

La collisione ANDRETTI-HUNT in Olanda segna il «fuorigioco» decisivo per LAUDA

È mancata la scintilla al migliore

DALL'INVIATO

ZANDVOORT - Certo ha un poco di fortuna, questo Niki Lauda che si appresta a celebrare il suo secondo titolo di campione del mondo! Fortuna perché, per una ragione o l'altra, quelli che potevano insidiargli la corsa al titolo regolarmente non riescono a finire le corse e lui ne profitta per fare punti, con una scalata continua che qualcuno potrà tacciare di sfruttamento delle situazioni, ma che in sostanza non può essergli addebitata e che comunque dimostra una cosa importante: per vincere le corse, o per essere ben classificati, bisogna essere presenti quando si abbassa la bandiera a scacchi. Un assioma lapalissiano, ma essenziale.

FERRARI SEMPRE SICURE E AFFIDABILI

Lauda, nelle ultime corse, è sempre stato presente... alla bandiera a scacchi, ottenendo due secondi posti e due vittorie. Frutto del caso? Non direi proprio, anche se in Austria la fortuna gli è stata davvero amica. In Olanda ha vinto ancora... per fortuna, perché Mario Andretti e James Hunt hanno giocato a fare i troppi furbi (e non diciamo per ora quel che pensiamo della meccanica dell'incidente) e perché sulla Ligier di Jacques Laffite qualcosa andato storto non ha permesso al pilota (a mio avviso miglior uomo in campo) di sfruttare a fondo l'occasione di ripetere il successo intero.

Fortuna tuttavia che è relativa, ripeto. Lauda era coi primi, sempre, e visto che il motore di Andretti ha ceduto indipendentemente dalla collisione con Hunt, che il

motore di Hunt forse avrebbe fatto la fine di quelli di Peterson e Depailler (quelli con testate al magnesio che aveva anche lui) e che sul motore Matra di Laffite c'erano capricci di accensione, non si può proprio dire che quella di Lauda e della Ferrari sia stata pura fortuna. Certo che in assoluto la si può considerare tale, ed abbiamo dato questa indicazione nella nostra pagella, ma forse è meglio dire che — come è accaduto spesso negli ultimi mesi — le Ferrari continuano ad essere macchine mediamente buone, e sicure ed affidabili. Per cui i risultati ottenuti non sono piovuti dal cielo.

Al contrario di James Hunt, Lauda ha avuto la saggezza di non opporsi violentemente ed irrazionalmente al superamento da parte di chi era — almeno momentaneamente — più forte e meglio equipaggiato. Così come l'aveva avuta Laffite quando Andretti lo ha superato subito dopo la fine del primo giro. Quindi è partito attentissimo a non cadere in tranelli. E poi ha profitato delle balordaggini altrui. Ha fatto la sua corsa al meglio, in parallelo con quella del compagno Reutemann, che su una pista difficile come questa ha potuto almeno dimostrare di essere valido e capace, mantenendo il ritmo di punta, anche se le condizioni non erano di tutto riposo.

Così Lauda ha potuto vincere, e così adesso ha in tasca tanti punti, per il campionato, che la possibilità di essere ulteriormente minacciato appare di probabilità piccolissima.

E' stato un successo che alla Ferrari non potevano aver preventivato, visto come le cose si erano messe durante le prove. Una storia di pneumatici aveva potuto dare un almeno parziale alibi ai tecnici,



La Ligier-Matra di Laffite è ancora davanti alla Ferrari di Lauda. Il francese ha fatto una gara magnifica, e gli spetta la palma del più combattivo, nonostante i guai d'accensione

nella constatazione che le loro macchine non erano all'altezza delle altre. La verità è che su questa pista difficile vale molto di più la tenuta di strada e la maneggevolezza di quel che possa contare la potenza del motore. E così si sono visti i telai migliori permettere prestazioni eccellenti, solo in parte compensate dai cavalli in più che i motori a dodici cilindri hanno di certo rispetto agli otto cilindri Cosworth.

DECISAMENTE MALE LE BRABHAM

Compensate con una scala di valori che era direttamente proporzionale, appunto, all'efficacia delle macchine. Per cui la Ligier di Laffite, che probabilmente è accreditabile della stessa potenza dei Ferrari e Alfa Romeo, è stata la migliore delle macchine a dodici cilindri, seguita dalla Ferrari e con ultime le Brabham, stavolta decisamente inferiori. A questi elementi si debbono aggiungere ovviamente i valori individuali, e lo si riscontra nelle prestazioni, ad esempio, di Watson e Stuck, nettamente differenti. Non tra quelle di Lauda e Reutemann che sono stati sullo stesso piano, e non in quelle di Laffite che ha potuto farsi valere.

Tutto questo dice chiaramente una cosa importante, e cioè che se Mario Andretti, avendo il motore Cosworth «normale» e non quello speciale, ha potuto andare a spasso tranquillamente in prova, con quasi un secondo di vantaggio, è perché la Lotus (ancora migliorata) è davvero la macchina migliore

Franco Lini

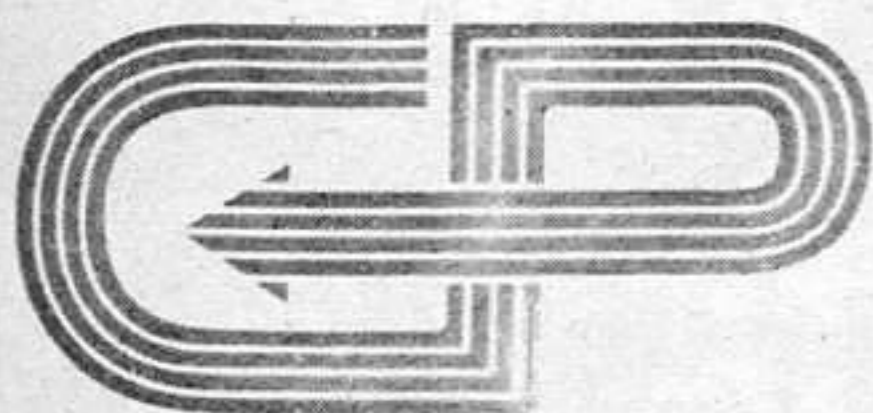
CONTINUA A PAGINA 24

ZANDVOORT - Giovedì scorso Lauda è stato effettivamente a Londra a pranzo da Ecclestone per avanzare le sue richieste. La conferma che il Cessna-Citation di Niki siglato FNL quel giorno è volato nella capitale inglese anziché a Monza dove il pilota era atteso per le prove Ferrari viene anche da Hans Kemetinger, il pilota personale di Niki. L'uomo che vola solo con Niki quando non utilizza il secondo Citation o il Mystere 20 che Lauda ha in società con altri per fare trasporti, come ad esempio per il soccorso del Touring Club Austriaco, ha però detto che a Londra era per il trasporto di un... paralitico. Ma questa «spiegazione» che ha dato anche NIKI, non collima con ciò che Ecclestone martedì scorso in Italia ha dichiarato ai responsabili ALFA e MARTINI.

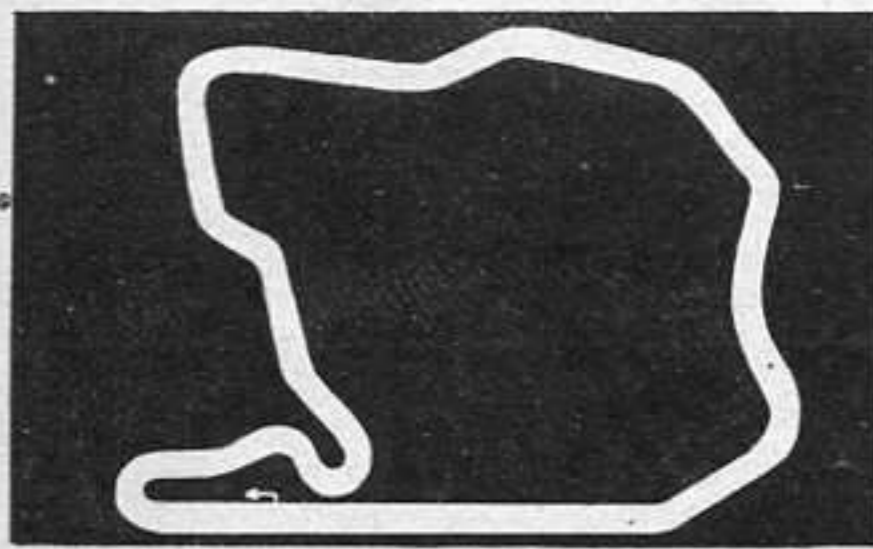
Comunque, dopo che Lauda ha dettato le sue condizioni, Ecclestone tornato da Balocco, dove ha ottenuto il finanziamento in più da Martini e Alfa, gli ha fatto sapere di aver trovato i soldi. L'ultimatum era per Zandvoort: Niki doveva dire sì o no, la bozza del contratto l'aveva in tasca. Però in Olanda al termine delle prime prove, Niki, visto che la macchina di Reutemann andava splendidamente e la sua invece era così così, ha preso tempo per paura che a Maranello potessero combinargli qualche scherzo per impedirgli la riconquista del campionato del mondo. Tanto più che Enzo Ferrari aveva fatto sapere all'austriaco che in ogni caso voleva delucidazioni su quel famoso giovedì. E Niki verrà a dargliele in questi giorni, a cavallo delle prove previste a Monza martedì e mercoledì. Dopo aver richiesto un prolungamento fino a Monza per dare una risposta a Ecclestone, Lauda si è preso una rivincita. Nei confronti di Reutemann informandolo di aver saputo ufficialmente dal commendatore che nel '78 l'argentino non sarà più con la Casa modenese. Questo è stato all'origine della crisi che nei restanti due giorni ha letteralmente imbambolato Carlos il quale ultimamente pare abbia invano cercato lumi con una telefonata al «commendatore». Infatti se Niki, sia nel caso che se ne vada sia che resti alla Ferrari, avrà sempre un domani con ponti d'oro, a REUTEMANN non resta che il ritiro. Infatti, fallito il tentativo Brabham, l'argentino si è buttato sulla March, ma qui gli hanno fatto sapere che ci vogliono un sacco di soldi e in quanto a sponsor Carlos non sta bene, anche perché la Cinzano (dopo che a Zandvoort Reutemann le ha fatto andare a male un party preparato per i clienti olandesi presentandosi con un muso da far paura e restando solo pochi minuti senza parlare con nessuno) ci vuole pensare due volte prima di dargli ancora i 40 milioni che gli ha dato quest'anno. Ferrari, comunque, nel caso Niki dovesse andarsene non ha che l'imbarazzo della scelta in offerta, oltre SCHECKTER, ci sono PETERSON e ANDRETTI. Però, mentre lo svedese è in crisi con la Tyrrell e non sa ancora come programmare il suo futuro (perché pare che dopo le indiscrezioni sulla sua F.1 il finanziatore italiano abbia ritirato l'appoggio), Andretti invece con la Lotus può sempre dormire sonni tranquilli, perché Chapman il contratto lo ha sempre nel cassetto. Mario non ha ancora firmato solo per prudenza. «Se qualcuno mi volesse», dice, anche se sta chiaro che questo qualcuno per lui potrebbe essere solo Ferrari o Alfa via Brabham. (Ma con quanto avvenuto a Zandvoort...)

In sospeso è anche il contratto di Zeta

CONTINUA A PAGINA 23



OLANDA



Così (in 26) al VIA

1. FILA	
Mario Andretti (Lotus-JPS MK3) 1'18"65	Jacques Laffite (Ligier-Matra JS7) 1'19"27
2. FILA	
James Hunt (McLaren M26) 1'19"50	Niki Lauda (Ferrari 312 T2) 1'19"54
3. FILA	
Gunnar Nilsson (Lotus-JPS MK3) 1'19"57	Carlos Reutemann (Ferrari 312 T2) 1'19"66
4. FILA	
Ronnie Peterson (Tyrrell P34/2) 1'19"85	John Watson (Brabham-Alfa) 1'19"93
5. FILA	
Clay Regazzoni (Ensign 177) 1'19"93	Jean P. Jabouille (Renault RS01) 1'20"13
6. FILA	
Patrick Depailler (Tyrrell P34/2) 1'20"14	Patrick Tambay (Ensign 177) 1'20"23
7. FILA	
Jochen Mass (McLaren M26) 1'20"24	Alan Jones (Shadow DN8) 1'20"24
8. FILA	
Jody Scheckter (Wolf WR-1) 1'20"24	Riccardo Patrese (Shadow DN8) 1'20"43
9. FILA	
Emerson Fittipaldi (Copersucar FD05) 1'20"53	Hans Binder (ATS-Penske PC4) 1'20"84
10. FILA	
Hans Stuck (Brabham-Alfa) 1'20"86	Brett Lunger (McLaren M23) 1'20"87
11. FILA	
Jean P. Jarier (ATS-Penske PC4) 1'21"06	Vittorio Brambilla (Surtees TS 19) 1'21"12
12. FILA	
Brian Henton (March 761) 1'21"13	Alex Ribeiro (March 761 B) 1'21"16
13. FILA	
Ian Scheckter (March 761 B) 1'21"19	Rupert Keegan (Hesketh 308 E) 1'21"53

Domenica 28 agosto 1977

Tredicesima prova Mondiale F.1

● **Organizzazione:** Stichting Auto-races Nederland, Sophialaan 4, L'Aia (Olanda). Circuito di Zandvoort di m 4.226 - 75 giri pari a km 316,95

● **Partenza:** ore 15,02

● **Condizioni climatiche:** PROVE, tempo incerto ma asciutto, pioggia sul finire della prima giornata. GARA, tempo coperto all'inizio, molto vento, poi anche sole - 17-22 gradi

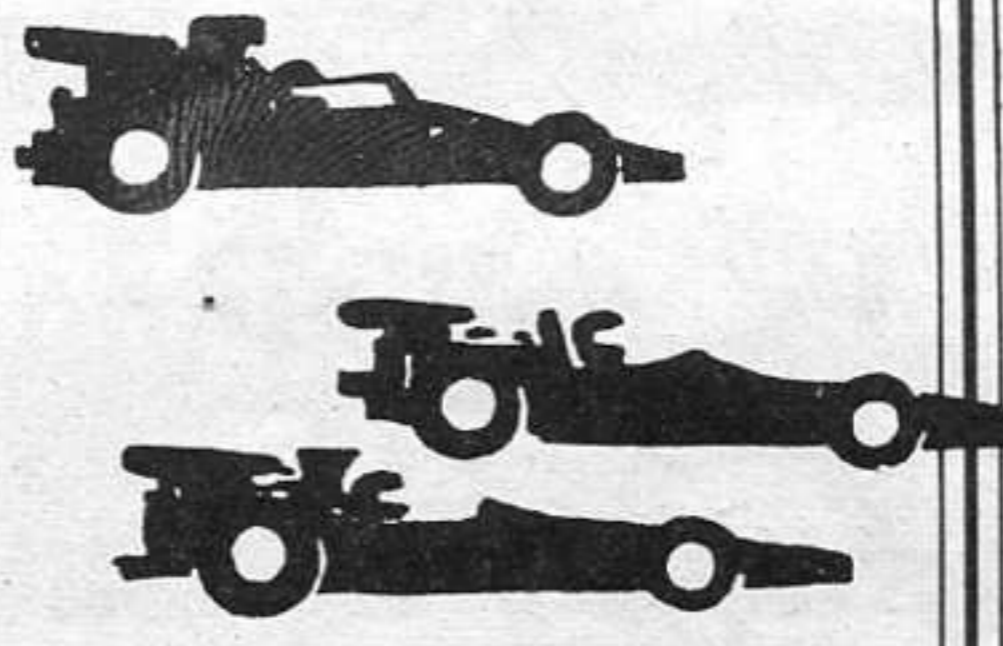
● **Condizioni della pista:** discrete, depositi di sabbia in qualche curva

● **Spettatori:** 70.000

● **Direttore di corsa:** Ed Swart

● **Organizzazione:** 7

● **Sicurezza:** 8



PILOTA	MACCHINA	TEMPO	DISTACCO
1. Lauda	Ferrari 312 T2	75 1.41'45"93	—
2. Laffite	Ligier-Matra JS7	75 1.41'47"82	1"89
3. J. Scheckter	Wolf WR-1	74 —	a 1 giro
4. Fittipaldi	Copersucar FD05	74 —	a 1 giro
5. Tambay	Ensign 177	73 —	a 2 giri
6. Reutemann	Ferrari 312 T2	73 —	a 2 giri

Così (in 14) al TRAGUARDO

1° LAUDA
(Ferrari 312 T2)
a 186,880 kmh



Classifica Mondiale Piloti

(dopo 13 prove)

	ARGEN. 9-1	BRASILE 23-1	SUDAFR. 6-3	USA-WEST 3-4	SPAGNA 8-5	MONACO 22-5	BELGIO 5-6	SVEZIA 19-6	FRANCIA 3-7	TOT. 1. parte	G. BRET. 16-7	GERMAN. 31-7	AUSTRIA 14-8	OLANDA 28-8	ITALIA 11-9	CANADA 2-10	USA-EST 9-10	GIAPP. 23-10	TOTALE GEN.	
Lauda	—	4	9	6	—	6	6	—	2	33	6	9	6	9						63
J. Scheckter	9	—	6	4	4	9	—	—	—	32	—	6	—	4						42
Reutemann	4	9	—	—	6	4	—	4	1	28	—	3	3	1						35
Andretti	2	—	—	9	9	2	—	1	9	32	—	—	—	—						32
Hunt	—	6	3	—	—	—	—	—	4	13	9	—	—	—						22
Nilsson	—	2	—	—	2	—	9	—	3	16	4	—	—	—						20
Mass	—	—	2	—	3	3	—	6	—	14	3	—	1	—						18
Laffite	—	—	—	—	—	—	—	9	—	9	1	—	—	6						16
Jones	—	—	—	—	—	1	2	—	—	3	—	—	9	—						12
Stuck	—	—	—	—	1	—	1	—	—	2	2	4	4	—						12
Fittipaldi	3	3	—	2	—	—	—	—	—	8	—	—	—	3						11
Depailler	—	—	4	3	—	—	—	3	—	10	—	—	—	—						10
Watson	—	—	1	—	—	—	—	2	6	9	—	—	—	—						9
Pace	6	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—						6
Peterson	—	—	—	—	—	—	4	—	—	4	—	—	2	—						6
Brambilla	—	—	—	—	—	—	3	—	—	3	—	2	—	—						5
Tambay	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0	—	1	—	2						3
Regazzoni	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—						1
Zorzi	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—						1
Jarier	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—						1

Coppa Costruttori Formula 1

(dopo 13 prove)

	ARGEN. 9-1	BRASILE 23-1	SUDAFR. 6-3	USA-WEST 3-4	SPAGNA 8-5	MONACO 22-5	BELGIO 5-6	SVEZIA 19-6	FRANCIA 3-7	TOT. 1. parte	G. BRET. 16-7	GERMAN. 31-7	AUSTRIA 14-8	OLANDA 28-8	ITALIA 11-9	CANADA 2-10	USA-EST 9-10	GIAPP. 23-10	TOTALE GEN.	
Ferrari	4	9	9	6	6	6	6	4	2	50	6	9	6	9						80
Lotus	2	2	—	9	9	2	9	1	9	43	4	—	—	—						47
Wolf	9	—	6	4	4	9	—	—	—	32	—	6	—	4						42
McLaren	—	6	3	—	3	3	—	6	4	25	9	—	1	—						35
Brabham	6	—	1	—	1	—	1	2	6	17	2	4	4	—						27
Ligier	—	—	—	—	—	—	—	9	—	9	1	—	—	6						16
Tyrrell	—	—	4	3	—	—	4	3	—	14	—	—	2	—						16
Shadow	—	1	—	—	—	1	2	—	—	4	—	—	9	—						13
Copersucar	3	3	—	2	—	—	—	—	—	8	—	—	—	3						11
Surtees	—	—	—	—	—	—	3	—	—	3	—	2	—	—						5
Ensign	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	2						4
ATS	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—						1

- 7. Stuck (Brabham-Alfa) a 2 giri
- 8. Binder (ATS-Penske) a 2 giri
- 9. Lunger (McLaren M23) a 2 giri
- 10. I. Scheckter (March 761) a 2 g.
- 11. Ribeiro (March 761) a 3 giri
- 12. Brambilla (Surtees TS19) a 8 g
- 13. Patrese (Shadow DN8) a 8 giri

non classificato anche se giunto al traguardo:

Henton (March 761) per essere stato rimesso in moto a spinta dopo un'uscita di strada

i RITIRATI

CHI	QUANDO	PERCHE'
Tambay	73. giro	senza benzina
Brambilla	67.	uscita di strada
Jabouille	40.	sospensione
Nilsson	35.	collisione
Jones	32.	motore
Depailler	32.	motore
Peterson	19.	motore
Regazzoni	18.	cavo del gas
Andretti	15.	motore
Keegan	9.	uscita di strada
Hunt	6.	collisione
Jarier	5.	accensione
Watson	3.	perdita olio
Mass	1.	uscita di strada

I NUOVI PRIMATI

- **sul GIRO**
Niki Lauda, in 1'19"99, media 190,195 kmh
- **Primato precedente:**
Ronnie Peterson (Lotus 72) e Peter Revson (McLaren M23) in 1'20"31, media 189,432 kmh (1973).
- **sulla DISTANZA**
Niki Lauda, media 186,880 kmh
- **Primato precedente:**
Lauda (Ferrari 312 B3) media 184,628 kmh (1974)

LA PROSSIMA PROVA

Gran Premio d'Italia, in programma a Monza l'11 settembre 1977

L'altalena della corsa

	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
19 giri	LAF	LAU	REU	NIL	TAM	DEP	JOD	JON	JAB	FIT
38 giri	LAU	LAF	TAM	JOD	FIT	JAB	BRA	HEN	STU	LUN
57 giri	LAU	LAF	TAM	JOD	FIT	BRA	STU	BIN	LUN	REU

Purtroppo, non siamo in grado di completare il tabellone con i consueti dati relativi ai giri più veloci in gara di ciascun pilota. Il servizio di cronometraggio a Zandvoort ha funzionato molto male, e così i servizi stampa, per cui non siamo riusciti a procurarci in tempo i giri veloci. Pertanto, non siamo neppure in grado di aggiornare la classifica del « GP Moet e Chandon » il quale, come è noto, si basa sia sui tempi delle prove che sui giri veloci in gara.

la PAGELLA **AUTO SPRI NT**

PILOTI	VOTO	MACCHINE	il più e il meno
Laffite	10	Lotus	SFORTUNATO
Lauda, Fittipaldi, Tambay, Reutemann	9	Ferrari, McLaren	+ Tambay - Scheckter
Brambilla, Jabouille, Depailler, Andretti	8	Ligier	COMBATTIVO
J. Scheckter, Binder, Lunger, Patrese, Jones, Nilsson, Hunt	7	Ensign	+ Laffite - I. Scheck.
Henton, Stuck	6	Brabham, Wolf, Surtees	
Ribeiro, Ian Scheckter	5	Tyrrell, Shadow	FORTUNATA
	4	Copersucar, ATS	+ Ferrari - Ensign
	3	March, Hesketh	EFFICACE
n.c. Jarier, Watson, Mass	2		+ Lotus - March



La sequenza del via a Zandvoort. Dalla prima fila scattano male Andretti e Laffite, ed alla loro destra vediamo infilarsi (sotto) sia Hunt che Regazzoni, che supera Nilsson, mentre Lauda allarga per chiudergli il buco. Alla frenata (in basso), Hunt è primo, seguito da Andretti e Jacques Laffite



TUTTI i TEMPI delle PROVE

Tempo 1976	Pilota	Vettura	Venerdì		Sabato	
			I	II	I	II
1'21"88	(JPS 77)	Andretti — Lotus-JPS MK3	1'18"85	1'19"07	1'19"54	1'18"65
1'22"06	(Ligier JS5)	Laffite — Ligier-Matra JS7	1'20"15	1'20"21	1'19"82	1'19"27
1'21"39	(McLaren M23)	Hunt — McLaren-Marlboro M26	1'19"70	1'20"13	1'19"72	1'19"50
		Lauda — Ferrari 312 T2	1'20"26	1'20"49	1'20"98	1'19"54
1'22"16	(JPS 77)	Nilsson — Lotus-JPS MK3	1'20"13	1'19"98	1'20"80	1'19"57
1'22"16	(Brabham BT45)	Reutemann — Ferrari 312 T2	1'19"74	1'20"82	1'19"85	1'19"66
1'21"31	(March 761)	Peterson — Tyrrell-Elf P34/2	1'20"66	1'20"64	1'20"97	1'19"85
1'21"62	(Penske PC4)	Watson — Martini-Brabham BT45	1'20"28	1'20"36	1'19"92	1'19"93
1'21"85	(Ferrari 312 T2)	Regazzoni — Ensign 177	1'20"55	1'24"13	1'20"75	1'19"93
		Jabouille — Renault RS-01	1'26"96	1'23"89	1'20"45	1'20"13
1'22"27	(Tyrrell P34)	Depailler — Tyrrell-Elf P34/2	1'20"61	1'20"92	1'20"96	1'20"14
		Tambay — Ensign 177	1'20"79	1'20"60	1'20"36	1'20"23
1'22"48	(McLaren M26)	Mass — McLaren-Marlboro M26	1'21"47	1'21"30	1'20"76	1'20"24
1'22"51	(Surtees TS 19)	Jones — Shadow DN8	1'20"26	1'20"24	1'20"22	1'21"06
1'21"91	(Tyrrell P34)	J. Scheckter — Wolf WR-1	1'21"11	1'20"88	1'19"87	1'20"24
		Patrese — Shadow DN8	1'21"24	1'21"12	1'21"24	1'20"43
1'22"55	(Copersucar 04)	Fittipaldi — Copersucar 05	1'24"08	1'22"05	1'20"64	1'20"53
		Binder — ATS-Penske PC4	1'21"80	1'22"29	1'21"67	1'20"84
1'22"59	(March 761)	Stuck — Martini-Brabham BT45	1'20"86	1'20"90	1'20"77	1'20"86
		Lunger — McLaren M23	1'23"00	1'21"77	—	1'20"87
1'23"18	(Shadow DN5)	Jarier — ATS-Penske PC4	1'21"06	1'21"47	—	1'21"13
1'21"88	(March 761)	Brambilla — Surtees-Beta TS 19	1'22"38	1'22"39	1'21"15	1'21"12
		Henton — March 761	1'21"50	1'21"13	—	1'22"07
		Ribeiro — March 761 B	1'22"42	—	1'21"79	1'21"16
		I. Scheckter — March 761 B	1'21"33	1'21"52	1'22"52	1'21"19
		Keegan — Hesketh 308 E	1'22"72	1'21"87	1'22"38	1'21"53
		Neve — March 761	1'23"32	—	1'22"52	1'21"67
		Schuppan — Surtees TS 19	1'22"83	1'23"01	—	1'21"80
1'24"09	(Williams)	Merzario — March 761 B	1'22"82	1'23"03	—	1'21"79
		Ashley — Hesketh 308 E	1'22"22	1'23"03	—	1'21"85
		Hayje — March 761	1'22"20	1'23"04	—	1'22"58
		Rebaque — Hesketh 308 E	1'23"87	1'24"36	—	1'22"49
1'23"26	(Penske PC3)	Pilette — BRM P 207	1'24"22	1'24"28	—	1'23"07
		Bleekemolen — March 761	—	1'26"68	—	—

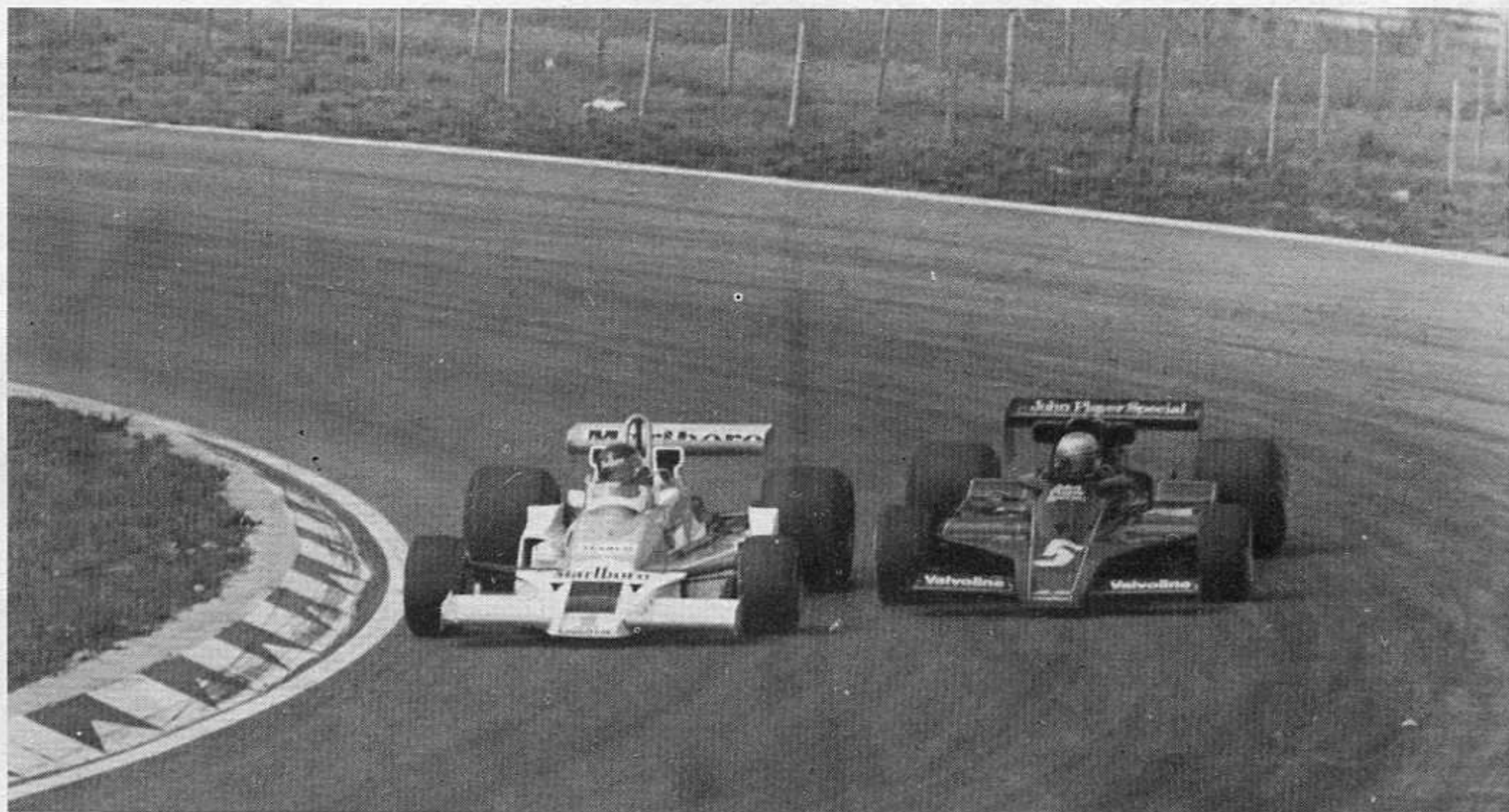
CONTINUAZIONE DA PAG. 21

NILSSON. Si dice che la corsa di Zeltweg sia servita allo svedese a guadagnarsi delle simpatie in quel di Maranello, simpatie che sembra aver trovato anche **DEPAILLER** il quale non ha rinnovato con la Tyrrell ma per il momento solo con la ELF. Tutto buio invece anche per **TAMBAY** che ha solo un piccolo contratto **MARLBORO** solo per quest'anno e quindi trova difficoltà ad entrare nella McLaren al posto di **MASS**. Il tedesco è sicuro partente per la squadra **ATS** che verrà varata anche con l'appoggio della Ford tedesca. E' da escludere invece un interessamento **BMW** per **STUCK** che sembra aver rotto con Neerpasch anche per tutti gli altri rapporti.

La **RENAULT** dal canto suo ha sempre più un occhio di favore, resisi inavvicinabili Hunt e Fittipaldi, per **LAFFITE**. Ma Jacques, prima di abbandonare Ligier, ci vuole pensare due volte. Buio anche per **REGAZZONI** che se non troverà sponsor sostanziosi sarà davvero costretto ad emigrare in America. Sicuro con **SURTEES** invece **BRAMBILLA** anche perché a John l'idea di trovare soldi in Italia con piloti italiani sta solleticando sempre più. In ogni caso a pochi giorni dal non più fatidico primo settembre è ancora tutto in stallo.

Il via dovrebbe darlo Niki Lauda a Monza: sarà un via con tanti zero, almeno questo è sicuro.

● Nel corso delle prove i commissari di percorso hanno dato un ammonimento ufficiale scritto a Patrese, Peterson e Lunger per non aver rispettato le bandiere che imponevano di rallentare.



Due prospettive della curva Tarzan, quella che conclude il rettilo di Zandvoort, uno dei pochissimi posti (se non l'unico) dove si sorpassa in questa pista. Andretti è all'esterno di Hunt, la McLaren era entrata per prima nella curva, mantenendo la corda. La Lotus resiste all'esterno, sfruttando il suo gran telaio, ma fra un attimo (foto sotto) Hunt sarà costretto ad allargare, e le ruote delle due monoposto si incastreranno, l'anteriore destra di Andretti davanti alla posteriore sinistra della McLaren-Marlboro

CONTINUAZIONE DA PAG. 21

di tutte. E che la McLaren, in fondo, è sempre molto buona, pur se ha la afflizione dei motori, aggravata stavolta da una certa sconsideratezza da parte di Hunt e da sfortuna da parte di Mass, buttato fuori pista da Jones appena dopo il via.

In ultima analisi, comunque, resta il fatto che le Ferrari sono state le più consistenti e che quindi, a conti fatti, hanno meritato il successo. Che poteva essere massiccio, con anche il terzo posto di Reutemann, che se lo era meritato. A mortificare ancora l'argentino è venuta la irruenza di Gunnar Nilsson, il quale resta pilota simpatico ed anche modesto, senza boria, ma dai limiti precisabili. Nilsson, tuttavia, dopo la posizione di partenza poco felice, ha potuto sfruttare la sua macchina quasi quanto Andretti, nel senso che si è avvicinato progressivamente ai primi. E forse si è imbandanzito troppo, quando ha raggiunto la coda della Ferrari di Reutemann, tanto da avventarsi in un tamponamento che gli è stato fatale e che ha danneggiato anche Reutemann. In fondo, per Reutemann, è stato quasi un incolpevole bene, perché la successiva sua rimonta, che lo ha portato al sesto posto finale (dopo aver perduto quasi due giri) ha

interessato molto la gente.

Dicendovi di Nilsson abbiamo detto implicitamente delle enormi possibilità della Lotus. Se Nilsson è stato capace di riacciuffare il trio Laffite-Lauda-Reutemann, cosa avrebbe potuto fare Andretti? Certo cose enormi.

Invece Andretti stavolta ha mancato un poco la partenza, costretto poi a rimontare (ha superato Laffite all'esterno della curva Tarzan con una manovra emozionante), perché alla prima curva le sue ruote posteriori sono state in contatto con quelle di Hunt. Poi ha tentato di fare con Hunt la stessa cosa che gli era riuscita con Laffite, ma Hunt non è stato d'accordo, e quando ormai sembrava che la Lotus fosse riuscita a sopravanzare la McLaren (in effetti il musetto nero era un poco davanti a quello bianco) la McLaren ha allargato ancora la traiettoria e la Lotus è partita in sbandata, con la McLaren che le saliva sopra. Il risultato è stato disastroso ma non per entrambi. Andretti ha potuto riprendere bene, riacciuffandosi poi ai tre di testa e persino superando Reutemann, mentre Hunt doveva abbandonare.

Possono recitare il «mea culpa» in due, dividendosi la responsabilità con una percentuale leggermente maggiore per Hunt, che di certo non ha ragionato molto nella occasione precisa. Andretti ha la colpa,

dal canto suo, di non aver atteso una occasione migliore, ma è colpa relativa perché aveva minor potenza e quindi sul diritto non poteva passare. Per cui poteva solo sfruttare la tenuta di strada e la frenatura, eccezionali, appunto nella grande curva dopo i box.

Questa è la sostanza vera di quel che è accaduto, e che ha privato la Lotus (ancora) di un successo che appariva stavolta ancor più facile delle altre occasioni. Peccato per Andretti, comunque, perché con questa vicenda disgraziata ha perduto ogni speranza di campionato mondiale. Che quest'anno avrebbe meritato.

Non ha vinto la Ligier di Laffite, vi dicevamo, per qualche guaio alla accensione. Non sappiamo cosa, ma di certo c'era una mancanza agli alti regimi, che sul nostro taccuino è già rilevata al tredicesimo giro. Il fenomeno, avvertibile acusticamente da chi stava attento, si è aggravato col passare dei giri, e Laffite ha dovuto arrendersi quando Lauda ha tentato il sorpasso. Però ha tenuto duro facendo ricorso ad ogni risorsa sua e della macchina, e dobbiamo dire che è stato formidabile. Il migliore di tutti, anche tenendo conto del fatto che la macchina che aveva era stata scelta all'ultimo momento, e non aveva avuto la preparazione adeguata.

Con questo diciamo che la Ligier,

quando oltre che alla potenza interviene anche la tenuta di strada, è macchina che può puntare a vincere. Il risultato di Zandvoort comunque è certo molto utile, anche ai fini della continuità della squadra.

Fatto importante di questa corsa era la presenza della Renault turbo, che aveva effettuato molte prove con le modifiche tecniche di cui parliamo a parte e che in prova era già andata molto bene. Il motore ha retto, e bene, ma ha ceduto un braccetto della sospensione. Forse per un urto, forse per debolezza. E' un avvenimento, in fondo, banale, e prevedibile, perché sarebbe miracoloso che su una macchina tanto nuova tutto fosse già a punto. Quel che importa è che la Renault è stata in posizione molto buona, e che Jabouille ha potuto guidarla senza aver noie dal motore. Vedrete che progredirà ancora molto e che tra non molto la daremo tra le protagoniste di primo piano.

Un uomo si è fatto valere molto, in questa corsa, ed è stato Tambay. E' il pilota attualmente in voga, nel senso che è molto ricercato da chi intende rinnovare la squadra. Ha avuto però una scalogna nera, restando senza benzina al penultimo giro. Era accaduto che, dopo le prove del mattino, avevano deciso di cambiare il rapporto della quinta velocità, troppo lungo per la macchina a pieno carico. E così ha consu-



UNA ASTUTA COMBINAZIONE

TAYA

Modello MP 200 - Giradischi con trazione a cinghia - Motore sincrono - Braccio ad S con antiskating

REYAC

Modello Classic 70 - Amplificatore stereo - 45+45 W RMS su 8 ohm - Distorsione minore di 0,07% - Microfono miscelabile

utah

Modello 33B - Diffusori a 3 vie - Alto parlante bassi Ø 250 mm - Acuti a cupola - Potenza 60 W

Distribuzione esclusiva per l'Italia

SELECTRA

Via Peyron 19-10143 Torino
Tel. (011) 74.58.41-74.55.38

Richiedeteci, senza impegno, documentazione illustrata

Nome _____

Cognome _____

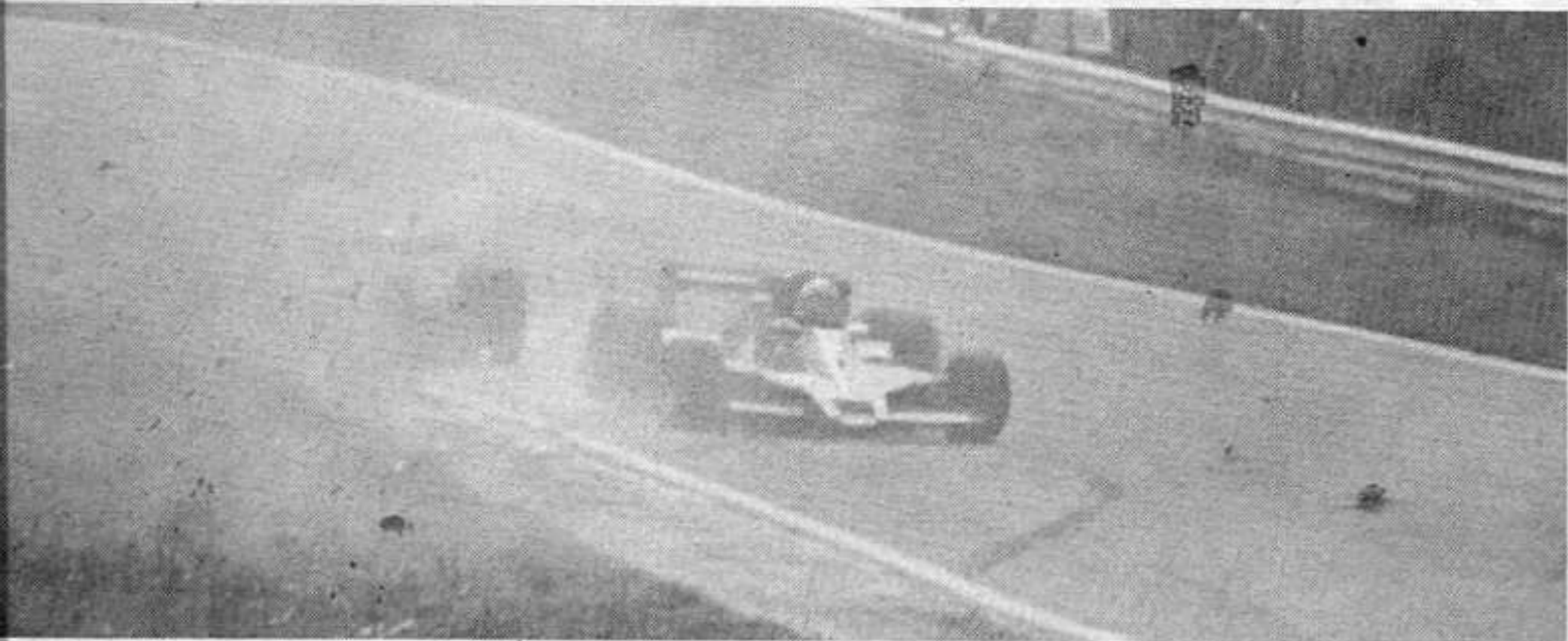
Via _____

Città _____ prov. _____

CAP _____



Arrivate sul cordolo d'uscita, accade l'inevitabile: una leggera differenza di velocità ed ecco Hunt volare sopra la Lotus, che inizia a sbandare



Ormai la Lotus è in pieno testa coda, ma si riprenderà senza danni. Invece il radiatore laterale sinistro della McLaren è sfondato, e per Hunt sarà il ritiro. Andretti, poi, romperà il motore in rimonta (foto CEVENINI)



LAUDA CON SUFFICIENZA, LAFFITE CON RAMMARICO (PER IL «MULETTO» PEGGIORE)

«Gli altri son matti io vinco senza fatica»

ZANDVOORT - Sommerso da una folla straboccante, inseguito da Marlene che non è riuscita a vederlo nè sul traguardo nè sul podio, Lauda si nasconde nel camion Ferrari al termine della corsa in fretta. Alla moglie concede giusto il tempo di un abbraccio affettuoso di congratulazioni prima di ordinare perentoriamente: «Via andiamo a prendere l'aereo». Ai cronisti italiani solo poche parole (molte di più agli austriaci e ai tedeschi, forse perchè questi non sono altrettanto facili da accontentare con i resoconti mediati da Nosetto e Ghedini).

«Se gli altri sono così matti non ne ho colpa — ha detto Lauda — io so solo che ho vinto senza difficoltà. Ho controllato la corsa come ho voluto anche negli ultimi giri perchè sapevo che Laffite non avrebbe mai potuto passarmi, dato che ero più veloce in rettilineo. Il muletto è andato sempre alla perfezione. Io pensavo a fare i doppiaggi con sicurezza perchè non si sa mai, con tanti esaltati ho sempre pensato e riflettuto a tutto. Adesso a Monza posso fare ancora bene».

I fedelissimi informano che non bisogna chiedere a Niki pareri sul campionato perchè dopo lo scorso anno pare che l'austriaco sia diventato sull'argomento, superstizioso, si può anche comprenderlo! Invece non si può comprendere Reutemann che ai giornalisti sa solo dire: «Io ero lì e così è andata cosa posso altro dire, ero lì».

A Mimicha, seria, nonostante l'atmosfera di festa, qualcuno sussurra: «coraggio il Giappone è ancora lontano» la voce è di uno della Ferrari ed il tono è quello di un funerale, segno che l'ipotesi che Lauda abbia rivelato all'argentino che non avrà il contratto rinnovato per il prossimo anno ha colpito nel segno?

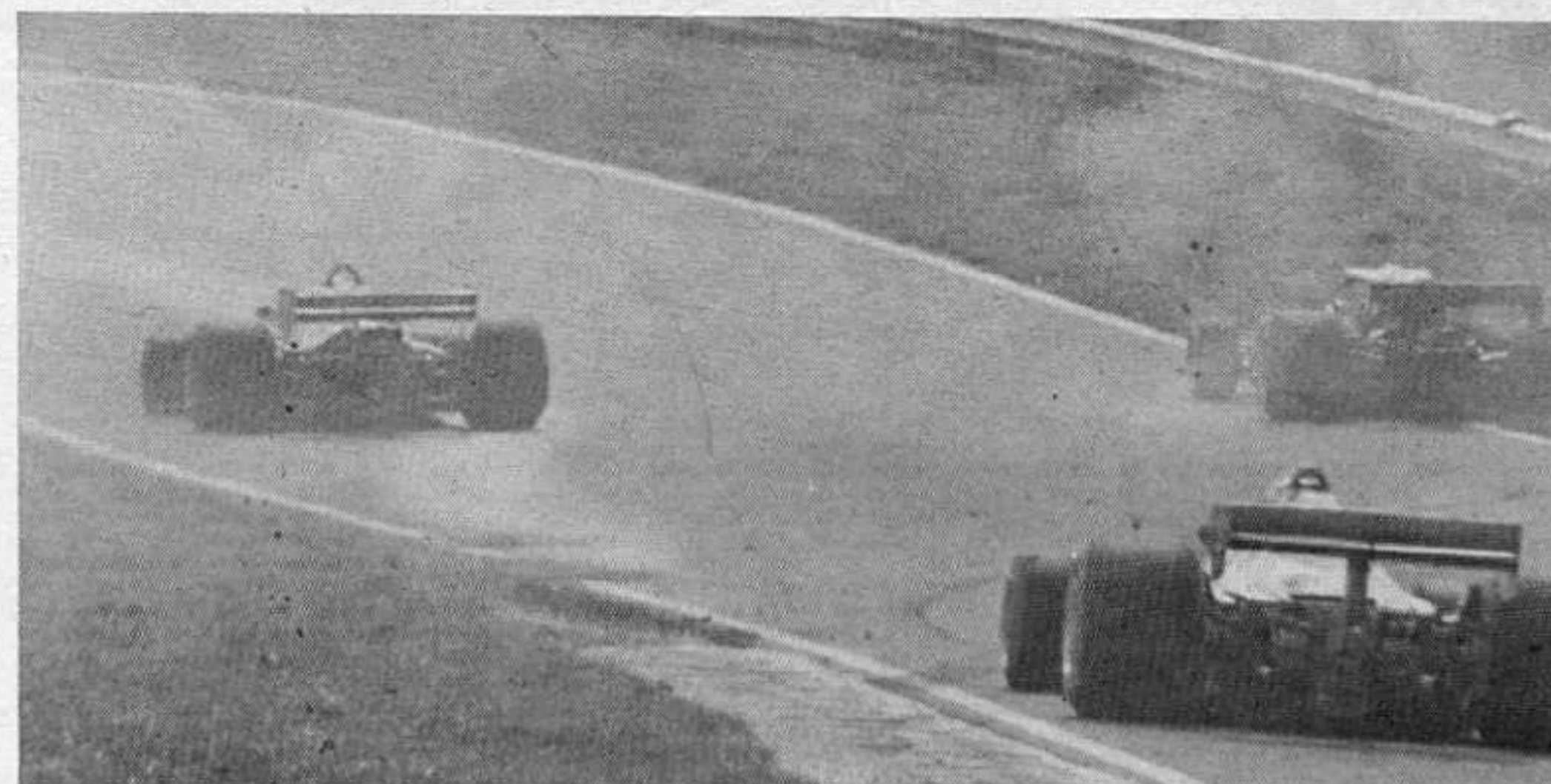
Ma la fantasia deve cedere il passo alla realtà e così se Reutemann non parla più nemmeno in spagnolo, Zandvoort dà l'occasione per scoprire che Hunt non solo parla lo spagnolo ma ne conosce anche le peggiori e più offensive ingiurie.

Infatti dopo che Andretti ha rotto il motore James lo affronta rivolgendogli un epiteto irripetibile. In precedenza il campione del mondo (titolo che nonostante gli sforzi della «Marlboro» di farlo apparire un personaggio pubblico non gli si può certo attribuire per educazione e cortesia) appena sceso di macchina dopo la toccata con la Lotus di Andretti si era sfogato con Chapman.

«Quello — aveva detto Hunt al costruttore della Lotus, indicando Mario — è un idiota. Quando lo incontro ci penso io a dargli del bifolco incapace di guidare un'automobile. Fategli capire come si guida. Io lo so; posso anche dare delle ripetizioni. Non si può pensare di vincere un campionato del mondo ai primi giri. Ma dove voleva an-

CONTINUA A PAGINA 28

e. z.



mato più del previsto. Una vera disdetta, la sua, perché il terzo posto se lo era meritato. Ottiene comunque il quinto, ed è parecchio.

Sfortunatissimo anche Brambilla. La sua corsa è stata magnifica, anche in certe fasi delicatissime che lo hanno visto alle prese con Patrese e Stuck, difficilissimi da superare. E' stato anche esemplare quando Lauda e Laffite lo hanno faggiunto, perché ha rallentato e si è fatto da parte per lasciarli passare. Subito dopo, la macchina gli è sfuggita dalle mani, per un suo errore. Un vero peccato, perché Brambilla aveva conquistato la eccellente posizione che aveva partendo da molto basso, dopo le peripezie in prova.

Stuck, abbiamo detto. Superarlo è stato pressoché impossibile per quasi tutti. La sua caparbieta è enorme, e lo sanno bene Lunger e Binder (ottimi stavolta) che hanno fatto tutti i tentativi possibili. Cer-

to che il motore Alfa gli permetteva di staccarli sul diritto, ma nel misto era un disastro.

Patrese è stato anche lui irruento, e quando ha tentato il superamento a Stuck ha fatto ricorso a frenate violente che gli hanno spesso «acceso» le gomme, tanto che le ha letteralmente squadrate. Ed ha dovuto fermarsi a cambiarle. Al terzo posto è Scheckter. In prova si è arrabattato come ha potuto, alle prese con una macchina bizzosa. In gara altrettanto. Purtroppo per lui qui non vi era modo di compensare le manchevolezze della macchina con acrobazie, perché Zandvoort non permette improvvisazioni estemporanee. E quindi ha dovuto navigare indietro, pur attaccando sempre. E questo valga a ridimensionare un poco la Wolf, che non è poi quella macchina portentosa che qualcuno credeva fosse.

La solita odissea degli uomini della Tyrrell. Depailler e Peterson han-

no fatto quel che hanno potuto, poi hanno ceduto i motori, ad abbreviare le loro sofferenze. Per quest'anno è cotta, come diceva Depailler.

Alla Brabham le cose sono andate parecchio male, stavolta. Di Stuck abbiamo detto: è uomo veloce ma non di finezza e qui occorre finezza, precisione. Quindi non ha potuto far molto. Watson invece poteva sperare di fare almeno una gara decente, sfruttando almeno il motore. Invece alla partenza è dovuto andar fuori traiettoria per le troppe ruote che gli erano intorno, ed è salito violentemente sulla dura cordatura esterna della curva Tarzan, con la pancia della macchina, facendo sprizzare molte scintille. Ha tranciato letteralmente un pezzo del fondo del motore restando senza lubrificante. Spera anche lui, adesso, che le cose migliorino, con l'arrivo della macchina nuova.

Uno che spera che finisca la serie sfortunata di questa stagione storta

è Regazzoni. In questa gara era tutto lui, quello dei bei tempi. Aggressivo ed efficace, buoni tempi in prova, era nelle prime posizioni in gara ed aveva persino superato Nilsson, dopo l'avvio laborioso. Gli si è rotto il cavo di comando dell'acceleratore. Questa è proprio scalogna nera!

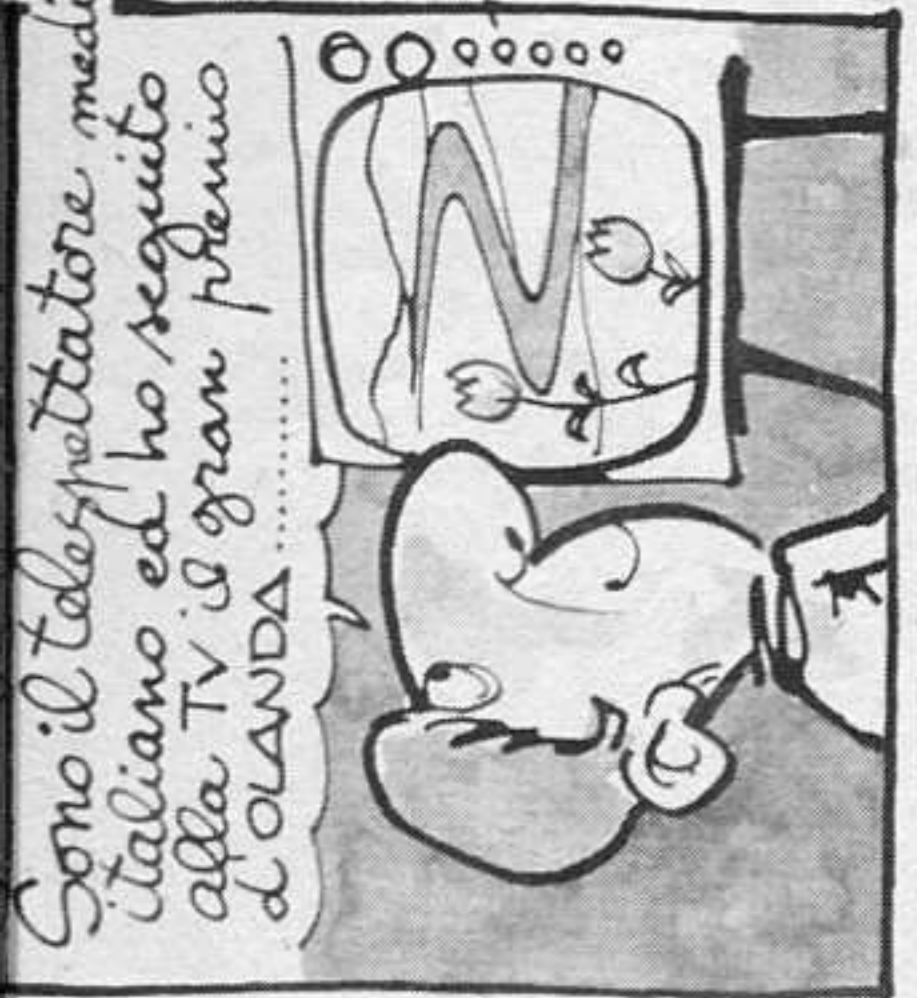
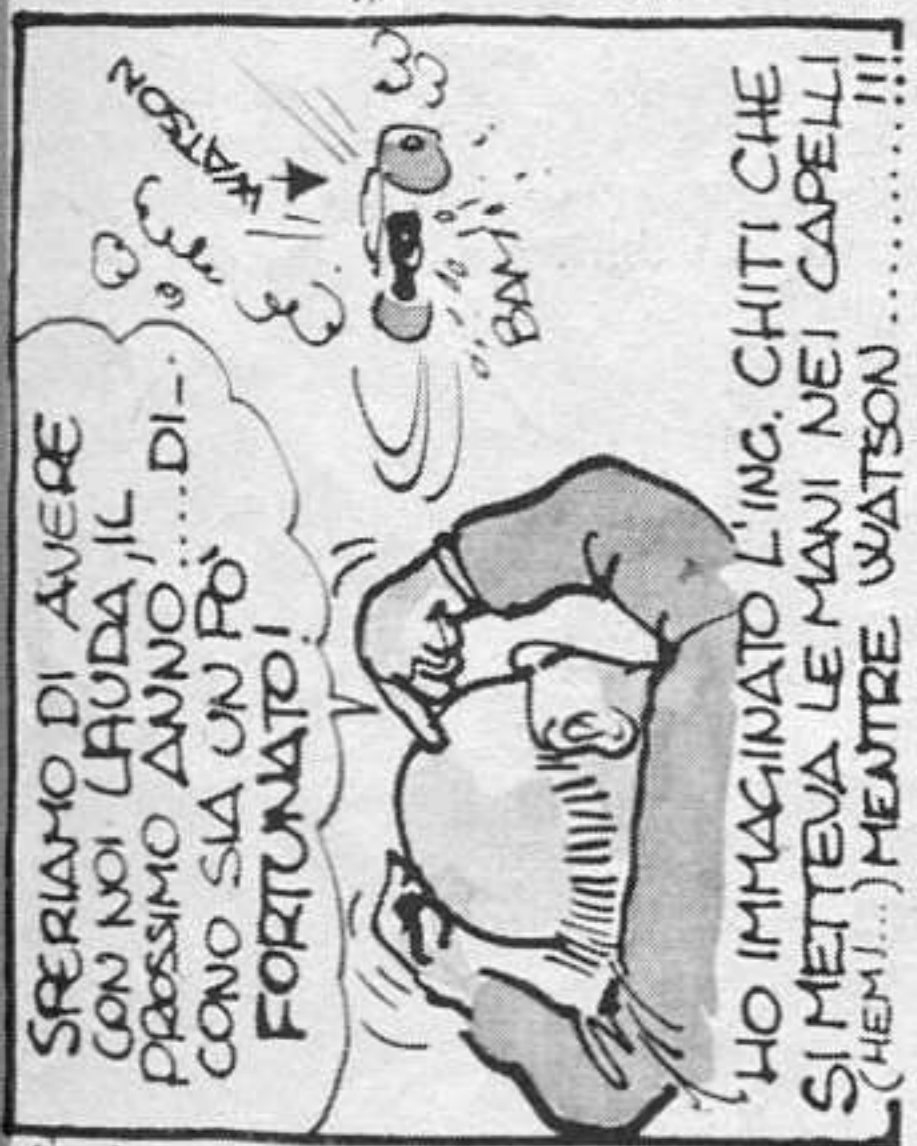
Adesso ci prepariamo a Monza. C'è in ballo la faccenda delle qualificazioni che anche a Zandvoort ha avuto fasi da far gridare. Sugeriamo agli organizzatori di Monza di adottare una soluzione sportiva inattuabile. Facendo resistenza a tutte le eventuali pressioni di FOCA o altri, perché si scelgano metodi diversi da quelli che la logica sportiva impone. Ci mancherebbe altro! FOCA o non FOCA, i grandi premi sono dei piloti, non dei costruttori o pseudo-costruttori, ed è bene che qualcuno lo ricordi, di tanto in tanto.

f. l.



DAL GUIZZO DI HUNT AL PUBBLICO TUTTO IN PIEDI ALL'ULTIMO GIRO

Dal box FERRARI l'ordine a Carlos: blocca LAFFITE!



DALL'INVIATO

ZANDVOORT - Dopo alcuni nuvoloni che al mattino avevano fatto temere per il Gran Premio di Olanda si riconfermasse la tradizione della pioggia alle 14,40 quando le 26 monoposto qualificate scendono in pista per il giro di ricognizione splende il sole. Regazzoni parte con il muletto dato che nelle prove libere svolte alle ore 13 (perché a Zandvoort per una ordinanza del sindaco i motori non potevano essere accesi prima delle 12 per non disturbare la quiete dei villeggianti) alla macchina dello svizzero si sono manifestati ancora i problemi al motore delle due giornate di allenamenti. Con il muletto parte anche Lauda ma l'austriaco aveva deciso ancora prima delle ultime prove. Niki è fiducioso nella macchina dato che nelle prove libere con Reutemann è stato tra i più veloci. Laffite durante il giro di ricognizione sente indurirsi il motore, perciò è costretto ad allinearsi in prima posizione con il muletto regolato ad occhio perché con questa macchina il francese a Zandvoort ha fatto in tutto cinque o sei giri.

La partenza è data alle 15,02: Andretti pattina così come Laffite e così alla prima curva è Hunt davanti. Lo seguono Andretti, Laffite, Lauda, Reutemann e Watson. E' subito fuori corsa Mass finito nelle reti per un tamponamento da parte di Jones.

Al primo giro Hunt sembra al comando ma il gruppetto dei primi è sempre a stretto contatto di ruote. Watson che nel tentativo di superare Reutemann è salito sui cordoli fuma vistosamente sul dietro perché probabilmente si è rotta nell'impatto qualche tubatura dell'olio. Infatti al secondo passaggio l'irlandese è già fermo.

Hunt comincia a cercare di forzare i tempi e riesce verso il quinto giro a prendere una decina di

metri. Ma Andretti non si lascia intimidire e anzi accelera il ritmo a sua volta trascinandosi dietro come è logico Laffite, Lauda e Reutemann che se ne sta a rispettosa distanza dal suo capitano. Andretti, nella foga di recuperare su Hunt, al quinto giro dietro ai boxes fa una manovra azzardata: cerca infatti di superare Hunt affiancandogli all'esterno. James, non si sa se per agonismo o per altro, resiste e chiude la traiettoria. Le sue ruote posteriori picchiano su quelle anteriori della Lotus. La McLaren vola e quando si ferma ha il radiatore sinistro buco.

ANDRETTI RIPRENDE A «PIEDONE» GIU'

Hunt, che in fatto di maleducazione non ha niente da imparare, aggiunge al suo vocabolario anche il turpiloquio in spagnolo. Della situazione approfittano Laffite, Lauda e Reutemann che superano Andretti, il quale riprende al quarto posto ma con il «piedone» sempre giù. Mentre Jarier è ai boxes per cambiare una gomma e ha poi dei problemi per far ripartire il motore esce di pista anche Keegan che si gira poco prima del punto dove Hunt e Andretti sono entrati in collisione.

Al nono giro Andretti passa Reutemann e si accinge ad attaccare Lauda, mentre Laffite davanti dà l'impressione di poter tenere la testa senza problema. Al decimo passaggio pertanto la fila delle vetture rimaste in gara si presenta in questo ordine: Laffite, Lauda, Andretti, Reutemann, Nilsson, Peterson, Regazzoni, Tambay, Depailler, Scheckter, Jones, Jabouille, Fittipaldi, Patrese, Stuck, Brambilla, Henton, Ian Scheckter, Binder, Lungner, Ribeiro. Va notato che alle spalle dei primi la battaglia è altrettanto accesa di quella per le prime posizioni. Infatti a dare vita allo spettacolo c'è Nilsson che alla parten-

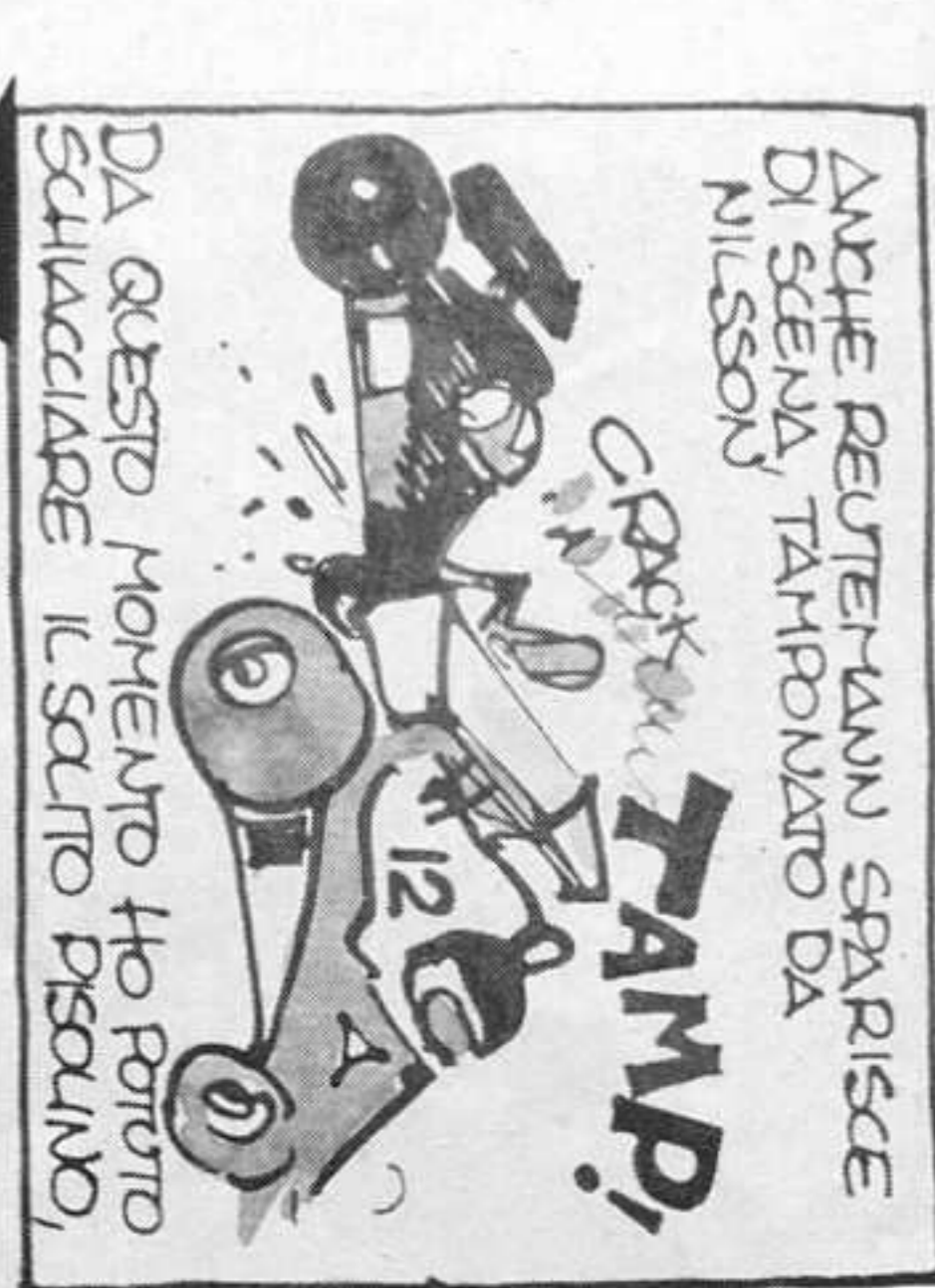
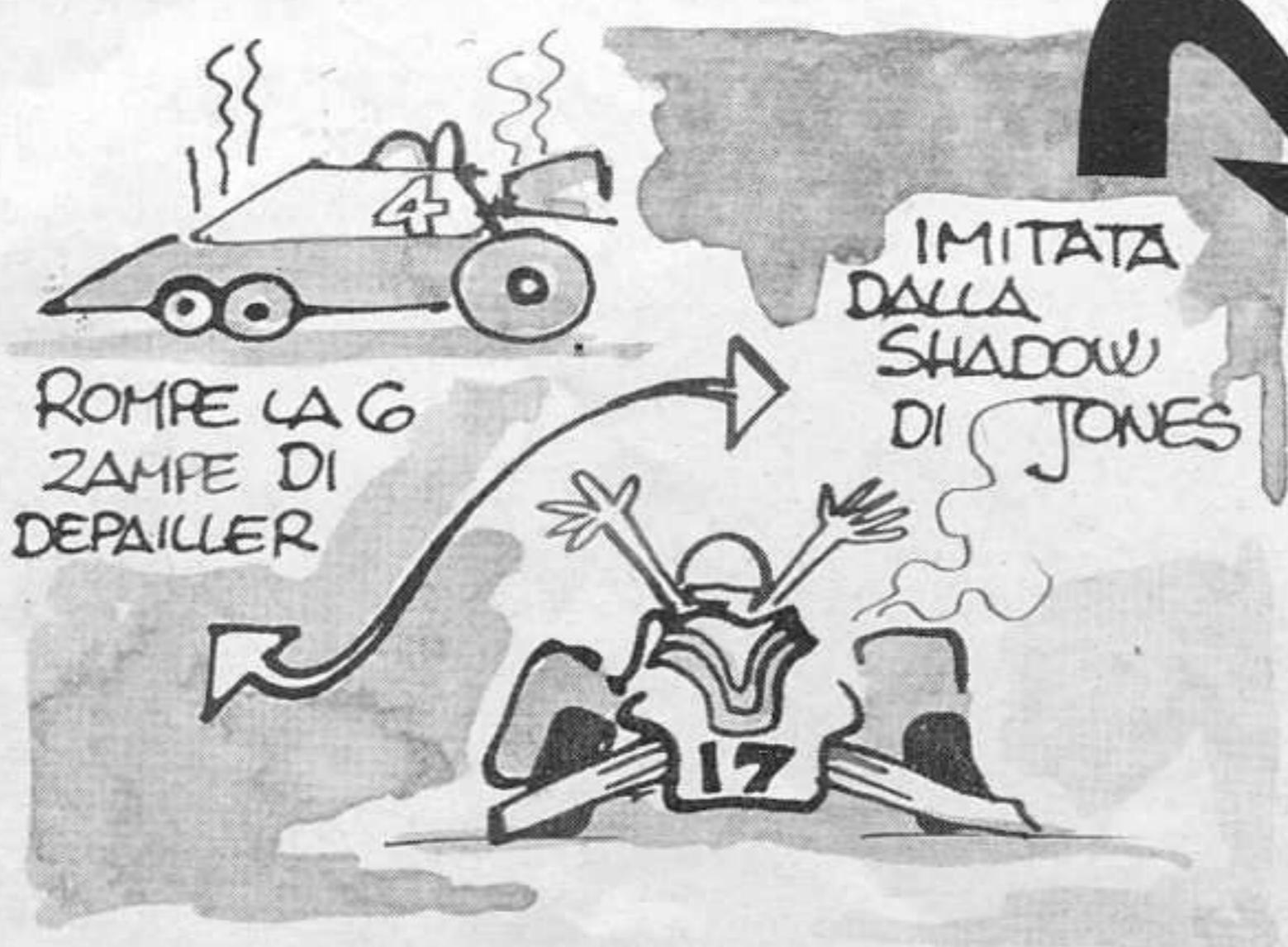
za invece della seconda ha messo la quarta e quindi è costretto a correre al recupero. Per passare un Peterson niente affatto accondiscendente nonostante le deficienze della Tyrrell Gunnar impiega nove giri. Esattamente gli stessi che Patrese facendo ogni genere di acrobazia deve impiegare a passare uno Stuck svogliato e per di più scorretto.

All'11. giro Patrese entra ai boxes a cambiare una gomma anteriore. L'incollata che Riccardo ha dato al battistrada per passare Stuck comincia a dare i suoi effetti. Laffite è sempre al comando e Andretti dà l'impressione di poter mettere sotto sia Lauda che il francese successivamente, ma l'ipotesi trova poco spazio perché al 14. giro anche l'americano deve fermarsi con il motore rotto. In questo giro frattanto dietro anche Brambilla è riuscito ad avere ragione della guida da Luna Park di Stuck ed a superarlo. Evidentemente alla macchina del tedesco però non funzionava qualcosa perché il giro successivo anche Henton abbastanza brillante supera la Brabham Alfa Romeo.

Al 17. giro Regazzoni, che è risalito in sesta posizione, si ferma: gli si è rotto il cavo dell'acceleratore. Pertanto mentre al diciannovesimo passaggio Lauda alla Tarzan supera Laffite, Peterson si ferma sul percorso con noie all'impianto elettrico.

La classifica comincia a prendere un volto per le prime posizioni. Infatti mentre Reutemann non ce la fa a passare Laffite al 20. giro la situazione è la seguente: Lauda, Laffite, Reutemann, Nilsson, Tambay, Scheckter, Jones, Jabouille, Fittipaldi, Brambilla, Henton, Stuck, Lungner, Ian Scheckter, Binder, Depailler, Ribeiro e Patrese. Gli ultimi due sono già doppiati mentre Depailler, che si è fermato a cambiare una gomma anteriore, cerca di riprendere posizioni. I primi quattro, con Nilsson che sta per concludere il suo inseguimento por-

ZZONI



A sinistra, Niki Lauda precede di stretta misura la Ligier di Laffite negli ultimi giri. Nonostante il forcing niente da fare per il fantino francese. Sopra, Lauda sul podio di Zandvoort tra Jody Scheckter e Laffite



tandosi alle spalle di Reutemann, sono sempre in battaglia fra di loro. Così dicasi per il gruppetto dei secondi dove Tambay tiene testa a Scheckter con sicurezza, nonostante i numeri di Jody. Lo stesso discorso d'altronde si può fare anche per Jabouille, Fittipaldi e Jones. Così come per Binder e Ian Scheckter che sebbene occupino le ultime posizioni in fatto di agonismo non sfigurano. Binder riesce a passare l'avversario al 22. giro mentre davanti l'attenzione più che su Lauda e Laffite con l'austriaco che è riuscito a prendere un po' di margine si sposta su Reutemann e Nilsson.

testacoda finisce dentro l'alettone della Ferrari.

Per Reutemann è la via dei boxes per far sostituire lo spoiler. Lauda nel frattempo vive di rendita e si limita a fare attenzione nei doppiaggi di non trovare qualche esaltato che possa fargli qualche scherzo. Laffite alle sue spalle appare pago del risultato.

Al 40. passaggio la classifica è la seguente: Lauda, Laffite, Tambay, Scheckter, Fittipaldi, Brambilla e doppiati Henton, Stuck, Binder, Lunger, Ian Scheckter, Reutemann, Patrese, Ribeiro.

La corsa per trovare interesse deve fare appello alla rincorsa di Brambilla a Fittipaldi o al recupero di Reutemann perché davanti Lauda sembra più preoccuparsi di fare i doppiaggi nella maniera più idonea che di eventuali attacchi di Laffite. D'altronde al compimento della 40. tornata era scomparsa di scena anche la Renault turbo per la rottura della sospensione posteriore togliendo quindi interesse alla speranza di vedere la vettura francese al traguardo in una buona posizione. Perciò, dopo che Henton si è girato perdendo la buona posizione che aveva conquistato al 50. giro si trovano: Lauda, Laffite, Tambay, Scheckter, Fittipaldi, Brambilla, doppiati Stuck, Binder, Reutemann, Henton, Lunger, Ian Scheckter, Patrese, Ribeiro.

Laffite comincia a diminuire lentamente il suo distacco da Lauda che era arrivato a sfiorare i sette secondi mentre Reutemann nelle retrovie con coraggio recupera posizioni su posizioni, tanto che al 60. passaggio la classifica è: Lauda, Laffite, Tambay, Scheckter, Fittipaldi, Brambilla e doppiati Stuck, Binder, Lunger, Reutemann, Ian Scheckter, Henton, Patrese, Ribeiro.

Il distacco di Laffite da Niki a questo punto è sceso a 3"5 e ai boxes della Ferrari cominciano a mettersi in agitazione, Lauda però non fa alcun cenno passando davanti ai boxes. I cronometri e gli

occhi però, al 65. giro, complici anche alcuni doppiaggi difficili di Binder, Stuck e altri raggruppati, vedono Laffite sulle ruote della Ferrari. La Ligier accusa un eccesso di sovrasterzo e Lauda d'altronde sul lungo rettilineo dei boxes appare più veloce. Forghieri però non è convinto, così quando il duo di testa al 68. giro si appresta in fondo alla Tarzan a doppiare Reutemann, fa segno dai boxes all'argentino di ostacolare il passaggio di Laffite. Purtroppo la cosa rimane un desiderio perché le due macchine di Lauda e di Laffite sono così vicine che Carlos non può chiudere il sorpasso dopo aver facilitato quello di Lauda.

STOP DI BENZINA PER TAMBAY

Gli ultimi giri perciò sono al cardiopalma. Brambilla doppiato dal duo di testa si mette nella loro scia e nella curva che immette ai boxes finisce fuori strada.

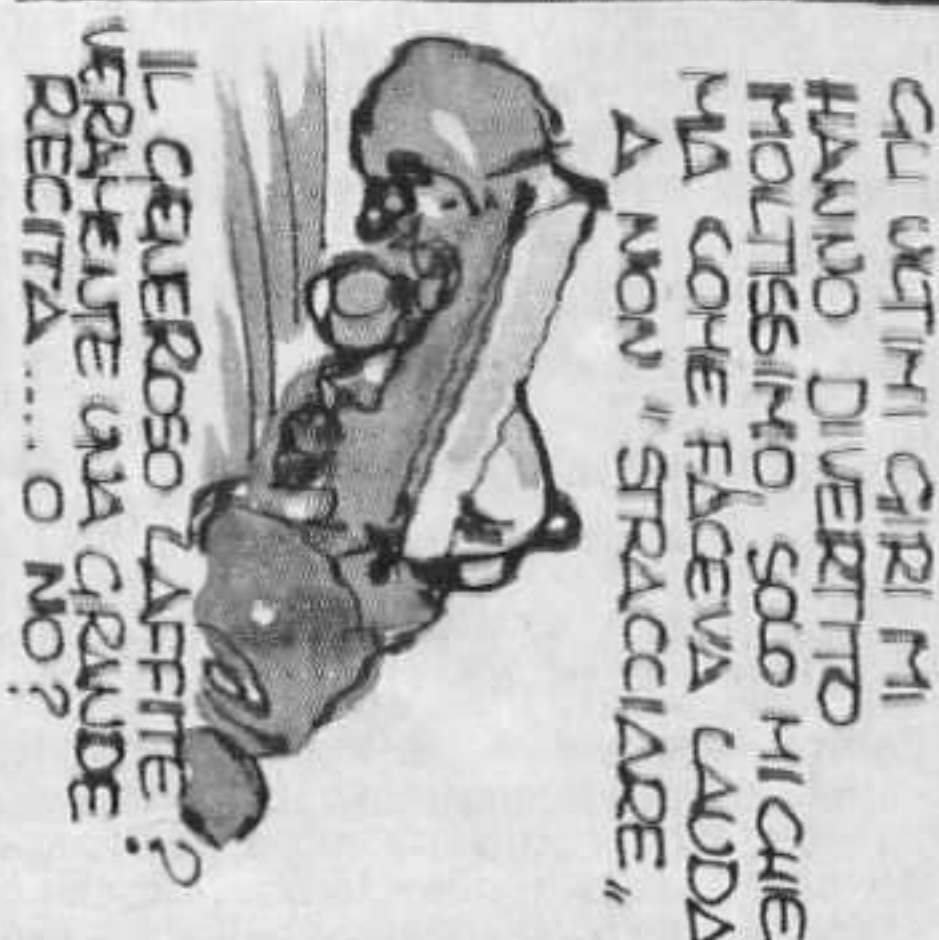
Al 70. passaggio la classifica vede Lauda, Laffite, Tambay, Scheckter, Fittipaldi, Reutemann, Stuck, Binder, Lunger, Ian Scheckter, Ribeiro solo i primi tre sono a giri pieni mentre Patrese è fermo dal 67. giro.

Gli ultimi cinque giri sono tutti da vedere e la folla logicamente è tutta in piedi. Lauda passa sempre con Laffite incollato ma la Ligier si intuisce a meno di un miracolo non ha la riserva di cavalli capace di offrire a Jacques lo spunto sufficiente per la volata finale. Infatti all'abbassarsi della bandiera al 75. giro Lauda regola a piacere Laffite. Ad aggiungere delusione al clan dei francesi arriva la doccia fredda di Tambay, fermo sul percorso senza benzina. Finiscono perciò terzo e quarto ad un giro dai primi Scheckter e Fittipaldi, mentre Reutemann classificato dietro Tambay rimedia un punticino.

NILSSON FALLISCE LA STACCATA-SORPRESA

Lo svedese dà l'impressione di potersi liberare dell'argentino e di Laffite e ripetere l'inseguimento di Zolder. Ma l'illusione non è di lunga durata. Dopo che al 29. giro Depailler abbandona la sua Tyrrell alla Tarzan con il motore out, stessa sorte per lo stesso motivo anche per la Shadow di Alan Jones. La classifica alla boa dei trenta giri è così: Lauda, Laffite, Reutemann, Nilsson, Tambay, Scheckter, Jabouille, Fittipaldi, Brambilla, Henton, Stuck, Lunger, poi doppiati Binder, Ian Scheckter, Patrese, Ribeiro. Fittipaldi il giro successivo riesce nell'impresa che stava tentando dalla partenza: superare la Renault turbo.

E' un fatto che notano in pochi, perché gli occhi sono tutti puntati su Nilsson che, arrivato alle costole di Reutemann lo sta puntando da tutte le curve per passarlo. Allo svedese però va male. Infatti al 33. giro alla seconda variante mentre con Carlos sta per fare un doppiaggio, pensa di poter sfruttare la favorevole situazione prendendo l'argentino di sorpresa, e frena in ritardo. E' un errore perché il ritardo è troppo e la Lotus in



Eugenio Zigliotto



il 1° GIRO

Alla fine del primo giro, Hunt è in testa mentre Andretti passa ora Laffite

Hanno detto...

CONTINUAZIONE DA PAG. 25

dare così nei primi giri dico io. Mettersi all'esterno in quel punto è proprio da invertiti come lui».

Andretti intelligentemente, non raccoglie la polemica con l'inglese, anche perché Mario nonostante tutto con l'Inghilterra e gli inglesi non è che ci vada molto d'accordo.

«La colpa — precisa il triestino — è di Hunt, io ero all'esterno e mi sono affiancato. A quel punto lui ha chiuso colpendo con le sue ruote posteriori le mie. Mi è addirittura salito sopra. Un peccato perché potevo vincere, sebbene al via mi avessero infilato e non so come mai. Vedevo che potevo essere in testa facilmente. Anche dopo, con le due Ferrari davanti, se non si rompeva il motore potevo fare quello che volevo». Al suo fianco Nilsson è come un cane bastonato «Ho sbagliato io — dice lo svedese — ho ritardato la frenata ma ho esagerato e sono entrato come un proiettile sulla coda di Reutemann. Mi sono scusato con l'argentino: spero abbia capito».

Laffite invece sprizza gioia da tutti i pori: «Sapevo dopo le prove che avrei potuto fare una bella corsa e nonostante abbia dovuto correre con il muletto con cui avevo fatto solo sei o sette giri qui a Zandvoort lo ho dimostrato. Se avevo la mia macchina vincevo facile. Invece così nemmeno a pensarci di passare Lauda. Lui era più veloce sul rettilineo, forse aveva meno alettone, poi io avevo anche del sottosterzo da impazzire negli ultimi sette giri» «Purtroppo Lauda — continua Laffite — mi è andato via a metà gara avvantaggiato da alcuni doppiaggi. Io però sono stato fortunato a non essere coinvolto all'inizio nelle stupidaggini di Hunt e Andretti. Reutemann è stato corretto invece nel doppiaggio, ma forse non mi aveva visto perché ero proprio dietro Niki. Adesso il motore va bene. Se fosse stato sempre così quest'anno avrei vinto già altre due corse, perché il telaio è ottimo in questi ultimi Gran Premi».

Patrese commenta: «Per passare Stuck ho distrutto le gomme. Per le vibrazioni ad un certo punto mi scottava persino il volante».

Brambilla invece è distrutto: «Ho sbagliato io» dice Vittorio a cui la faccia di Surtees dopo l'ennesima monoposto distrutta non dice niente di buono. «Volevo stare in scia di Lauda e Laffite che mi avevano appena doppiato invece sulla curva che immette sul rettilineo la macchina mi si è alleggerita. Sono finito sul cordolo, sono partito senza più poter fare niente e sono finito addosso al guardrail. Pensare che ero quinto e a soli sei secondi da Scheekter che però rallentava a vista d'occhio».

Tambay: «Sono restato senza benzina proprio all'ultimo giro! Che rabbia perché questo terzo posto me lo ero sudato e non me lo aveva regalato nessuno».

Fittipaldi «Il motore adesso era buono, solo che avevo i baffi messi in maniera strana perché vibrava tutto sul davanti».

Temporada F. 2 a fine anno in SUD-AMERICA

LONDRA - Mister tre per cento ha colpito ancora! Bernie Ecclestone, il «padrino» della F. 1, perso ormai il colpo della serie «B» di F. 1, ha rivolto le sue attenzioni ora anche alla F. 2. Sarà sua l'organizzazione della Temporada Sudamericana 1977,

articolata in tre prove, per le quali gli organizzatori gli hanno già pagato trecentomila dollari. Le prove si disputeranno il 20 novembre a Rio de Janeiro, la settimana dopo in Cile, il 27, a Mendoza e l'ultima il 4 dicembre in Argentina a Buenos Aires. Parteciperanno 18 vetture, che Ecclestone sta organizzando di portare in loco, e due saranno riservate a piloti locali: uno sarà l'argentino Riccardo Zunino mentre il secondo sarà il sudamericano Bax.

COMINCIATE MARTEDÌ LE PROVE OLANDESI

Avvilisce tutti il tempone di Mario

ZANDVOORT - L'inizio delle prove ufficiali per il Gran Premio di Olanda in programma come consuetudine sulla pista di Zandvoort nel pressi della omonima località balneare olandese è fissato per le ore 10 di venerdì 26 agosto in base agli orari da tempo stabiliti dalla FOCA.

Sulla pista olandese l'attività delle F. 1 è cominciata però già martedì 23, quando in due sessioni di prove non ufficiali i piloti «non FOCA» e non invitati dagli organizzatori come i locali Hayje e il nostro Merzario hanno dovuto guadagnarsi il diritto a scendere in pista per il Gran Premio vero e proprio. Merzario è stato poi passato d'ufficio alle prove ufficiali.

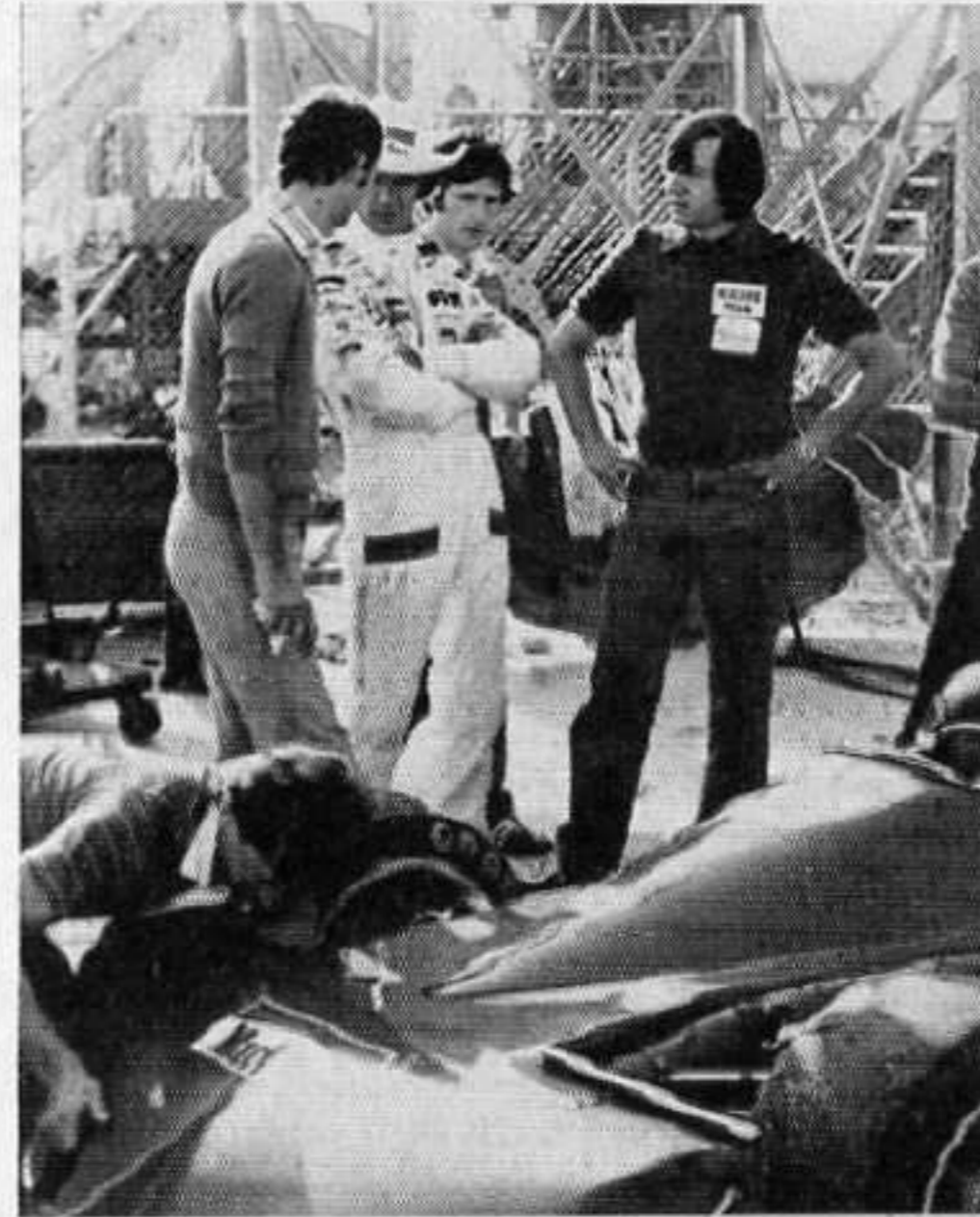
A partecipare a queste prove c'erano Pilette con Lunger, Bleekmolen, Binder, Villota, Henton e Ashley. Nella prima sessione il più veloce è Pilette con 1'24"76 seguito da Lunger 1'25"01, Bleekemolen, Binder, Villota, Henton, Ashley.

Per il secondo turno però la musica cambia: Lunger si fa luce e gira in 1'23"03, dietro lui Binder 1'23"15, Henton 1'23"62, Pilette 1'24"00.

Pertanto con questi uomini si completa lo schieramento degli iscritti che per le prove ufficiali vede scendere in pista 34 piloti.

Il tempo è buono e la pista abbastanza pulita. Si mette subito in evidenza la Lotus di Andretti che in poche tornate scende sotto il limite di 1'20" ritenuto il punto di partenza per poter aspirare a posizioni di primo piano. Molto bene fa anche Reutemann che appare molto più veloce di Lauda. L'austriaco appare abbastanza nervoso.

Negli altri boxes, mentre i due della Brabham Alfa si lamentano per la scarsa tenuta di strada si registra un testa-coda di Brambilla che costa al monzese la rottura di una sospensione anche se pare che questa avaria sia proprio all'origine



Merzario è stato passato «d'ufficio» alle prove ufficiali come «invitato» dagli organizzatori, che per evitare guai hanno comunque ammesso tutti alle prove di venerdì. Purtroppo, al ccasmo è servito molto poco...

dell'incidente den monzese. Facce buie anche in casa Renault: il turbo che sembrava aver trovato un buon passo è già mutato: infatti una piccola pietra ha colpito la rete di portazione della presa d'aria andando a rompere una delle palette della turbina. Sul percorso è fermo Henton che dopo un testa-coda, causa la batteria poco carica, non riesce a ripartire con i mezzi di bordo.

Fra quelli che esibiscono in temporanee giravolte c'è anche Fittipaldi. Intanto il tabellone dei tempi vede Andretti scendere all'incredibile tempo di 1'18"85. Il pilota immediatamente alle spalle di Mario è Hunt che però con 1'19"70 è quasi a un secondo dal triestino. Nei boxes qualcuno, saputo che Andretti ha girato con le gomme dure, allarga le braccia già sconcolato. Reutemann è al settimo cielo dopo tanti giorni di muso duro, sul suo volto torna il sorriso per il terzo tempo che è 1'19"74. Lauda invece con 1'20"26 è sesto.

L'austriaco trova la sua macchina inguidabile. Si pensa che dipenda dalle gomme, infatti la Goodyear ha messo a disposizione dei concorrenti, come già da qualche gara in qua, due tipi di pneumatici: uno duro siglato 30 simile a quello portato da Hockenheim, ed un altro siglato 50. Per le «morbide» invece le sigle sono 20 e 23 con le prime a mescola del tipo visto a Zeltweg. La Ferrari ha davanti gomme di durezza media e dietro le 23 che, come detto, sono molto morbide. Mentre si cerca per la macchina di Lauda un treno di gomme rotato meglio per le seconde prove, l'austriaco scompare nel caravans di Ecclestone.

Merzario ha il 26. tempo e si sente incoraggiato perché 1'22"83 lo ha ottenuto con i rapporti del cambio sbagliati. Patrese, dal canto suo, con la Shadow ancora vecchia versione, cioè senza le carreggiate allargate dalla «cura Southgate» che contraddistinguono la macchina di Jones, è 16. con 1'21"24. Il ragazzo però si lamenta per l'eccessivo sottosterzo. E' una lamentela comune a molti, fatta eccezione per quelli della Brabham che invece su una curva sentono il sovrasterzo e su un'altra il sottosterzo.

Chi si limita a dire: «L'avevo detto che non era circuito di potenza», anche se poi Laffite, già quinto sembrerebbe far pensare il contrario.

Per la seconda sessione di prove il tempo, nonostante qualche nuvolone si mantiene al bello. I piloti partono tutti lanciati in resta per fare dei tempi che possano garantirli da eventuali piogge nella seconda giornata di prove. Sono in pista oltre ai qualificati, anche Ashley che ha già riprovato nella mattinata, e il locale Bleekemolen. Evidentemente, le minacce che agli organizzatori sono arrivate da parte di rappresentanti della CSI di invalidare la prova se tutti i piloti non fossero ammessi a provare, ha sortito il suo effetto.

Merzario deve fermarsi quasi subito per osservare i danni che alla sua macchina ha provocato Henton, arrivato lungo in una frenata. Ai boxes con l'italiano è subito anche Reutemann, cui il motore dopo solo una decina di giri si è ammutolito. Lauda invece con la sua macchina non riesce a scendere. Arrabbiato, l'austriaco discute con Forghieri, attaccandosi anche alle dimensioni della banda laterale.

Andretti, che ha cambiato le molle mettendo quelle più dure, nel frattempo con

TROFEO ALFASUD

Pilota ENRICO TUZII

Concessionaria Alfa Romeo:

DALLA VECCHIA AUTOSALONE BARBERINI di Roma

La vettura è stata preparata dal capo officina Franco Trasi e i suoi collaboratori con Kit Autodelta nel nuovo Centro Assistenza e Ricambi che Dalla Vecchia ha aperto in Via Flaminia Nuova 7.200.

Il prossimo appuntamento a Vallelunga il 4 Settembre

La vettura 49
impegnata
sul Circuito di
Magione





Chi ha spinto Watson sul cordolo? Il piccolo mistero, che ha provocato il ritiro della Brabham-Alfa n. 7, potrebbe esser svelato da questa foto, in cui si vede Lauda molto vicino alla Brabham all'uscita dalla Tarzan. Sotto, a sinistra, Andretti dopo il contatto con Hunt ha ripreso bene, ha già passato Reutemann e si appresta ad attaccare Lauda. Fra un giro romperà il motore. Sotto a destra, Andretti minaccia la Ferrari di Lauda



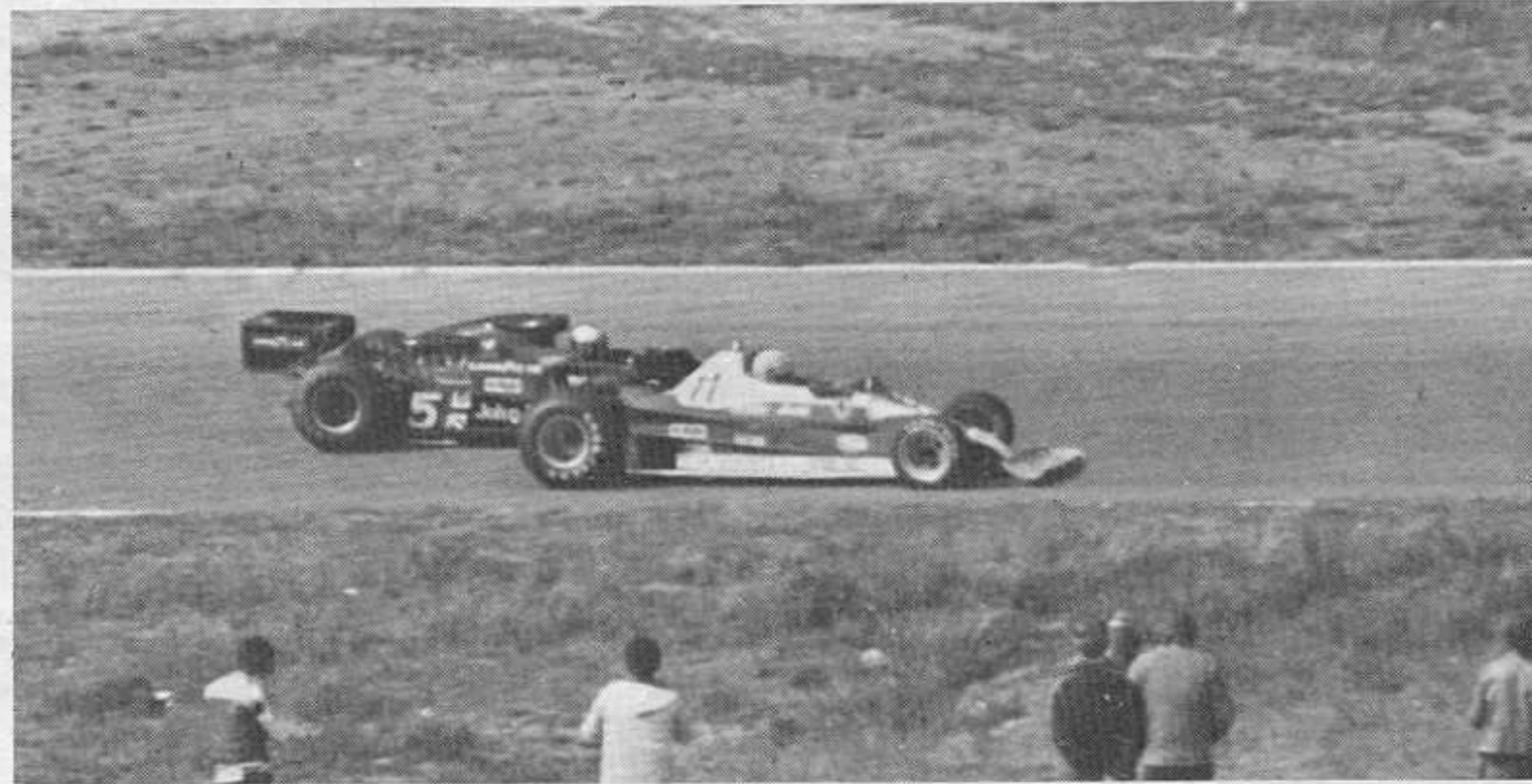
1'19''07 continua a dettare legge. Più che Mario preoccupa gli altri team però il tempo di Nilsson che è arrivato a 1'19''98. Lauda nel frattempo si decide a provare il muletto con cui già in mattinata aveva fatto il tempo ma per il poco tempo a disposizione non riesce a migliorare di molto le cose.

In casa Brabham oramai si è capito che niente e nessuno potrebbe compiere il miracolo di dare competitività a vetture che di stare in strada proprio non ne vogliono sapere, e così si spera e basta. Brambilla è in pista con il muletto come Regazzoni, che ha la sua Ensign con il motore che borbotta. Naturalmente la scarsa messa a punto non consente a nessuno dei due di fare cose notevoli. In

pratica, dei « bigs » migliorano solo Mass Peterson, Nilsson.

Nelle retrovie scendono Ribeiro, Jabouille che però fa ancora pochi giri perché il motore si rompe quasi subito per un pezzo di metallo che finisce nei pistoni. Anche Jody Scheckter, facendo acrobazie, riesce a compensare il sottosterzo della Wolf e a migliorare con 1'20''88. Neve rompe il motore e anche Hunt non deve essere troppo contento del suo se al termine delle prove i meccanici si affrettano a cambiarglielo.

Al sabato mattina, come sempre la prima ora e mezza di allenamenti non è cronometrata. al box Ferrari Lauda esce con la sua vettura per la corsa ma non è contento, tanto è vero che dopo



un'oretta di corsa va dietro a guardare le sospensioni e rapidamente si mette nel muletto.

La rapidità della cosa, sebbene ai boxes si dica che Niki lamenta sulla macchina delle strane reazioni al retrotreno che non permettono di andare forte come vorrebbe, è tale che l'ipotesi di un motore rotto non è da scartare. Regazzoni anche in queste prove si serve del muletto mentre Merzario lamenta la rottura di una cuffia del semiasse posteriore destro.

Anche in queste prove la classifica vede al vertice Andretti seguito da Hunt. Si fa luce però anche Laffite che ha il terzo tempo parziale. Buone indicazioni anche dalla Renault, cui nella notte « scintilla » Tramonti ha sostituito l'impianto elettrico originale Ducellier con uno Marelli.

Per l'ultima ora di prove decisiva, il tempo è ancora bello. Lauda è sempre con il muletto. Andretti non ci mette molto a sparare le sue cartucce e scende a 1'18''65. Dopo di lui emerge Laffite negli ultimi minuti « cava » un 1'19''27 che gli assicura la prima fila a fianco della Lotus.

Ci rimangono male Hunt, che aveva strappato un 1'19''50 e soprattutto Lauda che in un carosello di gomme morbide e nuove, di regolaggi dell'altone al limite, e di giri in pista ha toccato 1'19''54, un tempo che mette l'austriaco in seconda fila mentre in terza sono Nilsson, sceso a 1'19''57 e Reutemann che con 1'19''66 è sesto assoluto.

Watson, facendo miracoli, riesce a scendere sotto 1'20'' ma è un tempo che in gara difficilmente potrà ripetere. Jabouille con il turbo Renault si porta in quinta fila al fianco di Regazzoni che lamenta noie alla pompa della benzina. Clontento del suo 12. posto Tambay, che dice di avere la macchina a posto. Brambilla è invece incappato in un testa-coda per evitare Jarier a sua volta giratosi una prima volta. Poi il monzese, che con il muso ha toccato la macchina del francese, con il muletto incappa in una nuova girata per colpa di una gomma sgonfia. Rientrando ai boxes la sua sospensione sfrega sull'asfalto e si piega.

Patrese invece trova sensibili miglioramenti alla tenuta della sua Shadow ed è alle spalle di Jones, in ottava fila. Ultimo qualificato Keegan che con 1'21''53 è davanti a Neve e a Merzario. Arturo ha potuto girare poco perché prima ha rotto un'altra cuffia del semiasse e poi ha dovuto sostituire la centralina. Peccato, perché essendo stato accreditato di 1'21''79 avrebbe, con un po' più di tempo a disposizione, guadagnato senz'altro la qualificazione.

Terza SHADOW a MONZA per MERZARIO?

● Una terza Shadow dovrebbe essere presente al GP d'Italia per essere affidata ad Arturo Merzario. E' stato lo sponsor di cigarillos svizzero, la Tabatip a richiederlo espressamente, dopo la bella prestazione del comasco a Zeltweg. Mentre AUTOSPRINT esce in edicola Don Nichols sta trattando direttamente la cosa, e aspetta solo una risposta da parte di Merzario, che dovrebbe giungere entro giovedì. Come è noto Merzario voleva per il GP d'Italia far debuttare la « sua » monoposto, che è peraltro in ritardo di preparazione.

LAUDA alza i pugni a FITTI

● LAUDA, quando ha sorpassato Fittipaldi, gli ha mostrato i pugni perché il brasiliano era piuttosto restio a dare strada. E' una delle prime volte che Niki ricorre a questo, ha fatto notare Forghieri.

● In settimana Basil Tye incaricato dalla CSI farà un sopralluogo sul circuito di Mosport per verificare se sono stati fatti i lavori richiesti per adattare il circuito canadese alle norme in vigore. Se il sopralluogo sarà favorevole il GP del Canada si farà, in caso contrario la corsa salterà perché è troppo poco il tempo rimasto per fare tutti i lavori che erano stati richiesti. L'attacco a Mosport è venuto dagli altri organizzatori, peccato che a loro son stati fatti spendere tanti soldi. Piuttosto Ecclestone, che ha firmato un contratto di 3 anni con quella pista, come la mette?

● Certo invece il GP DEL GIAPPONE! non sarà però il gruppo dello scorso anno a mettere in piedi la corsa dell'estremo oriente. Infatti nei comunicati diramati in questi giorni figurano tutti nomi nuovi nei posti più delicati.

Niente pre-prove a MONZA

● Lunghi incontri di MAFFEZZOLI con Ecclestone per risolvere la questione delle pre prove a Monza con l'idea della doppia serie di allenamenti hanno portato ad un nulla di fatto. La decisione finale è infatti stata rimandata alla commissione sportiva dell'Automobile Club Milano. Però si può anticipare che in luogo delle prove di qualificazione, ai turni normali di prove previsti per gli iscritti FOCA si aggiungerà per ogni turno 1 ora di prova per i 10 non iscritti FOCA. L'ammissione alla gara dei 26 partenti risulterà dal conteggio finale dei tempi generali.



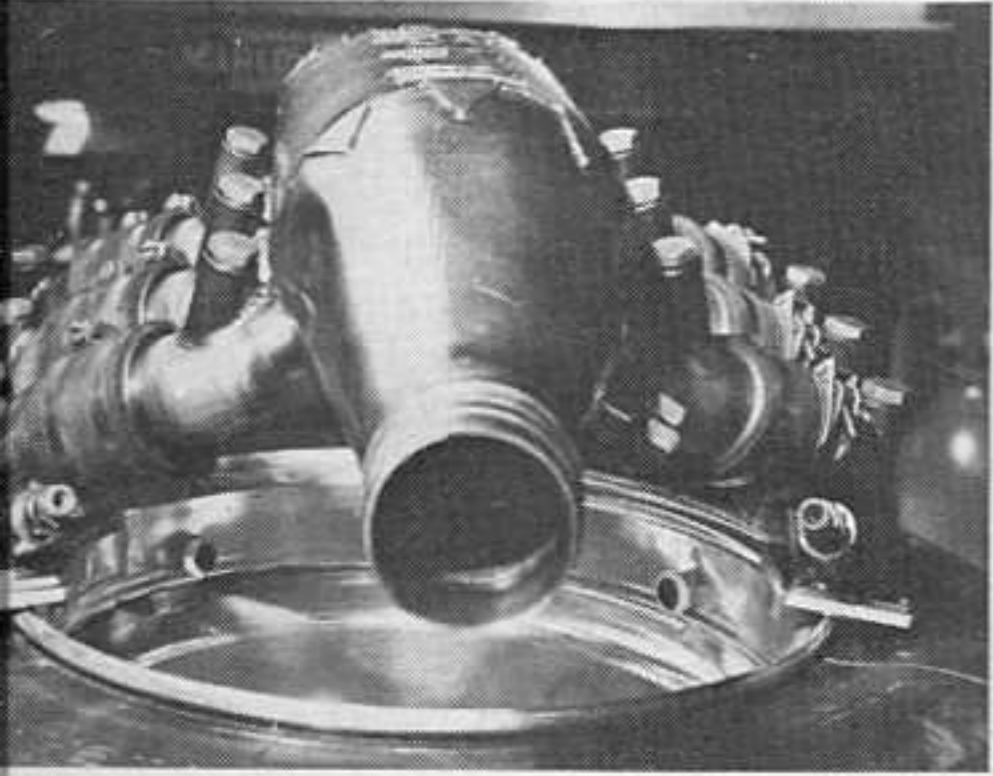
Riccardo Patrese in relax nelle prove fra Gugli Zanon e sua figlia

AMBROSIO fantasma per PATRESE

● Sulla vettura di PATRESE e di JONES al sabato ha fatto la ricomparsa il nome Ambrosio. Pare che il finanziere abbia fatto causa in California alla Shadow per l'abuso di togliere il suo nome dalle Shadow compiuto in Austria. Il tribunale gli avrebbe dato ragione perché in effetti il contratto prevede che fino alla fine dell'anno il nome Ambrosio compaia sulle fiancate e quindi solo dopo la Shadow potrebbe ricorrere contro il finanziere napoletano per violazione e insolvenza di contratto. Secondo Patrese Ambrosio avrebbe regolato le sue pendenze con Oliver in questi giorni, ma d'altronde Riccardo ha spiegato: « Io ho un contratto con due parti contraenti in ballo, Ambrosio e Shadow. Prima dell'Austria Ambrosio mi ha telefonato a Cortina dicendomi di non correre mentre Oliver mi ha detto di correre egualmente. Io, non sapendo che pesci pigliare, ho preferito stare alla finestra. Però sapevo già da allora che in qualsiasi senso si fosse sviluppata la situazione avrei corso io in Olanda. La Shadow me lo aveva garantito già allora. Chi abbia ragione per me che faccio il pilota è ovvio, non mi interessa, né io debbo occuparmi dei problemi di sponsorizzazione, questo lo avevo precisato anche ad Ambrosio. Quindi il personaggio torinese che voi avete ipotizzato come mio sponsor non c'entra per niente! ». Resta il fatto che le scritte « Ambrosio » sono ricomparse sulle Shadow solo il sabato e il finanziere milanese non si vede più in giro nel « circus ».

MODIFICA RENAULT

Ventola anti-calore sul turbo



ZANDVOORT - Unica cosa tecnica di una certa importanza presente a Zandvoort era la Renault turbo dotata delle ultime modifiche, che in fondo erano di poca entità e non visibili. Infatti, la differenza tra la macchina di Silverstone e quella dell'Olanda consisteva soltanto nella ventola della turbina del compressore, costruita con un metallo differente, molto più resistente al calore.

Gli inconvenienti lamentati erano infatti dovuti alla fusione (letteralmente) delle alette della ventola investite dai gas di scarico e punto di partenza dell'azione del compressore. Queste alette sono state adesso sostituite, dalla fabbrica americana del turbocompressore, con altre fabbricate in «Inkonel», un metallo composito, una lega a base di cromo e molibdeno, capace di sopportare temperature più elevate di quelle che erano sopportate dalla lega precedente.

Questo metallo refrattario al calore ha resistenza molto elevata con limite approssimativamente attorno ai 1400-1500 gradi ed è quindi in grado di sopportare i limiti cui teoricamente giungono i gas di scarico del motore Renault. Tanto per dare un'idea, diciamo che sui motori Porsche turbo da competizione questi limiti sono attorno ai 1200 gradi.

Le prove effettuate dalla Renault, dapprima a Silverstone e poi a Digione nei giorni scorsi, hanno dimostrato l'affidabilità delle nuove turbine, e quindi dobbiamo considerare come superate le difficoltà incontrate nel G.P. di Gran Bretagna, dovute appunto al cedimento della turbina per fusione.

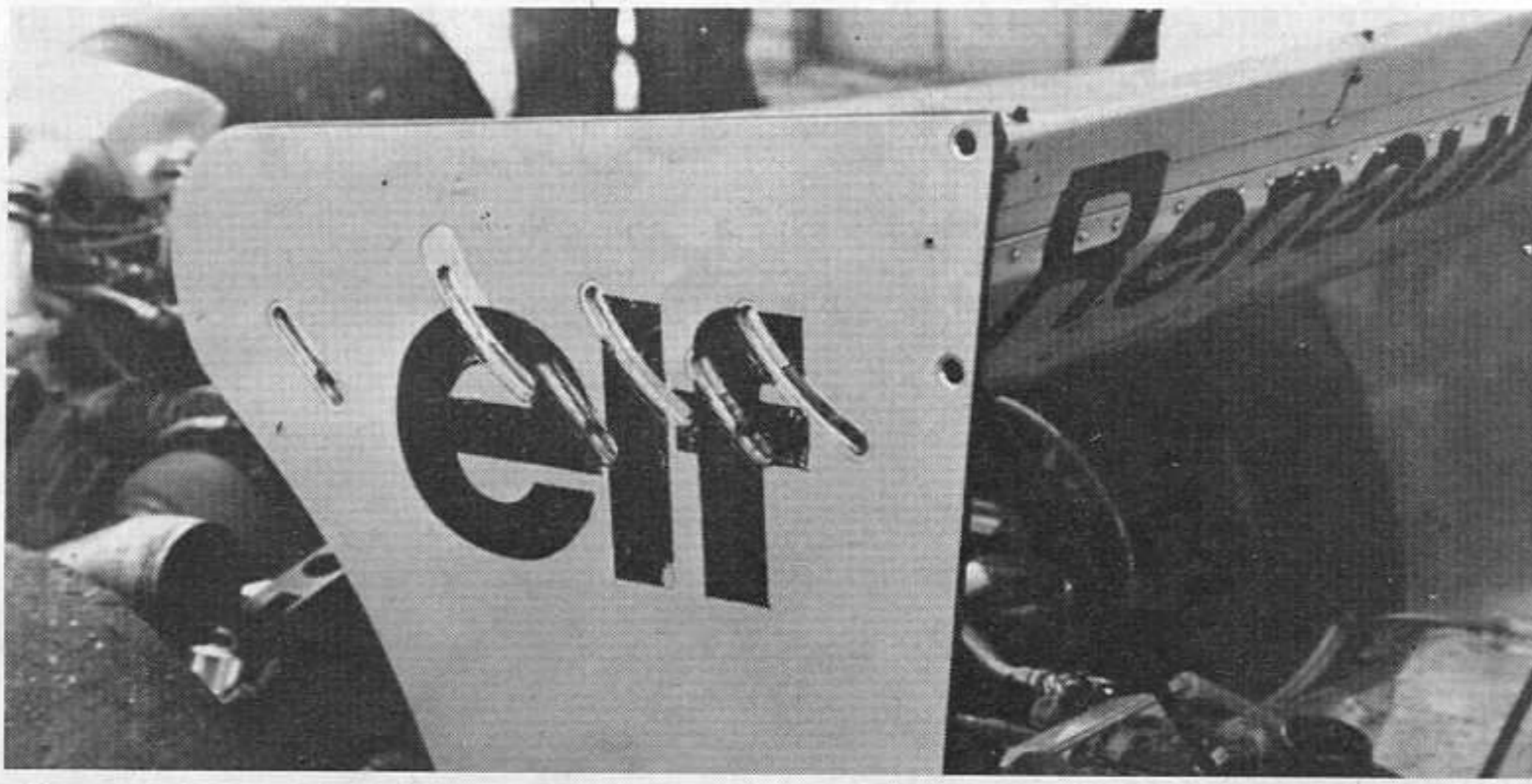
Probabilmente il prossimo passo nella messa a punto sarà rivolto a migliorare il comportamento del telaio. Jabouille infatti è convinto che su certe sezioni del circuito la macchina non fosse perfetta, anche perché gli inconvenienti della prima giornata di prove non avevano permesso di lavorare in questo senso.

Da rilevare anche che, secondo quel che abbiamo visto coi nostri occhi, la carburazione del motore turbo è apparsa molto ricca, con notevole emissione di fumi nerastri, indice di benzina sciupata. I consumi del turbo Renault tuttavia sono stati nelle grandezze degli altri motori, attorno a 60 litri per cento chilometri. Il che significa che teoricamente possono diventare inferiori a quelli dei motori aspirati, quando anche la carburazione avrà raggiunto una messa a punto più raffinata.

Altre piccole cose sono state viste sulle Lotus, con una leggera modifica dei profili aerodinamici della parte inferiore delle fiancate, quelle che avendo forma di ala contribuiscono notevolmente alla tenuta di strada ed alla aderenza delle vetture. Le modifiche non sono tanto appariscenti, anzi sono quasi invisibili, trattandosi di profili. Però una serie di piccole alette, appena pronunciate, applicata sulla parte più bassa, sono state viste da chi ha osservato attentamente la macchina. Tanto per rendere l'idea sono simili a quelle che sono visibili sulle ali di certi aerei di linea, quali il Caravelle.

La Lotus è stata modificata anche nella geometria dello sterzo, ed anche qui si tratta di cose non visibili e misurabili, per rendere più facile la sterzata nelle curve lente, che fino all'Austria era invece un poco dura. Questa modifica, sperimentata con successo in prove private a Silverstone, ha permesso un notevole miglioramento della maneggevolezza.

Niente altro da segnalare, tranne che



Alcuni dettagli della Renault Turbo. Sopra l'alettone doppio, a sinistra il collettore d'aspirazione con il tubo di arrivo della sovralimentazione. Nei progetti della Renault c'è anche quello di mettere a punto il V6 turbo per poi commercializzarlo ai telaisti. E' per questo che la Michelin, rivelatasi il vero asso nella manica della F. 1 francese, con tempi parziali di «assetto» fantastici, non ha ancora deciso il da farsi. Fra gli interessati alle gomme radiali Michelin c'è adesso anche la squadra Ferrari

Una sola RENAULT fino a giugno

● La RENAULT continuerà ad avere una sola macchina F. 1 nella stagione 1978, almeno nella parte iniziale e fino a giugno. Il programma di sviluppo della monoposto Turbo è infatti stato fissato anche in funzione di altri importanti impegni che la Renault Sport dovrà affrontare nella prossima stagione, tra i quali vi sarà ancora quello molto grande della 24 Ore di Le Mans. Dopo le vicende del 1977, infatti, alla Renault hanno già deciso di partecipare alla 24 Ore Le Mans 1978, per giungere alla vittoria che quest'anno è stata mancata per le rotture dei motori dopo che le sue macchine avevano dimostrato una superiorità innegabile. Per la Formula 1 è tuttavia molto probabile che dopo la 24 ore di Le Mans vi sia in campo una seconda macchina, che dovrebbe essere affidata a Didier Pironi il quale avrà nel frattempo accumulato altre esperienze nella Formula 2.

Patrese ha avuto una Shadow dalla carrozzeria «smagrita» come quella di Jones.

Nel campo dei pneumatici vi sono state notevoli diatribe in seno al gruppo Goodyear, perché la scarsa disponibilità di gomme nuove, dovuta alle ferie inglesi ha costretto la marca a portare a Zandvoort gomme già utilizzate in Austria, cosa che ha fatto infuriare parecchio, specie quelli della Ferrari.

Per contro, la Michelin era dotatissima, di tre tipi di gomme, e alla Renault non hanno avuto problemi. In sostanza sono stati utilizzati due tipi soltanto (con il tipo da pioggia a parte, ovviamente). Quel che è risultato estremamente importante, alla prova dei fatti, è che le Michelin si sono rivelate gomme eccezionali per quanto riguarda le temperature di esercizio, giungendo alle condizioni ottimali ad appena 55-60 gradi, limiti ai quali le altre sono ancora di aderenza precaria.

Ciò significa che le gomme Michelin possono andar bene in quasi tutte le circostanze, ed anche che le basse temperature di utilizzo assicurano maggior longevità, sia ai battistrada sia alla carcassa.

f. l.

KESSEL fa arrestare McDonald

ZANDVOORT - In margine al Gran Premio d'Olanda si è prodotto un avvenimento abbastanza insolito, ma che se è inquadrato nelle caratteristiche morali di un certo mondo che agisce attorno alle corse diventa quasi scontato.

Si è trattato dell'arresto, da parte della polizia olandese di un «manager» di una delle tante squadre che ogni tanto sorgono in modo sconcertante, con fini che non sono propriamente e puramente sportivi. Il «manager» arrestato è quel McDonald che aveva messo in piedi la Squadra R.A.M. che aveva fatto correre il belga Neve, anche Lella Lombardi e poi lo svizzero Loris Kessel.

Proprio Kessel è all'origine della vicenda giudiziaria nella quale adesso McDonald è protagonista, perché a suo tempo lo svizzero aveva trovato il modo di ottenere un cospicuo finanziamento da parte di uno sponsor della sua nazione, ed aveva quindi portato alla RAM molti quattrini. Questi dovevano assicurare a Kessel la disponibilità della macchina e dei ricambi.

Invece ad un certo punto Loris Kessel

veniva praticamente «appiedato» e logicamente egli pretendeva la restituzione delle somme versate, visto che lo scopo non era più rispettato. Dato che la restituzione non avveniva, Kessel iniziava un'azione legale che culminava nel G.P. di Germania dell'anno scorso con il sequestro delle macchine, operato durante le prove, da parte delle autorità tedesche sollecitate da quelle svizzere. Le macchine sequestrate venivano poi affidate in custodia legale a Kessel, per permettergli di continuare a correre.

Successivamente, al G.P. d'Olanda, si verificava un altro fatto che faceva precipitare la situazione, perché il camion che conteneva le macchine, parcheggiato sul circuito, veniva «prelevato» da uomini di McDonald che lo portavano in Gran Bretagna. Di qui una nuova denuncia di Kessel alla magistratura del suo paese, la quale sentenziava un mandato di arresto internazionale per truffa, a carico di McDonald.

Arrivati in Olanda nei giorni scorsi, e constatato che John McDonald era presente, delegati di Loris Kessel (muniti di procura legale) si presentavano alla polizia olandese esibendo il mandato di arresto internazionale, che la solerte polizia olandese metteva immediatamente in esecuzione. Sabato 27 agosto, dietro i box di Zandvoort, John McDonald veniva identificato ed immediatamente arrestato.

La vicenda seguirà adesso il suo corso. Si ritiene che nella giornata di lunedì o martedì si saranno verificati altri sviluppi, dei quali peraltro non possiamo dirvi nulla. Quel che è certo è che questa spiacevolissima vicenda è molto sintomatica di quanto avvenga nel sottobosco della formula 1 (ed anche di altre specialità) dove la disponibilità di danaro ha attirato personaggi quanto meno sconcertanti.

● EMERSON FITTIPALDI ha affidato alla Novamotor dei fratelli Pedrazzani la preparazione dei suoi motori Cosworth, convinto che sia la mancanza di potenza ad essere all'origine delle prestazioni mediocri della Copersucar. Fittipaldi infatti, qui a Zandvoort, aveva affidato a parecchia gente l'incarico di cronometrare tempi parziali su vari settori del circuito, ed ha avuto la conferma di quanto egli riteneva, vale a dire che nella percorrenza di settori movimentati i suoi tempi erano molto vicini od uguali a quelli dei migliori. «Quello che io credo che mi manchi» ci ha detto «è il calcio nella schiena da parte del motore». Per questa ragione ha deciso di far effettuare la preparazione dei motori dalla Novamotor, che si è conquistata una notevole popolarità per la serietà ed i risultati raggiunti coi motori F. 3 e F. 2. Fittipaldi disporrà dei motori preparati dalla Novamotor già dal Gran Premio d'Italia. Così almeno spera.

SURTEES commenta:

«Mi hanno convinto, a Maranello c'è un pensionato»

ZANDVOORT - John Surtees, in un intervallo delle prove del G. P. di Olanda, ci chiama e a bruciapelo ci spara:

«Ma cosa è successo al commendatore Ferrari? Ha cambiato rotta di 160 gradi? Fino a qualche anno fa, mi risulta che fosse lui a comandare: invece adesso a Maranello a farla da padroni sono i piloti! La fabbrica allora non conta più niente? Ma come? Quando io a SPA nel 1965, solo perché rimasi secondo per un 70 per cento della corsa dietro a Rindt, dato che avevo visto che potevo passarlo con tutta sicurezza come e quando volevo, pur avendola vinta quella corsa fui mandato via con cattive parole, adesso che Lauda sta dietro a Jones in Austria, tutto fila via tranquillo?! Guarda che io Jones lo ho avuto con me per tutto lo scorso anno e posso assicurare che non è un campione: tutt'altro. Pensare quanto e cosa ha adesso Ferrari e pensare a cosa c'era ai miei tempi e vedere che non si vincono certe corse che dovrebbero essere per i piloti di Maranello delle passeggiate, è proprio una cosa che mi fa pensare. Mi convinco che adesso a Modena c'è un pensionato e che a comandare è un altro!».

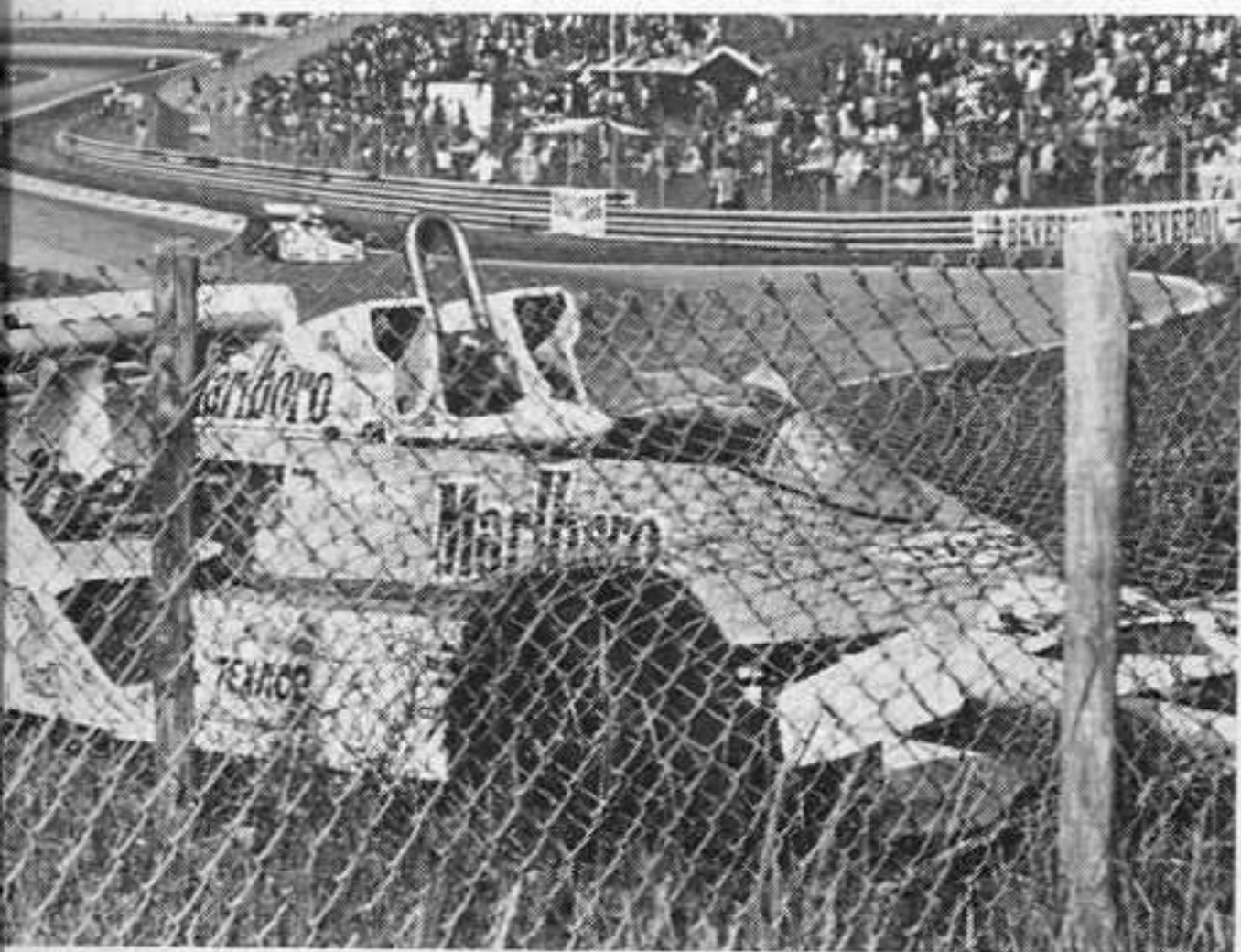


● Molto rumore a proposito del francese Patrick Tambay, nei giorni della vigilia di Zandvoort. Gli si attribuiva il passaggio già deciso alla McLaren, il che avrebbe automaticamente fatto cadere tutte le altre possibilità per il pilota francese. La verità è che Tambay ha firmato un contratto con la marca di sigarette che appoggia anche la McLaren, e che questa società fa pressioni perché egli accetti anche il passaggio alla McLaren. Evidentemente in sostituzione di Mass che verrebbe quindi lasciato libero.

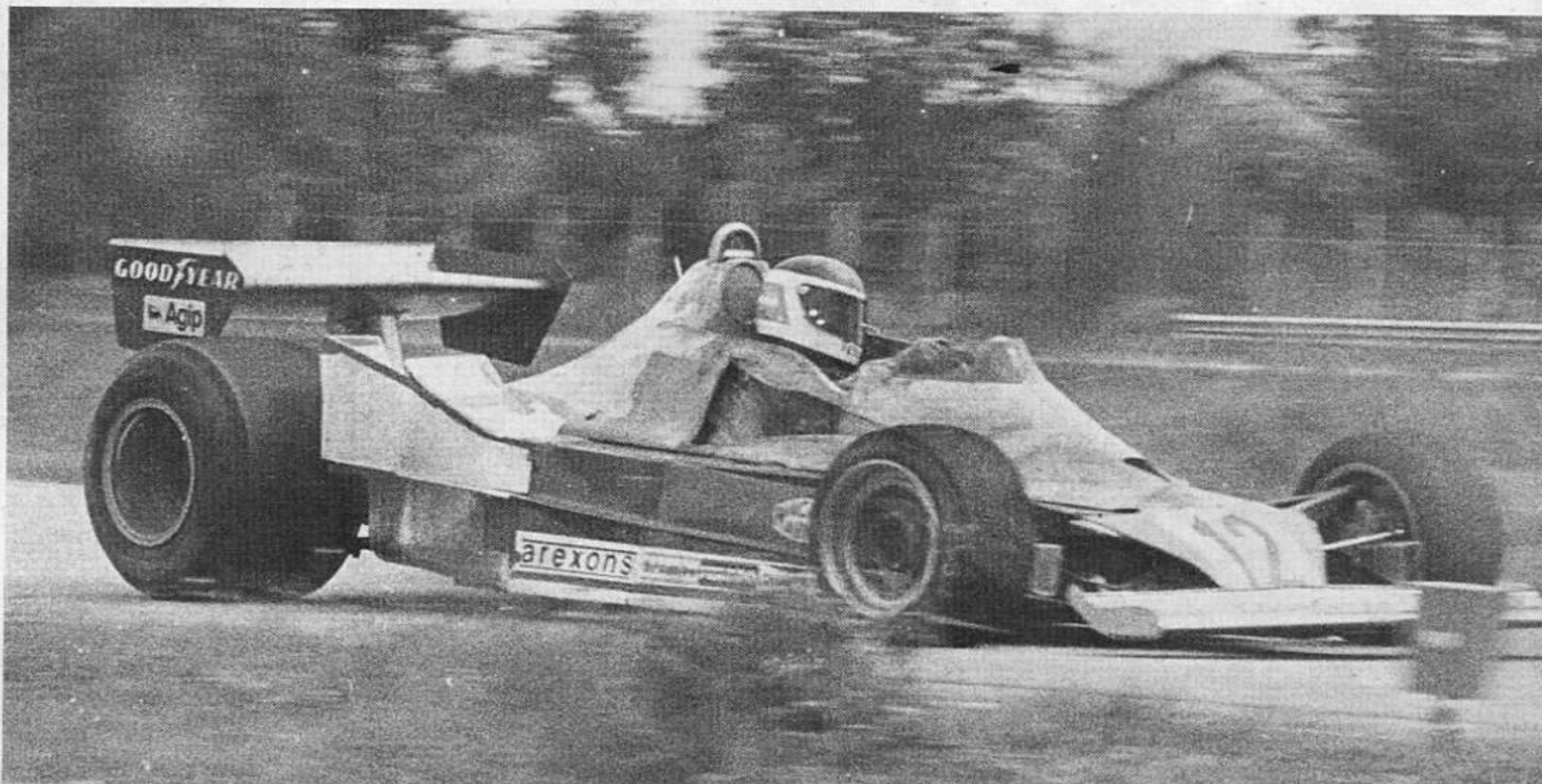
Tuttavia Tambay non ha ancora preso nessuna decisione e forse non la prenderà prima di qualche settimana, avendo in corso altre trattative, pur se non molto concrete nelle proposte che gli sono fatte. Tra le squadre che pare siano interessate al francese vi è anche la Ferrari (lo vedete parlare appartato con Forghieri), ma è da credere che non sia per la formula 1 o solo per la formula 1. Comunque per Tambay l'avvenire in formula 1 è assicurato, e in una buona squadra.

LA FERRARI ACCELERA GLI AGGIORNAMENTI TECNICI

Autobloccante «modulabile» per maggior «grip» alla T.3



La M26 di Mass «pescata» dalle reti prima del tornantino. Il tedesco è stato urtato da Jones. Qui sotto, Patrese e Jabouille. Rick ha «squadrato» i pneumatici in frenate troppo violente



Prima di andare in Olanda, Reutemann ha provato a Fiorano un'ennesima versione della T2. Si notano molto bene le differenze aerodinamiche, le prese d'aria arretrate e i radiatori olio alti

SPECIALE AUTOSPRINT

FIORANO - In un periodo intenso di temporali e trombe d'aria, che si abbattono sul modenese, la Ferrari era ritornata a Fiorano dopo la gara in Austria e trovava il sole che arrivava giust'appunto per asciugare la pista e per permettere delle prove esaurienti delle vetture che dovevano essere spedite in Olanda.

L'interesse dei tifosi, e degli addetti ai lavori di PR, leggi giornalisti, è rivolto verso il probabile incontro che Lauda e l'ing. Ferrari dovrebbero avere per chiarire, almeno con un «gentleman agreement», la situazione '78 della squadra piloti per quanto riguarda la prima guida. Lauda arriva accompagnato da Sante Ghedini che l'ha prelevato qualche tempo prima all'aeroporto di Bologna dove il pilota austriaco è atterrato con il suo Cessna. Si dirige subito sul circuito dove la «crew» del meccanico è già al lavoro da qualche tempo per controllare definitivamente le altre vetture che debbono essere collaudate entro il pomeriggio. Arriva anche Reutemann che è il primo a scendere in pista con la vettura n. 12 avente le medesime sembianze di quella utilizzata nel GP d'Austria. Solito lavoro di controllo e regolazione dei singoli particolari onde avere, all'arrivo sul circuito, la vettura in perfetta efficienza senza la necessità di dover dedicare tempo prezioso ad ulteriori controlli. Carlos non gira molto forte, si è nell'ordine dell'1'20", segno evidente che nulla è richiesto per quanto riguarda la sperimentazione avanzata.

Con l'arrivo di Lauda ci si alterna in pista e si nota subito il differente suono emesso dal 12 boxer di Niki. Un rumore più pieno, con una maggiore facilità di rotazione agli alti regimi mentre nelle curve lente, come la curva «Tarzan» dopo il rettilineo principale, il motore borbotta un po' in fase di accelerazione. Quando poi si raggiunge il regime di coppia allora si nota una progressione veramente notevole. Una apparente giustificazione di questa differenza auditiva si può ricercare nei nuovi tubi di scarico che risultano essere più lunghi, di alcuni centimetri forse una decina, ed aventi anche una forma a megafono.

Le prove della vettura n. 11 non sono molto lunghe e per primo l'austriaco abbandona il campo di lavoro. Inutile l'attesa di una dichiarazione, di una parola o un commento qualsiasi, anche sulle condizioni della giornata. Scortato da Sante Ghedini e da Piero Lardi, che è il dirigente Ferrari più vicino all'ingegnere, l'attuale leader della classifica iridata rientra in fabbrica per uscirne dopo poco. Da fonte ufficiale si smentisce ogni incontro

con l'ing Ferrari che è trattenuto a Modena per una indisposizione, alcune linee di febbre hanno consigliato l'anziano costruttore a prendere delle precauzioni dopo la lunga malattia che lo ha tenuto segregato in casa all'inizio dell'anno per quasi un mese.

Il contratto dei piloti scade il 30 ottobre e solo verso quella data sarà possibile parlare del futuro in F. 1. Un futuro che potrebbe anche approdare alla riduzione delle presenze con una sola vettura in pista. E' certo comunque che al GP di Monza non sapremo ancora chi saranno i componenti la squadra mentre ci sarà la possibilità della conferma nella Coppa riservata ai Costruttori ed anche di poter applaudire Niki campione.

Ritornerà il n. 1 sulle F. 1 Ferrari? Questa domanda rimane ancora senza risposta mentre si sfoglia la margherita: rimane, non rimane, rimane non rimane...

La giornata di prove si è conclusa con un lungo lavoro di Reutemann protrattosi sino a sera quando il pilota argentino, prima di ritornare in albergo, si è fermato un momento con i giornalisti. In pratica non ha detto niente che non fosse risaputo ma almeno ha avuto la sensibilità di comprendere le necessità di chi l'ha a-

spettato per tanto tempo. Quanto basta per sapere che il lavoro proseguiva anche il giorno successivo quando le vetture provate al lunedì erano già partite. Segno evidente che ci si rivolgeva nuovamente verso la ricerca tecnica avanzata onde poter quanto prima definire le forme relative alla nuova F. 1 che si sta concretizzando nel reparto corse con il suo trasferimento dalla carta alla realtà.

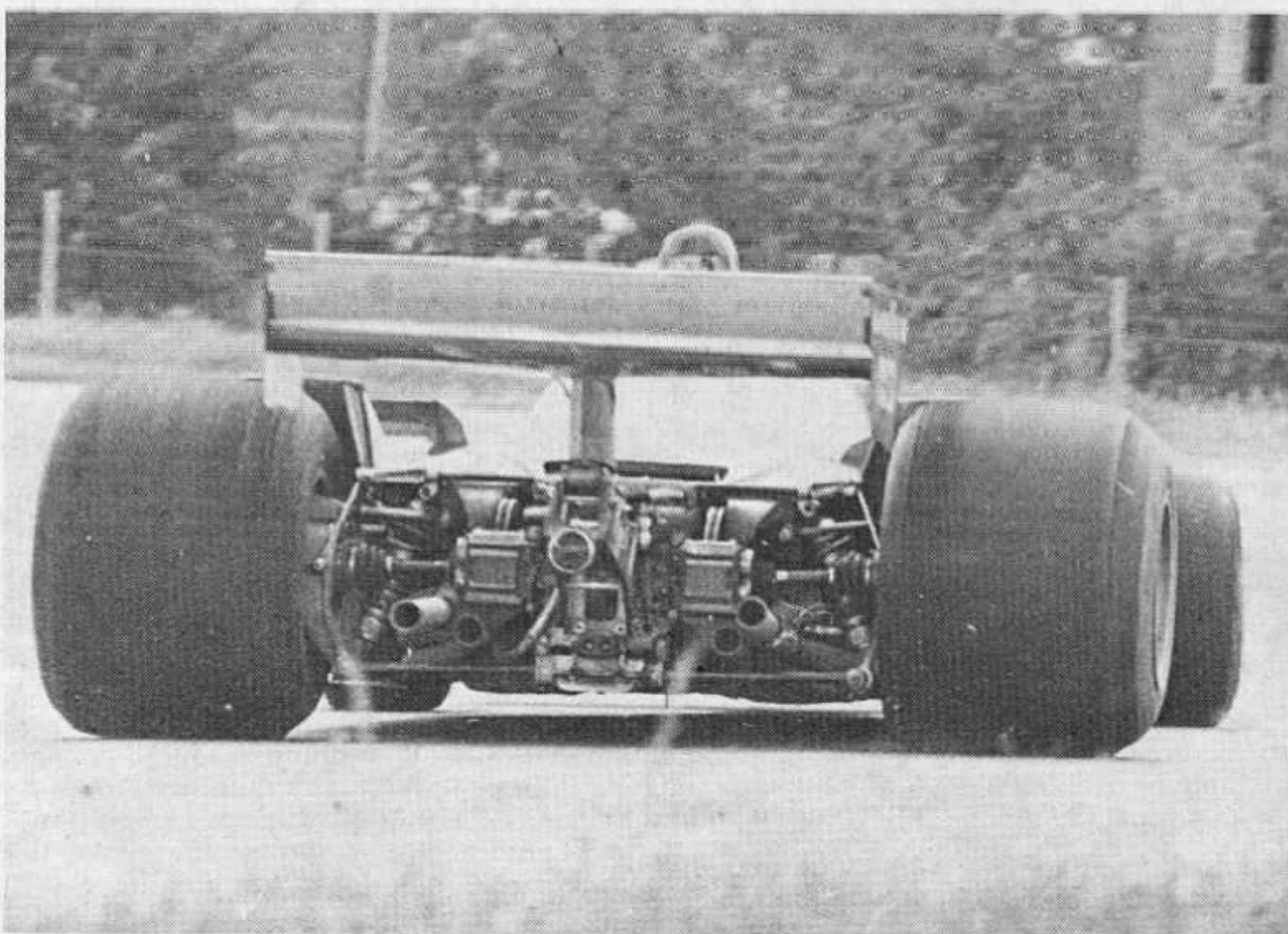
In pista, dalle 10 in poi, una vettura ampiamente modificata: Autosprint è stato in grado di darne una descrizione approssimata già nello scorso numero. Pilota Carlos Reutemann che si sta dimostrando sempre più disponibile a questo tipo di lavoro. A seguire queste prove tutto lo staff tecnico della Ferrari: Forghieri, Rocchi, Tomaini, Nosotto Bussi e Piero Lardi mentre ancora assente l'ing. Ferrari. Al primo colpo d'occhio si nota che, sulla scocca della T2, si sono applicate molte nuove parti sperimentali onde poter avere quella conferma delle intuizioni teoriche e di quanto si è potuto sperimentare nella galleria del vento di Orbassano.

Lavorando sull'ultima versione della 312 T2, quella con i radiatori modificati e con le prese d'aria rivolte verso l'alto, si è cercato di migliorare l'aerodinamica dell'

abitacolo riducendo la sezione frontale dello stesso. Per fare ciò si sono spostate lateralmente le prese d'aria «Naca» aumentandone le dimensioni e localizzandole a fianco del pilota. Una soluzione identica o simile è già stata vista in prova qualche mese fa.

Altra modifica sostanziale riguarda invece i radiatori dell'olio che sono ora posti orizzontalmente a fianco delle trombe d'aspirazione del motore. Questo trasferimento verso l'alto, ha richiesto di poter allargare la parte posteriore della vettura alzando anche le paratie che carenano le ruote posteriori. L'aria refrigerante viene aspirata dal basso ed esce all'interno tra i baffi laterali dell'alettono posteriore. Il tutto ci sembra francamente essere piuttosto massiccio anche se è facilmente intuibile che si è ancora nella prima fase della sperimentazione per cui le linee subiranno anche sensibili ritocchi. Oltre al vantaggio di poter modificare la sospensione posteriore con la possibilità di applicare il nuovo tipo di trasmissione, non è da escludere che si faccia ricorso alla soluzione a 6 gomme ad anelli a 4 sola ma avanti un diametro minore ed equiparabile a quello utilizzato per le ruote anteriori in modo da ottenere delle linee più basse per quanto riguarda la parte posteriore della scocca. Reutemann ha girato per un paio d'ore circa ad un ritmo di 1'14" e nelle soste ai box si sono effettuati vari ritocchi applicando e togliendo pezzi di lamiera. Al termine delle prove si sono percorsi una trentina di giri.

Per concludere, qualche informazione supplementare a proposito delle novità. Ricordate che avevamo accennato ad un nuovo tipo di trasmissione, magari una frizione idraulica, da applicare alla prevista T3. Ebbene, qualche cosa si era già visto a Monza, nella tre giorni post GP Austria condotta da Reutemann. La novità è nel nuovo cambio, che avete anche visto fotografato. Si tratta di un autobloccante «modulabile» nella sua intensità tramite un servocomando idraulico. Modulabile, volendo, anche in gara, dall'abitacolo. Lo scopo è quello di adattare la percentuale di interdipendenze fra le ruote motrici (al limite fino ad una sorta di asse rigido) in funzione sia del tracciato sia delle caratteristiche contingenti della macchina. Il tutto, per aumentare quel «grip», quella trazione di cui la T2 fa difetto. Il dispositivo, riprovato a Fiorano, pare abbia dato — sul misto — i risultati che non si erano avuti nei curvoni veloci di Monza.



Il retrotreno dell'ultima versione 312 T2. Nel differenziale è racchiusa la novità più interessante del nuovo modello, un autobloccante modulabile

Alessandro Stefanini