

Mentre questo numero di AUTOSPRINT arriva in edicola, a Kyalami (è martedì 1. marzo) riprendono con una giornata intera di prove libere (stavolta per le squadre e non per la Goodyear) le grandi manovre in vista del terzo atto mondiale F. 1, che al solito nei Paesi di religione inglese è anticipato al sabato. Ed allora, nella stessa giornata, ci si comincerà a veder più chiaro su quei tempi (non dovuti ai cronometri ufficiali), che hanno già scaldato la settimana di lungo e complesso anticipo, organizzata sulla pista sudafricana ufficialmente per provare le gomme Goodyear destinate a tutta la stagione.

In realtà pare che per questa occasione si sia tornati agli anni ruggenti delle alchimie inaugurate dal grande boss tedesco della Mercedes, ing. Neubauer. Allora era diventato di moda nascondere le macchine fino all'ultimo minuto sotto i teloni (la stampa era di "regime") e le prove servivano per confondere le idee agli avversari.

I tempi ufficiali erano mascherati. Contando meno la posizione di partenza, per la lunghezza della corsa con i rifornimenti, i tedeschi erano maestri nel rapportarsi agli avversari prendendo i tempi nei tratti chiave e far rallentare — metti nel rettilineo lungo di Pescara — i propri piloti big, per non scoprire le bat-

terie. Il grande boom delle macchine tedesche scoppiò prepotente così.

Ora a Kyalami ci sarebbe stato chi si è regolato allo stesso modo. Per esempio la McLaren con Hunt (incidenti preoccupanti a parte), e la stessa Brabham-Alfa Romeo, intestarditasi a far provare i suoi con i pieni di carburante («Le corse ora si vincono nella fase iniziale, quando si deteriorano le gomme, perciò è importante trovare l'equilibrio giusto», avrebbe spiegato Gordon Murray). Ma poi, con Chiti che sbraitava da Milano al telefono con Ecclestone (a Londra) è partito l'ordine: far scendere in pista Watson a fare il tempo. E l'ex pilota Penske, a serbatoi alleggeriti, ha piazzato negli ultimi 6 giri di prova la sua stoccata con la Brabham-Alfa boxer da 520 cavalli. Al primo di questi giri aveva già eguagliato il sudato record di Lauda di questi tests, limandolo poi progressivamente in poche tornate fino a 1'15"1 (mentre la Ferrari attenuava lo scotto col suo denunciato cronometraggio a 1'15"23). Comunque un distacco di mezzo secondo brutto inflitto all'austriaco, che puntigliosamente in cinque giorni sembrava aver riportato la Ferrari a svettare su tutti.

I team inglesi ci marciavano, «facevano la vecchia» o «la manfrina» per dirla in gergo? La sortita di Watson.

m. s.

Prove F. 1 a KYALAMI dal 21 al 25 febbraio 1977

| | | | LUNEDI' tempo buono | MARTEDI' nuvoloso 28° - pressione 635 m. b. | | | MERCOLEDI' 35° pressione diminuita | GIOVEDI' nuvoloso e ventoso sempre molto caldo | VENERDI' nuvoloso molto nuvoloso | | |
|------------------------|--------------|--------------------|------------------------|--|-----------------------------|-----------------------------|--|---|-------------------------------------|--------------------|-------------|
| I tempi migliori '76 | PILOTA | MACCHINA | GOMME (1) CRONO | GOMME (2) CRONO | Vel. max entrata rettilineo | Vel. max termine rettilineo | Vel. max kmh entrata curva fine rettilineo | GOMME (3) CRONO | Vel. max kmh termine rettilineo | GOMME (4) CRONO | GOMME CRONO |
| P 1'16"43 C 1'18"94 | WATSON | Brabham-Alfa BT 45 | — | — | — | — | — | — | — | — | 1'15"10 (o) |
| P 1'17"18 C 1'18"38 | SCHECKTER J. | Wolf WR 1 | 1'15"47 (*) | 1'16"20 | 183 | 299 | 202 | 1'15"90 | 290 | 1'15"93 | 1'16"17 |
| P 1'16"20 C 1'17"97 | LAUDA | Ferrari 312 T2 | — | 1'16"05 | 187 | 282 | 206 | 1'15"63 | 284 | 1'15"61 | 1'15"66 |
| P 1'17"25 C 1'19"15 | ANDRETTI | Lotus JPS MK 3 | — | 1'18"21 | — | — | — | 1'17"18 | — | 1'16"76 | 1'15"83 |
| P 1'16"64 C 1'18"49 | BRAMBILLA | Surtees TS 19 | — | 1'17"45 | 184 | — | — | 1'16"40 | — | 1'15"91 | — |
| P 1'16"77 C 1'18"60 | DEPAILLER | Tyrrell P. 34-2 | — | 1'17"17 | 184 | 292 | 209 | 1'16"13 | 286 | 1'16"86 | 1'16"53 |
| P 1'16"10 C 1'18"08 | HUNT | McLaren M 23 | (a) | 1'17"45 | — | — | — | 1'16"89 | — | 1'16"41 | 1'17"29 |
| P 1'18"40 C 1'18"92 | FITTIPALDI | Copersucar FD 04 | — | — | — | — | — | 1'17"32 | 275 | 1'16"92 | 1'16"84 |
| P 1'16"94 C 1'18"88 | REGAZZONI | Ensign 177 | — | — | — | — | — | — | — | 1'17"78 | 1'16"96 |
| P 1'17"26 C 1'19"37 | PACE | Brabham-Alfa BT 45 | — | — | — | — | — | 1'17"43 | 292 | 1'17"01 | 1'17"78 |
| P 1'16"84 C 1'18"73 | PRYCE | Shadow DN 8 | — | 1'17"85 | — | — | — | 1'17"14 | — | 1'17"22 | 1'17"34 |
| P 1'16"88 C 1'19"28 | LAFFITE | Ligier JS 7 | — | — | — | — | — | 1'17"39 | 280 | 1'18"65 | — |

● I tempi 1976 (Prove e Corsa) si riferiscono a quelli ottenuti dagli stessi conduttori, sia pure con differenti vetture, nelle prove ufficiali e nel G.P. del Sudafrica '76.

N.B. - In nero i tempi migliori di ognuno (*) Tempo ottenuto girando solo in pista. (a) Uscito di strada. La M 26 è rimasta seriamente danneggiata. Illeso il pilota.

(o) Watson ha effettuato soltanto sei giri. (1) Usate gomme 1976. (2) Usate gomme con mescole varie. (3) La Ferrari ha provato con gomme "53"

in mattinata. Nel pomeriggio gomme 1977. (4) Tutti i piloti hanno provato con gomme anteriori a 2 strati con intercapedine d'aria.

...e venne Watson a irritare Niki

SPECIALE AUTOSPRINT

JOHANNESBURG - Il team Martini Brabham ha veramente preso in giro gli altri teams durante le ultime due giornate di prove Goodyear a Kyalami, la settimana scorsa. Negli ultimi dieci minuti di prove prima che le altre squadre lasciassero la pista, Watson ha registrato 1'15"1, mezzo secondo più veloce di Niki Lauda con la Ferrari. Pilotando per la prima volta la Brabham BT 45 B sperimentale, venerdì, John Watson ha girato in 1'15"4, 1'15"3 e infine 1'15"1, mentre Niki Lauda stava a guardare. Egli aveva smesso a provare un'ora prima, perché a quel momento era stato più veloce di tutti gli altri di due decimi di secondo.

Le prove delle gomme erano iniziate lunedì scorso in un clima quasi di prove ufficiali per un GP, poiché la maggior parte dei teams che par-

tecipano al GP del Sud Africa sabato hanno colto l'occasione per effettuare delle prove prima della corsa, prove che per molti probabilmente costituiscono l'ultima occasione da afferrare prima che inizi la stagione europea tanto frenetica.

Subito incidente per HUNT

Per la McLaren la settimana è cominciata in modo poco piacevole. Dopo meno di dieci giri con la nuova McLaren M26, James Hunt ha subito un incidente danneggiando malamente la vettura tanto da non poter effettuare altre prove. «Quando stavo cambiando marcia per la curva stretta che immette sul rettilineo, la macchina mi ha dato l'impressione come si fosse forata una gomma ed è andata dritta fuori strada» ha

detto Hunt più tardi, dopo essere stato estratto.

Si è scoperto che l'incidente è stato causato da un bullone che si era allentato nella pinza dei freni, che aveva poi tagliato il cerchione. La sospensione anteriore sinistra è fortemente piegata e anche la monoscocca è leggermente danneggiata. «E' veramente un peccato che non abbiamo avuto più tempo con la macchina, perché non abbiamo imparato niente che non sapevamo già», ha aggiunto Hunt.

Sin dalle prime prove, la nuova McLaren presentava una nuova sistemazione della barra antirollio posteriore in più il musetto di nuova forma e radiatori dell'olio sperimentali sul lato della monoscocca, proprio davanti alle ruote posteriori.

Hunt ha tirato fuori la McLaren M23 di scorta, che hanno preparato in tempo da poterla usare mercoledì, però fino a questo momento non

ha registrato dei tempi buoni, «il che è un po' preoccupante, perché la vettura sembra molto buona», ha detto Hunt.

Niente « sesso » in Sud Africa

Egli è finito in prima pagina in Sud Africa già prima di mettersi al volante, il lunedì. Quando è arrivato all'aeroporto domenica la dogana sudafricana lo ha fermato chiedendogli se avesse qualche giornale vietato nel paese, che comprendeva anche la copia di «Penthouse» che portava sotto il braccio. «Ho fatto vedere loro Penthouse, che mi serviva perché conteneva un articolo su di me e Niki — ha spiegato James—

Jeff Hutchinson



CONTINUA A PAGINA 24

V8/Blog Scans

La «manfrina»

CONTINUAZIONE DA PAG. 23

son confermerebbe di sì. Tenuto conto che in fondo la sofferente Surtees di Brambilla si è spinta a soli 3/10 dalla Ferrari ed aveva lasciato qualche dubbio il giorno prima sulla ritrovata piena competitività del T.2, come anche un sorridentissimo Lauda confermava ai presenti in Sudafrica. Certo che dopo l'exploit di Watson, in Ferrari sono tornati i visi lunghi, anche perché ormai da troppo tempo si lascia troppo legato ai tempi delle prove l'equilibrio psicologico del team.

Dal canto loro qualcuno degli inglesi avrebbe rimproverato il team Alfa: ma perché — avrebbe detto — siete andati a metterli all'erta? Era meglio lasciarli crogiolare nella loro superiorità. Poi nelle prove, quando anche noi metteremo su i motori nuovi, quelli che non ci possiamo certo permettere di sciupare nelle prove, le cose andranno a posto. E per loro comunque non ci sarebbe la possibilità di correre ai ripari in gran furia, come fecero in Brasile!...

E' in questa suspense che si apre la Tre Giorni di nuovi e definitivi allenamenti. Reutemann è arrivato fiducioso (tra gli ultimi piloti) in Sudafrica. La bagarre promessa è quella di sempre, specie in un G.P. che a quell'altitudine insolita potrebbe creare, col bel tempo che promette e i 30-34 gradi certi previsti le solite decisive componenti (per i motori) del «mal d'aria-alta».

La pista è di quelle che chiede in certi punti ai piloti la decisione di coraggio, anche se nei cinque punti più pericolosi ora ai guardrails sono state sostituite le più morbide reti (su cinque file). Perciò di «spaghetti» potrebbero essercene da digerire! E non solo quelli che i telespettatori italiani avranno davanti sul piatto sabato prossimo, che la telecronaca è in programma in diretta a colori sabato dalle 12,30.

m. s.

● Brivido ... doganale per il campione del mondo JAMES HUNT, fermato ed ammonito dai solerti funzionari sudafricani perché presentatosi al controllo in possesso di un numero di «Penthouse», rivista per soli uomini vietata in Sudafrica. Per nulla impressionato, il biondo James aveva promesso di provare molto, ma cercando di dedicare anche il suo tempo libero al golf e alle bellezze femminili sudafricane.

● Altra novità sulla T.2 alla ricerca di un sempre maggiore sfruttamento dell'aerodinamica. Sono gli specchietti. Abbandonati i classici «California», la T.2 ha ora montato degli specchietti retrovisori triangolari leggermente a punta, reallizzati in officina a Maranello.

● RIBEIRO disputerà il GP di Sud Africa in seguito all'incidente di Ian Scheckter e sarà Neve che prenderà il suo posto al volante della March ufficiale F.2 a Silverstone (Neve spera di nuovo di ottenere un posto anche in F.1 quest'anno, forse si avrà l'annuncio entro poco). Ribeiro si concentrerà ora piuttosto sulla stagione di F.1 che F.2, come erano originariamente i progetti della March. Anche Stuck si unirà alla March in occasione del GP di Sud Africa.

● BRABHAM ha venduto il telaio BT44B a Obermoser, che lo ha acquistato per Rosberg che dovrà correre in F.1.



STOCCARDA - Hans Stuck corre il GP del Sud Africa con una March, quella provata da Howden Ganley. Ma sarà una prestazione straordinaria. Da Long Beach debutterà con le Penske '76 del team ATS.

Per la prima volta così dal 1972 gioiscono i tedeschi, ci sarà nuovamente un team di F. 1 interamente tedesco a partecipare al mondiale F. 1. La società ATS, che ha acquistato le due vetture PC4 Penske con tutto l'equipaggiamento, pezzi di ricambio ecc. per 400.000 marchi, ha appunto come pilota il tedesco Hans Stuck mentre il direttore del team è il finanziatore Guenter Schmid. Tra il materiale a disposizione ci sono anche tre motori Ford Cosworth e ne è stato ordinato un quarto.

Fin ora non hanno potuto correre perché, non avendo potuto rilevare il «nome in ditta», cioè il team Penske vero e proprio, per le regole dell'Associazione Costruttori F. 1, il team tedesco è fuori dal giro e perciò andare in Sud America e in Sud Africa gli sarebbe costato un occhio della testa.

Però le ambizioni sono grosse. Si cerca un valido ingegnere che possa continuare lo sviluppo delle F. 1 Penske e anche due meccanici. Di questi per il momento il team ne dispone di quattro, dei quali uno inglese, con vasta esperienza in F. 1, procuratosi alla Surtees, con Graham Hill, Copersucar e Brabham. Lo scopo del nuovo team è per il momento «di andare sul sicuro e fare esperienza»... «però qualche punto di campionato mondiale si potrebbe anche fare», si aggiunge.



L'ALFA con rabbia si candida

CONTINUAZIONE DA PAG. 23

però mi hanno costretto a ritagliare le pagine che mi servivano e si sono presi il resto. Il capo doganiere non era troppo contento quando gli ho detto che l'unica ragione per cui me l'aveva presa era quella di poter ritirarsi nella stanzina in fondo e leggerlo personalmente».

La Ferrari di Niki Lauda è stata costantemente la vettura più veloce nella prima giornata, malgrado il fatto che abbia occupato la maggior parte del suo tempo a cambiare le gomme per le prove Goodyear. La macchina ha funzionato senza noie e sembra che il team collabori molto più armonicamente di quanto non fosse in Sudamerica.

SCHECKTER prova di più

Durante le prime due giornate hanno provato diverse messe a punto di sospensioni, migliorando lentamente i tempi man mano che passava il tempo. Alla fine di mercoledì il tempo migliore di Lauda era 1'15"6.

Jody Scheckter del team Wolf ha effettuato più prove di tutti gli altri, provando già tre giorni nella settimana precedente, prima che gli altri fossero arrivati. Si diceva che il suo miglior tempo allora fosse stato 1'15"4, però in compagnia con le altre macchine egli ha registrato soltanto 1'15"9, anche se questo è sem-

IL PILOTA TEDESCO RIENTRA NEL «CIRCO»

STUCK torna in MARCH in attesa della...ATS

Anche dal lato finanziario le cose non vanno male. Le spese per l'acquisto del materiale sono già coperte mediante contratti con sponsors, e le trattative con la Yardley stanno per concludersi. Si valuta su 700.000 marchi di spese per tutta la stagione. Questa somma è coperta, perché hanno cancellato il normale budget di pubblicità ATS, che ora va nella cassa del team.

I primi problemi sono sorti per la lunghezza di Hans Stuck, ma le macchine sono già state adattate alle sue misure. Come prima uscita del nuovo team è fissato — come si è detto — il GP USA West di Long Beach, ma probabile test potrebbe essere la Corsa dei Campioni a Brands Hatch. Il loro programma è di disputare tutte le corse restanti valide per il campionato del mondo.

Schmid ha l'intenzione di spendere 40.000 marchi per corsa, incluso l'ingaggio del pilota. Se Hans Stuck dovesse decidere di passare nel team di Walter Wolf dopo quattro o cinque corse, non ci saranno problemi per quanto riguarda la sua sostituzione. Schmid pensa per esempio a Alan Jones o ad uno dei tanti francesi che sono rimasti senza posto in F. 1.

Altre modifiche apportate alle vetture comprendono per esempio un nuovo alettone posteriore diviso in tre parti e un alleggerimento del telaio.

Sembra che l'impegno della ATS sia il preludio a una serie di teams di F. 1 tedeschi. Ci sarebbero Willi Kauhsen, Joerg Obermoser e Egon Evertz ad avere già un'idea precisa «su un impegno in F. 1» per il futuro.

pre un ottimo tempo che gli permette di essere ottimista per quanto riguarda le sue possibilità in corsa.

Per questo GP egli ha a disposizione un nuovo telaio, che presenta il passo più lungo di sei pollici, l'alettone posteriore modificato, diversi freni anteriori e altri dettagli modificati; ma Scheckter, sebbene ritenga che la nuova vettura sarà migliore di quella vecchia, non ha avuto molte occasioni di usarla, dopo che si era verificata una misteriosa perdita di carburante e c'è voluto una giornata intera per trovare la causa ed eliminarla.

Ha registrato il suo tempo migliore con la macchina di scorta più vecchia, ma anche quella accusava noie di alimentazione, perché la pompa surriscaldava. «Sembra che non abbiamo avuto nient'altro che noie all'alimentazione da quando è stata costruita la prima vettura, però spero che saranno risolte per la corsa», ha detto Jody.

Anche la March ha avuto i suoi guai questa settimana. La macchina era pronta per la prima giornata di prove, però non c'era pilota per guidarla. Ian Scheckter dovrà stare lontano dalle corse almeno per sei settimane in seguito all'incidente subito in occasione della corsa di F. Atlantic a Città del Capo il sabato precedente.

E' stato spinto fuori pista da Nols Niemann e poi Gilles Villeneuve gli è entrato di fianco. La macchina di Scheckter si è rovesciata e Ian è stato fortunato ad uscirne con nient'altro che una cavaglia fratturata e i legamenti danneggiati dell'altra gamba. Dopo un intervento chirurgico il lunedì notte all'ospedale, il rapporto diceva che la gamba sinistra con i legamenti danneggiati sarebbe rimasta ingessata per almeno tre settimane, mentre la gamba destra sarebbe rimasta ingessata per sei settimane. Scheckter spera di tornare alle cor-

se per il GP di Long Beach, benché non sembri molto probabile.

Il pilota che lo sostituirà sarà probabilmente Jones, o Stuck. In base ad un cambiamento di programma da parte degli sponsor, Ribeiro disputerà l'intera stagione di F. 1 e perderà alcune corse di F. 2, ma anche lui non era presente alla prima giornata di prove, perché si è presentato all'aeroporto di Londra senza visto e ha dovuto aspettare due giorni prima di poter partire.

BRABHAM più veloce in rettilo

E' stato Howden Ganley a provare per la March, che sta cercando di valutare una nuova sospensione con carreggiata più larga sia anteriormente che posteriormente; circa 7 pollici anteriore e 3,5 pollici posteriore. Sulla vettura di Ribeiro veniva inoltre sperimentata una nuova disposizione del radiatore dell'olio posteriore la stessa, come sulla M26.

La Tyrrell stava sperimentando una moltitudine di nuovi dispositivi alla vettura di Patrick Depailler, «la maggior parte sarà eliminata per la corsa», ha detto Derek Gardner. Tra questi c'era un impianto di alimentazione modificato, nuova accensione elettronica e nuovo contagiri, impianto di avviamento pneumatico e altre cosette minori. Depailler ha registrato il terzo miglior tempo (1'16"0) fino a mercoledì, sebbene le sue prove siano state rovinata a metà pomeriggio di mercoledì dalla rottura del motore.

Cosa sorprendente, secondo un rilevatore dei tempi installato dalla Ferrari, la Tyrrell non è stata la vettura più veloce sul rettilo, bensì la Brabham, seguita da vicino dalla Wolf e poi la Tyrrell.

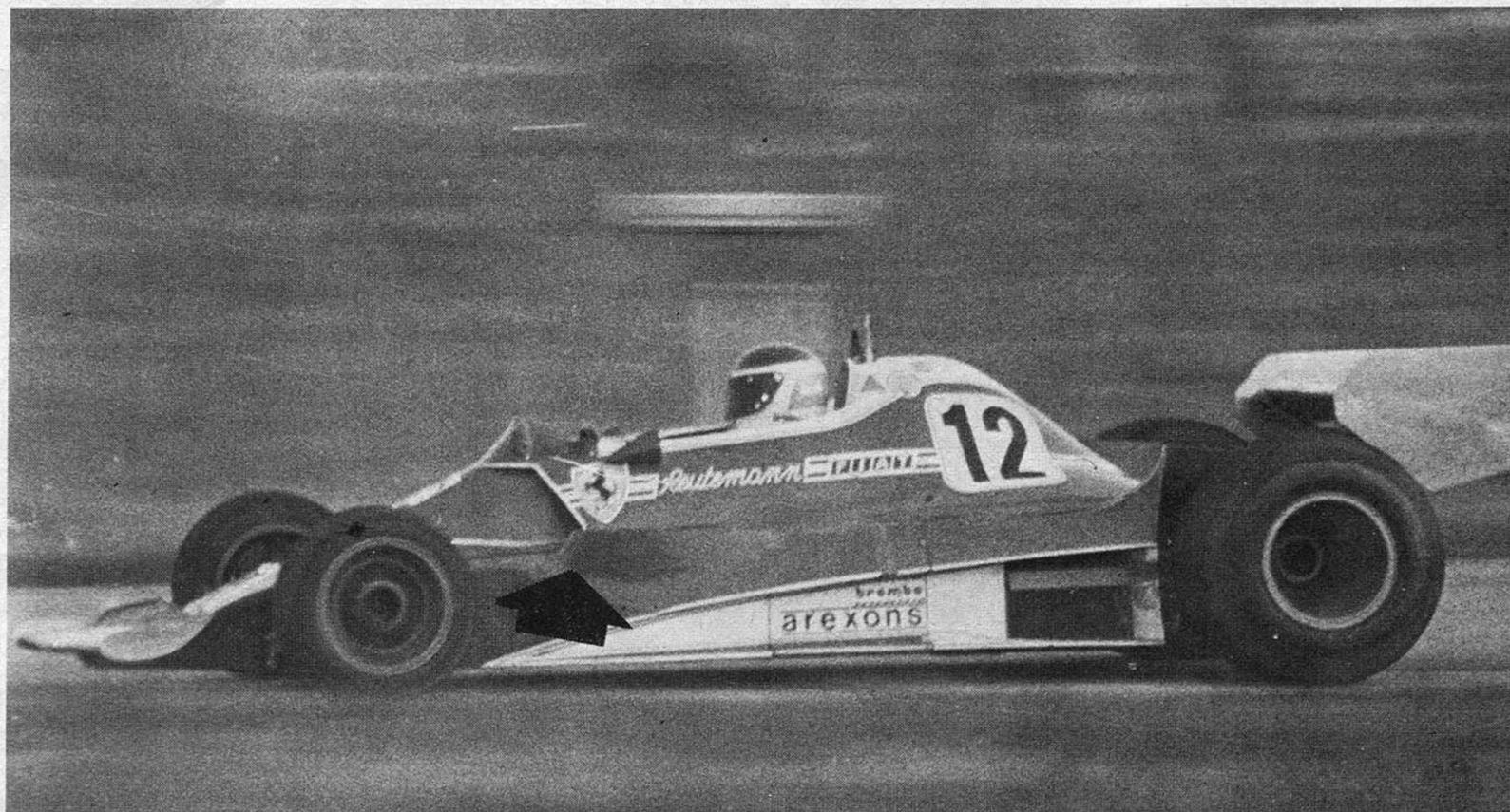
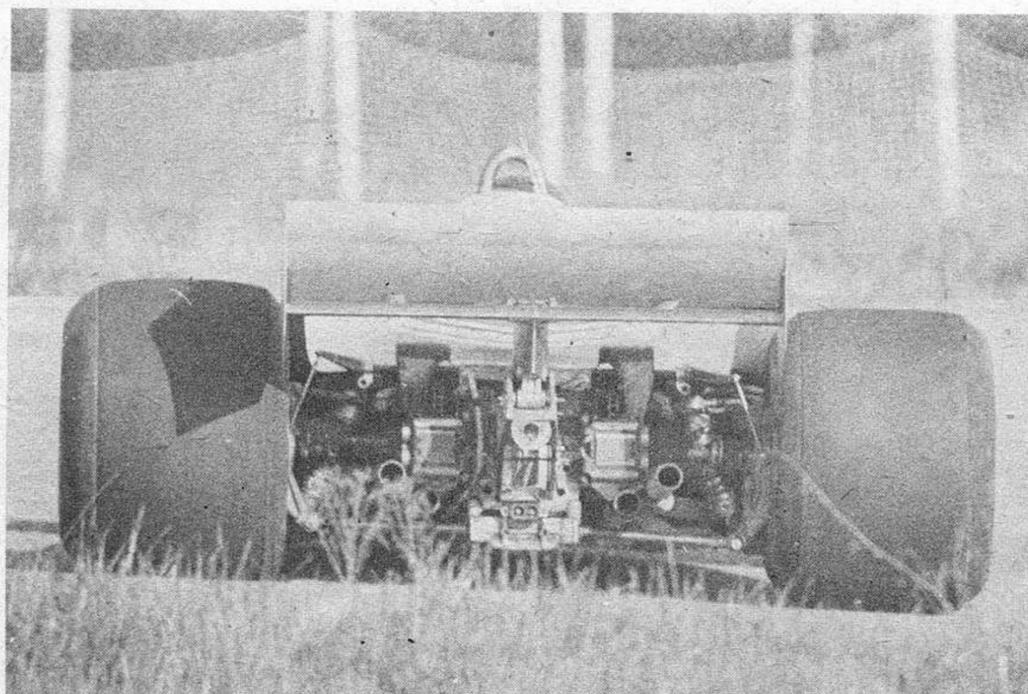
Laffite ha potuto fare soltanto una

V8/Blog Scans

LA VIGILIA A FIORANO

Pres-aria VERTICALE sulla T.2 di CARLOS

A sinistra, nel retrotreno si nota il nuovo attacco delle sospensioni al cambio, inferiormente. Sotto, Reutemann prova la T2 con le nuove uscite aria dei radiatori acqua



FIORANO - Il lavoro della Ferrari è proseguito, in questa settimana, su due fronti con due équipes di tecnici che erano impegnati per portare a termine la preparazione delle vetture che verranno impiegate nella terza gara della stagione. Il lavoro si è particolarmente protratto nel reparto corse e solo in una giornata si è stati presenti in pista con due vetture. Dapprima si è dovuto attendere il ritorno di condizioni ambientali favorevoli poi, la necessità di alcuni ritocchi da eseguire nel reparto corse, hanno fatto sì che la lunga giornata di mercoledì rappresentasse il punto più importante di questa fase conclusiva del lavoro.

Un lavoro che era iniziato con il rientro dal Gran Premio del Brasile e che in questi ultimi giorni sembra essere giunto ad un risultato positivo con i buoni tempi fatti segnare a Kyalami. Presente alle prove Reutemann che, nella giornata di mercoledì, ha passato 6 ore quasi ininterrottamente calato nell'abitacolo della vettura, rimanendovi anche quando i tecnici ed i meccanici apportavano variazioni nelle regolazioni della stessa. Vista la magnifica giornata di sole, con un clima primaverile, si è voluto sfruttare al massimo tale opportunità dopo che per tanti giorni i lavori erano stati subordinati alle condizioni atmosferiche.

La maggior parte delle prove ha visto impegnata una vettura analoga a quella utilizzata nell'ultima gara con quelle modifiche che già si erano viste a Vallelunga (alettone e rispettivo supporto di nuova realizzazione). Solo nella seconda parte dei tests sulla stessa vettura si sono applicate delle differenti carenature ai radiatori anteriori con lo sfogo dell'aria rivolto verso l'alto. Un simile tipo di carenatura fu utilizzato, in una forma più posticcia, sempre da Reutemann in quel lungo periodo da lui passato a Fiorano mentre i suoi compagni di squa-

dra erano impegnati nelle ultime fasi del campionato mondiale. Con questa modifica si è continuato a girare sin quando dal reparto corse non hanno trasferito sul circuito una delle vetture ufficiali e definitive che verranno utilizzate in Sudafrica.

Due differenti carenature dell'abitacolo con la cupolatura motore ridotta ai minimi termini grazie anche alla riduzione del roll-bar stesso che ha ora una traversa differenzialmente ancorata. Mentre per una le prese d'aria erano ancora di dimensioni «generose» per l'altra si avevano due prese «NACA» più piccole ma più redditizie per quanto riguarda l'alimentazione del motore.

Quando la vettura viene messa in condizioni di girare, la luce è un ricordo per cui si deve ridurre il tutto a pochi giri lontani, come tempi, ai ritmi che solitamente si mantengono in questi tipi di prove. Questo atteggiamento lasciava intuire per la giornata successiva un analogo ritmo di lavoro a cui si sarebbe anche affiancato il primo collaudo del motore Dino 6 cilindri applicato sulla Chevron del team Trivellato e condotta da Patrese. I programmi invece hanno subito un radicale mutamento (come leggerete a parte) e per tutta la giornata si è atteso che le vetture fossero rese disponibili dal reparto corse.

Reutemann faceva la spola tra il circuito e l'officina (e qualche volta in prova anche sul... prato). Nel tardo pomeriggio alle 17,30 Reutemann ha potuto compiere pochi giri con una vettura che ci è sembrata dotata di un motore più «brillante» e più armonioso nell'arco della sua utilizzazione. Vettura molto simile a quella che fu utilizzata da Lauda alcune settimane or sono ma dotata di tutte le modifiche e le colorazioni definitive.

giornata di prove con la Ligier, un telaio nuovo di zecca. Il motore che presentava accensioni irregolari doveva essere sostituito (uno vecchio del '73) e hanno perso il resto della giornata a montare uno più recente del '76, «che potrebbe darci lo stesso noie con le valvole — ha detto Ducaronge — per questa ragione abbiamo portato anche il motore più vecchio, per sicurezza».

La Ligier era caratterizzata da una quantità di innovazioni, una scatola del cambio a sei velocità, parte della carrozzeria superiore modificata con prese d'aria del motore come quelle della Ferrari ed anche la forma del musetto era modificata.

L'alettone sottobraccio a Clay

Brett Lunger è arrivato per queste prove con la March 761 che è quella con cui correva Stuck, ora con i colori della Chesterfield. Però le sue prime prove durate per l'intera giornata erano anche le ultime, dopo che si è staccata una ruota posteriore e la macchina è rimasta fortemente danneggiata dalle reti, che hanno impedito che picchiasse contro il muro, sebbene andasse ben oltre i 200 Km/h. Bob Sparshott, che gestisce per lui la macchina, ora sta cercando di ricostruire la monoscocca con un intenso lavoro che durerà l'intera settimana, poiché non ci sono pezzi di ricambio neppure in Inghilterra.

L'Ensign e Regazzoni erano pronti per iniziare le prove il lunedì, però non sono stati in grado di provare perché stavano aspettando una cassa di pezzi di ricambio. Clay Regazzoni si è presentato con sotto braccio una esatta copia dell'alettone Ferrari, che aveva ottenuto da un tizio non lontano da Modena, però mercoledì notte stava ancora aspettando di provarlo.

Il team Martini-Brabham ha cominciato a provare mercoledì con la sua «vettura per le prove», una BT45 modificata, che aveva la parte posteriore dell'ultima BT46. «Tutto è diverso dietro, dalla ordinata posteriore in poi», ha detto Gordon Murray.

Il motore è sistemato più basso nel telaio di 3 cm. circa, la vettura ha una scatola del cambio completamente nuova a sei velocità progettata da Murray e costruita dalla Alfa. I pezzi fusi comprendono ora tutti i punti di attacco della sospensione in basso e c'è anche una nuova traversa sempre in fusione. La carrozzeria posteriore ha una nuova forma. «La potete chiamare BT45B», ha detto Murray. Correranno qui con le normali BT45, «si tratta soltanto di una sessione di prove per i nuovi pezzi e se funzionano useremo probabilmente le macchine a Long Beach», ha aggiunto Murray.

Modificata va bene la nuova SHADOW

Le prove della prima giornata hanno dato un problema, la macchina toccava sotto, anche se solo leggermente.

Anche la Copersucar ha provato il mercoledì, ma Fittipaldi ha effettuato solo pochi giri provando una nuova messa a punto della sospensione. C'era anche Tom Pryce con la Shadow DN8 modificata. Nuovo rivestimento laterale, alettone posteriore e montanti (per la scatola del cambio a sei velocità) e musetto modificato, ora che i radiatori dell'olio sono stati piazzati nei fianchi della macchina, subito dopo le ruote anteriori, con prese d'aria come la nuova Lotus.

«La macchina non è mai andata a temperature migliori di adesso», ha

CONTINUA A PAGINA 26



detto Pryce, però non è stato in grado di dire fino a che punto era migliorata l'aerodinamica del nuovo progetto; per quanto riguarda il motore, quello che ha usato non ha dato prestazioni ottime.

Mario Andretti, anche lui ha avuto noie col motore con la Lotus. Nella prima giornata ha fatto soltanto un giro, poi ha rotto una valvola (si trattava del motore che aveva usato nella corsa del Brasile e il motore di sostituzione non era molto potente). I suoi tempi in curva erano buoni tanto quanto quelli degli altri, ma perdeva un secondo e mezzo sul rettilineo principale, sebbene alla Lotus non sembrassero tanto preoccupati quanto ci si sarebbe potuto aspettare.

Non si sono curati di cambiare il motore, perché hanno speso la maggior parte del loro tempo con prove aerodinamiche. Hanno inserito tubi di pressione d'aria che potevano essere collegati a un rilevatore nell'abitacolo, e hanno ottenuto una serie di indicazioni che potevano paragonare alle cifre ottenute nella galleria del vento di cui disponevano già.

«Stiamo per ottenere delle indicazioni interessanti tra le cifre ottenute nella galleria del vento e quelle fatte in pista», ha detto Nigel Bennett, il quale assisteva Colin Chapman.

Vittorio Brambilla ha dato delle prestazioni veramente incoraggianti, pilotando la Surtees TS19 di Hans Binder. La posizione del radiatore dell'olio modificato era stata cambiata, ora si trova nel musetto invece che in coda alla macchina e Brambilla girava costantemente sull'1'16" anche se ha fatto soltanto pochi giri.

Ma spera in risultati perfino migliori quando arriverà il suo telaio di sostituzione.

Oltre all'Ensign anche il team BRM deve ancora provare. Stanno cercando di piazzare una seconda macchina e circolano voci che sarà Dave Charlton a pilotarla. Questo potrebbe significare un duplice disastro.

Il venerdì la Brabham che fino a quel punto non era andata al di sotto dell'1'17", ha fatto entrare nei box Watson, togliendo il carburante dalla vettura, perché fino a questo punto avevano effettuato tutte le prove con i serbatoi pieni.

WATSON poteva fare meglio

Watson ha detto più tardi: «Sono riuscito soltanto a fare tre giri, poiché si è esaurita la benzina, altrimenti avrei potuto fare ancora meglio. Non abbiamo effettuato grossi cambiamenti alla macchina perché avevamo tanti problemi piccoli da ri-

solvere, come per esempio un interruttore elettrico difettoso, noie con la pompa di benzina e il tubo di scarico rotto. Con più tempo a disposizione avremmo potuto fare certamente meglio».

Dal suo incidente dell'anno scorso Lauda non era stato mai tanto contento. «Per la prima volta da allora la macchina va veramente bene. Ho effettuato sette giorni di prove approfondite, selezionando i pezzi buoni e quelli che non andavano bene, che il team aveva raccolto dopo le prove effettuate da Regazzoni e Reutemann sin dall'anno scorso ed ora abbiamo una buona base su cui lavorare».

«Sembra che tutti i piccoli aggiustaggi che abbiamo apportato qui funzionino bene, e non ha costituito un problema registrare giri sull'1'15"6 per tutta questa settimana», ha detto Niki Lauda, il quale stava facendo gli stessi tempi con diversi pneumatici, che provava per la Good-year. Il tempo migliore di Watson è stato registrato con le stesse gomme da corsa che ha usato nel Sud America e che userà anche qui per

la corsa. Ma Niki spera di fare anche meglio nelle prove ufficiali. «Avrò un motore nuovo», ha detto.

Anche Mario Andretti è andato veloce nell'ultima giornata di prove, dopo aver fatto delle modifiche all'aerodinamica e alla sospensione durante tutta la settimana alla sua Lotus 78. Due volte nel pomeriggio di venerdì ha registrato un giro veloce con 1'15"8, mentre il miglior tempo seguente era quello di Scheckter con la Wolf ad 1'16"1, il quale sembrava andare sempre più lentamente da quanto aveva fatto (1'15"4) nel corso delle prove private della settimana precedente. «Ogni volta che abbiamo montato un motore nuovo la macchina è andata più lenta», ha detto Harvey Postlethwaite, il quale spera di trovare i problemi che assillano la vettura prima delle prove ufficiali.

Molto veloce BRAMBILLA

Vittorio Brambilla non ha provato nell'ultima giornata, ma giovedì era stato uno dei più veloci, girando con la sua Surtees in 1'15"9. «Non abbiamo girato venerdì perché si era rotta una valvola del motore. Faremo delle nuove tubature di raffreddamento e monteremo un motore nuovo per le prove non ufficiali di giovedì», ha detto.

Per James Hunt le cose non andavano molto bene; ha girato con la M23 dopo il suo incidente con la M26. Egli ha detto: «La macchina sembra a posto, eppure non va veloce, cosa preoccupante». Dopo un forte impegno, nel pomeriggio di giovedì, ha registrato il suo tempo migliore che era soltanto 1'16"4. Egli avrà però per le prove ufficiali a disposizione un telaio M23 nuovo di zecca, che, come spera, miglio-

Ian SCHECKTER ha rischiato di bruciare con VILLENEUVE

● A CITTA' DEL CAPO si è svolta la «Cape South Easter», una corsa di Formula Atlantic brillantemente vinta da Roy Klomfass su March 77B. Il vincitore è stato tuttavia agevolato da una collisione che ha coinvolto Ian Scheckter e Gilles Villeneuve le cui vetture, in seguito all'incidente, sono andate completamente distrutte dal fuoco, mentre i piloti fortunatamente uscivano dal rogo. Ian Scheckter in quel momento guidava la corsa. Ha riportato fratture multiple al piede, perciò in F. 1 March lo sostituisce Stuck.

V8/Blog Scans

La BMW che ha provato nuovamente in questi giorni il suo coupé per la futura silhouette in scala 1:1 nella galleria del vento Fiat, ottenendo risultati di aerodinamica superiore a quelli richiesti al progettore della vettura, Giugiaro, (CX richiesto 0,38, risultanza X 0,34), e sia la direzione che il reparto corse-esperienze sono entusiasti di quanto fatto dal progettore torinese, la BMW dicevamo vorrebbe tentare di salvare l'azienda, ma ha posto come condizione licenziamento o la messa in C.I. di 100 persone valutate in sovrappiù da esperti del marketing che hanno studiato la situazione della Casa del toro».

Ma 'apriti cielo': i sindacati si sono opposti con tutte le forze ad una soluzione del genere. «Meglio far chiudere l'azienda che licenziare 150 persone». E ci stanno riuscendo benissimo, sulla falsariga di quanto avvenne alla Innocenti di Lambrate...

La BMW era disposta a finanziare la Lamborghini, nonostante la situazione italiana giudicata disperata, e nella combinazione entravano anche Giugiaro e l'Italdesign, ma i sindacati non hanno voluto.

La BMW ha cercato di aggirare l'ostacolo e aveva fatto in modo che il concessionario italiano delle sue vetture, il rag. Sodi, facesse una società di cui la maggioranza era della BMW Italia finanziata dalla Casa madre e una minoranza di un industriale agricolo veronese. Poi da Monaco di Baviera è arrivato un altro «no». La casa madre aveva paura di rovinare, con l'entrata alla Lamborghini, l'immagine della marca e del nome BMW...

La preoccupazione della BMW per il suo programma silhouette sempre vivo, e dalla Germania si vorrebbe abbandonare la Lamborghini, ma finché la casa di S. Agata mantiene i tempi di realizzazione di quanto scritto nel contratto, non lo può fare. Ad ogni modo i responsabili tedeschi si erano interessati presso Giugiaro per far fare a lui completamente la vettura nel caso che la Lamborghini non trovi una soluzione al suo problema. Questo prima che la faccenda fosse risolta con l'acquisizione dell'Italdesign della Fiat. Già Giugiaro è 'capofornitore' del programma BMW con il 60% mentre l'altro 40% è diviso fra BMW che fornisce il motore e la Lamborghini che fornisce il telaio e appronta la vettura.

Sembra però che, con l'acqua alla gola la Lamborghini, anche con il programma BMW abbia sbagliato i conti o per lo meno li abbia ridotti di molto pur di avere la commessa, e se la situazione non si sbloccherà, Giugiaro potrebbe prendere in mano tutto il programma BMW-silhouette, ma con una revisione dei costi che sono assolutamente non remunerativi così come li ha fatti la Lamborghini.

g. c.

rerà le cose. Come in Brasile ha avuto noie al motore e poi giovedì, quando stava cambiando marcia si è stirato un muscolo della schiena e su ordine del medico ha deciso di rinunciare per il momento e sperare nella settimana prossima.

Emerson Fittipaldi è stato assai contento del suo tempo migliore di 1'16"7 che ha registrato con la vecchia Copersucar, sebbene la macchina non andasse molto più veloce che nelle prove sudamericane.

Soltanto giovedì sono arrivati i pezzi di ricambio della vettura di Regazzoni, perciò lo svizzero ha potuto fare soltanto una giornata intera di prove. Il nuovo alettone faceva segnare tempi migliori in rettilineo, però la vettura era un po' più restia a voltare, nelle curve. Il suo tempo migliore è stato 1'16"9, ma egli è certo di migliorare nelle prove ufficiali.

Il team Tyrrell era molto indaffarato a provare un sacco di cose, di cui alcune funzionavano, altre invece no.

Tom Pryce non sceso al di sotto dell'1'17"0, sebbene avesse provato per tutta la settimana con un motore che «non sembra essere molto buono», ha detto Pryce. Sembra che tutte le modifiche all'aerodinamica e al radiatore funzionino bene, perciò il team era molto più contento della DN 8 di prima. Ora ci rimane da vedere che cosa ci portano le prove ufficiali, però giudicando in base alle prove di questa settimana, tutto sembra indicare che ci sarà la lotta tra Ferrari e Alfa Romeo per le prime posizioni nello schieramento, a meno che Hunt non riesca a recuperare molto del tempo perso o che abbia nascosto qualche cosa, come aver provato a serbatoi pieni, come aveva fatto la Brabham per quasi tutta la settimana.

j. h.

● Il manto stradale del CIRCUITO DI KYALAMI presenta parecchie ondulazioni che mettono in difficoltà molti piloti. Di contro, per migliorare la sicurezza del circuito, gli organizzatori hanno tolto i guard-rails nelle curve più pericolose sostituendoli con ben cinque file di reti di frenata, già ampiamente collaudate...

● JACQUES LAFFITE non trova pace: è alle prese con i soliti problemi di motore a causa della nuova lega usata per le bielle. Si dice, anzi, che giovedì 24 ne abbia... quasi rotta un'altra.

● Nel corso delle prove di mercoledì 23 febbraio, in mattinata sulla Ferrari di Lauda sono state utilizzate le stesse gomme «53» con le quali lo scorso anno Niki ottenne il tempo di 1'15"25. Tuttavia il pilota austriaco non è riuscito a ripetere quel tempo, ottenendo un 1'15"63 identico a quello fatto registrare con le Goodyear '77 provate nel pomeriggio.

● Mercoledì 23 Laffite ha provato soltanto nella mattinata perché la sua JS. 7 ha accusato mancanza di pressione olio, cosa che rendeva quasi nulla la ripresa.

● CARLOS PACE ha compiuto soltanto 12 giri nella giornata di mercoledì. Ciò è dipeso dall'utilizzo di un nuovo cambio che lo ha costretto a reiterati arresti al box per le regolazioni.

● Giovedì 24 febbraio la GOODYEAR ha fatto montare su tutte le monoposto in prova le medesime gomme anteriori, a 2 strati con intercapedine d'aria: per maggiore sicurezza e per permettere ai piloti di giungere ai box anche in caso di foratura.

● Nell'ultima tornata di venerdì LAUDA ha provato un treno anteriore di gomme più piccolo, da 12 pollici, ma ha riscontrato difficoltà ai freni ed ha ottenuto soltanto un modesto 1'18"0.

● I guai per LAFFITE sono continuati anche nell'ultima tornata di prove: prima i disturbi riguardavano la macchina, venerdì invece i guai erano personali per il riacutizzarsi, di dolori alla schiena che lo hanno costretto ad un rientro ai box.



LE CONFIDENZE

di Eoin S. YOUNG

Scommetteresti sul Sud Africa?

LONDRA - Le corse di cavalli sono l'unico sport internazionale che attira più gente che le corse automobilistiche. Qualcuno ritiene che, se gli allibratori e il sistema di scommesse entrasse anche nella scena automobilistica, le macchine sarebbero presto più popolari dei cavalli. L'Inghilterra è un esempio particolarmente adatto per quanto riguarda le cifre sull'affluenza del pubblico alle corse automobilistiche perché sebbene la maggioranza dei teams abbia sede in Gran Bretagna e l'inglese sia la lingua predominante alle corse, lo sport stesso non gode di un forte sostegno del pubblico per ragioni che sfuggono.

Come esempio vorrei citare l'apparenza che fa sembrare sempre maggiore la folla che assiste a un'importante partita di calcio che non quella che assiste al GP d'Inghilterra. Però quando si prendono le corse automobilistiche a livello internazionale, allora le cose cambiano di molto. L'Indianapolis 500 ha il maggior afflusso di spettatori tra tutti gli avvenimenti sportivi statunitensi. E quale gara viene al secondo posto nell'anno sportivo statunitense, per quanto riguarda gli spettatori? Facile: la prima giornata di qualificazione per la Indianapolis 500...

La chiave per le corse di cavalli sono — come accennato — le scommesse, che non hanno mai trovato incoraggiamento nelle corse automobilistiche. Ci sono stati degli allibratori a Brooklands negli anni '30, ci sono stati tentativi sporadici di introdurre nuovamente i servizi di scommesse a Brands Hatch e Silverstone (e anche in Italia a Varelungia) ma la cosa non ha mai fatto presa.

Si può però puntare denaro sul campionato mondiale e su GP singoli tramite la catena dei locali di scommesse Ladbrokes in Gran Bretagna, ma sono fatti episodici. Mi chiedo perché esiste tanta riluttanza a riportare gli allibratori alle corse automobilistiche. E' vero che esiste il pericolo che i piloti o macchine siano «comperati», ma non penso che sia più preoccupante che per altri avvenimenti.

I giornalisti d'automobilismo tendono troppo a lasciarsi convincere (o influenzare) dai più personaggi fra i piloti, dai teams e dai loro argomenti. Così se quello o quell'altro non ha vinto o non è andato bene, è stato perché aveva noie con la terza marcia, o aveva lo stomaco in disordine la notte prima della corsa ecc.

Ma quanto piuttosto, andando veramente fino in fondo alle cose, sono i risultati netti e crudi, la verità. E' forse in questo che la gente dei cavalli vede giusto. Perché non elenchiamo semplicemente caratteristiche e risultati precedenti delle macchine e piloti e poi puntiamo il nostro denaro, invece di trovare scuse? E' difficile mettere al bando i sentimenti; ma se pensate che quello o quell'altro potrebbero di nuovo avere lo stomaco in disordine, forse ne avete compassione, ma probabilmente non investite il vostro denaro nelle sue possibilità, qualunque siano le cause che potreste trovare alla sua difesa...

Prendete il GP del Sud Africa a Kyalami come esempio. Landbrokes sta offren-

do le seguenti quote da tre settimane in qua (prima dei tempi delle prove):
2-1 James Hunt
4-1 Niki Lauda e Carlos Reutemann
10-1 Mario Andretti e Jody Scheckter
12-1 Ronnie Peterson e Carlos Pace
14-1 Emerson Fittipaldi
16-1 Patrick Depailler
20-1 Tom Pryce
25-1 il resto

Guardando queste quote ed essendo tentato di ignorare i favoriti, penso che Patrick Depailler valga scommessa considerando il suo elenco di cinque secondi posti nella stagione scorsa e così Mario Andretti che sembrava il vincitore in queste ultime corse.

Potrebbe aiutare l'investimento, il dare un'occhiata all'elenco delle prestazioni precedenti come si fa con i cavalli. Ecco lo schieramento per Kyalami come potrebbe essere, se considerassimo quattro ruote invece di quattro gambe.

Le cifre prefisso riguardano gli arrivi dal primo al sesto posto delle ultime sei corse, 1 per la vittoria, 2 per il secondo posto ecc.

- 1 011302 James Hunt McLaren
- 2 054000 Jochen Mass McLaren
- 3 100000 Ronnie Peterson Elf Tyrrell
- 4 620200 Patrick Depailler Elf Tyrrell
- 5 030150 Mario Andretti JPS
- 6 000605 John Watson JPS
- 7 006000 John Watson Martini Brabham
- 8 000020 Carlos Pace Martini Brabham
- 9 ----0-00 Alex Ribeiro March
- 10 -----00 Ian Scheckter March
- 11 403003 Niki Lauda Ferrari
- 12 0-----31 Carlos Reutemann Ferrari
- 14 0000--0 Larry Perkins BRM
- 16 000000 Tom Pryce Shadow
- 17 -----06 Renzo Zorzi Shadow
- 18 -----00 Hans Binder Durex Surtees
- 19 000000 Vittorio Brambilla Beta Surtees
- 20 542010 Jody Scheckter Wolf
- 22 260560 Clay Regazzoni Ensign
- 26 300000 Jacques Laffite Ligier Matra
- 28 000044 Emerson Fittipaldi Copersucar
- 29 -----00 Ingo Hoffmann Copersucar

Viste sotto la cruda luce del sole, queste cifre di prestazioni sono una lettura interessante e forse ci sono alcuni casi che desidererebbero che non le avessi elencate...

Eoin S. Young

● BOB EVANS è stato iscritto alla Corsa dei Campioni con una Penske Hexagon e ora sta diventando sempre più evidente che Evans prenderà il posto di Binder al volante della Surtees Durex, a meno che Hans Binder non sia in forma brillante al GP del Sud Africa.

● La nuova HESKETH ha per la prima volta effettuato delle prove a Silverstone il 24 febbraio, pilotata per più di 30 giri da Ertl. Horsley dice: «Malgrado la pista bagnata, si è comportata come noi ci aspettavamo». La settimana prossima sarà Keegan ad effettuare altre prove.

● NUOVO PROGETTISTA alla Ensign, già al lavoro per Morris Nunn dal 7 marzo. Si tratta di John Baldwin, che alla McLaren ha già disegnato la M 24 di Indy, ma che con Teddy Mayer si sentiva continuamente messo in secondo piano.

UN LUTTO «NOSTRO»

«Esseo» ha voluto lasciarci

TORINO - Il collega Silvio Ottolenghi è deceduto sabato sera per collasso cardiaco all'ospedale torinese delle Molinette dove era stato ricoverato pochi giorni prima. Era nato ad Alessandria il 19 maggio del 1920. Nel giornalismo era arrivato nell'immediato dopo guerra, quando dopo aver prestato servizio come ufficiale di marina collaborò con la «Gazzetta di Parma». Successivamente si era trasferito a Bologna dove aveva incominciato a lavorare per il quotidiano sportivo «Tuttosport».

Del giornale torinese nel 1952 diventava redattore. Nell'ambito redazionale Ottolenghi poi saliva nel 1961 alla carica di redattore capo e l'anno successivo a quella di vice-direttore. Qualifica che manteneva fino al giugno dello scorso anno quando andava in pensione pur continuando a collaborare alla rubrica dei motori. A Tuttosport e ai famigliari le condoglianze delle redazioni di AUTOSPRINT e moto-SPRINT.

«ESSEO». I pezzi firmati così sulle pagine di TUTTOSPORT erano diventati una consuetudine degli appassionati di automobilismo e di rallies in particolare. Silvio Ottolenghi dopo i giovanili amori (più per le moto che per le auto) aveva dovuto per impegni del giornale di cui aveva salito tutti i gradini più importanti, covare la sua passione un po' in sordina. Tuttavia non appena aveva potuto qualche anno fa si era rigettato in pieno a parlare di corse, di macchine, di piloti.

Formula 1, Saloni, presentazioni, ma soprattutto rally. Per questa specialità Ottolenghi aveva un debole. Incurante degli anni e degli acciacchi si assoggettava ad ogni sacrificio ed a ogni fatica per vivere in prima persona gli avvenimenti di cui doveva dare il resoconto. La sua penna elegante, come lo era d'altronde tutta la persona di «ESSEO», si concedeva facilmente alla indulgenza. Non per debolezza però, ma piuttosto perché Ottolenghi voleva sottolineare in questo modo che in fondo, al di là di ogni polemica o problema, c'era il fatto che tutto era e doveva restare solo uno sport e per questo stesso motivo quindi legato a fair-play.

Giornalista di razza, però sapeva benissimo fin dove poteva essere tracciata la linea che divide i doveri del buon cronista dai doveri di rapporti di buon vicinato con tutti. Se fosse concesso nell'automobilismo come nel calcio di mettere il lutto al braccio, per Ottolenghi i piloti tutti, quelli dei rallies in particolare, domenica avrebbero dovuto proprio farlo perché con «ESSEO» tutti noi abbiamo perso il classico «vero amico». Un amico che, anche quando ben sapeva il pericolo che correva continuando con la sua attività di sempre sulle piste, entusiasta a seguire l'impulso di questa professione, quando la vivi tutta perché la senti dentro insopprimibile, senza retorica, è caduto in trincea.

e. z.

ULTIMORA

WATSON è convinto:

«Cadrà il limite di 1'15"»

KYALAMI - Nella quiete del Kyalami Ranch abbiamo cercato di avvicinare, per avere un quadro del pronostico, i maggiori protagonisti del prossimo GP del Sud Africa. Per primo abbiamo incontrato CARLOS REUTEMANN e per prima cosa è stato istintivo chiedergli la sua impressione sul tempo fatto segnare da Watson con la Brabham-Alfa Romeo. «Lole» ha prontamente risposto:

«Adesso che non ci sono io, la macchina va molto bene, è possibile che vinca qui in Sud Africa».

Gli abbiamo chiesto: «Rimpianti?». «Nessuno, in quanto avevo sempre creduto nelle possibilità della Brabham ma mai in quelle dell'Alfa Romeo». Continua dicendoci che certo l'ing. Chiti ha fatto un lavoro veramente encomiabile e ancora adesso non riesce a crederci e aggiunge: «Purtroppo è vero e non posso tornare indietro...».

Ed ecco WATSON, che ha dato il dispiacere alla Ferrari col suo miglior tempo proprio alla fine delle sessioni di prove di gomme.

«Certo — dice il pilota del Martini Racing — se le condizioni della pista rimarranno tali, la pole position si aggirerà sull'1'14"8 e con la macchina che ho non mi sarà difficile farla anche perché il motore che mi ha permesso di fare 1'15"10 aveva già fatto 600 km, quindi quasi due Gran Premi. Io correrò con la vettura che avevo in Brasile, modificata naturalmente».

Nel lasciare Watson ci imbattiamo in ANDRETTI, il quale è sempre poco loquace quando si tratta di esprimere giudizi da professore del volante. Dice Mario: «Il circuito non è molto cambiato a parte qualche ondulazione alla curva Sunset; la pista è molto buona e la sicurezza accettabile. Con la mia macchina abbiamo girato con un tipo di antenna per registrare la velocità massima senza aver bisogno di fotocellule e confrontarla in modo da poter trarre le migliori indicazioni».

BRAMBILLA, che è d'accordo con Andretti, per quanto concerne la sicurezza della pista, spiega come ha ottenuto il suo buon tempo di 1'15"3: «Abbiamo portato delle modifiche alla macchina. Le modifiche sono le prese d'aria variate e la posizione dei radiatori dell'olio. Abbiamo ancora piccole cose nuove e piccoli accorgimenti da mettere a punto. Certo la macchina è molto più competitiva di quella che avevo in Sud America, e cercherò di utilizzarla al massimo per poter fare bella figura».

A proposito del tempo fatto segnare dalla Martini Brabham Alfa Romeo, Vittorio ha detto: «Ho fatto un

lavoro estenuante di motore e assetto a Balocco per mettere a punto il motore della Sport; spero che sarò ricompensato con un buon motore quando l'Alfa Romeo penserà di metterlo in vendita».

Abbiamo pensato di far fare una qualche dichiarazione a NIKI LAUDA ma l'unica cosa che ci ha detto è stata questa: «Ho lavorato molto, faccio molti molti chilometri, ma per me ed Enzo Ferrari solamente (sic!). Il resto poi si vedrà».

Veniamo a CARLOS PACE che nel frattempo si rinchioda sempre nell'officina del Kyalami Ranch. Gli chiediamo le sue impressioni su questo circuito e che cosa ha trovato di nuovo sulla vettura. Carlos dice chiaramente che ha trovato soltanto il nuovo disegno di sospensioni e il nuovo cambio disegnato appositamente per la Brabham in collaborazione con l'Alfa Romeo: «E' una vettura che ha maggiormente dato soddisfazioni senza creare che dei piccoli problemi non difficili da risolvere. Naturalmente questa sarà la macchina che correrà i prossimi Gran Premi. La macchina va molto bene, e l'avremo completata soltanto quando Gordon Murray penserà di metterla in pista per le corse».

JACQUES LAFFITE non è di buon umore, poiché ha problemi con il motore: «Ducarouge sta pensando di far ricostruire la macchina dell'anno scorso a Ligier in modo da mettere lo stesso motore che aveva l'anno scorso. Il nuovo motore in partenza sembra che vada bene poi dopo cala immediatamente e la pressione dell'olio va molto giù. A questo punto è meglio continuare a correre con la vecchia macchina, fino a che il nuovo motore della Matra non sarà a punto; certamente da Long Beach avremo la macchina dell'anno scorso».

Chiediamo ad EMERSON FITTIPALDI quali accorgimenti erano stati provati nella sua macchina per il Gran Premio del Sud Africa. Lui ci ha risposto che la sua macchina è identica a quella del Sud America e gli manca ancora un secondo per poter diventare competitiva: «Certamente lo sarà a partire dal G. Premio di Spagna dove ci sarà la nuova macchina, che però essendo nuova non posso fare previsioni».

In ultimo abbiamo chiesto a JAMES HUNT, contornato sempre da bellissime ragazze (James è il pilota più richiesto in Sud Africa) qualche impressione sulle sue prove e ci ha detto che provando la M26 nel primo giorno di prova ha potuto fare solamente pochissimi giri in quanto ha avuto una brutta uscita di strada. Correrà probabilmente con la vecchia M23 e naturalmente non è soddisfatto di quanto è riuscito a fare.



MERZARIO risalito in ALFA

BALOCCO - A quasi due mesi di distanza dal suo singolare incidente in montagna, a Cervinia, Arturo Merzario è tornato ad «assaggiare» per due volte la scorsa settimana una vettura da competizione guidando per qualche tempo l'Alfa Romeo 33 TS 12 a Balocco, la pista di collaudo e prova della Casa milanese. Il «collaudo» è stato positivo, le condizioni fisiche di Arturo sono buone e la brutta avventura sulla neve può considerarsi ormai solo un ricordo. Anche in questa settimana Arturo continuerà l'allenamento. Al momento risente solo di leggero dolorino rieducativo al piede sinistro. Il suo debutto stagionale dovrebbe essere il 20 marzo nella gara gr. 5 - silhouette del Mugello con la BMW-turbo Shnitzer di Palazzoli. Ma per ritrovare assuefazione e allenamento Merzario, se gliene dessero l'opportunità (con macchina adatta), avrebbe voglia anche di correre nel Rally del Ciocco.

MODENA - Fioriscono le Alfasud da competizione. E' ora la volta della recente Sprint 1300, che la Valtellina Racing ha preparato, con la consueta cura, in gruppo 2, per conto di un cliente. Molta cura all'alleggerimento generale, ed attualmente la vettura è solo 25 kg. sopra al peso limite. Il motore eroga 151 CV a 8700 giri, con ottima erogazione ad ogni regime. Il motore è alimentato ad iniezione Kugelfischer con dosatori a ghiottina realizzati dalla Valtellina. Completamente regolabili l'assetto e le sospensioni