non si adatta. Quello che succede è che Forghieri e i tecnici non vogliono accettarlo del tutto, ma poiché la Goodyear non farà altre gomme, né delle gomme speciali per noi, non ci sarà altra soluzione che fare un altro telaio».

In altra parte Rattazzi dice:

«C'era bisogno di un altro pilota ideale da affiancare a Lauda e in quel momento si pensò a Peterson. Ma tutti sappiamo quello che è Ronnie e qual è il suo tipo di guida. Avevamo bisogno di qualcuno che potesse fare un lavoro di équipe. Alla fine, è stata la parola di Montezemolo a far decidere Ferrari di agganciare Reutemann».

Di Reutemann, Rattazzi dice anche che è un pilota più lento di Lauda di un secondo, mentre Regazzoni lo è di due secondi.

Si attende ora la seconda puntata dell'intervista, quella dopo il G.P. Brasile... (Anche se stavolta il nipote dell'Avvocato non c'era).



Qui sopra, Pryce e Peterson. Il primo poteva arrivare terzo, mentre lo svedese ancora non ha assimilato la 6 ruote. Sotto, il «cimitero» alla curva 3: in primo piano la McLaren di Mass. A destra, Renzo Zorzi, anche lo scorso anno protagonista di una buona gara a Interlagos ha conquistato il suo primo punto



GLI EXPLOIT INIZIALI DI PACE VANIFICATI NEL FINALE

# Il telaio ha tradito le prodezze del 12 Alfa

SPECIALE AUTOSPRINT

INTERLAGOS. Alfa, Alfa, Alfa... ma il telaio ha tradito all'ultimo istante le valide ambizioni della vettura di Pace, sul finire della terza ed ultima prova, valida per l'assegnazione dei tempi dello schieramento di partenza. Con la pista sporca dove valevano le qualità del telaio, questo è mancato, e nulla ha potuto fare il più potente dei motori in circolazione nel « circo » della F. 1, quello progettato e costruito dall'ing. Chiti. Dalla « scatola » di Interlagos è saltato fuori il « fortuniere » secondo i ferraristi, il solito James Hunt con la longeva McLaren, che si è preso l'ennesima « pole position » della sua carriera.

Una sorpresa è venuta dalla bella prestazione di Reutemann che ha portato sorprendentemente la sua Ferrari in prima fila a soli otto centesimi di secondo da Hunt. Ritrovata competitività della vettura del commendatore? Ce lo auguriamo di cuore, ma ci sono alcuni dubbi. Innanzi tutto l'alettone posteriore, che è stato adoperato nelle prove era fuori regolamento, troppo alto (lo ha constatato a fine prove lo stesso ing. Noretto, ammalato ma presente egualmente sul circuito); e le gomme, che sembra fossero della miscela « chewing gum » portate espressamente da Fiorano per ogni evenienza... Quest'ultima voce l'abbiamo raccolta nei team inglesi, solitamente bene informati. Ad ogni buon conto la « prova verità » salterà fuori dalla gara.

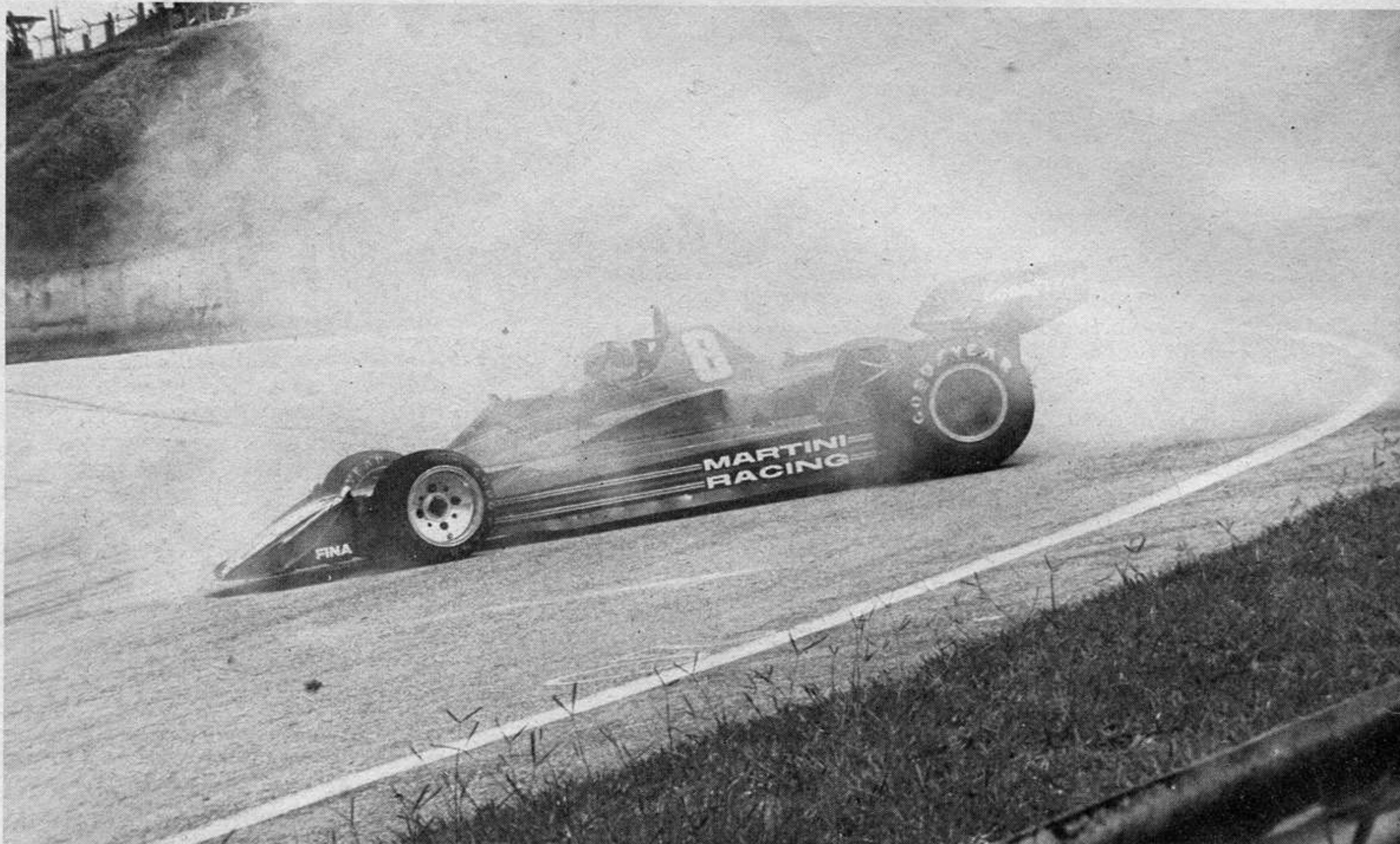
Iniziamo a guardare queste interessanti prove da venerdì, prima giornata di « entrenamientos official », dopo che al sabato della settimana prima Reutemann aveva inanellato qualcosa come 120 giri grazie alla benzina « avio » procuratagli dalla Fiat, visto che qui in Brasile siamo in periodo di razionamento. Anche i tempi del sabato erano tempi con gomme tenere, e se ne accorse Fittipaldi, che come abbiamo già riportato — fece una « vibrata protesta ». Dopo prove senza nessuna importanza al mercoledì, la Ferrari ha cambiato il motore del « muletto », e si è presentata alle prove con tre vetture perfettamente nuove.

## Spenta in 8" la LOTUS esplosa di ANDRETTI

INTERLAGOS - Di veri incidenti durante le due giornate di prove non ve ne sono stati. Il più spettacolare è stato indubbiamente quello di Andretti. Mario ha improvvisamente sentito del bagnato al fondo schiena ed ha capito immediatamente che si trattava di benzina, ha scalato il maggior numero di marce possibili per rallentare ed appena lo ha giudicato opportuno è saltato giù dalla Lotus che ancora non si era fermata.

In quel preciso istante la macchina con un boato si è incendiata, e in fiamme come era ha attraversato lentamente la pista prima di andarsi a fermare nel prato dove sono intervenuti immediatamente i « bomberos » nel tempo record di 8 secondi ed hanno spento le fiamme. In questo modo hanno permesso a Chapman di ricostruirla completamente e di farla partire per la gara.

Festival di testa e coda con Ribeiro, Scheckter e Brambilla ma tutti risolti con piroette per la gioia del folto pubblico. Il più spettacolare è stato quello di Pace che ha percorso un centinaio di metri con la macchina di traverso alla pista in mezzo al fumo azzurrognolo dei pneumatici.



Anche in prova, Pace è stato protagonista di parecchie sbandate. Ha fatto molti testa-coda, soprattutto nella seconda giornata quando era a caccia del tempo di Hunt. In uno di questi, Pace ha pure perso il musetto

Subito dopo il via, alle 10 esatte, con un pallido sole coperto e una temperatura ideale, è Pace con la sua Alfa a dodici cilindri che inizia a girare nelle tornate migliori: dopo una mezz'ora di prove Pace ha il miglior tempo in 2'31"50, Reutemann è ad un secondo, mentre Lauda naviga a 5 secondi. Hunt ha girato in 2'33"6.

C'è grande animazione nei box Ferrari, Lauda non scende dai tempi di... Perkins che è ultimo desolatamente con la sua BRM che non va in moto. Arriva ai box arrabbiatissimo, Lauda, e aggredisce chi gli è vicino:

« La makkina andare via tutte parti... io non posso kuidare questa

vettura... », e interviene Forghieri, che decide di cambiare l'angolo di chasse, di toglierne un po' perché c'è prevalenza di anteriore. L'intervento richiede tempo, intanto gli altri migliorano continuamente.

Pace è alle stelle, ogni giro fa meglio, il motore boxer è eccezionale, lo stesso dell'Argentina, pensate un po'... Con una serie che lascia sbalordito il buon Campiche alla « guida » dei suoi Heuer, Pace infila due 31"50, un 31"51, due 31"30 due 31"00, poi 30"70, ed infine il miglior tempo assoluto, 2'30"57 alla media di 190,326 kmh.

Sono « annikiliti » ai box Ferrari, mentre alla McLaren e alla Lotus non si dispera. Non c'è però nulla da fare, l'Alfa di Chiti e del suo coequipier Ecclestone è nettamente superiore.

Il tempo di Pace rimane una chimera al termine della prima giornata, lo avvicina solo Andretti con la Lotus girando in 2'30"83; poi Hunt che ha molto migliorato assieme a Mass, i due sono in due decimi di secondo: 2'31"29 il campione del mondo 2'31"50 Mass.

La vera crisi della Ferrari viene però dal « giubilato » Regazzoni, che con la Ensign sponsorizzata dalla Tissot ottiene alla fine della giornata il quinto tempo assoluto davanti alle due Ferrari, girando in 2'31"69, mentre Reutemann, il primo della Ferrari, ha girato in 2'31"97 e l'ex campione del mondo Lauda ha davanti anche l'Alfa di Watson nonostante quest'ultima avesse un motore « stanco ». L'austriaco ha fatto

● Dopo la bella prestazione delle prime prove di Reutemann, anche Lauda ha voluto un maggiore carico aerodinamico sulla vettura eguale a quella di Carlos. Ma non è sempre stato Lauda il gran collaudatore?

● « ...Calma, calma. — diceva Lauda alla fine delle prime prove (quando ancora parlava con AUTOSPRINT) — Ho molte sovrasterzo, ma c'è tempo e lavoreremo. Non c'è niente di male, la macchina andrà a posto... ».

● La prima ora e mezza di prove è stata quasi tutta persa dalla Ferrari di Lauda per fare delle modifiche alla sospensione anteriore perché la macchina non stava in strada.

fermare il cronometro su 2'32"37.

Due secondi di distacco da Pace sono veramente un'eternità. Il vincitore della prima prova mondiale, sulla Wolf, ottiene la nona prestazione davanti al redivivo Fittipaldi con la gialla Copersucar ormai « vedova » del Café do Brasil.

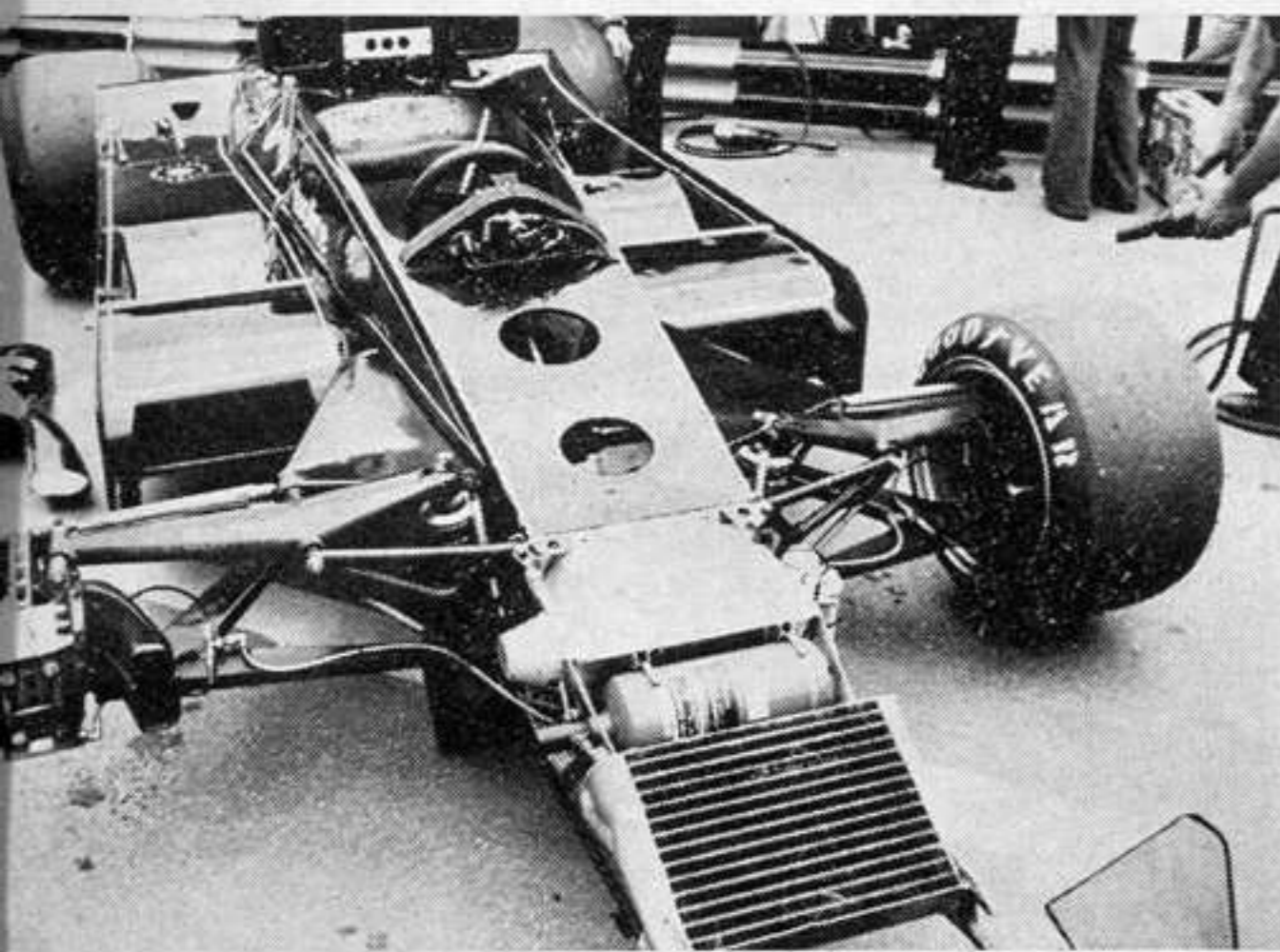
Il primo degli italiani è Brambilla. Vittorio ha qualche problema di assetto con la Surtees e lavora molto per metterla come vuole lui, ovviamente i tempi sono mediocri ma conoscendo il bravo monzese non c'è da disperare.

Si lamenta Depailler con la sei ruote Tyrrell, nonostante abbia ottenuto l'undicesimo tempo; Peterson è invece ancora più indietro e lui, taciturno, non parla: lo fa solo con gli occhi. Inspiegabilmente, le due sei ruote sembrano delle bandiere tanto vanno di qua e di là nella pista...

Buona la prestazione di Zorzi con L'« Ambrosio special », che ha ottenuto la diciassettesima posizione, nonostante un motore fiacco e l'acceleratore che per diverse volte è rimasto bloccato. Si vede che il collaudatore della Pirelli si sta facendo le ossa alla vettura e alla F. 1 praticamente nuova per lui, essendo le sue apparizioni in F. 1 state solo sporadiche. Penultimo (e non lo avevamo mai visto) Laffite con la Ligier. Il simpatico francese ha un diavolo per capello: i nuovi motori della Matra rompono gli alberi a cammes, sabato ne arrivano due nuovi e alla Matra sperano.

La giornata finisce con l'Alfa alle stelle e con la Ferrari in crisi.





Sulla Lotus di Andretti (a sinistra) è stata sperimentata una nuova forma aerodinamica della parte posteriore dei due cassoni laterali, più rialzata

Estremamente deludente la prima uscita della nuova BRM (a destra), tanto che Larry Perkins è stato l'ultimo nelle prove ed il primo a fermarsi in gara



**INTERLAGOS** - Poche novità tecniche, ovviamente, dato che le macchine sono quelle dell'Argentina e non vi è stato molto tempo per modificarle. La novità era la BRM di Perkins, peraltro già ampiamente descrittavi, sulla quale sono state notate delle piccole cose diverse rispetto a quelle viste alla presentazione ufficiale.

La **FERRARI**, alla ricerca della individuazione delle ragioni che hanno portato alle prestazioni non brillantissime di Buenos Aires, ha provato soluzioni diverse per quanto riguarda le sospensioni, facendo ricorso ad una comparazione tra carreggiata posteriore larga e stretta, sospensioni anteriori del tipo usato in Argentina e quelle del tipo usato nel 1976.

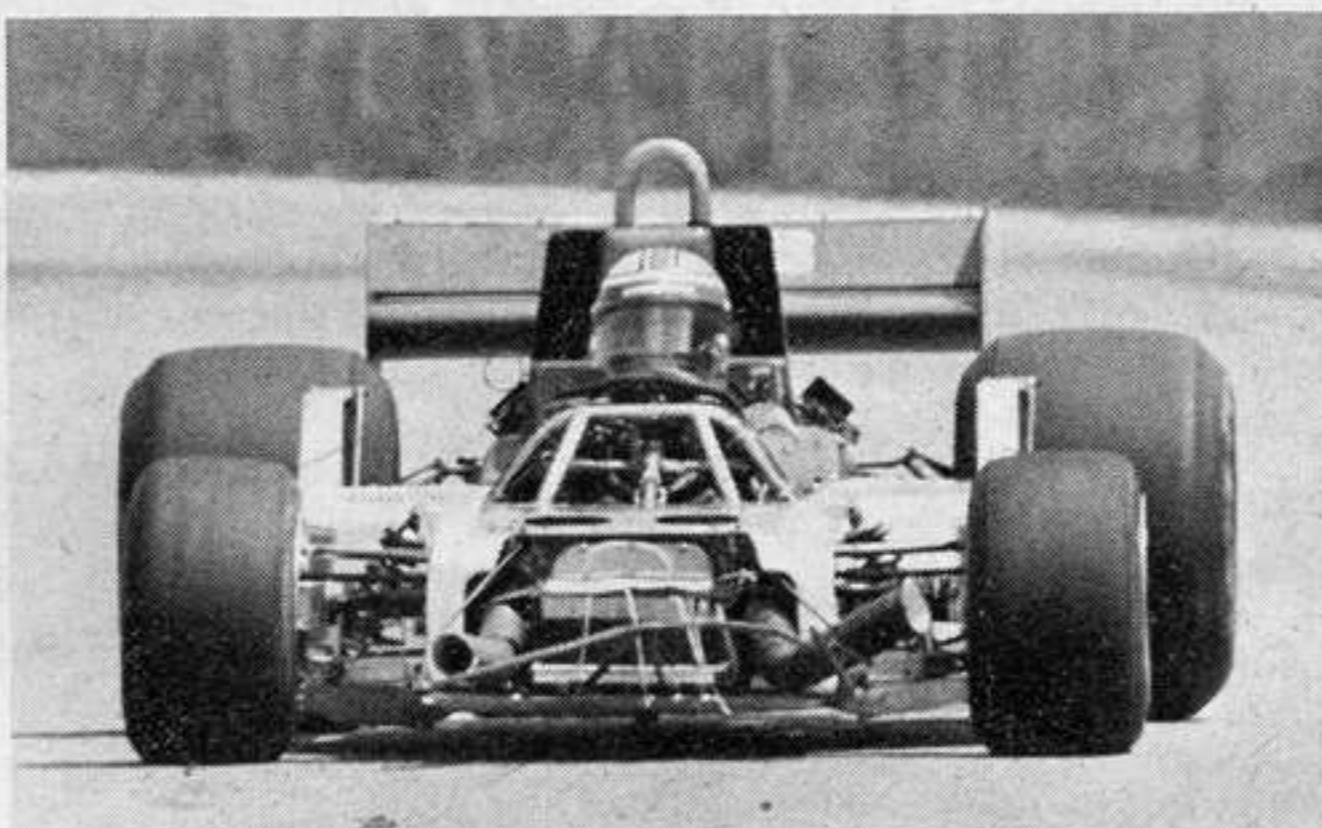
La sospensione anteriore usata a Monza, che permette alle gomme di essere in aderenza maggiormente, ha abbastanza soddisfatto, anche se probabilmente sottopone i pneumatici a maggiore sforzo. Il toccasana, tuttavia, è venuto da un nuovo alettone, sempre con la forma appuntita nella parte anteriore, ma con la superficie superiore piatta, che termina nella parte finale con una svasatura arrotondata in basso. L'alettone regolabile finale, staccato dal corpo centrale, è stato usato in posizione pressoché verticale, e ciò ha permesso a Reutemann di guadagnare un secondo e mezzo, un margine molto rilevante.

Le nostre osservazioni dall'Argentina, che indicavano nella aerodinamica la causa della minore velocità delle Ferrari, erano quindi fondate.

Alla **LOTUS** hanno sperimentato sulla macchina di Andretti una modifica della linea aerodinamica della parte superiore delle fiancate, che anziché totalmente piatta è stata rialzata, in modo da offrire una deflessione del flusso di aria davanti ai pneumatici posteriori. Purtroppo, Mario Andretti non ha potuto effettuare un confronto tra questa soluzione e quella

#### IL SEGRETO IN EXTREMIS FERRARI

## Più ripido lo spoiler T.2



Anche Ian Scheckter ha avuto le sue disavventure, nelle prove. In gara si è fermato presto

precedente, perché avrebbe dovuto farlo alla fine delle prove, ma la sua macchina è stata resa inutilizzabile dall'incendio che lo ha bloccato durante la ultima

sessione di prove. Così Andretti è partito con la nuova carenatura e Nilsson ha invece usato quella di tipo vecchio.

La **SHADOW** ha utilizzato sulla macchina di Pryce una nuova sospensione posteriore, ed ha anche allungato il passo mediante un distanziale tra motore e cambio. La Shadow avrà una nuova macchina in Sud Africa, che sarà usata sia da Pryce, ed anche da Zorzi.

Le **TYRRELL** hanno tentato di attenuare i fenomeni negativi verificatisi in Argentina apponendo sulla parte anteriore un « labbro » orizzontale, e irrigidendo il musetto con due tiranti che ne impediscono la flessione verso il basso, causa probabile dei fenomeni di sovrasterzo che erano stati lamentati. Però anche con questi accorgimenti le macchine sono state difficili da guidare, soprattutto quella di Peterson che per la sua natura è molto « ballerino ».

Per la gara, la Tyrrell ha fatto ricorso ad un compromesso, aumentando la incidenza dell'alettone posteriore che però ha diminuito la velocità massima.

La **LIGIER**, infine, ha parzialmente risolto i problemi dati dai nuovi motori facendo arrivare un motore ibrido, composto da un monoblocco del 1973 sul quale sono state montate testate del 1976 ed adattata l'accensione elettronica Marelli. Il motore ha dato risultati abbastanza buoni permettendo a Laffite di girare a lungo senza inconvenienti, cosa che gli era stata impossibile in Argentina e nelle prime prove di qui.

Da segnalare la prodezza dei meccanici della Lotus, che hanno ricostruito tutte le canalizzazioni, tutti i circuiti elettrici e tutte le installazioni distrutte dal fuoco, permettendo ad Andretti di disporre della sua macchina. Il che ha fatto molto piacere a Nilsson che altrimenti rischiava di restare a piedi.

f. l.

Una chilometrica seduta fra Forghieri, Tomaini, Reutemann e Lauda, Nosedo, Ghedini e C., oltre a Lardi e signora, fa fare tardi a tutti, anche ai meccanici che rientrano a S. Paolo all'una di notte e si chiedono perché.

Sabato, un'ora e mezza per decidere tutto. Alfa e Ferrari hanno motori nuovi, la maggioranza degli altri no, fa caldo quando alle dieci precise si parte per gli ultimi 90 minuti decisivi per lo schieramento. E' la giornata decisiva per le ambizioni di tre team: la Ferrari che vuol dimostrare di essere competitiva; l'Alfa che con Pace e Watson vuol rinverdire gli stinti allori; e la McLaren con il suo campione del mondo Hunt che promette la pole position mentre arriva (in ritardo) alle prove con la solita stinta maglietta...

Lauda confida (ad altri, perché con Autosprint c'è l'embargo...) che spera molto nelle soluzioni apportate (vecchia sospensione posteriore ed edizione '76 quella anteriore) per cercare di eliminare l'inconveniente della macchina che non sta in strada.

Ruggir di motori e Cuoghi, con l'occhio destro in technicolor per aver sbagliato una porta, fa segno a Niki di partire; lo segue Reutemann e via via tutti gli altri.

Durano quattro minuti le prove di Lauda... un serbatoio perde. L'ex campione del mondo con molto fair-play prende il « muletto ». C'è anche un cane sulla pista, ma gli organizzatori sperano se ne vada da solo e non interrompono le prove. Ci

si aspetta grandi cose dalle due Alfa ma subito i due piloti rientrano lamentando mancanza di aderenza. La pista, fattasi sporca, rivela le vere qualità della Brabham. E' solo il motore che ha il massimo dei meriti, mentre il telaio langue, in attesa del nuovo.

Mentre Lauda rabbiosamente gira con il « muletto » e non riesce a far meglio del quint'ultimo tempo, tutte le attenzioni del box, da Forghieri a tutti gli altri, sono rivolte a Reutemann.

All'argentino viene montato un alettone con un gran rialzo posteriore (fuori regolamento per l'altezza) e migliora di due secondi anche grazie (così si dice) a gomme morbide portate da Maranello...

Se vi fossero gli scrutinatori, il tempo di Reutemann verrebbe annullato, ma questi non si vedono e l'ing. Forghieri — che aveva consigliato questa modifica — fa la sua brava figura da portare all'occhiello al « gran capo » (ammalato) a Maranello. Le prove vengono interrotte per recuperare la Wolf di Scheckter ferma in panne di elettricità lungo il percorso e riprendono dopo 23 minuti di sospensione.

Sempre in crisi Lauda, mentre emerge il solito Hunt che rabbiosamente conquista la « pole position » con il tempo di 2'30"11, alla media di 190,909 kmh. Alle sue spalle Reutemann come già detto, poi in seconda fila Andretti (la sua macchina ha preso fuoco e lo leggete in

altra parte del giornale). In seconda fila, con Mario, Mass a conferma che la McLaren è una vettura valida. Migliorano in molti, anche Pace, ma non ce la fa ed è in terza fila assieme a Depailler che è riuscito finalmente a mettere a punto la macchina.

Sono prove decisive, migliorano i loro tempi il 90 per cento dei piloti, non ce la fanno Regazzoni, Fittipaldi, Ian Scheckter, Lauda e Hofmann.

Quarta fila per Watson, che lamenta come Pace sulla sua Alfa la mancanza di aderenza nella pista particolarmente sporca. Quinta fila per Regazzoni, davanti a Nilsson e al suo ex-capo Lauda, che è in settima fila con il 13. tempo; sesta fila per il bravo Brambilla che ha finalmente messo a punto la macchina a fianco di Pryce.

Lauda ha fatto meglio di Laffite di 15 centesimi di secondo. Jody Scheckter è in ottava fila assieme a Fittipaldi, anche lui in crisi perché la macchina non tiene la strada, mentre Jody lamenta la panne elettrica che non gli ha permesso di « tirare » nel momento giusto.

Bravo Zorzi in nona fila, ha potuto girare poco ma si vede che migliora giro dopo giro e comincia a conoscere la vettura che porta; dal Sud Africa avrà la nuova.

A prove finite cominciano a circolare le voci già riportate sull'alettone e sulle gomme Ferrari, mentre Interlagos si svuota, è in corso la solita riunione di tecnici Ferrari, Forghieri tiene banco...

## Nelle prove libere NIKI sembrava migliorato...

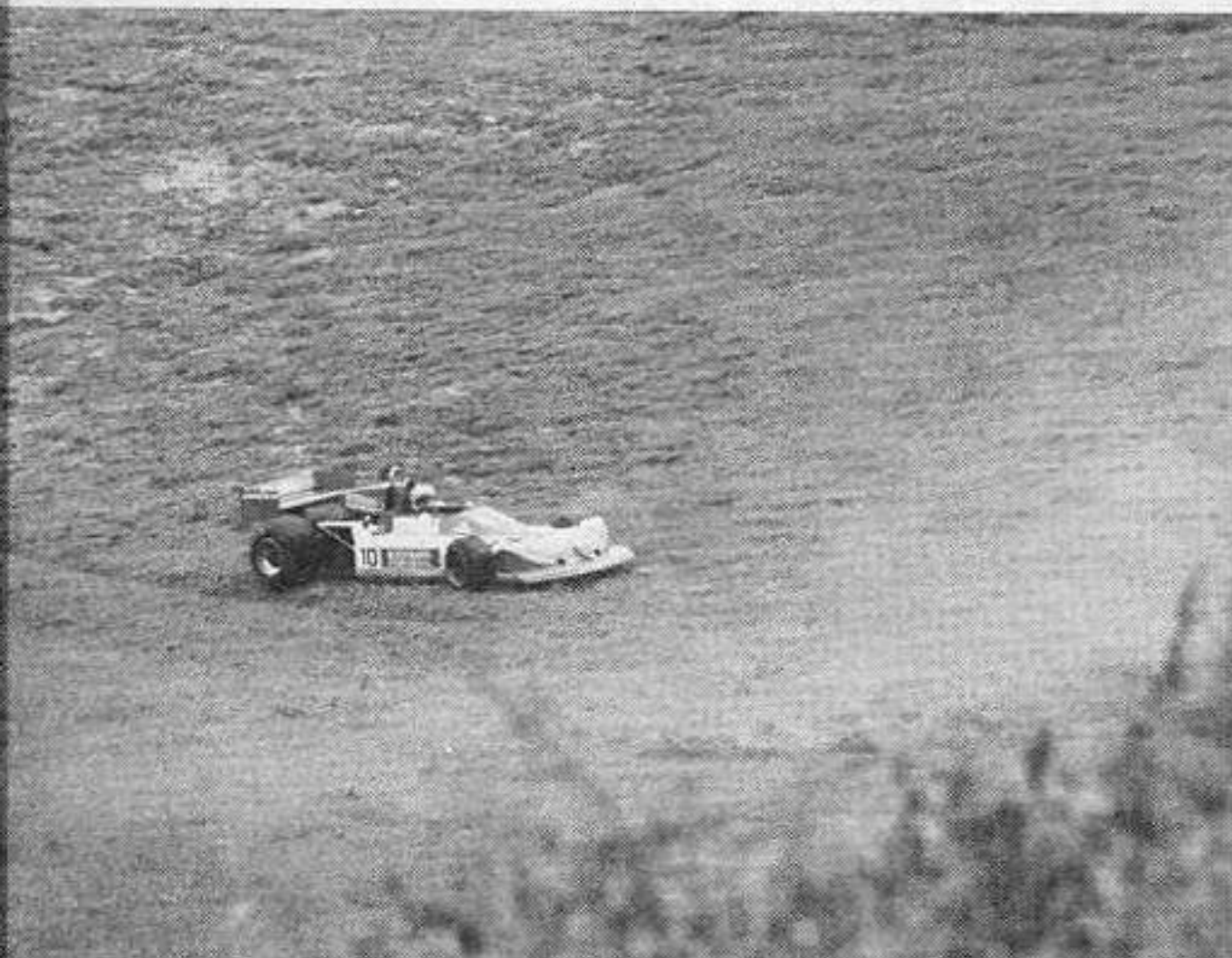
**INTERLAGOS** - Anche le prove libere del mattino prima della corsa hanno indicato nella McLaren di Hunt la macchina «più in forma». Andretti, i cui meccanici hanno fatto miracoli per rifargli la macchina, lavorando tutta la notte, è alle spalle di Hunt. Leggermente in difficoltà la macchina di Reutemann che ha fatto il quarto tempo precedente dall'altra McLaren di Mass, mentre ha migliorato Lauda che ha il settimo tempo. Non hanno provato le due Tyrrell, perché Gardner ha detto che non serviva.

Ecco i tempi della MEZZ'ORA DI DOMENICA MATTINA: Hunt 2'33"05; Andretti 2'33"23; Mass 2'34"30; Reutemann 2'34"43; Pace 2'34"50; Watson 2'34"59; Lauda 2'34"69; Brambilla 2'34"83; Regazzoni 2'34"98; Jody Scheckter 2'35"65; Laffite 2'36"29; Ribeiro 2'36"79; Fittipaldi 2'36"82; Nilsson 2'37"98; Ian Scheckter 2'38"32; Pryce 2'38"60; Hoffmann 2'38"90; Zorzi 2'39"58; Binder 2'53"12; Perkins 3'32"09.

## Sembrava mettersi male con la pioggia

**SAN PAOLO** - Vigilia della settimana a S. Paulo. Tutti alla ricerca di riposo e possibilmente di sole. La maggior parte dei piloti e personaggi delle corse è andata sulla spiaggia di Guarujá, che è relativamente vicina a Interlagos. Però è stata una scelta poco felice, perché il tempo si è mantenuto bello solo per poco, e dopo è passato al brutto, con pioggia, tanto da consigliare a tutti un esodo in massa.

Chi è venuto subito a Sao Paulo, tuttavia, ha avuto anche qui la pioggia, che è durata per tre giorni continui e che ha tra l'altro provocato notevoli inondazioni, con grossi guai per la città che per due terzi è stata paralizzata.



**Ian Scheckter** si è fermato quasi subito, col cambio bloccato. Meglio ignorare, per ora, le March

● L'acqua ha anche condizionato la giornata di **PROVE LIBERE** del mercoledì, che ha potuto svolgersi solo parzialmente perché con la pioggia la pista era impraticabile. Durante questa giornata, tra l'altro, i servizi di sicurezza erano forzatamente ridotti, perché tutti i pompieri della zona erano mobilitati nelle operazioni di sgombero e di soccorso, che hanno richiesto anche l'utilizzazione dei carri botte per la fornitura di acqua potabile alle zone che erano state più colpite, nelle quali si era verificato l'inquinamento dei pozzi per la infiltrazione delle acque piovane.

● Secondo le statistiche, le **TYRRELL** non sono mai riuscite ad ottenere risultati di rilievo sul circuito di Interlagos. Ken Tyrrell sperava proprio di riuscire stavolta a modificare questa «tradizione» che non gli piaceva per niente, ma anche questa volta non è riuscito nell'intento. Anzi è andato molto peggio di quanto pensasse.

## Anche a LAUDA bollito l'estintore

● Mentre i meccanici cercavano il buco nel serbatoio della macchina di **LAUDA**, il gran caldo ha fatto entrare in temperatura la piccola valvola di sicurezza che automaticamente mette in moto gli estintori, adottata dopo l'incidente di Lauda al Nurburgring. Il risultato è stata una bella spruzzata a tutti i curiosi attorno alla rossa vettura.

● Nella prima sessione di prove alla **LOTUS** di Andretti si è rotta una barra della sospensione posteriore destra. Mario stava andando piano ed ha evitato guai maggiori. Ai box Chapman ha cambiato personalmente il pezzo rotto.

● E' stata respinta la richiesta di **ECCLESTONE** di rendere valida anche la quarta sessione di prove per lo schieramento di partenza. A qualcuno, Ecclestone ha detto che lui non lo aveva chiesto.

● **PACE** ha voluto cambiare i rapporti alla fine della prima ora e mezza di prove, perché la sua macchina vedeva pochi giri: 11.200 in luogo dei 12.000 che prende normalmente il boxer Alfa. Non è stata una soluzione azzeccata perché Pace non è riuscito a fare meglio.

● Sul finire delle prove **LAUDA** è rimasto senza benzina. Una volta non capitava mai... Ora Niki sembra quasi nelle condizioni di Regazzoni negli ultimi tre anni: chiaramente lo si sta cercando di scaricare.

● Alla fine della prima giornata di prove **PACE** aveva un problema al posteriore della Brabham che non si riusciva a capire. I due meccanici di Chiti, al seguito per il motore, hanno poi scoperto che si era scaricato l'ammortizzatore posteriore sinistro...

● La **MARCH** porterà dopo prove supplementari in Inghilterra la sua sei ruote in Sud Africa. La vettura con Ribeiro farà le prove e poi si deciderà se utilizzarla in gara o no. E' intanto esclusa la possibilità di un'altra March per Flammini nell'operazione Angeleri, perché quest'ultimo non è riuscito a trovare i soldi necessari richiesti dalla March. Così dice Mosley.

## Cambiati meccanici alla COPERSUCAR

● La **COPERSUCAR** ha molto cambiato la sua squadra di meccanici, facendo incetta di gente nuova qualificata. Non vi è più il giapponese Ito, e nemmeno Joachino Ramirez. In compenso è stato ingaggiato l'inglese David Loft che era alla Lotus, e che è stato allettato da uno stipendio molto elevato, il doppio di quello che gli pagava la Lotus, notoriamente abbastanza parca.

● Pareva che a questo Gran Premio potessero partecipare cinque piloti brasiliani, perché in aggiunta a **Fittipaldi, Pace, Hoffmann e Ribeiro** gli organizzatori contavano di mettere anche **Eduardo Celidonio**, un buon pilota locale che è in attività da una dozzina d'anni. La candidatura di Celidonio è stata però respinta dalla FIA in quanto egli non figura tra i piloti classificati nella categoria A. Vi è stato un ricorso che non ha dato esito, e vi sono state pressioni da parte di molti. Un ultimo tentativo è stato fatto dalla Shadow verso **Bernie Ecclestone**, dato che era la Shadow che avrebbe dovuto dare a Celidonio la macchina. Ovviamente non tanto per permettere al brasiliano di correre, quanto per incassare la bella somma che era prevista per l'affitto della macchina. Ma non se n'è fatto nulla.

● Il prezzo per parcheggiare la macchina vicino all'autodromo era di 20 dollari.

● Il cantante e compositore brasiliano, **Juca Chaves** si è recato con la moglie nei box della Copersucar, prima del via.



**Hunt** in visita al box Ferrari, presenti **Lauda** e **Forghieri**. Il campione è stato protagonista di una movimentata vigilia di gara in Brasile

### TECNICA in vista

## Nuovo 6 marce superleggero ALFA

● L'ing. **CHITI** ha approntato un nuovo cambio molto leggero sempre a sei marce che debutterà sulla nuova macchina Brabham in allestimento. Le prime prove di questo cambio si dovrebbero avere già in Sud Africa...

● Si era detto che anche **FORGHIERI** stesse approntando un nuovo cambio dopo i precedenti sei-marce della concorrenza. Il «succhiacavalli» è però di difficile realizzazione ed è ancora sulla carta. Quindi lontano a venire.

## «Misto» sospensioni per REUTEMANN

**INTERLAGOS** - Le interviste prima della corsa: «No problem...». E' il solito Hunt che commenta in questo modo la sua ennesima pole position. E continua: «Abbiamo avuto un problema di temperatura al pneumatico anteriore destro che scaldava: oggi era un caldo infernale! Abbiamo regolato diversamente la sospensione e tutto è andato a posto. La macchina va benissimo: una perdita di olio ci aveva fatto temere il peggio ma si trattava solo di una porosità del radiatore che è stato prontamente riparato. Gli altri non so, bene la Ferrari no? Reutemann ha fatto il mio tempo». Ride e se ne va.

Incontriamo **Zorzi**: «La macchina che **Ambrosio** mi ha fatto avere era per me completamente nuova ed ho bisogno di un po' di adattamento, ora la macchina l'ho in mano e mi trovo bene. C'era un piccolo problema di motore ma me lo hanno cambiato nell'intervallo fra il primo e il secondo giorno. Sono contento della posizione che ho sullo schieramento. Dal Sudafrica avrò la macchina nuova e spero di migliorare costantemente prendendola in mano di più e conoscendola».

**Brambilla**: «La macchina era inguidabile al venerdì delle prove, non capivamo io e **Surtees** che cosa potesse avere. L'abbiamo regolata come nelle prove del **Ricard** e ora va a meraviglia. Mi trovo bene, c'è accelerazione e velocità, credo che faremo buone cose con **John**. La gara sarà difficile, io voglio fare meglio che in Argentina, il vincitore? **Hunt** o **Reutemann**, ma è una roulette...».

A **Reutemann**, vista la precedente accoglienza in Casa Ferrari quasi quasi non chiedo nulla, poi prendo il coraggio a quattro mani e tento. Mi sorride e risponde (ma forse non ha ancora ricevuto l'ordine d'embargo): «Bene, la macchina dopo aver lavorato molto l'abbiamo messa a posto con diverse soluzioni. Davanti abbiamo le sospensioni nuove dell'Argentina, mentre dietro abbiamo la vecchia. Credo che verrà fuori una bella corsa, sono molto importanti i pneumatici in gara...».

Gli diciamo delle voci sui suoi pneumatici «da tempo» e nega. Dice che non ne sa nulla.

**Pace**: «Dovevo migliorare il sabato, ma improvvisamente con la pista sporca la macchina non stava più bene in strada... E' venuto a mancare il telaio mentre il motore che ci ha approntato l'Alfa Romeo è veramente eccezionale».

E' dello stesso parere anche **Watson**: «Il primo giorno avevo un motore stanco, ma poi quando abbiamo montato il nuovo andava come una bomba... Solo che inspiegabilmente abbiamo perduto in aderenza... Forse la pista sporca non so... Indubbiamente con questa macchina **Ecclestone** e **Chiti** si leveranno delle belle soddisfazioni...».

**Andretti**: «Senza quell'incidente nel quale è andata a fuoco la macchina avevo speranze per la gara perché la Lotus era molto competitiva. Ora non conosco il risultato dell'operazione di messa a nuovo...».

**Nilsson**, lì vicino, incrocia le dita, perché se la macchina non va, come già in Argentina, dovrà cedere la sua a Mario e lui sarà costretto a guardare...

**Laffite**: «Problemi con gli alberi a cammes, abbiamo rotto tre motori. Ora ne è arrivato uno dei vecchi e speriamo bene».

● Abbiamo chiesto al patron dell'**ENSIGN** se nelle gare europee sarebbe tornato Ickx su una seconda vettura. **Mo Nunn** lo ha escluso categoricamente dicendosi troppo soddisfatto di **Regazzoni** per cambiare o per andare a crearsi dei problemi con la seconda vettura.

## Per il fuoco più caro il trasporto aereo?

**SAN PAOLO** - Una «grana» di proporzioni allarmanti è stata sollevata dalla IATA, la associazione delle compagnie aeree internazionali, che si è molto preoccupata di quello che potrebbe accadere in un aereo se si verificasse la ripetizione del fenomeno che ha allarmato la gente di Buenos Aires, quando sulla Lotus di Andretti è scoppiato il serbatoio del liquido anti-incendio.

La IATA, secondo le notizie che sono arrivate qui, avrebbe deciso di rifiutare il trasporto delle macchine da corsa dotate dei circuiti antifluo attuali, che possono provocare esplosioni.

E' chiaro che la cosa è delicata, perché la possibilità che sull'aereo si verifichi una esplosione del genere è preoccupante. Tuttavia, pare che una soluzione sia possibile, adottando un sistema di trasporto protetto, secondo le regolamentazioni in vigore, che prevede imballaggi speciali, tali da garantire la sicurezza dei velivoli.

Secondo la FOCA, ciò comporterà una spesa supplementare, ma il trasporto potrà essere effettuato. Come d'altra parte è comprensibile, visto che si può trasportare anche materiale esplosivo, sugli aerei, quale dinamite o altro. (Non farebbero meglio a pensare al serbatoio-Chiti?).

● In Argentina si è scoperto che i meccanici della BRABHAM avevano montato in modo errato il cambio di Watson non stringendolo bene. Il risultato è stato che si è rotta la campana ed è sfumata la possibilità di una affermazione del 12 cilindri boxer made in Autodelta.

## Emerson «cappuccino»?

● EMERSON FITTIPALDI è stato «ingaggiato» dalla Parmalat e si è perciò aggiunto a Lauda, Reutemann, Regazzoni, Munari e Verini nel «team» della Casa italiana. L'annuncio è stato dato tre giorni prima del Gran Premio del Brasile, durante una festa riuscitissima (durante la quale si è visto Regazzoni ballare samba mescolato ad un balletto di splendide mulatte).

Però, successivamente, sono sorte difficoltà, perché la Copersucar si è opposta a che Fittipaldi ponesse le iscrizioni Parmalat sulla sua tuta, e così la situazione è rimasta piuttosto fluida. Perché ovviamente alla Parmalat interessava che Fittipaldi portasse le sue scritte, per appoggiare l'azione pubblicitaria che la Casa italiana sta iniziando in Brasile, dove ha aperto in questi giorni una sua fabbrica. Fittipaldi ha quindi tolto le scritte Parmalat, ma c'è la possibilità che un accordo sia trovato prossimamente, forse già dal Sud Africa.

## HUNT bellicoso con i brasiliani

● Il venerdì, c'è stata una violenta discussione, diciamo pure un litigio, fra Hunt ed Hoffmann reo, secondo il campione del mondo, di non avergli dato strada alla curva del «Cotovelo». Il giorno dopo, Hunt se l'è presa con Ribeiro più o meno per la medesima ragione. Un giornalista del «Jornal do Brasil» ha allora chiesto ad Hunt perché mai se la prendesse tanto con i piloti brasiliani. Per tutta risposta, Hunt ha cominciato ad insultarlo, dicendo che i giornalisti brasiliani sono tutti stupidi, minacciandolo anche con un pugno. Allora il giornalista, José Ignacio Verneck, è andato da Teddy Mayer a fare le sue rimostranze, ottenendo che Hunt facesse pubblica ammenda delle sue incaute dichiarazioni verso la stampa brasiliana. Cosa che Hunt ha effettivamente fatto, scusandosi per l'accaduto, e dicendo che lui, prima della gara, è sempre molto nervoso.

● Ecclestone ha masticato amaro, dopo che la March l'ha convinto a non andare oltre le proteste con i conti F.O.C.A. ma ha mandato a dire che i conti erano tutti sballati. La WCR, e la CSI invece hanno ringraziato per avere fatto loro capire come venivano distribuiti i soldi. Adesso il finanziere di Ecclestone sta cambiando (ancora una volta) il meccanismo.

● E' venuto anche MORETTI, alle prove di questo GP, fra una pausa è l'altra dell'allestimento della sua fabbrica di volanti MOMO a Rio. Moretti ha comperato una Porsche Turbo GR 4 e correrà assistito da Zonca il campionato europeo. A Monza dovrebbe correre con Regazzoni o Hunt.

● «Scintilla» TRAMONTI è stato autorizzato a fare assistenza oltre che alla Ferrari anche alle altre macchine che montano il suo Dinoplex, cioè Surtees, BRM, Alfa e Ligier.

● Viene chiamato scherzosamente la scimmia, JODY SCHECKTER e anche lui ci ride facendo lo scimmione davanti ai fotografi. E' circolata anche questa barzelletta su Jody. Si dice che quando va allo zoo il sudafricano deve comperare due biglietti, uno per entrare e uno per uscire...

● La GENERAL MOTORS ha messo a disposizione di tutti i piloti delle fiammanti Chevette per gli spostamenti dal quartier generale Hilton di S. Paolo al circuito di Interlagos. Sono circa 30 Km.

## Il colore locale



Musica sudamericana e ballerine mulatte per la «folle notte» prima della gara, nella quale si è distinto (c'era da dubitare?) Clay Regazzoni

● Come vi abbiamo già detto le Copersucar sono state dipinte in giallo per avere i colori nazionali brasiliani. Quel che non si era ancora capito è perché Fittipaldi abbia chiesto che per questa stagione gli fosse cambiato il numero di gara, adottando il 28 e 29 lasciati liberi dalla Penske che si è ritirata, al posto del 30 e 31 abituali.

Fittipaldi lo ha spiegato: «Ho avuto tanti di quei guai col numero 30 che ho voluto cambiarlo per vedere se cambiavano le cose».

Nessuno è superstizioso, vero?

## PERKINS si consola in bicicletta...

● La gara ciclistica disputata venerdì, dopo le prove è stata patrocinata dalla Caloi, una fabbrica di biciclette locale, che sta avendo molto successo commerciale specialmente in questa epoca di affannosa ricerca da parte dei brasiliani di ogni modo per economizzare carburante.

E' stata una idea della «Fittipaldi Empreendimentos», che è stata accolta subito. Emerson Fittipaldi e Ingo Hoffmann si sono allenati duramente sotto la direzione dei corridori professionisti locali Claudio Rosa e Juan Timon, ma non sono riusciti ad avere la meglio sullo scatenato Larry Perkins, che peraltro era favorito dal fatto che in gioventù era stato un eccellente corridore dilettante in Australia.

● Gli abitanti di Interlagos sono entusiasti del Gran Premio, sia perché sono appassionati di corse, sia soprattutto perché l'avvicinarsi del Gran Premio è per loro graditissimo in quanto riescono ad ottenere parecchie cose che reclamano durante l'anno e non sono mai fatte.

La voglia di far bella figura verso chi viene dall'esterno induce infatti le autorità municipali di Sao Paulo ad una massiccia operazione di pulizia delle strade e dei dintorni dell'autodromo, che per il resto dell'anno sono invece trascuratissime e restano molto sporchi.

La situazione è stata sintetizzata da un giornale locale con la frase: «Pare la vigilia delle elezioni». Evidentemente tutto il mondo è paese.

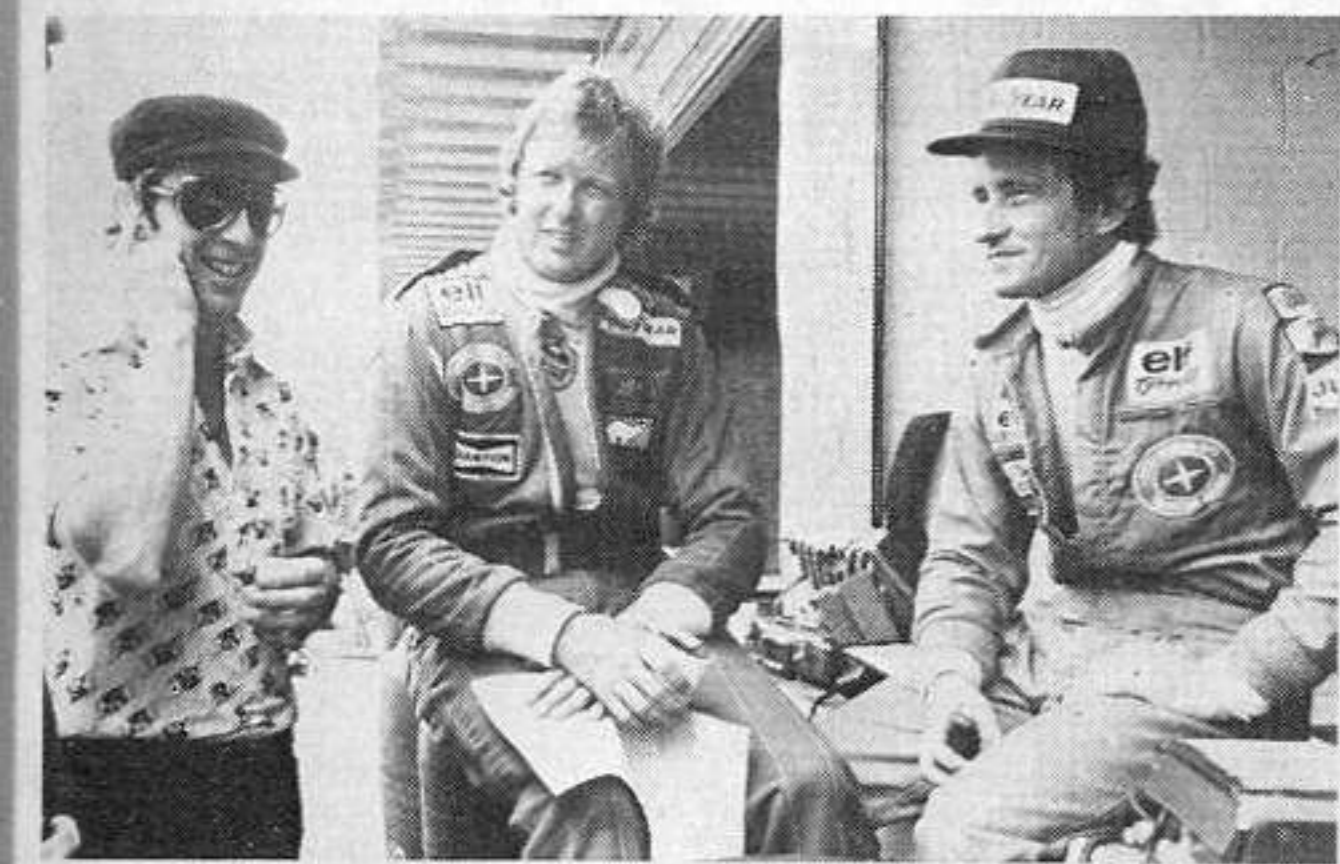
## 350 milioni vinti con REUTEMANN

● Al Gran Premio del Brasile era abbinata una lotteria con una massa vistosissima di premi. Al primo biglietto sono toccati 5 milioni di Cruzeiros, vale a dire circa 350 milioni di lire (da notare però che i biglietti qui sono venduti divisi in venti parti, per cui chi ne ha comprato uno praticamente incassa un ventesimo).

Dal totale del primo premio viene detratto il 3 per cento destinato al pilota (ed alla squadra) che ha vinto la corsa, per cui Reutemann ha ricevuto un supplemento di più di dieci milioni di lire.

Un altro 3 per cento è dedotto a favore della associazione brasiliana dei piloti da competizione.

● Il pubblico già presente sul circuito ha molto apprezzato gli spettacoli jazzistici organizzati in due distinte piattaforme; per lo meno, non ha riempito la pista di bottigliette, come lo scorso anno.



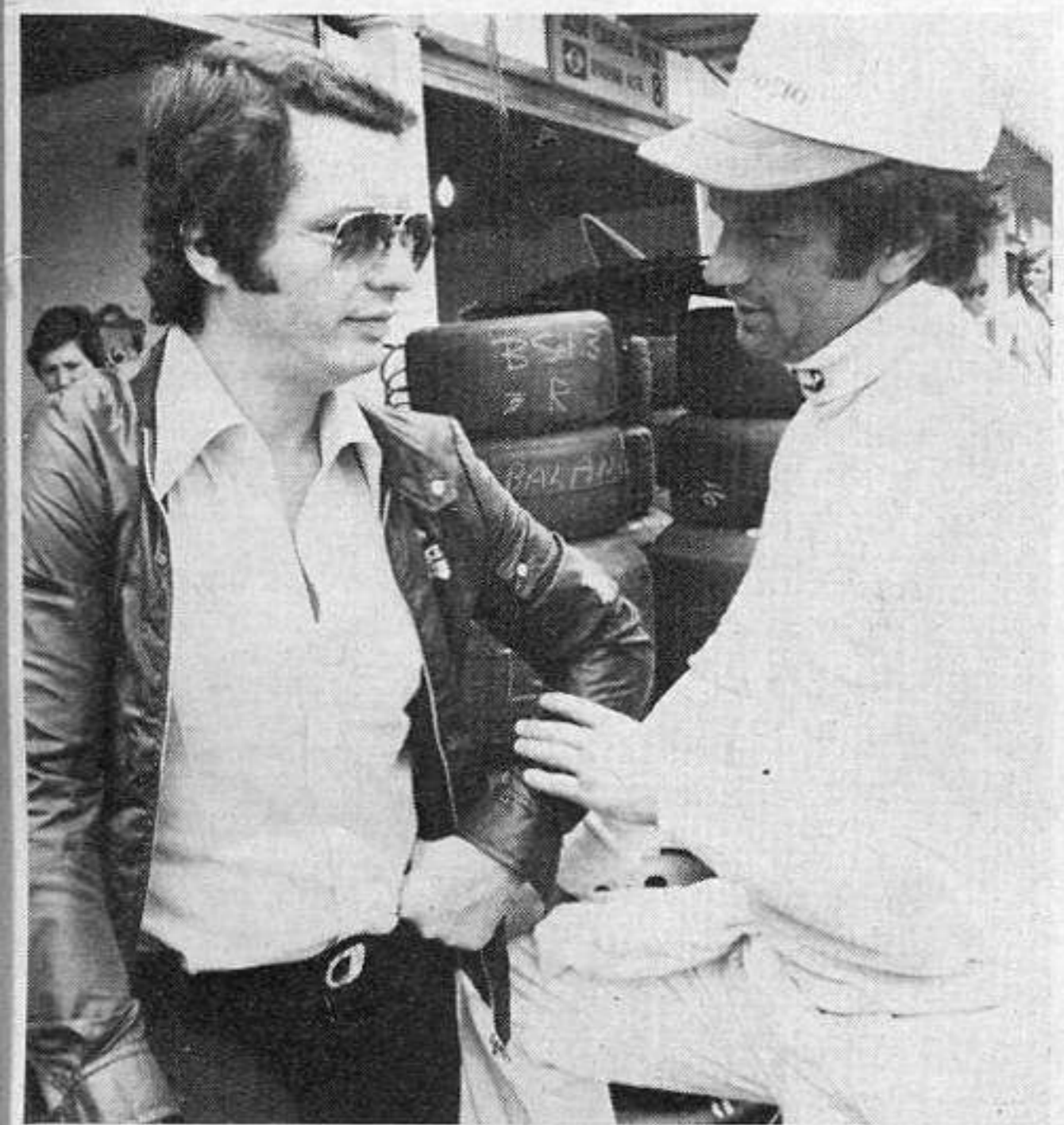
Toh, chi si rivede! Stewart era anche ad Interlagos, in mezzo a quelli del «circo». Eccoli dal suo ex-capitano Tyrrell, con Peterson e Depailler

## ECHI CURIOSI...

## Dal microbo al sale... zuccherato

● Si è saputo che la ragione del calo fisico di Pace in Argentina è da attribuire ad un microbo che il pilota aveva in incubazione nella gola. Se ne è accorto alcuni giorni dopo lo stesso Pace andato da un medico perché non si sentiva bene. Subito attaccato, il microbo è stato debellato e il pilota si è presentato in piena forma ad Interlagos, anche se poi ha lasciato un po' perplessi il fatto che non sia riuscito a fare meglio del tempo del primo giorno. Forse quelli della Brabham hanno «pasticcato» qualcosa e hanno peggiorato la vettura, nonostante che vi fosse un motore nuovo.

● In tutte le corse del 1977 il brasiliano dottor RAFAEL seguirà da vicino le condizioni di salute di Fittipaldi, Lauda e Scheckter, per mantenerli al meglio della condizione fisica. In Argentina il dott. Rafael ha somministrato a Fittipaldi notevoli dosi di glucosio e sali, che hanno evitato il fenomeno di disidratazione che ha invece affaticato tanto Pace.



«Non si preoccupi, Ambrosio, stavolta andiamo a punti», pare dire Zorzi al suo «boss». Per il Sud Africa, alla Shadow sono in arrivo due F.1 nuove

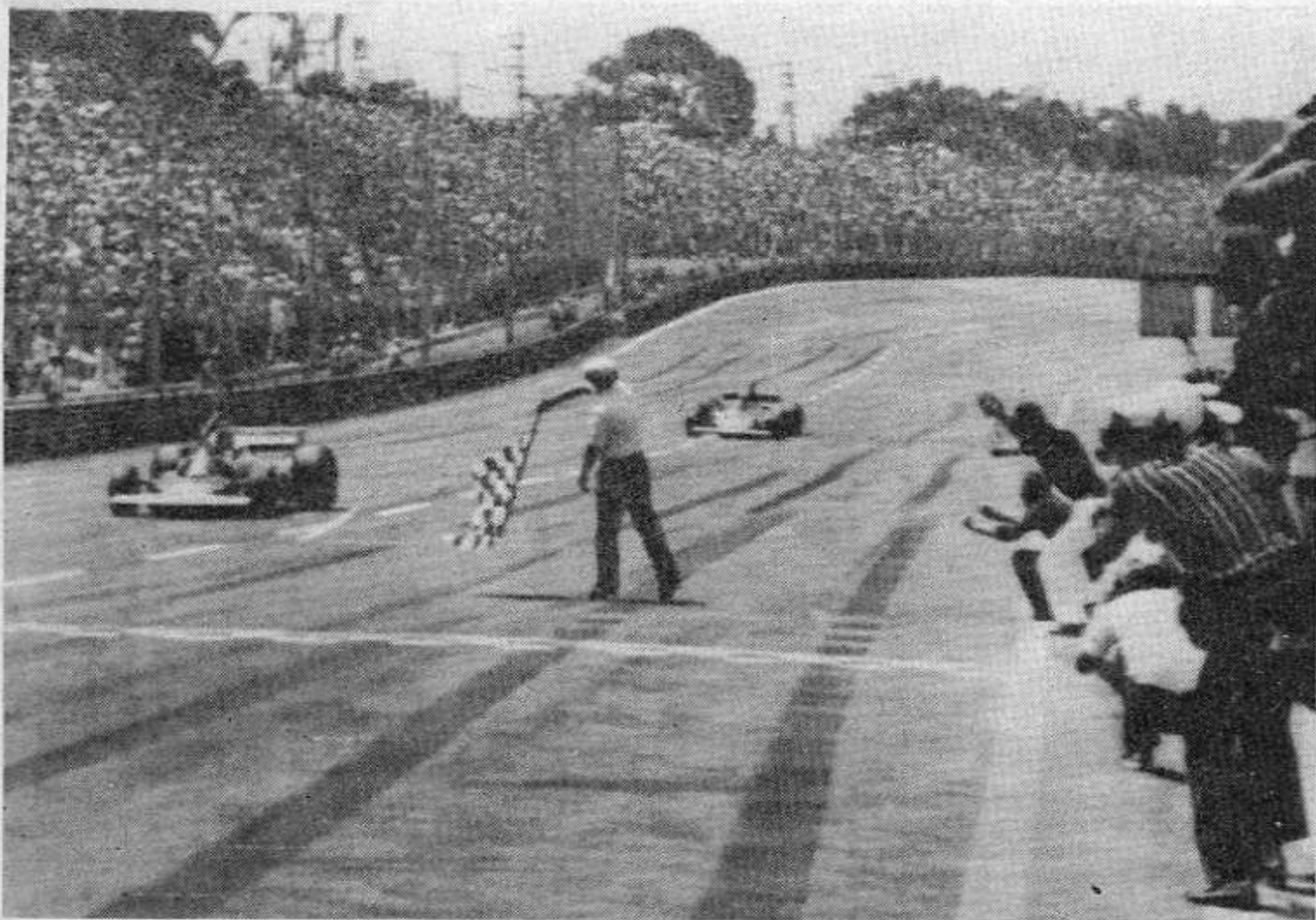
● Provate ad indovinare chi ha promesso una Rolls Royce in caso di pole position e di vittoria della sua macchina... Non poteva essere che il miliardario Ambrosio, che si è distinto qui a S. Paolo per una solenne litigata in un night, l'Ippopotamo, con un arabo. Il risultato: dopo i pugni, Ambrosio ha dovuto pagare 5000 dollari (5 milioni) di danni.

● Jody Scheckter ha compiuto 27 anni il 19 gennaio, il giorno delle prove libere svoltesi sotto l'acqua.

● C'erano tutti i nomi dei piloti scritti su una tavola di legno sui box. Nome macchina e numero oltre alla bandiera nazionale. Non sapevamo che Watson fosse italiano. Così forse hanno tranquillizzato la coscienza di Chiti.

● La LOTUS ha avuto dei notevoli problemi con la dogana argentina, per essersi presentata con documenti che non erano del tutto regolari. Così una sua macchina è rimasta bloccata ad Ezeisa per molti giorni, fino a che un intervento di Carlos Reutemann ha sbloccato la situazione.

# Non è tutte rose nel clan FERRARI il dopo-Brasile



L'arrivo vittorioso di Reutemann, che ha appena doppiato Fittipaldi, quarto

Podio di Interlagos: da sinistra Fittipaldi, Hunt, Reutemann e poi Lauda

## LAUDA già contesta la T.2 di REUTEMANN

INTERLAGOS - L'ing. Nosetto, a sinistra nella foto sotto, ha seguito prove e gara ancora sofferente per una colica renale. All'estrema sinistra Piero Lardi; davanti a Reutemann, è seduto Forghieri. A completare uno dei team più numerosi attualmente in circolazione mancano Ghedini e Tomaini. Nosetto ha fatto un po' da « filtro » agli urlacci dell'ing. Mauro Forghieri

INTERLAGOS - Carlos Reutemann ha fretta, perché rientra subito in aereo a Santa Fè, e comunque è subito a disposizione del commendatore per le prove. E' con lui che parliamo in mezzo ad una sarabanda infernale mentre tutto intorno a noi scoppia il tifo argentino.

« La macchina oggi è andata bene, non mi posso lamentare, una vittoria non me l'aspettavo, anche se era nei miei sogni... Gli avversari più pericolosi, che in Argentina sembravano tanti, si sono ridotti, McLaren e Lotus saranno quelle che più ci daranno del filo da torcere ».

Anche l'ing Nosetto la pensa così, è ancora sofferente della colica renale ma questa vittoria lo ha aiutato forse a soffrire meno.

« Una vittoria sofferta, e per questo più bella. Certo che dopo le prove travagliate di questi giorni una vittoria proprio ci voleva... Ora abbiamo un lungo programma di quattro mesi per portare avanti la nostra macchina, con tante prove a Fiorano e in Sudafrica ».

Lauda (per sentito dire mentre parlava con altro giornalista): « La macchina non è di mio gusto, potrà andare bene per Reutemann, ma non per me, un assetto secondo me sbagliato, non ho potuto provare, purtuttavia un terzo posto mi sembra un risultato buono, accettabile. Ora rimbocchiamoci le maniche e lavoriamo ».

Ritorniamo a Reutemann, dopo che questi è riuscito a districarsi dai fili delle decine di TV e radio che lo avviluppavano. Dice l'argentino:

« Avevo paura di non farcela per la benzina, avevo una paura folle che mi venisse a mancare, eppoi le gomme erano alle tele, ancora un giro e mi dovevo fermare ai box ».

Arriva Mimicha, la moglie, e lo abbraccia piangendo, poi abbraccia tutti i meccanici e li ringrazia per il bel lavoro fatto.

« Dedico questa vittoria — continua Reutemann — principalmente a Enzo Ferrari e a Luca Montezemolo, oltre ai tecnici e ai meccanici tutti ».

— Problemi durante la corsa? — gli chiediamo.

« Solo alla terza e alla quarta curva, la macchina era terribilmente sovrasterzante, il resto è OK ».

Forghieri: « Un risultato, frutto del lavoro senza soste fatto in questi giorni. Oltre al risultato di Reutemann, credo che anche quello di Lauda sia buono anche se lui non sarà forse contento della macchina. Verso la fine Hunt ha guadagnato su Lauda e credo non ci fosse nulla da fare per Niki, Hunt e la sua McLaren sono molto forti ».

Ing. Chiti: « Una prova nel complesso positiva, abbiamo avuto problemi di telaio, ma il motore è andato bene, certo che si migliora sempre ».

Pace: « Credo che anche se non mi fossi toccato



con Hunt non ce l'avrei fatta a restare in testa... La macchina stava diventando troppo "ballerina". Sono contento perché la macchina ad ogni modo c'è, il motore è fantastico e devo ringraziare l'Alfa per questo... ».

Watson: « Mi è saltata la marcia al via e sono rimasto indietro, altrimenti avrei potuto fare meglio. Motore eccezionale, telaio ancora da perfezionare, quando lo avremo fatto saremo vincitori... ».

Andretti: « Stavo aspettando che Reutemann facesse un piccolo sbaglio per passarlo, quando dal cruscotto ho visto un fil di fumo e nel medesimo istante il motore ha cominciato a "rattare". Era partita l'accensione senza un guasto così banale era ancora tutto da vedere ».

Zorzi: « Nei primi dieci giri avevo le gomme ante-

riori troppo dure, poi quando sono andate in temperatura ho rimontato diverse posizioni fino ad un certo momento quando si sono allentate le cinture di sicurezza. E' stato difficilissimo guidare in queste condizioni, nella curva opposta al rettilineo d'arrivo ero metà fuori dalla macchina, e mi venivano i crampi. Dedico questo mio punticino mondiale a mia moglie che domani compie gli anni... ».

Brambilla: « Una sfortuna incredibile. Prima per evitare Peterson ho toccato un cordolo e si è rotto un radiatore. Poi ripartito stavo rimontando perché la macchina andava bene, quando improvvisamente sul rettilineo sono scivolato e "bum", fuori strada! E' stato un vero peccato ».

IL PILOTA SVIZZERO È SBOTTATO IN UNA GRAN FILIPPICA  
CONTRO IL SUO EX-INGEGNERE E VUOTA IL SACCO...

# REGAZZONI spara a zero su FORGHIERI e ridimensiona:

«...ma COME e su CHI hanno vinto?»



Clay Regazzoni, qui alle costole del futuro vincitore Reutemann, era stato in gamba a mettere la sua Ensign nel gruppo «buono», fin dal via. Poi, è venuta la sbandata di Mass a coinvolgerlo in un triste ritiro

alla luce dei risultati me ne sarei andato alla McLaren nel '73 e forse ci sarei ancora. Per l'affetto e l'ammirazione che porto al nome Ferrari sono contento di quello che ho fatto e non ho rimpianti, ma solo per lui... La Ferrari ha cominciato a perdere competitività lo scorso anno con l'avvento dei nuovi regolamenti in Spagna. Lo spoiler e la mancanza della presa d'aria grande hanno tolto competitività alla T. 2 che è sempre stata carente di telaio. Al Nurburgring eravamo in barca, nel senso che la macchina non stava in strada. Poi l'incidente di Niki e addio...».

Come mai, chiediamo a Regazzoni, qui Reutemann è stato tanto superiore a Lauda? «La Ferrari ha sulla carta 500 cavalli e in realtà sono qualcosa di più, diciamo 510. Però se ai box non vogliono che tu vada, non vai, non c'è niente da fare... il problema in Ferrari — lo ripeto — è Forghieri, fra una giornata di prove favorevole ad un pi-

lota ed una negativa ci sono 5 decimi. Lauda è un pilota senza carattere, andava bene con me perché lo lasciavo fare ma in gara sono sempre stato più veloce di lui. Ma era lui il predestinato ed in Ferrari lo facevano pesare. I tempi in prova? Una sciocchezza: Forghieri li fa fare a chi pare a lui. Nelle giornate di prova si fanno i tempi secondo l'assistenza che ti danno ai box, nient'altro. Se vogliono ti fanno partire davanti o dietro... ora è spinto Reutemann, è una mia impressione... non so come la prenderà Lauda...».

## Il coraggio di scrivere

Dopo il lungo sfogo Clay ci dice: «Ma cosa scrivi, perché prendi appunti? Non sono novità, tu le sai bene queste cose, tutti i giornalisti italiani le sanno, ma non le scrivo...

no...». E ridagli! Così quando gli dico che io le scrivo, Regazzoni sorride. «Sì, ma metterai le parole in bocca a me che le ho dette. Voi non avete il coraggio di scriverle in prima persona...», commenta.

Dopo la gara poi Clay ha commentato così la vittoria di Reutemann: «E' stata indubbiamente una vittoria inaspettata. Ma non credo ci sia da farsi illusioni. Basta guardare chi c'è dietro, HUNT a parte. Quindi chi hanno battuto? La macchina ha dimostrato di non essere più competitiva, è una buona macchina, affidabile e basta. Finché sono stato in gara, io con l'Ensign non ho faticato a stargli dietro anche se ero meno veloce leggermente. I prossimi GP saranno molto veritieri sul futuro della Ferrari. Io vedo molto bene oltre alla mia Ensign e sarebbe sufficiente avesse un po' più di motore, la solita McLaren che è oggi la più perfetta vettura in gara e la Lotus».

g. c.

INTERLAGOS - «...Io l'ambiente lo conosco... per me già il tempo che hanno fatto fare a Reutemann...». E' Regazzoni che iniziava con noi questa chiacchierata alla fine delle prove in vista del GP del Brasile. L'ambiente era meraviglioso per l'exploit di Reutemann in prima fila: l'argentino infatti ha levato ben due secondi da un giorno all'altro.

C'è incredulità in giro... Il primo ad essere incredulo e ad avallare le voci su gomme morbide ed alettone fuori regolamento era proprio Clay. «Io l'ambiente lo conosco, stanno facendo come fecero con me nel '72 con la B2: sempre prestazioni da prime file in prova. Poi in gara quella benedetta B2 che Forghieri voleva portare avanti a tutti i costi non andava e io ci facevo una figura di m...».

Secondo Regazzoni, che aggiunge anche: «Queste cose voi altri giornalisti italiani le conoscete bene ma non le scrivete...». Gli diciamo che forse si riferisce agli altri, ma AUTOSPRINT lo ha detto da sempre. Casomai è stato proprio lui a smentirci... Clay sorvola e continua: «...Manca Rocchi oggi in Ferrari, è l'unico che lì lavorava veramente, mancando lui la squadra va a catafascio. Forghieri è protetto da Ferrari ed è intoccabile: la Ferrari non ha telaio. Finché ha un motore che ha tanti cavalli di più va, poi quando deve intervenire la tecnica, la stabilità... sono guai come quelli dei primi giorni qui...».

Qualcuno insinuava che Forghieri fosse venuto a mettere in difficoltà Lauda, che dall'ing. fu accusato apertamente di codardia in Giappone e ora «vede» Scheckter, «the monkey» sulla sua vettura oppure Peterson.

## Il cassetto delle idee

Continua Regazzoni: «Certo il problema in Ferrari comunque vada è Forghieri... quando è stato detto a Ferrari, questi ha sempre risposto "trovatemene un altro e io lo mando via...": ci vorrebbe e ci sarebbe voluto per me un tecnico inglese di telai a Maranello e con quel motore che hanno, e per di più con la pista fuori dal portone di casa gli avrei assicurato il titolo per 10 anni. Ma mai un tecnico inglese andrebbe a lavorare a Maranello».

Regazzoni faceva così il paragone con l'attuale vettura che guida e diceva: «Guarda la nostra Ensign, è fatta in un capannone di lamiera con sette persone e siamo stati davanti alla Ferrari che spende dai 3 ai 5 miliardi all'anno per le corse, con 130 persone che lavorano in fabbrica... non so che dire: basta guardare questi dati...».

E continua: «Alla Ferrari sono specializzati nel copiare le idee degli altri, lo stanno facendo anche in questo momento. Quando si porta un qualcosa di nuovo, Forghieri dice "no, no" e lo mette in un cassetto, per tirarlo fuori magari alcuni anni dopo come idea sua...».

E' lanciato Regazzoni... ha inserito la quinta... «Alcuni anni fa io portai i disegni che mi mandò un disegnatore di una F. 1. Con le ruote gemellate posteriori... le feci vedere e tutti mi dissero che ero matto, ora questa macchina la stanno realizzando a Maranello... C'è l'ing. Colombo, e mi riferisco al "vecchio" ing. Colombo che ha 75 anni, che ha una F. 1 già completamente disegnata con tutti i calcoli fatti con le ruote posteriori gemellate. Lo dissi in Ferrari ma non se ne fece nulla. So che Colombo lo vendeva il suo progetto. Non vorrei che la sei-ruote Ferrari fosse quella...».

Regazzoni dice ancora: «Io sono rimasto tanti anni in Ferrari solo per una cosa: l'affetto e la sincera ammirazione che porto al commendatore, e per l'amicizia con i meccanici. Se fosse stato per gli altri e

● Hanno lavorato come matti i meccanici della Ferrari attorno alle tre macchine di Maranello. Tutti i giorni motori nuovi e prima di decidere che cosa fare bisognava aspettare le decisioni dei tanti generali presenti. Al venerdì notte sono rientrati in albergo all'una. La notte prima della gara hanno dovuto fare un alettonico per Niki eguale a quello di Reutemann e il commento dei semplici meccanici modenesi è stato: «L'ha indovinata Borsari a smettere, qui è peggio del Giappone...».

# Svelato il giallo «membrana»

INTERLAGOS - Si è fatto sentire in Argentina il «pensionamento» di Giulio Borsari da capo-meccanico F. 1, alla Ferrari. Era infatti Borsari che con l'immane cacciavite regolava i delicati meccanismi dell'impianto d'iniezione, ora lo fa Cuoghi, il capo-meccanico di Lauda.

Nelle prove libere del mattino di domenica, a Baires, si era indurito l'impianto d'iniezione e Lauda lo ha detto a Cuoghi il quale, munito del suo bravo cacciavite, ha smontato e — pare — poi rimontato (male) l'iniezione. La membrana così non era perfettamente aderente e dopo un po', durante la gara, si è rotta innescando la famosa vibrazione. Ma è stato come il calcio sui maccheroni, in quanto Lauda si era fermato non perché il motore «rattava» per mancanza di benzina, ma perché aveva avvertito anche i sintomi (che conosce bene) delle vibrazioni che preannunciano la rottura dell'albero motore. (Ed è così spiegato il famoso «giallo» forse riferito male a Ferrari).

Arrivata ai box, la macchina perdeva benzina «et voilà», la scusa bella e pronta, ma la realtà era il motore rotto.

Il caos era già cominciato nelle prove di domenica mattina in Argentina. Non c'era nel team Ferrari chi potesse decidere per una o l'altra sospensione da adottare in gara, Tomaini non sapeva a chi rivolgersi, e le telefonate con Casa si sono sprecate, ma le idee non sono venute neppure a Maranello e non le hanno trasmesse come un anno fa in Sud Africa a Tomaini. Risultato: le due Ferrari partirono con delle soluzioni di sospensioni sbagliate.

Se ne è accorto anche Forghieri, da casa (dopo), ed è piombato perciò come un falco a Sao Paulo, seguito più velocemente (perché venuto con il Concorde da 120 per cento in più di prezzo) da Piero Lardi e signora. Subito Forghieri ha indetto una riunione al 29. piano dell'hotel Hilton, a cui hanno partecipato, oltre alla «quadriglia» dirigenziale, anche i piloti. Tremavano i vetri, all'Hilton, dagli urlati che faceva Forghieri, accusando a destra e a manca. Principale accusato il solito Tomaini.

Dopo una discussione molto calda (il povero Noretto ha avu-

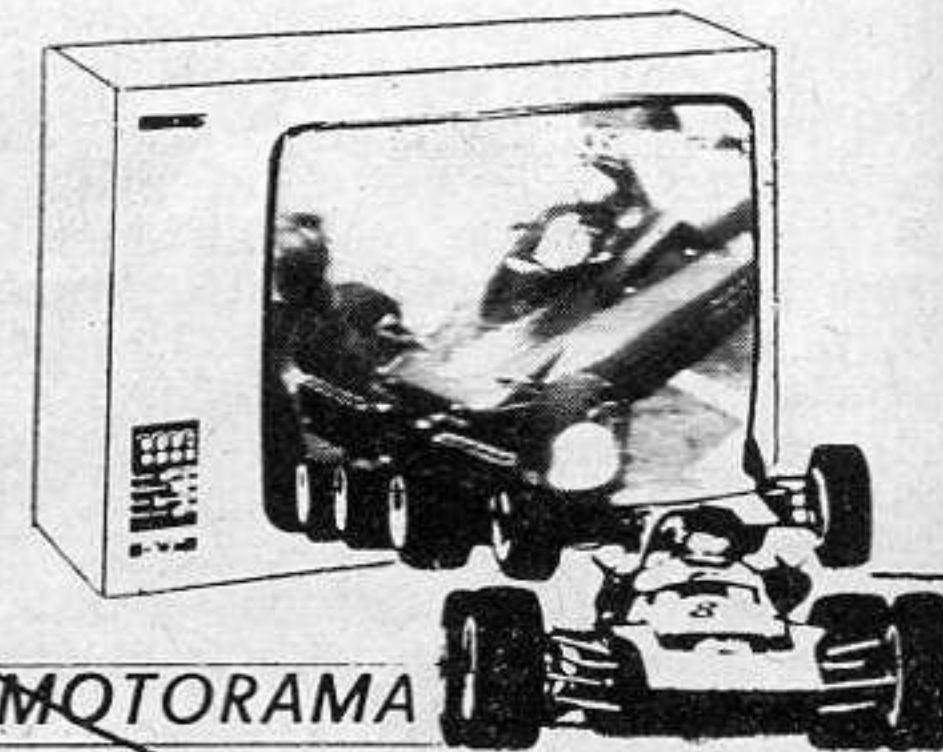


«Non si discute — dice l'ing. Forghieri — anche se Reutemann ha fatto un ottimo lavoro e se tutte le indicazioni che ha fornito sono state perfettamente intonate con quelle di Lauda, è preferibile, adesso, far tutte le prove con Niki, anche

to così l'attacco di colica renale) Forghieri ha ripreso in mano la situazione e si è presentato in pista con le insegne di comandante assoluto. Le principali attenzioni sono state rivolte a Reutemann, e Lauda si è molto arrabbiato per questo.

Nelle riunioni nei box (chiusi) di Interlagos, dopo le prove, si sentiva urlare Niki che non era ascoltato, e Forghieri che diceva: «Ma senti Niki... aspetta... Niki».

Il risultato sarebbe stato così l'avvilente tempo dell'ex campione del mondo, che non voleva accettare il «carico» in più d'alettonico a rendergli più difficili le curve, anche se poi Reutemann ha mostrato il vantaggio di questo rischiare e ha detto: «La macchina è rinata. Prima sbandava sempre. Ora posso guidarla!».



## Poltronieri sbaglia tutto

Ci dispiace per Mario Poltronieri, ma sulla graticola delle «dirette» dai G.P. sudamericani ha rivalutato Piero Casucci. (Dove si dimostra tra l'altro che il peggio non è mai morto...). E dire che questa volta, oltre alla notevole efficacia delle riprese brasiliane e con la puntualità dei «ralenti» e delle informazioni sulle classifiche di gara, c'erano tutte le premesse per un servizio esauriente senza le clamorose gaffes che milioni di telespettatori hanno ascoltato.

Tra l'altro il nostro si era garantito un servizio di appoggio di rara quantità. Aveva il collega Benzing a fargli il contagiri accanto e le notizie di radio-box gli erano garantite dall'ing. Chiti dell'Autodelta e dal pilota Mario Casoni in vacanza di lavoro. Le notizie dai box sono arrivate puntuali. Tutto quello invece che poteva essere desunto dal video è stato clamorosamente fallito dall'ex recordman dell'Abarth.

### Poltronieri non ha visto:

- ① La partenza anticipata di Pace (ma passi...)
- ② Non ha visto (e tantomeno ha capito) la meccanica dell'incidente determinante tra Pace ed Hunt. Forse sempre coinvolto nella ...nota strategia della tensione verso il pilota della McLaren — lo ha addirittura accusato di avere «tentato un sorpasso azzardato». Quando invece la colpa era tutta di Pace che ha fatto la sbandata da solo, coinvolgendo Hunt nel contatto con la ruota posteriore sul suo musetto distrutto!
- ③ Non ha poi visto l'incidente di Mass e tutta l'iniziale «pesca di beneficenza» nelle reti che ne è seguita.
- ④ La più clamorosa gaffe è però stata la lunga e pervicace affermazione (anche accusando gli organizzatori di fare delle «trovate» per movimentare la corsa!) che Lauda si trovava davanti ad Hunt, quando invece si capiva benissimo (dimenticando le complesse interpolazioni sbagliate del contagiri che gli teneva il collega) che Hunt aveva ripassato subito sia Watson che Lauda dopo il suo arresto ai box per cambiare le gomme.
- ⑤ E' dulcis in fundo, Poltronieri non si è accorto di Pryce fermo, nonostante si fosse su di lui fermata la telecamera, persino con la sovraimpressione disposta dalla regia brasiliana con l'indicazione di questo ennesimo ritiro.

Qualche ora dopo, nel telecommento del TG 2 in «Domenica Sprint», più tranquillo, Poltronieri è riuscito a dare un quadro un pochino più reale di quello che era accaduto in Brasile, ma non ha corretto l'ingiustizia maggiore, cioè la meccanica dell'incidente di Pace, sull'onda forse dello sciovinismo brasiliano dato

Dai giornali del mercoledì 19 gennaio scorso con le prime interviste di Forghieri dopo l'arrivo in Brasile:

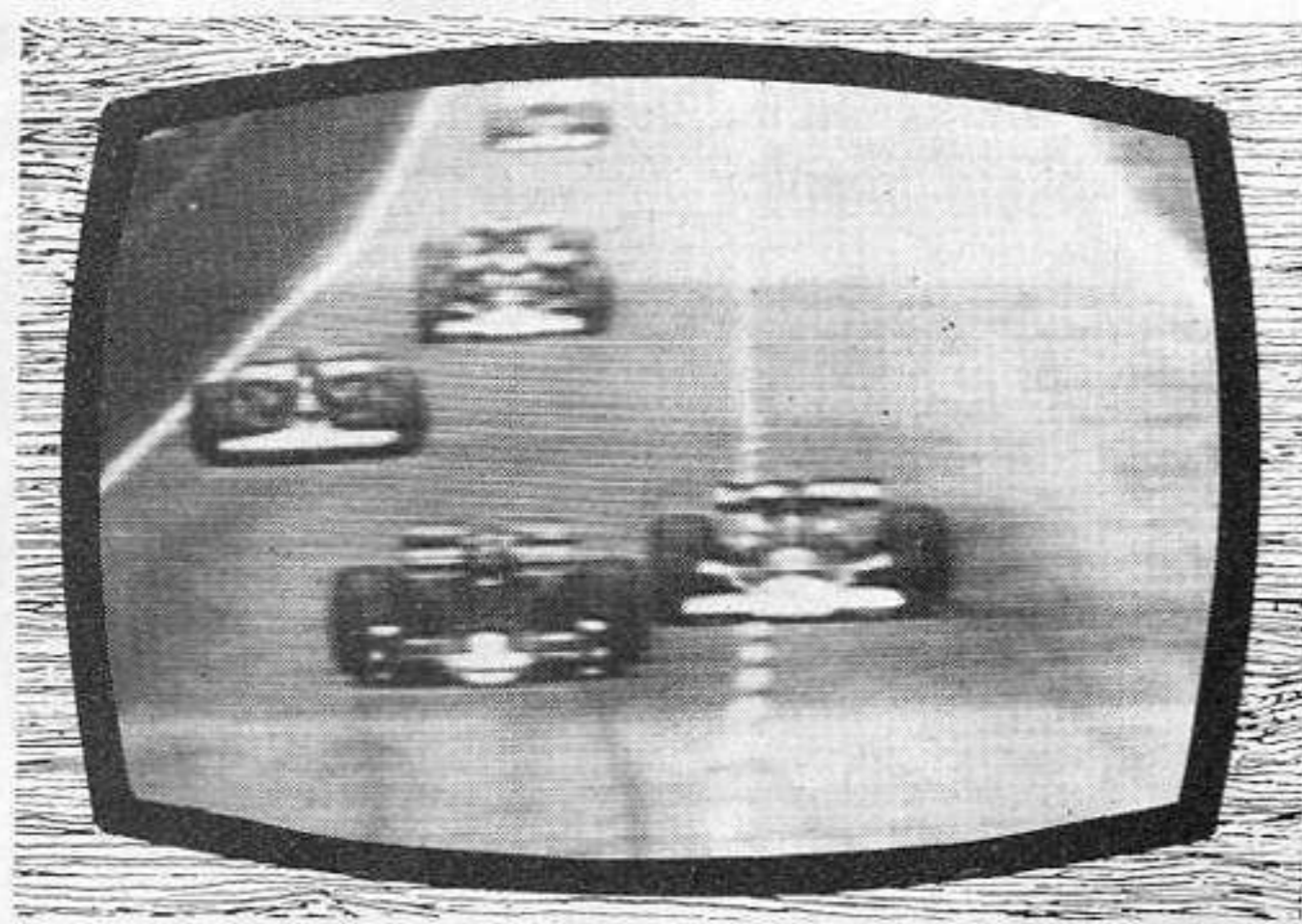
«... Sono venuto per dare una mano. E per fare prima e non disperdere l'impegno, ci concentreremo solo sulla macchina di Niki Lauda...».

(Come è noto, Reutemann ha ottenuto il secondo tempo in prova e ha vinto...).

## FERRARI migliora (al video)

MODENA - A Ferrari dovrebbero aver allungato la vita le notizie allarmanti messe in giro venerdì in Brasile da una agenzia e riprese dal quotidiano francese L'Equipe. Il «vecchio leone» modenese è vero che sta poco bene dallo scorso lunedì, quando i disturbi di cui soffre da tempo, conseguenza dei troppi vapori respirati in sale prova dei motori nella sua vita, si sono complicati con una affezione bronco polmonare. La febbre alta ha consigliato riposo assoluto, ma domenica il Drake è andato migliorando e ha potuto seguire tutta la corsa in casa alla tivvù. Sarà anche per la vittoria, la sera le sue condizioni erano ben migliorate. Pare che il risultato positivo sia accreditato ad un ritorno alle soluzioni tecniche pre-Giappone, anzi post-Canada, quando si cominciò la caccia al riscaldamento delle gomme, certo non più consigliabile nella calura sudamericana.

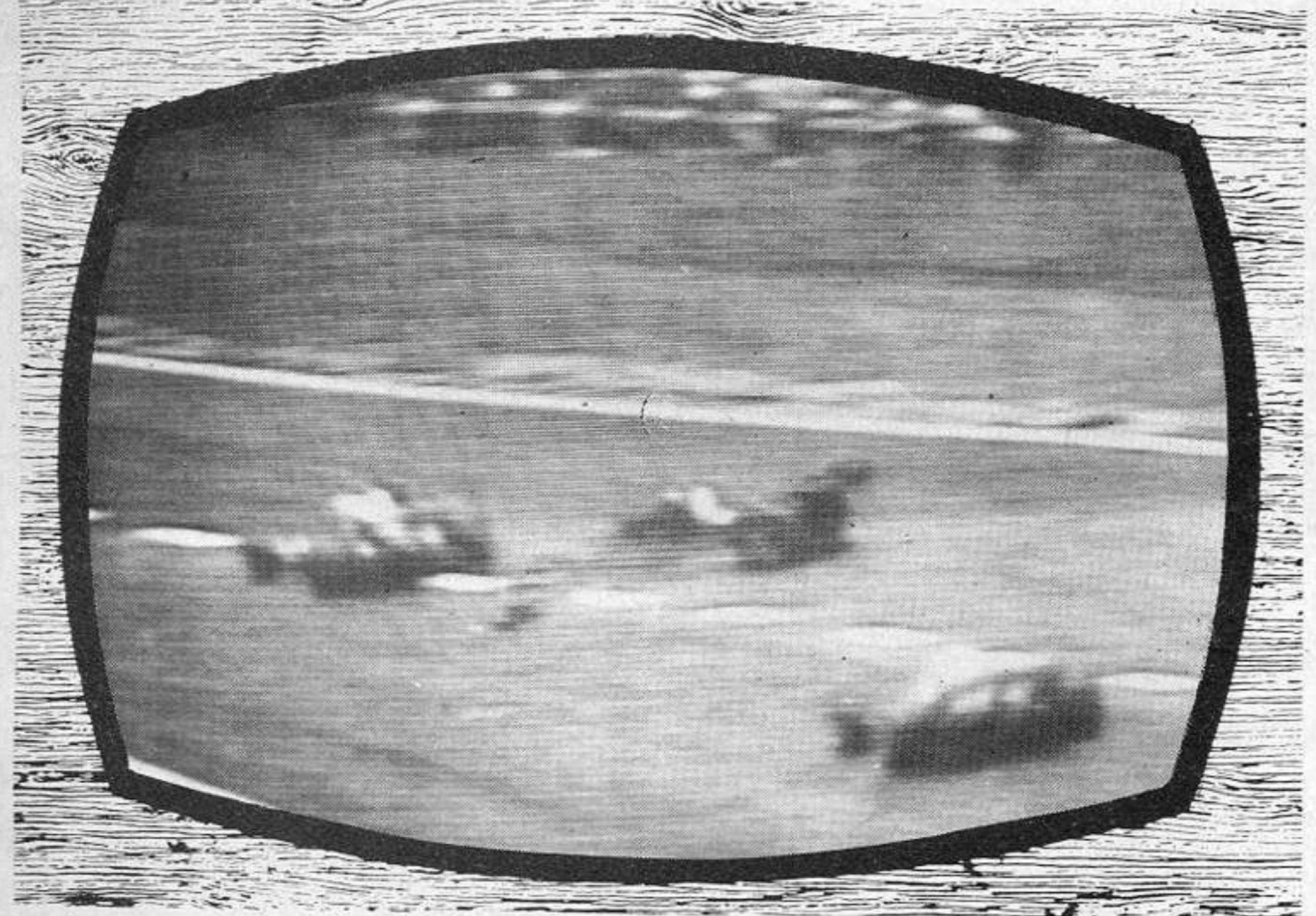
# Ecco alla nostra MOVIOLA la colpa di PACE



E' appena iniziato il settimo giro, e Carlos Pace è ancora saldamente in testa non ostante l'attacco di Hunt. Ma la McLaren è ancora troppo lontana dalla Brabham, e dopo un accenno Hunt desiste. Pace entra per primo nella curva n. 3, ma è troppo veloce e si mette per traverso (sotto)



Hunt è nella sua traiettoria, e non può fare a meno di colpire il musetto della Brabham (sotto) con la sua ruota posteriore sinistra. Reutemann riesce a sfilare di misura. Fittipaldi forerà poi sui rottami di Pace



che ancora a tarda sera alcune agenzie continuavano ad addebitare al campione del mondo la responsabilità dell'incidente. Le immagini che vi mostriamo a parte, realizzate con la nostra solita moviola in registrazione, confermano abbondantemente che il campione del mondo non è stato la causa ma la vittima dell'incidente.

La curiosa ricostruzione è stata poi riscoperta anche da Viola nel commento della Domenica sportiva, dove pur con l'evidenza delle immagini è stata ancora addebitata ad Hunt la « distruzione » della Brabham di Pace. Arturo Merzario, che già aveva chiarito ogni dubbio in proposito al GR 2 radiofonico, ospite di turno al TG 1 con Pietrangeli, non ha purtroppo avuto occasione di correggere il macrosco-

pico equivoco perché la programmata « moviola » sull'episodio non è stata trasmessa. La giornata automobilistica in TV è così finita con la patetica telefonata di un inviato « ciriolino » della RAI, che da S. Paolo avrebbe dovuto portare al microfono Carlos Pace. Il pilota non c'è stato ma l'inviato in compenso si è affannato a definire « eccezionale » la gara in sordina di Lauda ed altrettanto... la partenza da penalizzazione di Pace. Tanto per « correttezza » di informazione. In compenso dalla TV Svizzera, Foletti non aveva mancato di sottolineare, parallelamente le prestazioni dei ferraristi Reutemann e Lauda: « allora aveva ragione Clay che parlava solo di una macchina curata in Ferrari, secondi i gusti dei capi... ».

## MERZARIO NON HA DUBBI SUI NUOVI UMORI DI MARANELLO

### « Ora soffre LAUDA... »

Ospite...silenzioso in « Domenica Sportiva » Arturo Merzario, dice qui ai lettori di AUTOSPRINT quello che non gli hanno fatto dire in TV.

— Hai visto la corsa?

« Sì, l'ho anche commentata in radio ».

— Secondo te, perché ha vinto Reutemann e perché Lauda è stato sia lontano in prova che in corsa?

« Dunque. Primo fattore, alla partenza Pace ha rubato un po'. Poi Reutemann si fa infilare da Pace e così Lole ha il morale sotto le scarpe e comincia a perdere terreno. Poi Pace ha torto marcio con Hunt. Poi, dopo l'incidente di Mass tutti sono costretti a rallentare e con le bandiere gialle Reutemann si fa un po' sotto e capisce che può recuperare. Anche perché a Hunt nell'incidente con Pace deve essere andata anche un po' fuorisquadro la macchina. E così, sai, gli viene ancora più mordente di potersi fare sotto. Ma non era Carlos che andava più veloce, era Hunt che andava più lento delle sue abitudini. Infatti in quel momento ho preso i tempi e girava in 2'37" e rotti ».

— Regazzoni ha sparato a zero su Forghieri prima della corsa, e dopo dice: « Questa è la prova di quello che dico io, che alla Ferrari preparano una macchina sola e fanno vincere chi vogliono loro ».

« E' chiaro questo, adesso lo dice?... ».

— Ma, secondo te, come mai Reutemann è venuto ora fuori così clamorosamente, con quel margine su Lauda sia in prova che in corsa?

« Perché evidentemente gli hanno preparato una macchina diversa da Lauda. In più Lauda non è curato come prima, di conseguenza anche il morale diventa basso. Sommi un po' tutto e resti indietro ».

— C'è un'intervista di Forghieri che dice: « Io mi concentro ora solo sulla macchina di Lauda per non perdere tempo ». Ma i risultati hanno detto l'opposto.

« Forghieri infatti si è concentrato solo su una macchina ».

— Ma non era quella di Lauda, allora?

« Appunto. Cioè lui non ha avuto il coraggio di dirlo, ma sicuro era che si doveva concentrare solo su una macchina... ».

— C'è anche la notizia che Lauda non ha voluto l'alettone carico come Reutemann per essere più tranquillo in curva.

« No, li guarda non è poi quel pelino dell'alettone in più o in meno. Lì è proprio che ci sono due macchine completamente differenti. E gli sta bene per tante cose, sia a Lauda che a Clay. E' inutile che adesso dicano il contrario. Han sempre sostenuto che non esistevano differenze di sorta, non esisteva primo e secondo pilota? Come mai allora adesso Clay dice quelle cose? Che bravo, ora... ».

— Tutto sommato a questo punto è Reutemann che va nettamente più forte, a parte la qualità di avere più « pelo » su una pista come Interlagos, mentre Lauda ormai mostra bene i guasti del Nurburgring...

« Senza macchina, Lauda non può far nulla ».

— Allora, secondo te, quella cosa che ha detto: « io resto il più veloce del mondo » va inteso sempre in funzione della macchina?

« E' chiaro; perché bisogna avere sia pilota che macchina per ottenere delle ottime prestazioni. Non c'è niente da fare. Sei d'accordo? ».

— Certo, come sono d'accordo su una cosa che mi dicesti: cioè che le corse di F. 1 alle quali non bisogna mai mancare sono quelle sudamericane, dove comunque, se ti sai dare un ritmo, i punti li vai a fare... ».

« E' vero o no?... Hai visto pure Fittipaldi e Lauda... ».

— E delle Alfa Romeo cosa dici?

« Le prestazioni sono state ottime, non so cosa sia successo a Watson in partenza e se è vero che non ha potuto mettere la marcia ».

— Dopo dice che ha avuto dei problemi di gomme. Però c'è da chiedersi anche qui come mai improvvisamente quel Watson fortissimo in Argentina, a Interlagos Pace non lo vedeva... ».

« E' come sono preparate le macchine, credimi Marcello... ».

— Cioè avevano deciso anche in Brabham che in Brasile dovesse andare avanti Pace... ».

« Sì, esatto. Siccome correva in casa. Correva in casa, e c'era anche il problema della folla ».

— Ma, secondo te, nella Brabham c'è più il motore o la macchina?

« C'è più il motore. In salita, quando Hunt arrivava sotto a Pace, in uscita Pace andava via che era una schioppettata! ».

— Comunque la corsa ti è piaciuta?

« Sì, la corsa è stata bella ».

— Ma delle Surtees cosa ne dici?

« Non va bene ».

— E delle March così scadute?

« Si fa presto sempre a dire, prendi uno, mettilo su che va. Non è questione di prendere uno sai. In Formula 1 va bene che adesso è di moda se uno ha due lire farlo correre, ma credo che rimanga sempre la categoria dove ci vuole anche un determinato tipo di pilota, cioè professionistico, che arrivi con una certa esperienza, dopo una certa gavetta, per cercare durante l'arco di tutta la gara di sfruttare sia il massimo del mezzo che le capacità del pilota e le condizioni ambientali ecc. Questa è la mia opinione e non la cambierò mai. Cioè non è perché adesso uno arriva e ti porta delle lire che lo metti su in F. 1 anche se è stato il campione della F. 2 o dei prototipi. Anche il mio caso lo dimostra... ».

— A proposito, come stai? Cosa prevedi di fare e quali sono i programmi?

« Fra una ventina di giorni al massimo dovrei cominciare gli allenamenti e riprendere le prove dell'Alfa. Poi aspetto il rientro sia della March che di Surtees in Europa per discutere un attimino. Vedremo. Intanto... mi tengo ancora qualche giorno le stampe... ».



I cavalli(ni) in  
fila per quattro...

# Così sulla T3 il diadema?

**E**RA il tempo dei «cilindri come fiaschi e pistoni come bicchieri». Enzo Ferrari sembrava voler ritornare alle grandi cilindrate di un tempo, almeno nel campo delle vetture commerciali. Anche sul piano sportivo non mancavano realizzazioni inedite, controcorrente, addirittura. Su un vecchio numero di AUTOSPRINT (eravamo nel '69), l'ingegner Bellicardi debuttante amministratore delegato con l'ing. Dondo direttore generale osserva incuriosito un blocco motore quasi incomprensibile.

Un 12 cilindri (secondo tradizione) ma con i cilindri disposti su tre file di quattro. Una disposizione spesso adottata nel settore ferroviario e marittimo (disposizione a doppio V) ma raramente utilizzata per l'autotrazione.

Ora questo motore (che la stessa Ferrari definì «a diadema») torna d'attualità. Un motore di questo tipo potrebbe equipaggiare in un futuro non troppo lontano la 312 T3. Una architettura di questo genere porta vantaggi considerevoli nel campo del peso e degli ingombri. In senso longitudinale il guadagno rispetto al boxer attuale è dell'ordine del 30 per cento.

La disposizione a doppio V comporta una maggior complessità del manovellismo ed alcune penalizzazioni nel disegno dei condotti di aspirazione e scarico specie se — come sembra essere il caso della Ferrari — l'angolo tra i due V è limitato (nell'ordine dei 30 gradi). Ma le difficoltà maggiori provengono dalle particolari caratteristiche che deve possedere il manovellismo di questo genere di motori. Un manovellismo assimilabile a quello dei più complessi motori stellari destinati all'uso su aeromobili.

Per i motori radiali (come è il «diadema» futuribile della T3) sorge il problema di collegare le biel-



le (tre in questo caso) al bottone di manovella. Sfalsando i tre cilindri su tre piani diversi è possibile generalizzare il sistema costruttivo adottato per i motori a V. In questo caso, però, l'ingombro dell'albero motore aumenta, parallelamente diminuisce la rigidità del complesso ed aumentano gli sforzi sul bottone di manovella e si complica l'impianto di lubrificazione.

Per sfruttare a fondo le caratteristiche derivanti dalla sistemazione «a diadema» dei cilindri occorrerebbe osservare la perfetta complanarità. In questo caso l'imbiellaggio dovrebbe essere del tipo con «biella madre e bielletta», basata sul principio di articolare due bielle (nel caso Ferrari) su perni eccentrici facenti parte della testa di una biella principale.

Una soluzione ampiamente sperimentata sui motori aeronautici ma che potrebbe comportare pesanti controindicazioni su motori destinati a girare a regimi elevatissimi.

S. PAOLO - Appena arrivato in Brasile, MAURO FORGHIERI ha tenuto nel suo hotel un summit ferrarista con piloti e tecnici. Tattica contingente a parte, tra le poche dichiarazioni rese, Forghieri ha detto: «Il cambio a sei marce non è ancora pronto. Per il motore per il momento nessuna novità; il motore è quello che è e non c'è niente da fare. E' sempre un ottimo motore, intendiamoci, ma non possiamo fare miracoli né possiamo impedire che gli altri facciano tanti progressi. Comunque ho in mente nuove geometrie per le sospensioni». In realtà poi il gioco si è concentrato sugli alettoni. Più «carico», perché disposto a rischiare di più in curva Reutemann; più neutro per avere velocità in rettilineo quello di Lauda. Ed è lì che è saltata poi fuori la clamorosa differenza, in prova e in corsa, tra i due. Perciò, per riavere margini decisi sugli avversari, si ripropone comunque la necessità di un nuovo motore. E che alla T. 3 si voglia darne uno nuovo non è un mistero. Già a suo tempo abbiamo anticipato qualcosa con la ripresa di un vecchio progetto che era stato messo da parte. Ecco (sotto) il monoblocco insolito che in questa foto del '69 osservavano Bellicardi e Dondo. Ora dipende da come maturerà la sperimentazione.

## SPECIALE AUTOSPRINT

PALERMO - Proprio alla vigilia del G.P. d'Argentina, ci sono state delle notizie provenienti da Londra secondo le quali Teddy Mayer parlando delle (poche) novità della «M 23» diceva che sulla vettura di Hunt sarebbe stato montato un dispositivo per consentire al campione del mondo di comunicare con i box durante la corsa.

«Una ditta londinese specializzata nel settore elettronico — si leggeva — ha sviluppato per le corse di F. 1 un dispositivo creato in origine dai tecnici della NASA per le comunicazioni con gli astronauti. Qualcosa del genere era stato adottato con successo nei rallies, ma i primi esperimenti in F. 1 (anche da parte della Ferrari) non avevano dato finora i risultati sperati a causa dell'assordante rumore e delle vibrazioni delle macchine. Se il dispositivo confermerà le aspettative, il minuscolo trasmettitore-ricevitore verrà installato nel casco del campione del mondo».

Vale la pena di ricordare chi, in casa nostra, già da parecchio tempo aveva realizzato qualcosa di analogo e che per una serie di avvenimenti che meritano a questo punto di essere raccontati, non ha potuto vedere premiato il proprio impegno, mentre magari la Ferrari... avrà qualcosa altro da recriminare.

La «Radio-story» comincia nel '73, quando Cesare Fiorio, incaricato di curare la trasferta siciliana delle Ferrari 312 P in Targa Florio, decide di affidare a Franco Caleca e Raffaele De Bonis, i due radioamatori palermitani che seguono ormai da anni la squadra Lancia rallies in tutte le trasferte impegnative, dal Safari a Montecarlo, dalla Corsica al Portogallo, l'incarico di studiare e realizzare un sistema di comunicazione radio tra i 72 chilometri del percorso e i box.

Le Ferrari ebbero le radio (Merzario ruppe per le semiasse e avviso Cerda proprio con quel mezzo) e l'impianto ricetrasmittente, piazzato nei caschi e con tanto di antenna sveltante sul roll-bar, fu perfetto.

I collegamenti radio tra piloti in gara ed assistenza, nei rallies, continuano ad essere preziosi negli anni successivi, cosicché, non appena Daniele Audetto fece il proprio ingresso a Maranello, convinto della validità del sistema, invitò Caleca e De Bonis a realizzare qualcosa di analogo, ma infinitamente più piccolo e leggero, anche per le monoposto Ferrari di F. 1. Anzi, fu precisato, per Lauda e Regazzoni, le radio dovevano essere — almeno in un primo tempo — solo trasmettenti, perché il pilota potesse solo comunicare continuamente con i box, nella convinzione che una intempestiva segnalazione all'uomo al volante, durante la estrema concentrazione della gara, potesse fare più male che bene.

I problemi da superare, a parte quelli di ingombro e di peso, erano proprio costituiti dal rumore del motore che avrebbe sovrastato la voce del pilota, e dalle vibrazioni che a detta dei tecnici della Ferrari, avrebbero messo K.O. in pochi minuti le sofisticate apparecchiature. Il primo ostacolo fu risolto con l'adozione di particolari microfoni-laringofoni a cancellazione di rumore di deri-

Un sistema del genere, infatti, (a parte il peso elevato), comporta la difficoltà di ottenere rapporti di compressione identici per tutti i cilindri a causa di corse diverse. Ma quest'ultima caratteristica influisce anche sulla velocità istantanea e sulla accelerazione dei pistoni dei cilindri delle tre bancate che seguono leggi diverse, generando possibili squilibri.

La disposizione dei cilindri a doppio V offre buoni risultati per quello che riguarda l'equilibramento. In pratica le forze alterne del primo ordine originano una forza centrifuga costante ed è quindi equilibrabile con contrappesi in aggiunta a quelli utilizzati per neutralizzare le masse rotanti. Rimanono attive solo le forze alterne del secondo ordine (per i motori a tre bancate). Risultati di poco inferiori rispetto a quelli raggiungibili con un 12 cilindri boxer che presenta però ingombri molto superiori.

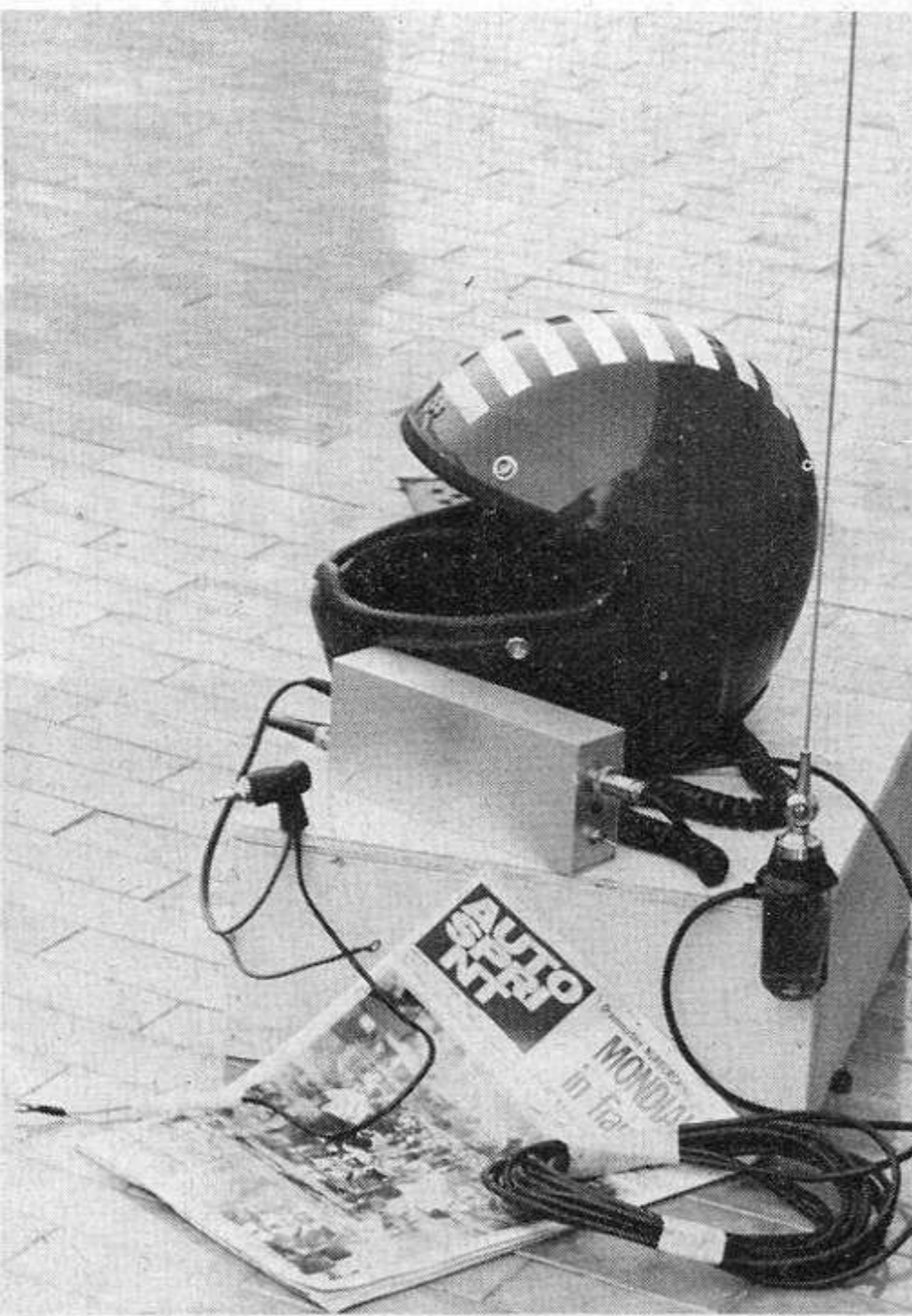
l'ing. del lunedì



# COME QUANDO E PERCHÈ A MARANELLO SI RINUNCIÒ AD ANTICIPARE I TEAM INGLES SUI COLLEGAMENTI TRA PISTA E BOXES

Uno degli impianti rice-trasmittenti fra pilota e box realizzati già nel 1973 dai tecnici siciliani Caleca e De Bonis, e che fu collaudato sulla Ferrari 312 P di Merzario e Munari alla Targa Florio di quell'anno '73

# FERRARI non volle la «scatola nera»

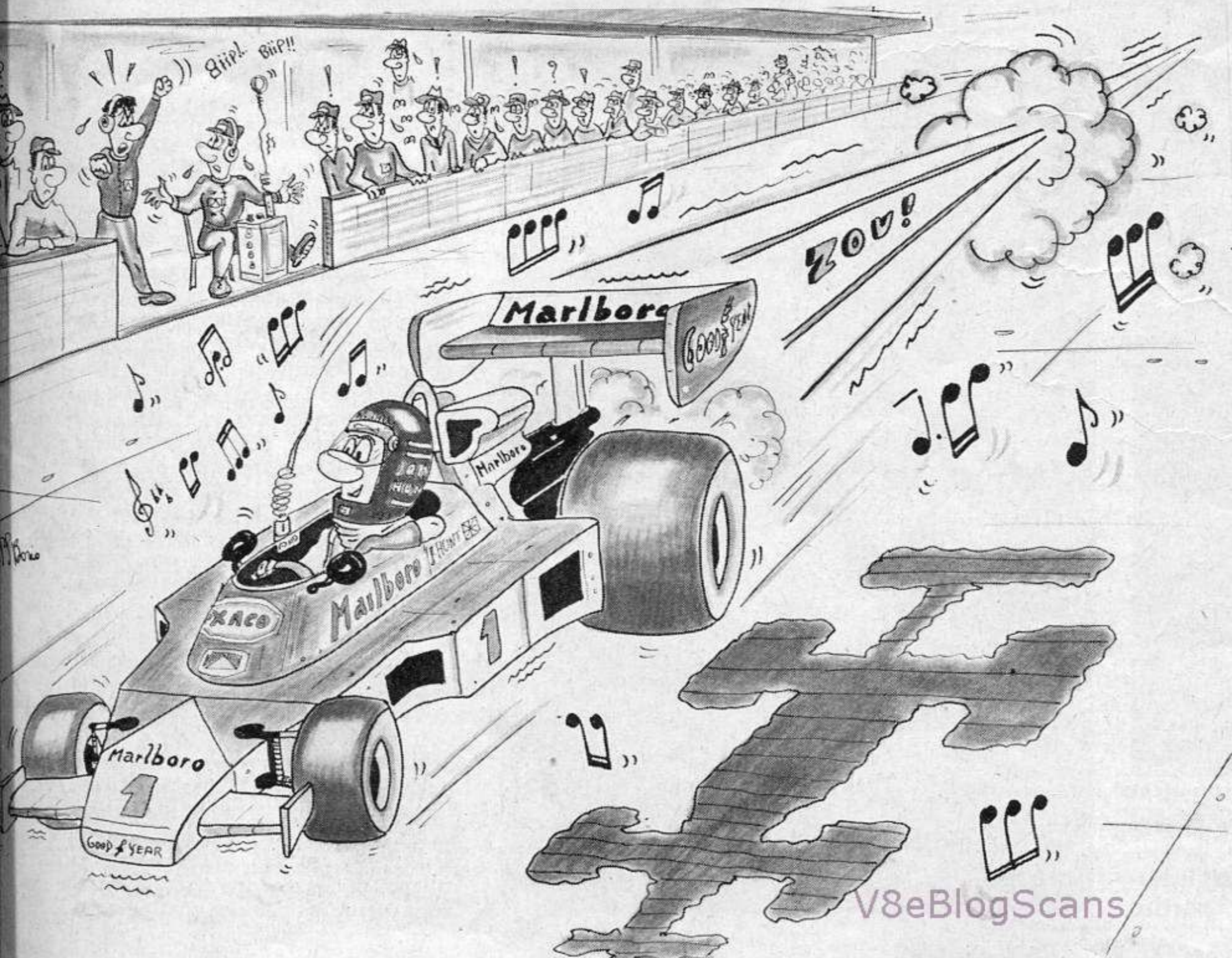


vazione aeronautica, espressamente modificati, mentre lo «choc da vibrazione» fu risolto assemblando un trasmettitore particolarmente compatto e solido.  
Il tutto fu pronto a metà stagione, ma le prove pratiche sulla 312 T2 non si poterono effettuare prima della fine di luglio, alla vigilia del drammatico G.P. di Germania del 1. agosto. Caleca e De Bonis con la preziosa «scatoletta nera» arrivavano a Maranello lunedì 26 luglio pomeriggio, appena in tempo per incontrarsi fugacemente con Audetto che scappava a Londra per discutere alla CSI il ricorso del G.P. inglese e venire da lui «affidati» a Piero Lardi. Ci fu quindi un colloquio con Borsari e con «scintilla» Tramonti per risolvere i problemi meccanici ed elettrici di installazione. Il primo realizzazione di un magistrale mini supporto per l'antenna trasmettente che veniva ad essere fissata ad un dado del cambio collegato al sostegno dell'alettone posteriore, mentre il secondo piazzò la «scatola nera» sotto il rollbar anteriore, quello che passa sopra le

gambe del pilota, nella parte sinistra.  
Inoltre sul cruscotto, in alto a destra, fu installato un interruttore a levetta per poter escludere in qualsiasi momento la radio. Quel pomeriggio di lunedì erano in pista Lauda e Regazzoni che provavano le macchine per il Nurburgring. Lardi andò a prendere il casco di Regazzoni sul quale fu montato lo speciale microfono ed il cavetto di collegamento. La mattina successiva, martedì, il «muletto» è in pista già alle nove. Tramonti accende la radio che comincia regolarmente a trasmettere per oltre un'ora, mentre Lauda inanella una dozzina di giri di pista, provando varie soluzioni. Fra l'altro quella mattina erano in corso una serie di test con pneumatici Michelin e quindi le fermate erano frequenti.  
Non collegata al microfono (già piazzato nel casco di Regazzoni che aspettava il proprio turno) la radio trasmetteva dalla 312 in corsa solo un soffio, a riprova dello stato di «buona salute» elettrica dell'impianto.

to. Verso le 10 e mezza il motore però cominciava a dare preoccupanti segni di cedimento e Lauda si fermava al box. Regazzoni, che era stato incuriosito dalla nuova possibilità del contatto radio, indossava subito il casco col microfono, saliva sulla macchina finalmente lasciata libera da Lauda, allacciava le cinture e stava per mettere in moto e partire — consentendo finalmente una prima prova dell'impianto radio completo di... parlato — quando gli si metteva davanti Ghedini che impediva perfino di mettere in moto il motore. Invano Clay e i due radioamatori siciliani tentavano di ottenere appena un giro — con la promessa che il motore non sarebbe stato sforzato per evitare rotture irreparabili — per vedere i risultati del lavoro fatto. Ghedini era irremovibile e Clay, con coloriti rimbrotti, scendeva dalla macchina senza nulla di fatto.  
Dopo un giorno di attesa dunque, a causa anche dell'intolleranza dell'austriaco che si era rifiutato nella

prima parte della mattina di fare qualche giro col casco di Clay per provare almeno la radio, ancora non si era potuto far nulla di conclusivo con l'impianto radio, e Ghedini consigliava al team di attendere il dopo pranzo, quando la vettura — che frattanto era stata riportata in officina — sarebbe tornata in pista col motore cambiato. In effetti occorreva meno tempo a sostituire il propulsore che a trasferire le apparecchiature radio su un'altra monoposto.  
Poco prima di mezzogiorno, mentre si aspettava il concludersi delle prove mattutine, arrivava a Fiorano Enzo Ferrari che chiedeva a Ghedini cosa fossero le prove in corso. Quindi i due si ritiravano fra quattro mura (non tanto robuste però da non tradire un vociare assai concitato) e poco dopo riusciva Ghedini che informava Caleca e De Bonis del divieto del commendatore al proseguimento delle prove radio «che si faranno più avanti».  
Inutile insistere. Inutile ricordare che sarebbe bastato solo un giro di pista per avere la conferma definitiva della bontà del sistema. Inutile ricordare che per rifare le prove «più avanti» bisognava spostarsi da Palermo a Modena e ritorno. Pare proprio che il «commendatore» ritenesse più utile provare altre cose e, magari, non avere occhi indiscreti alle prove di gomme francesi.  
Così, a Caleca e De Bonis, è rimasta una apparecchiatura radio da F. 1 con tanto di supporto «Ferrari», una lettera di incarico per le prove col «cavallino rampante» e il rimpianto di non poter vedere concretizzati i propri sforzi (che incidentalmente erano risultati rispondenti alle esigenze richieste da alcune prove effettuate su monoposto minori e sport due litri oltre che sulle Lancia Rally). Ma soprattutto di constatare ancora una volta come in Italia spesso si arrivi per primi ad un certo risultato senza poi riuscire a valorizzarlo.  
Così leggiamo di un «*Hunt radioguidato in F. 1*» e di «*primi esperimenti (anche da parte della Ferrari) che non hanno dato i risultati sperati*», ad emblematica conferma forse che a Maranello c'è una certa idiosincrasia non solo per i piloti ma anche per tutte le altre buone idee «made in Italy».



**Ai  
boxes...**

— E'  
inutile!  
Ha  
di nuovo  
cambiato  
canale...

disegno di  
BORIO

Giulio Mangano