

JARAMA
con pizzico
di «giallo»

VS og Scans
domenica SPRINT

SCHECKTER ritrova a 23 punti la leadership del mondiale piloti '77 (grazie al «rifiuto» di LAUDA)



A dispetto dei suoi 37 anni, Mario Andretti non ha perso la voglia di vincere. Lo sta dimostrando in questo scorcio di campionato, unico per ora ad aver bissato i suoi successi in GP. Alla sua sinistra, sul podio, Reutemann, mentre Scheckter appare distratto. All'estrema destra, il re di Spagna Juan Carlos di Borbone

ANDRETTI

gusto di vincere

DALL'INVIATO

MADRID - Ancora Mario Andretti da Montona, trapiantato a Nazareth Pennsylvania. Due di fila e la terza che lo attende, a Montecarlo magari tra due settimane, oppure a Zolder. Mario Andretti che cammina spedito, avendo trovato la «scarpa» giusta per il piede veloce, avendo trovato soprattutto l'affiatamento totale con la squadra, il che ha portato ai risultati eccellenti attuali.

Non poteva essere altrimenti, e la gente di buona memoria deve ricordare che già l'anno scorso avevamo indicato Andretti come uomo da podio. Non solo perché Andretti conserva intatta la sua grande classe, unita ad una combattività esemplare, che si sposa alla intelligenza, oltre che alle qualità umane; ma anche perché era facile prevedere come il binomio Andretti-Lotus fosse di quelli da risultato.

Era nella logica e nella storia. E' sempre accaduto, alla Lotus, che quando i metodi di lavoro e le idee tecniche peculiari della squadra si incontravano con un pilota capace di spingere forte e soprattutto di buona razza tecnica, i risultati siano stati eccellenti.

Lo è stato con Clark, lo è stato con Fittipaldi, lo è adesso con Andretti.

Sfortunato in Sud America, Andretti ha trovato la sua grande giornata a Long Beach, e adesso la ripete. E' passato attraverso tutte le esperienze, come ci ricordava egli stesso.

«Ho provato a vincere, ho provato cosa vuol dire non poter vincere, adesso riprovo le sensazioni della vittoria. Sono sensazioni molto, molto dolci, e spero che continuino». Disteso, sereno e sorridente nel camion della Lotus trasformato in mescita di champagne, Mario Andretti eraghià colla mente a Montecarlo, dove vorrebbe proprio ripetere Long Beach e Jarama. E noi crediamo che possa farlo.

Perché questa vittoria è stata molto chiara, appariva ineluttabile a tutti fin dalla vigilia, senza possibilità di opposizione effettiva. Erano tutti, si sarebbe detto, rassegnati, e nei programmi tattici delle ore di attesa vi erano obbiettivi che comprendevano la vittoria soltanto se a Mario Andretti fosse capitato qualcosa di storto.

Qualcuno, adesso, sta facendo scongiuri e pensa a ricorsi che non crediamo attuabili. Come è accaduto alla gente della McLaren, che ci ricordava come le loro macchine abbiano fatto cose molto buone al Jarama e poi siano state mediocri a Montecarlo. Supposizioni, dettate più dalla speranza che dal ragionamento serio.

Quel che è stato impressionante, nella azione di Andretti e della Lotus, è stata la relativa facilità con cui essi hanno ottenuto i tempi di prova, la qualificazione a limiti che gli altri non potevano raggiungere. Si è ripetuto, in un certo senso, quello che avevamo visto un paio di anni fa con le Ferrari, quando Lauda e Regazzoni potevano guidare tranquilli e rilassati (relativamente s'intende), avendo margini di vantaggio tecnico notevoli su tutti. La ruota ha girato, almeno un poco, e adesso è Andretti con la Lotus a poter girare tranquillo, mentre gli altri debbono arrancare.

Ed ecco spiegato il perché di certi comportamenti che sono un poco sorprendenti, di macchine e piloti che di regola sono perfetti di stile e azione e che adesso debbono ricorrere alle acrobazie, per raggiungere il risultato massimo. Elementi da tener sempre presenti, quando si voglia valutare la gente dei grandi premi.

Andretti se ne è andato sovrano, e gli altri dietro a far bagarre tra loro. Salvo Carlos Reutemann, che aveva sugli altri il vantaggio che Andretti aveva su

CONTINUA A PAGINA 22

Franco Lini

Costola o ernia del disco?

JARAMA - Le prove libere alla mattina di domenica prima della gara, dalle 11,30 alle 12, hanno fatto passare un grosso dispiacere agli sportivi italiani presenti in massa al Jarama. Lauda fa solo tre giri e si ferma ai box, fa strani segni alla schiena, accorre verso di lui Montezemolo e Lauda gli dice: «Luca aiutami, mi sono fatto male alla schiena». Il pilota viene aiutato a scendere dalla macchina, Lauda dirà poi che in una curva ha sentito un colpo e un grande dolore alla schiena, crede di avere uno strappo.

Alla clinica mobile presente non hanno la possibilità di fare le lastre, viene chiamato Rafael, il medico personale di Fittipaldi, che sentenzia una incrinatura alla costola, sarebbe la stessa rimasta offesa nell'incidente del trattore. Ci sono anche due medici tedeschi. Lauda chiede di essere portato in ospedale per controllare che cosa è successo, la guardia civile mette a disposizione un elicottero e vi sale il ferrarista assieme al medico di Fittipaldi.

All'ospedale la diagnosi si dimostra esatta. Lauda presenta una incrinatura alla settima costola dalla parte destra. I medici dell'equipe dell'ospedale di Madrid gli consigliano di non correre. Per lenire il dolore si può fare una puntura di novocaina, ma la durata di questo medicinale a base di stupefacente dura 30-40 minuti. Inoltre, chi la riceve può ritrovarsi con i riflessi lenti.

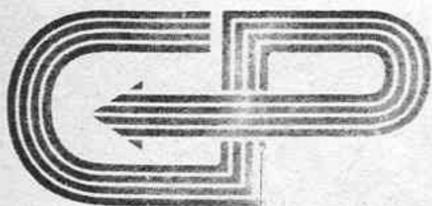
Lauda, che ha l'esperienza dell'anno scorso quando corse in condizioni analoghe, dà forfait.

La settima costola, dichiara Lauda, è la stessa che rimase offesa nell'incidente con il trattore, Montezemolo dice invece che in quell'occasione le costole rimaste offese furono la 10 e la 12. Non riusciamo ad appurarci con esattezza, neppure quando parliamo con Lauda che si limita a dire: «...ho un grande dolore, non vedo neppure la corsa, parto subito per casa in aereo, non so se sarò in grado di essere competitivo per Montecarlo fra 12 giorni. E' un brutto colpo della sfortuna...».

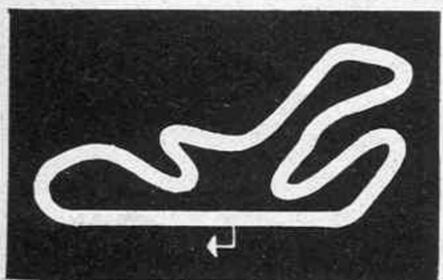
Niki poi sale sulla sua 131 bianca e assieme al suo pilota e a tre amici va via. La macchina è bloccata e dovrà essere Ghedini, assieme ad alcuni volonterosi, a spostargliela con le braccia.

La TV locale blocca Ghedini e chiede se non sia un incidente diploma-

CONTINUA A PAGINA 21



SPAGNA



Così (in 24) al VIA

1. FILA	Jacques Laffite (Ligier Matra JS 7) 1'19"42	Mario Andretti (Lotus JPS Mk 3) 1'18"70
2. FILA	Carlos Reutemann (Ferrari 312 T2) 1'19"52	Niki Lauda (Ferrari 312 T2) 1'19"48 (non partito)
3. FILA	John Watson (Brabham Alfa BT 45) 1'19"87	Jody Scheckter (Wolf WR 1) 1'19"57
4. FILA	Clay Regazzoni (Ensign 177) 1'20"13	James Hunt (McLaren Marlboro) 1'20"11
5. FILA	Patrick Depailler (Tyrrell P34/2) 1'20"16	Jochen Mass (McLaren Marlboro) 1'20"14
6. FILA	Gunnar Nilsson (Lotus JPS Mk 3) 1'20"38	Vittorio Brambilla (Surtees Beta TS 19) 1'20"26
7. FILA	Alan Jones (Shadow DN8) 1'20"74	Hans J. Stuck (Brabham Alfa BT 45) 1'20"55
8. FILA	Rupert Keegan (Hesketh 308 E) 1'21"03	Ronnie Peterson (Tyrrell P 34/2) 1'20"96
9. FILA	Harald Ertl (Hesketh 308 E) 1'21"16	Ian Scheckter (March 761 B) 1'21"05
10. FILA	Hans Binder (Surtees TS 19) 1'21"73	Emerson Fittipaldi (Copersucar FD 04) 1'21"56
11. FILA	Patrick Neve (March 761 B) 1'21"92	Arturo Merzario (March 761 B) 1'21"82
12. FILA	Renzo Zorzi (Shadow DN8) 1'22"09	Emilio Villota (McLaren M 23) 1'21"97
13. FILA		Brett Lunger (March 761 B) 1'22"24

Domenica 8 maggio 1977

quinta prova mondiale F.1

● **Organizzazione:** Real Automovil Club de Espana, General Sanjurjo 10, Madrid (Spagna) - Circuito del Jarama (Madrid) di metri 3.404 - 75 giri pari a km 255,320

● **Partenza:** ore 16,27 locali

● **Condizioni climatiche:** PROVE tempo buono, soleggiato 19 gradi - GARA tempo variabile, un po' di vento, 20 gradi.

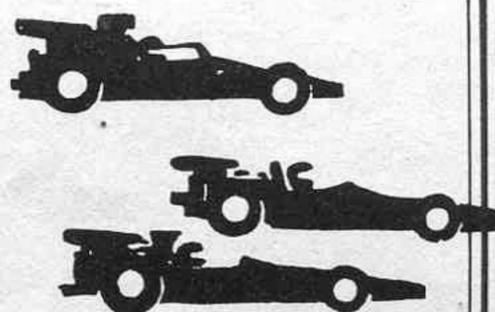
● **Condizioni della pista:** abbastanza buone.

● **Direttore di corsa:** Berard Tramon

● **Spettatori:** 90.000

● **Organizzazione:** 7

● **Sicurezza:** 6



Così (in 14)

al **TRAGUARDO**

1° ANDRETTI
(Lotus JPS Mk.3)
a 147,728 kmh

PILOTA	MACCHINA	GIRI	TEMPO	DISTACCO
1. Andretti	Lotus-JPS Mk3	75	1.42'52"22	—
2. Reutemann	Ferrari 312 T2	75	1.43'08"07	15"85
3. J. Scheckter	Wolf WR 1	75	1.43'16"73	24"51
4. Mass	McLaren M 23	75	1.43'17"09	24"87
5. Nilsson	Lotus-JPS Mk3	75	1.43'58"15	1'05"93
6. Stuck	Brabham-Alfa BT45	74	1.43'15"68	a 1 giro

Classifica Mondiale Piloti

(dopo 5 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.
J. Scheckter	9	—	6	4	4					23									
Andretti	2	—	—	9	9					20									
Reutemann	4	9	—	—	6					19									
Lauda	—	4	9	6	—					19									
Hunt	—	6	3	—	—					9									
Fittipaldi	3	3	—	2	—					8									
Depailler	—	—	4	3	—					7									
Pace	6	—	—	—	—					6									
Mass	—	—	2	—	3					5									
Nilsson	—	2	—	—	2					4									
Regazzoni	1	—	—	—	—					1									
Zorzi	—	1	—	—	—					1									
Watson	—	—	1	—	—					1									
Jarier	—	—	—	1	—					1									
Stuck	—	—	—	—	1					1									

Coppa Costruttori Formula 1

(dopo 5 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					34									
Wolf	9	—	6	4	4					23									
Lotus	2	2	—	9	9					22									
McLaren	—	6	3	—	3					12									
Brabham	6	—	1	—	1					8									
Copersucar	3	3	—	2	—					8									
Tyrrell	—	—	4	3	—					7									
Ensign	1	—	—	—	—					1									
Shadow	—	1	—	—	—					1									
ATS-Penske	—	—	—	1	—					1									

L'altalena della corsa

GIRI	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
15	AND	REU	WAT	JOD	NIL	MAS	PET	KEE	JON	IAN
30	AND	REU	JOD	MAS	WAT	NIL	PET	JON	KEE	IAN
45	AND	REU	JOD	MAS	WAT	NIL	PET	JON	STU	IAN
60	AND	REU	JOD	MAS	WAT	NIL	STU	PET	LAF	BIN

- 7. Laffite (Ligier-Matra) a 1 giro
- 8. Peterson (Tyrrell P34/2) a 1 giro
- 9. Binder (Surtees TS 19) a 2 giri
- 10. Lunger (March 761 B) a 3 giri
- 11. I. Scheckter (March 761 B) a 3 giri
- 12. Neve (March 761 B) a 4 giri
- 13. Villota (McLaren M 23) a 5 giri
- 14. Fittipaldi (Copersucar) a 5 giri

i RITIRATI

CHI	QUANDO	PERCHE'
Watson	64. giro	corto circuito
Jones	56.	uscita di strada
Keegan	32.	uscita di strada
Ertl	29.	rottura scarichi
Zorzi	25.	pistone
Merzario	16.	sospensione
Depailler	12.	molla valvola
Hunt	10.	accensione
Regazzoni	9.	collisione
Brambilla	9.	collisione

UN NUOVO PRIMATO

- **sul GIRO:** Jacques Laffite (Ligier-Matra) il 5. giro in 1'20"81 media 151,907 kmh
- **primato precedente:** Niki Lauda (Ferrari 312 T) in 1'20"83, media 151,621 kmh (1974)
- **sulla DISTANZA:** Mario Andretti, media 147,728 kmh
- **primato IMBATTUTO:** James Hunt (McLaren M 23) media 149,690 kmh (1976)

JARAMA - Fantaincidente di Lauda a parte, durante le prove libere della domenica mattina è uscito di pista, danneggiando il musetto della sua McLaren M 23, Villota, il debuttante spagnolo. Però non avrà problemi per prendere il via.

Ecco i tempi delle prove libere del mattino:

Hunt	1'22"17	Andretti	1'20"75
Laffite	1'20"82	Nilsson	1'21"6
Mass	1'21"17	Watson	1'21"1
Peterson	1'21"7	Stuck	1'22"7
Depailler	1'20"9		
Lauda (3 giri)	1'21"73 (stop)	1'22"46 - 1'22"80 (stop per problema fisico)	
Reutemann	1'20"70	Keegan	1'24"1
Jones	1'22"3	Ertl	1'24"5
Brambilla	1'21"8	Fittipaldi	1'23"6
J. Scheckter	1'21"6	Merzario	1'23"8
Regazzoni	1'21"6		

LA PROSSIMA PROVA

Gran Premio di Monaco, in programma a Montecarlo il 22 maggio prossimo

DEBUTTI Al Gran Premio di Spagna hanno debuttato nel mondiale piloti di Formula 1 due nuovi piloti: lo spagnolo **Emilio Villota** ed il britannico **Rupert Keegan**. Entrambi hanno comunque già corso in Formula 1. Villota con la Surtees nello Shellport inglese, dopo aver tentato invano di qualificarsi per il G.P. di Spagna dello scorso anno; Keegan avendo debuttato alla Corsa dei Campioni in marzo. Per entrambi, si può parlare di debutto positivo anche se Villota è stato molto remissivo cercando di concludere comunque, mentre Keegan ha mostrato più ardore e decisione, pur finendo poi nelle reti per un suo errore.

la **PAGELLA** **AUTO SPRI NT**

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

il più e il meno 

SFORTUNATO

+ Laffite
— Stuck

COMBATTIVO

+ Laffite
— Villota



FORTUNATA

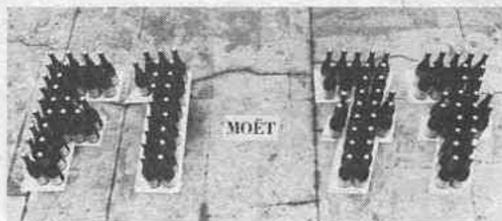
+ Wolf
— Ligier

EFFICACE

+ Lotus
— Copersucar

Giri veloci in gara

Laffite	1'20"81	5.
Andretti	1'20"83	6.
Reutemann	1'21"31	5.
J. Scheckter	1'21"72	62.
Mass	1'21"73	48.
Watson	1'21"94	7.
Brambilla	1'22"13	8.
Hunt	1'22"20	3.
Nilsson	1'22"26	8.
Regazzoni	1'22"27	8.
Depailler	1'22"29	6.
Stuck	1'22"61	53.
I. Scheckter	1'22"70	5.
Jones	1'22"71	22.
Keegan	1'22"76	7.
Peterson	1'22"81	6.
Binder	1'23"15	39.
Fittipaldi	1'23"85	46.
Merzario	1'23"89	6.
Ertl	1'23"98	8.
Neve	1'24"23	6.
Villota	1'24"27	58.
Lunger	1'24"28	70.
Zorzi	1'24"38	5.



LAFFITE 100 bottiglie

	Argentina	Brasile	Sud Africa	Usa-West	Spagna	Totale
Hunt	p. 19	19	13	3	—	54
Lauda	3	—	10	19	4	36
Andretti	2	10	1	10	12	35
Reutemann	4	9	—	3	7	23
J. Scheckter	—	—	5	10	5	20
Laffite	—	—	—	4	16	20
Watson	6	—	10	1	2	19
Mass	5	7	—	—	2	14
Depailler	5	3	3	1	—	12
Regazzoni	—	1	—	—	—	1

TUTTI i TEMPI delle PROVE

Tempi 1976	Pilota	Vetture	Venerdì I	II	III	Sabato IV	
1'19"59	(Lotus-JPS 11)	Andretti	Lotus-JPS Mk3	1'18"70	1'19"55	1'19"40	1'18"74
1'19"39	(Ligier-Matra JS5)	Laffite	Ligier-Matra JS7	1'19"42	1'20"27	1'20"13	1'20"25
1'18"84	(Ferrari 312 T2)	Lauda	Ferrari 312 T2	1'20"00	1'20"17	1'19"72	1'19"48
1'20"12	(Brab.-Alfa BT45)	Reutemann	Ferrari 312 T2	1'19"64	1'20"09	1'19"31	1'19"52
1'20"19	(Tyrrell 007)	J. Scheckter	Wolf WR 1	1'20"15	1'19"31	1'21"09	1'19"57
1'20"17	(Penske PC 3)	Watson	Brabham-Alfa BT45	1'19"99	1'19"89	1'21"50	1'19"87
1'18"52	(McLaren M23)	Hunt	McLaren-Marlboro M26	1'20"18	1'20"92	1'20"32	1'20"11
1'19"15	(Ferrari 312 T2)	Regazzoni	Ensign 177	1'20"13	1'21"11	1'21"58	1'20"34
1'19"14	(McLaren M23)	Mass	McLaren-Marlboro M23	1'21"24	1'21"27	1'20"41	1'20"14
1'19"11	(Tyrrell P 34/2)	Depailler	Tyrrell P34/2	1'21"05	1'20"64	1'20"47	1'20"16
1'19"27	(March 761 B)	Brambilla	Surtees-Beta TS19	1'20"39	1'20"19	1'21"20	1'20"26
1'19"35	(Lotus JPS 11)	Nilsson	Lotus-JPS Mk3	1'20"38	1'20"39	1'21"15	1'20"44
1'20"40	(March 761 B)	Stuck	Brabham-Alfa BT45	1'20"60	1'21"23	1'20"44	1'20"55
1'20"87	(Surtees TS 19)	Jones	Shadow DN 8	1'20"74	1'21"24	1'20"68	1'21"14
1'20"34	(March 761 B)	Peterson	Tyrrell P34/2	1'20"96	1'21"00	1'21"64	1'21"30
		Keegan	Hesketh 308 E	1'21"03	1'21"55	1'21"88	1'21"66
		I. Scheckter	March 761 B	1'21"05	1'21"96	1'23"03	1'22"26
1'22"92	(Hesketh 308)	Ertl	Hesketh 308 E	1'21"16	1'21"87	1'21"94	1'23"67
1'20"71	(Copersucar FD04)	Fittipaldi	Copersucar FD 04	1'21"87	1'22"71	1'22"13	1'21"56
		Binder	Surtees TS 19	1'23"11	1'23"06	1'22"22	1'21"73
1'20"63	(March 761)	Merzario	March 761 B	—	1'21"82	1'24"81	1'21"83
		Neve	March 761 B	1'22"32	1'22"29	1'22"06	1'21"92
1'22"89	(Brabham BT 44)	Villota	McLaren M23	1'21"97	1'22"78	1'23"63	1'22"48
		Zorzi	Shadow DN 8	1'22"74	1'22"18	1'21"46	1'22"09
1'21"96	(Surtees TS 19)	Lunger	March 761 B	1'22"53	1'23"05	1'22"56	1'22"24
1'20"21	(Shadow DN 5)	Jarier	ATS-Penske PC4	—	—	1'27"97	1'22"27
		Ribeiro	March 761 B	1'22"36	1'22"30	1'23"59	1'23"24
		Hayje	March 761 B	1'22"39	1'22"92	1'23"52	1'22"98
		Henton	March 761 B	1'23"57	1'23"50	1'22"80	1'22"57
		Purley	Lec F. 1	1'33"73	1'23"38	1'22"15	1'22"89
		Andersson	BRM P 207	1'27"93	—	1'24"48	1'24"29

CONTINUAZIONE DA PAG. 19

tico. Viene escluso. Montezemolo dichiara che è successo al terzo giro di Lauda: «... una incrinatura dovuta al forte contraccolpo in una curva per effetto della forza centrifuga...» (non sappiamo esattamente cosa voglia dire...)

Lauda intanto è in aeroporto e decolla alle 14,03 ore di Madrid (ore 13,03 italiane). Lauda non prende il via per il GP di Spagna, sono in molti ad aver notato qualcosa di strano nell'improvviso forfait, inoltre la versione di come si sia incrinata la costola non convince troppo...

Secondo una versione accreditabile Lauda, forse, non si è fatto male alla costola (indubbiamente l'incrinatura esiste) alla domenica mattina nelle prove libere, ma al sabato, nell'ultima ora di prove valide per lo schieramento di partenza.

A circa 25 minuti dal termine, con Montezemolo sul muretto che lo incitava, Lauda inanella alcuni giri molto veloci, poi improvvisamente si trova davanti Regazzoni, Montezemolo dai box inveisce muto contro l'ex pilota Ferrari. Il giro dopo Lauda passa distaccato da Regazzoni di 15".

In quel giro forse ha fatto un testacoda oppure ha sbandato. E potrebbe essere in un contraccolpo in questa occasione che si è incrinata la settima costola. Se così fosse la Ferrari sapeva già da sabato sera che forse Niki non avrebbe potuto correre, ha atteso tutta la notte per vedere se il dolore passava e nella mattinata di domenica Niki, salito in auto, ha capito che non ce l'avrebbe fatta e ha dato una versione più cinematografica. Ma, secondo una versione della tarda domenica l'«avaria» del pilota austriaco sarebbe più seria. Lauda soffrirebbe di ernia al disco e questa condizione, imponendogli una operazione, lo bloccherebbe per il resto della stagione.

Comunque sia, resta il fatto che, sia l'anno scorso al JARAMA con la storia del trattore, che a Monza dopo il Ring, la volontà di Lauda di correre fu più forte delle avversità indicate questa volta. Non si può certo dire che in quelle occasioni stesse meglio di oggi...

Per la cronaca, ricordate l'accento al «Merzario sofferente» nella recente 500 KM. di Monza? Bene, ora siamo stati autorizzati a dirlo: dopo le ultime prove della gara Sport al sabato, urtando male il fianco entrando in abitacolo, il comasco sentì un serio dolore alle costole. Si fece visitare dal medico che gli constatò la rinnovata frattura delle due costole già incrinata un anno fa nell'incidente stradale mentre andava a Zeltweg. Il medico fece un bendaggio strettissimo a Merzario e gli dette anche prima della corsa delle pastiglie sedative. Pur soffrendo un po' Merzario gareggiò e nel modo che tutti sapete.

Analoga forza di volontà mostrò Lauda nelle citate analoghe occasioni precedenti. Invece stavolta ha dato forfait tout court, e per questo dolore denunciato di costola, ha mancato forse di trovarsi, a corsa spagnola finita, sia pure al 2. posto ma con punti da primo per la classifica iridata.

CONTINUAZIONE DA PAG. 19

lui, e che sapendo benissimo di non poter puntare alla vittoria, ma anche che non era insidiato per il secondo posto, ha condotto anche lui una gara magistrale, ottenendo il massimo risultato possibile. Che è molto importante ad ogni effetto, innanzi tutto a quello del punteggio per il campionato, ovviamente, perché sei punti in tasca sono gruzzolo sostanzioso.

E' mancato Niki Lauda, per la vicenda abbastanza inattesa che lo ha costretto a rinunciare alla corsa (ed ha fatto bene, a mio avviso, per non correre rischi inutili che avrebbero potuto pregiudicare il resto della stagione). Quindi è mancata la possibilità di confronto interno alla Ferrari, cosa che forse era attesa da molti, anche se noi non ci sentiamo di condivi-



Niki se ne va, sotto lo sguardo indifferente di una Guardia Civil, dopo aver deciso, la mattina della corsa, di non essere in grado di partecipare al Gran Premio di Spagna

dere la corsa alla discordia che pare si sia scatenata, chissà perché.

Se è mancato Lauda, e se la corsa ha tolto di mezzo subito James Hunt, abbiamo per contro avuto un grande, enorme Laffite. La corsa, stavolta, l'ha fatta lui, con la sua rimonta obbligata dalla disgrazia che gli è capitata, proprio quando aveva ancora intatte le speranze di non perdere contatto con Andretti e, chissà, di riaccondarsi alla Lotus, dopo aver perduto un poco di terreno nell'avvio.

Jacques Laffite, ritrovata la macchina nelle condizioni migliori, quelle che avrebbe dovuto avere fin dall'inizio della stagione, ha potuto dimostrare di essere della razza dei grandi, ed anche di avere un mezzo eccellente. Il guaio che lo ha penalizzato, con quasi due giri perduti, è stata disgrazia, ma nella disgrazia è stato esaltante, perché ha permesso a chi guarda le corse con attenzione a tutto, di rendersi conto del grande potenziale che è nella accoppiata Laffite-Ligier.

Una gara eccezionale, la sua, col rammarico di non aver potuto coronare l'inseguimento col sesto posto, che avrebbe almeno portato un punto di consolazione. Termina a due secondi da Stuck, Laffite, e li avrebbe certamente recuperati se Nilsson non lo avesse ostacolato a lungo, per malinteso (non sapeva che Laffite aveva un giro di ritardo e quindi difendeva la posizione), ma soprattutto per la insipienza dei

commissari, che non hanno capito la necessità di agitare le bandiere, al punto da costringere qualcuno dei «non ufficiali» a scendere ai bordi della pista per sostituirsi a loro.

Andretti, Laffite e Reutemann. Gli altri un gradino sotto. Jody Scheckter ha combattuto la sua battaglia in maniera eccezionale. La macchina non gli permetteva di fare di più, e soprattutto non gli permetteva di fare quello che ha fatto in prova, pena una usura prematura delle gomme. Ha avuto un avvio un poco laborioso, e poi ha difeso la sua posizione al meglio, sempre però senza strafare. Ha dato prova di intelligenza, ed anche quando le circostanze lo hanno obbligato a tirar fuori qualcuno dei suoi numeri acrobatici (poca gente si è accorta che era in difficoltà, ma aveva la frizione a pezzi), lo ha fatto nel modo migliore. Alla fine ha conquistato altri quattro punti e si ritrova solo in testa alla classifica del campionato mondiale, il che lo rallegra e fa felice «patron» Walter Wolf. Però ha avuto anche la fortuna di non avere Lauda tra i piedi e quella di vedersi togliere davanti Laffite.

Una grande corsa anche quella di Jochen Mass. Non è mai stato tanto lontano dai primi e nel finale ha recuperato molto, arrivando alle spalle di Scheckter. Il quale ovviamente ha fatto diventare la sua macchina «larghissima» per impedire il sorpasso, occupando molto spazio in pista. Una bella battaglia, che non ha avuto aspetti irregolari. Per Mass è stata una giornata positiva, tenuto conto del fatto che le McLaren sono davvero in declino.

Non ha potuto ottenere risultato utile John Watson. Sarebbe stato certamente quinto, dopo aver perduto una posizione nei confronti di Mass, probabilmente per una sbandata. La sua macchina si è bloccata sotto i nostri occhi, ed abbiamo creduto che fosse mancato il cambio. Invece si era prodotto un corto circuito che ha eliminato le pompe della benzina, e così per lui non c'è stato rimedio. Alla Brabham-Alfa Romeo comunque hanno avuto la consolazione del sesto posto, un poco fortunoso, di Stuck, che ha fatto la sua corsa regolare, anche avendo qualche guaio supplementare, oltre alla tenuta di strada un poco aleatoria di queste macchine su tracciati di questo genere.

Le Tyrrell sono state proprio scendenti. I lati negativi delle sei ruote, specie attuali, sono stati esasperati dalle curve e controcure del Jarama, che hanno permesso agli spettatori di assistere a lezioni di alta acrobazia da parte di Peterson e Depailler, ma che erano ovviamente controproducenti ai fini del risultato utile.

Depailler, che anche in questa gara era meglio piazzato di Peterson, ha dovuto fermarsi col motore rantolante. Peterson si è difeso fino in fondo, ma certo non poteva fare di più, anche mettendo a parte la sua personale poca adattabilità ad un genere di guida quale richiede la Tyrrell «millepiedi».

Veniamo ai nostri. Brambilla era abbastanza soddisfatto del comportamento della sua macchina. In gara aveva rimontato le posizioni e si era portato a ridosso di Regazzoni, quando ha commesso un errore che ha mandato tutto all'aria. Ha tentato di passare dove era quasi impossibile, e vi è stata la collisione con Regazzoni, che Nilsson ci ha descritta per averla «vissuta» da poco lontano.

Così la Surtees di Brambilla e la Ensign di Regazzoni sono finite fuori strada quando erano al settimo e sesto posto rispettivamente. Potevano sperare entrambi un buon risultato e invece sono finiti nelle reti. Per Regazzoni questa del Ja-



Ecco lo schieramento delle monoposto partecipanti al GP di Spagna. In seconda fila, si nota il posto lasciato libero da Lauda. Quest'anno, anche al Jarama c'è stata la novità del via con il semaforo e non con la bandiera



75 giri dopo essere partito, Mario Andretti sfreccia primo sotto la bandiera a scacchi del direttore di corsa. Ora Mario è in corsa per il titolo

rama è stata una fine settimana infelice, dopo il furto della sua valigetta.

Arturo Merzario si è difeso come ha potuto. La sua macchina non è certo un fulmine di guerra e lo si poteva supporre. E' riuscito ad ottenere un tempo di qualificazione notevole, ed è stato già molto, considerato che moltissimi dei piloti su March sono rimasti fuori, persino Ribeiro, pilota ufficiale.

Ha dovuto dapprima fermarsi al box e poi è entrato in collisione con Ertl, il quale stava facendo una buona gara con la Hesketh. Ed anche loro due sono finiti fuori. Merzario subito ed Ertl poco dopo per i danni subiti dai tubi di scarico e da un radiatore.

Alla Hesketh avevano in campo il giovane fenomeno Rupert Keegan, di cui si dice un gran bene, in Inghilterra. Certo va veloce, certo è dotato di molta aggressività, ma dovrà imparare ancora parecchio prima di sperare di inserirsi tra i grandi. Dicono che sia un «nuovo Hunt» e noi lo confermiamo, nel senso che si comporta spesso come Hunt. Lo abbiamo visto in prova ed anche in gara.

Direi anzi che ricorda molto il Jody Scheckter delle sue prime gare in formula 1, quelle veementi che hanno provocato i mezzi disastri del Paul Ricard e di Silverstone.

L'unico dei piloti di valore che non sia riuscito a qualificarsi è sta-

to Jarier, afflitto dapprima da una macchina recalcitrante e poi, quando finalmente la macchina andava, da una intossicazione alimentare che è stata violenta e grave.

Abbiamo visto l'esordio «vero» (aveva già assaggiato la F. 1, lo scorso anno) del belga Patrick Neve, che ha fatto la sua brava corsa puntando a finire, e riuscendovi bene nonostante avesse alla fine il cambio a pezzi. Abbiamo visto il ritorno di Ian Scheckter, che si è arrabattato con la March, benissimo fino a che ha avuto il mezzo efficiente. Ed abbiamo visto il giovane spagnolo Villota, che si è impegnato come ha potuto, con cose un pochino più grandi di lui, ma senza dar fastidio agli altri.

Renzo Zorzi stava facendo una corsa onesta, con una posizione che era abbastanza buona, considerato che era partito ultimo. Aveva recuperato qualche posizione, quando il motore lo ha fermato, in una gran fumata.

Esaltiamo Andretti, quindi, che se lo merita. Ammiriamo la saggezza veloce di Reutemann e la aggressività furibonda di Laffite.

Però non dimentichiamoci di Emerson Fittipaldi, anche se è in fondo alla classifica. Ha forse finito di pensare, adesso che gli arriva la macchina nuova. Sarà giovedì e venerdì al Paul Ricard, a far fare i primi giri di ruota al mezzo che dovrebbe riportarlo tra i grandi.

BRAMBILLA-REGAZZONI**MERZARIO-ERTL**(e anche un po' **ZORZI-NEVE**)**PER I TRE ITALIANI****IL G.P. È FINITO****IN «CONTATTI» DIRETTI**

Mentre Andretti sfreccia per la decima volta, Vittorio Brambilla si allontana dopo aver « chiarito » con Clay Regazzoni, la cui Ensign vediamo nelle reti, le ragioni del loro incidente. In TV, entrambi hanno ovviamente sostenuto di avere ragioni da vendere...

Dal «rush» di MARIO al «corto» di WATSON

JARAMA - Con regale puntualità l'elicottero reale è sceso in un turbinio di polvere al centro del circuito del Jarama, Juan Carlos di Borbone è sceso ed è andato, accompagnato da Stewart, a conoscere uno alla volta i piloti impegnati in questo G.P.

Alle 16,17 locali in una nuvola azzurra di gomme, al semaforo verde ecco il via. E' una partenza fantastica, ci si aspettava che nello spunto il 12 cilindri della Ligier avrebbe avuto la meglio sulla Lotus. Invece è Mario che prende subito la testa e transita al termine del primo giro già primo davanti a Laffite, Reutemann, Scheckter, Watson, Hunt, Regazzoni, Depailler e via via sgranati tutti gli altri. Le posizioni sembrano acquisite, il solo Hunt al secondo giro passa Watson e si piazza in quarta posizione.

Al nono passaggio con Andretti saldamente in testa con esibizioni da cross specie sui cordoli di immissione sul rettilineo, alla curva Nuvolari Brambilla tenta l'impossibile manovra di passare Regazzoni all'interno in piena curva, con il risultato di speronarlo colpendolo nella fiancata destra. Le due macchine finiscono nella sabbia e per poco i due non vengono alle mani. La discussione continuerà poi dietro ai box durante lo svolgimento della gara.

Al sesto passaggio si era fermato ai box Hunt, il campione del mondo ha problemi con l'impianto della benzina (sembra in un primo momento), riparte, poi dall'ultima posizione risale alla terz'ultima ma al decimo giro si ritira definitivamente. Non dice il perché. Parla per lui Teddy Mayer e dice che si è rotto il motore.

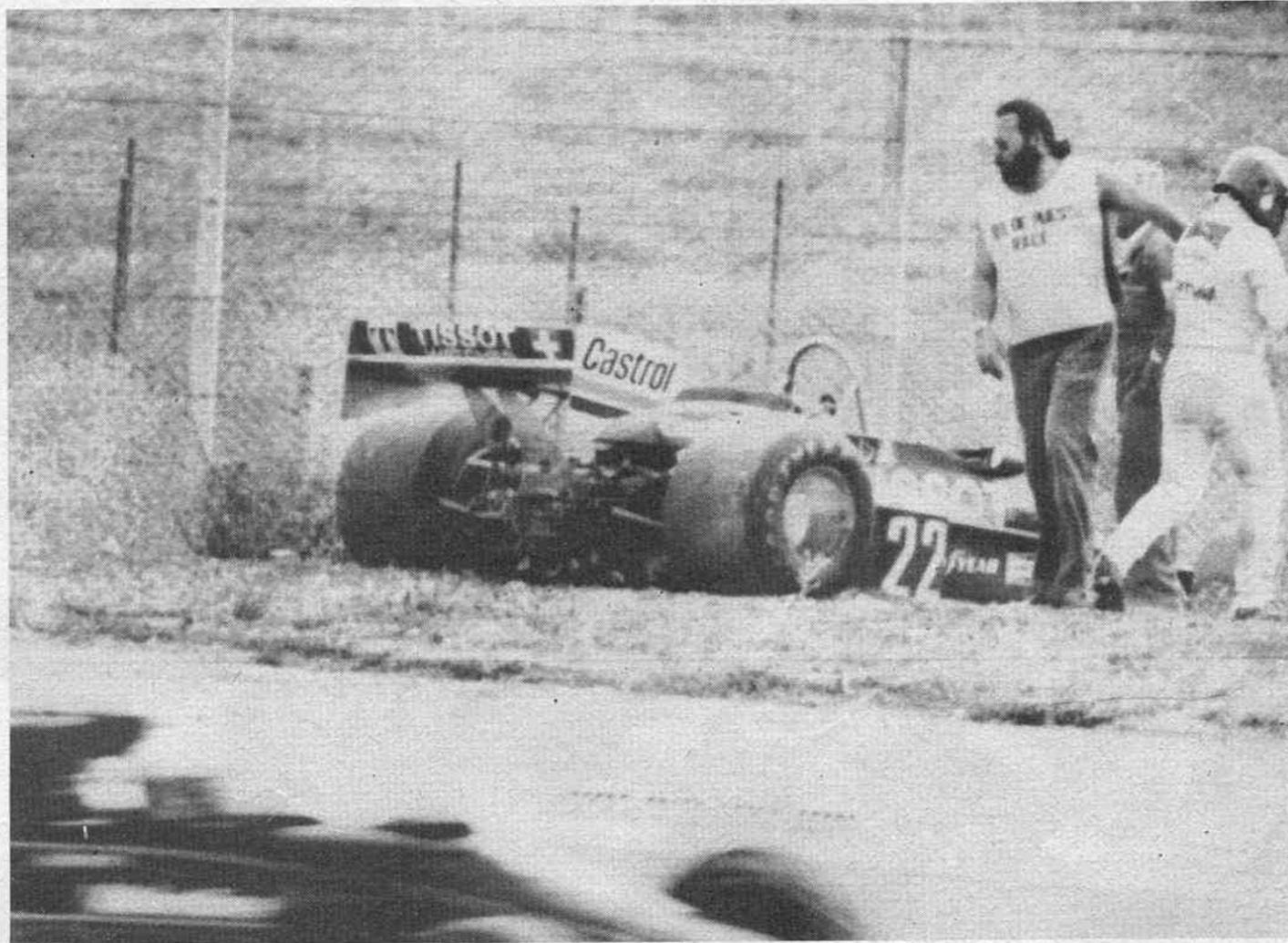
Colpo di scena all'undicesimo giro: Laffite in seconda posizione, l'unico che sembra poter insidiare Mario in testa, si ferma ai box, i meccanici gli hanno stretto male la ruota posteriore e il dado si sta allentando. Un minuto ai box, ma le sue chances sono compromesse definitivamente, riprende in 19. posizione, e gli rimane la soddisfazione (magra) del giro più veloce in 1'20"81, alla media di 151,659 kmh. Depailler transita lentamente e si ritira ai box per la rottura del motore.

Le posizioni al 15. giro sono: Andretti con 6" di vantaggio su Reutemann, 11" su Watson che con una staccata da manuale alla curva Nuvolari aveva infilato Hunt prima che questi si ritirasse, Scheckter, Nilsson, Mass, Peterson, Keegan, Jones, Ian Scheckter, e più distaccati tutti gli altri.

Merzario partito nelle ultime file, ha fatto una bella rimonta, è in 16. posizione, quando al tornante viene ostacolato da Ertl (un vero «killer» il baffuto collega, poco prima aveva fatto lo stesso con Stuck). Merzario non può evitare di toccarlo e si rompe la sospensione, va al box e poi alcuni giri ancora per il comasco quindi il definitivo ritiro al 16. giro.

In testa non sembra vi siano problemi per Andretti e la sua nera Lotus. Alle sue spalle, distaccato ma tranquillo, Reutemann con l'unica Ferrari in pista dopo il «rifiuto» di Lauda. Watson, con un motore che spinge come pochi (o nessun altro) è terzo, ma compie una sbandata al 25. passaggio e perde due posizioni a favore di Scheckter e Mass, che sta tentando disperatamente di prendere il sudafricano.

In sesta posizione Nilsson che sta compiendo una eccellente gara a dimostrazione che la Lotus è competitiva anche per la seconda guida, poi Peterson che sta lottando con... Jones e Keegan (è tutto dire) ...



Seguono più distaccati Ian Scheckter, Stuck, Ertl e Binder. Sono rimaste in gara 19 vetture. Si ritira al 25. giro Zorzi perché si rompe il filtro dell'olio e di conseguenza il motore, dopo un vano attacco allo scomposto Neve. Ertl è ai box al 29. passaggio per gli scarichi piegati nell'urto con Merzario: si deve ritirare. Si ferma ai box Fittipaldi al 31. giro per l'acqua che è salita di temperatura, e poi riparte.

Le posizioni a metà corsa sono le seguenti. Andretti che ha impiegato a percorrere i 38 giri del circuito 52'09"42 centesimi, alle sue spalle a 13" Reutemann, poi Scheckter a 22" e Mass a 23". Si sta delineando una bella lotta fra i due, che avvince il pubblico più di quella per le prime posizioni, appannaggio di Mario - da Nazareth, Watson è quinto a 34", Nilsson a 35", Peterson a 53", Jones a 59", Ian Scheckter a 1'02" Stuck a 1'09" sono gli unici a giri pieni.

La gara è « addormentata », troppa è la superiorità

di Andretti. Si vede chiaramente che l'argentino con la Ferrari non ce la fa, mentre è bella, alle spalle dei due dominatori di questo GP, la lotta fra Jody Scheckter e Mass. Il tedesco ad un certo momento sembra farcela, poi si accontenta di stare alle spalle del sudafricano. A fine corsa dirà che era impossibile passarlo. Più indietro, Watson e Nilsson fanno un'altra coppia che combatte e diverte il pubblico.

Al 56. passaggio si ritira Jones per uscita di pista, mentre entra ai box Ian Scheckter per cambiare una gomma. Queste le posizioni al 57. passaggio: Andretti, Reutemann a 13"28, Scheckter 21", Mass a 22", Watson a 46", Nilsson a 47", Peterson a 1 giro seguito da Jones, Stuck, Laffite, Binder e Ian Scheckter. A due giri Neve, Lunger, Villota. A quattro giri, dopo innumerevoli fermate ai box, c'è Fittipaldi.

Non ci sono più brividi, la corsa ormai è su binari regolari, Mario è imprevedibile e si capisce che Mass non ce la può fare a prendere Jody. Ultimo brivido, mancano 11 giri al termine della corsa e Watson si ferma ai box ritirandosi. Si verrà a sapere che è andato a massa l'impianto elettrico, bruciando quindi le pompe bendix che non mandavano più benzina al favoloso 12 cilindri Alfa.

Con il ritiro di Watson guadagna una posizione Nilsson che ha fatto una stupenda gara. Si ferma Villota a sette giri dal termine e come al solito al 75. passaggio Colin Chapman dimostra la sua gioia andando in mezzo alla pista a gettare il suo nero cappellino nel momento in cui Mario vince il suo secondo GP consecutivo alla media di 147,728 kmh.

Giancarlo Cevenini

LEGUEZEC sconfigge la CSI in Tribunale

● L'ex segretario CSI LEGUEZEC ha vinto, in prima istanza, la causa contro la F.I.A. per licenziamento « senza giusta causa ». Appena conosciuto il verdetto positivo, anche il segretario che l'aveva preceduto, Treu, ha fatto causa...

● Prima del via il costruttore dell'ENSGN, Mo Nunn, è andato sulla linea di partenza da Clay Regazzoni e gli ha detto: « Lo so chi ha la valigia che ti hanno rubato: Andretti... ».

● BRAMBILLA, dopo la collisione (e la lite) con Clay, andava dicendo in giro: « Adesso la finisco di fare il buono, divento cattivo anch'io!... ». C'è da preoccuparsi sul serio, allora...

Queste MAXI velocità esaltano il telaio JPS

● Nel punto più veloce del circuito abbiamo rilevato le velocità massime di tutte le F.1 assieme all'equipe della Tyrrell.

Ecco le maggiori velocità rilevate:

Stuck 268,01 kmh;	Laffite 258,87;
Watson 265,13;	Brambilla 259,79;
Hunt 261,80;	Scheckter 258,88;
Reutemann 262,70;	Andretti 256,08;
Lauda e Mass 261,22	Jarier 255,08;
Peterson e	Regazzoni 253,48
Depailler 260,33;	

Questi rilevamenti delle velocità massime, sono la conferma di come la Ferrari sia carente di telaio, in quanto la velocità massima di chi ha ottenuto il miglior tempo in prova, Andretti, è di 5 km inferiore a Lauda e 7 km rispetto a Reutemann. C'è poi la riconferma del grande motore Alfa, il più potente del circus. Ha lanciato ripetutamente la Brabham di Stuck a 268 kmh e quella di Watson a 265 kmh.

Mai vinto così facile...

JARAMA - « Nessuna corsa è facile, specialmente non una di F.1, però immagino che questa sia stata la vittoria più facile che potevo mai ottenere », ha detto Mario Andretti alcuni minuti dopo aver preso in consegna i suoi premi per il G.P. di Spagna.

« Ho semplicemente disputato l'intera corsa in base ai tempi che mi segnalavano dai box, nei riguardi di Reutemann. Ho spinto molto, ma ben entro i miei limiti. Ad un certo punto ho aumentato il distacco solo per mostrare ai box che tutto era OK e che non avevo noie ed anche per evitare che mi addormentassi! », ha continuato Andretti.

« Mi sono un po' preoccupato di Jody e Laffite, che forse avrebbero potuto mettersi in testa alla partenza, ma entrambi hanno fatto una cattiva partenza, e poi tutto è andato bene. La macchina è andata in maniera fantastica, però mi sembrava veramente lungo arrivare alla fine ».

Per Carlos REUTEMANN la corsa si è svolta in modo simile a quella di Andretti, una volta che la Ligier si era fermata ai box e lo aveva lasciato comodamente installato al secondo posto. « Ho spinto al massimo, di più non si poteva, per l'intera corsa, ma non c'era niente da fare per prendere Andretti. Era semplicemente troppo veloce. La mia vettura slittava un po', ma per il resto era OK ».

Mentre Reutemann ha avuto una corsa facile al secondo posto, arrivando con 8 secondi di vantaggio sulla macchina successiva, Jody Scheckter, il sudafricano, ha avuto una delle corse più dure della sua carriera, proprio come a Long Beach. « Spero che non saranno tutte così », ha detto Jody, aggiungendo « ero stanco quanto la macchina, alla fine ».

Le cose avrebbero potuto andare assai diversamente per il sudafricano se non avesse sciupato la partenza. « Il mio minimo non teneva, ho dovuto tenerla su di giri quando ho inserito la marcia per il via. In qualche modo è andata in terza e ho dovuto disinnestarla ed inserire la prima e questo ha causato una certa confusione nella frizione », ha spiegato Scheckter.

Dopo di ciò ha accusato difficoltà a trovare le marce per tutta la corsa. E la macchina sovrasterzava anche fortemente. Ha spiegato. « Sono riuscito a passare Watson quando ha fatto un testacoda nella seconda curva. Ci siamo venuti a trovare dietro una macchina lenta che si è spostata un po' lateralmente e John ha dovuto scartarla, pensando che avrebbe fatto un testacoda, e poi l'ha fatto ».

Dopo la corsa Jody ha detto: « Ho detto a Jochen che avrebbe dovuto tenersi indietro di mezzo secondo e avremmo potuto avere entrambi una corsa molto più facile, e sa che cosa mi ha risposto? Niente ».

Forse perché Mass può aver pensato la stessa cosa, anche se Scheckter stava scherzando: « Potevo tenere il passo con Jody. Però ero assolutamente al limite. Non c'era modo di passarlo, a meno che non avesse commesso un errore ».

Gunnar Nilsson ha avuto una gara dura ed è stato felice di essere arrivato quinto: « Giravo lottando contro il sovrasterzo », ha detto. Ha avuto una grossa battaglia con Laffite, il quale si trovava ad un giro, dopo che si era fermato per fissare una ruota posteriore che si era allentata. « Forse non era montata adeguatamente sul mozzo », ha detto Jacques. « Ho sciupato la mia partenza perché nel giro di riscaldamento sono andato molto lentamente e ho coperto i pneumatici con gomma che si è indurita. Quando ho lasciato la frizione le ruote hanno girato a vuoto in modo troppo violento. Per i primi due giri la maneggevolezza era cattiva, fino al momento in cui le gomme si sono riscaldate e poi potevo vedere come i pezzi di gomma sono volati via e la maneggevolezza è molto migliorata. E' un peccato, perché a parte questo la macchina andava molto bene », ha detto Laffite, il quale ha terminato la gara al settimo posto dietro a Hans Stuck, in sesta posizione.

Il problema maggiore di Stuck erano i freni: « Ho bruciato una pastiglia e ho dovuto pompare ogni volta prima delle curve », ha spiegato.

James Hunt non è mai stato veramente in gara per noie elettriche, che continuavano a far scoppiare i transistor nella scatola di accensione. « Crediamo che ci sia stato qualche problema con il distributore a causare questo difetto; peccato, perché la macchina andava meglio di quanto fosse mai andata per tutto il fine settimana », ha detto James.

Anche entrambe le Hesketh si sono ritirate e anche la March di Merzario ha ceduto. Rupert Keegan, che stava andando bene in nona posizione ha fatto un testacoda ed è uscito di pista, quando la quarta marcia è saltata fuori a metà della curva veloce prima dei box. « La quarta è saltata fuori per quasi tutta la corsa. Avevo fatto la curva a metà e ho dovuto alleggerire un po', perché mi ero messo un po' di traverso, poi quando ho dato il gas non c'era più la marcia ed ero in folle, e così ho fatto un testacoda. Forse è stato meglio aver terminato la corsa in questo modo, perché sono sicuro che non avrei potuto arrivare alla fine, perché la scatola del cambio stava peggiorando continuamente e avrei perso terreno ».

La seconda Hesketh di Harald Ertl si è ritirata dopo che Ertl si era toccato con Merzario. « Mi ha procurato una jalla nel radiatore, l'acqua è andata a finire sull'impianto di scarico e ha fatto sì che anche questo si rompesse », ha detto Ertl, che si era ritirato dopo questo incidente.

Merzario aveva la sospensione anteriore sinistra piegata dopo che aveva cercato di passare Ertl, il quale si è trovato di dietro per molto tempo Merzario, Binder e Fittipaldi.

Quando Merzario ha cercato di passare, Ertl gli ha chiuso la traiettoria e la corsa per Merzario era finita. « Ho tentato di ripartire, ma con la sospensione piegata non lo potevo, non sono contento », ha detto Arturo, il quale ha detto che accusava anche noie con i freni, si grippavano, come durante le prove.

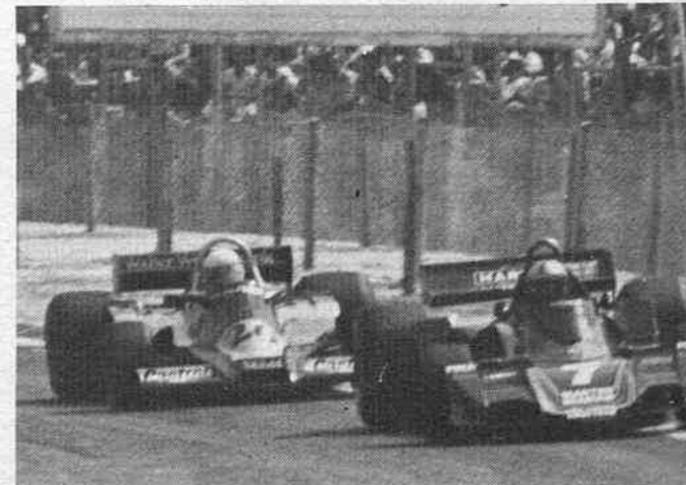
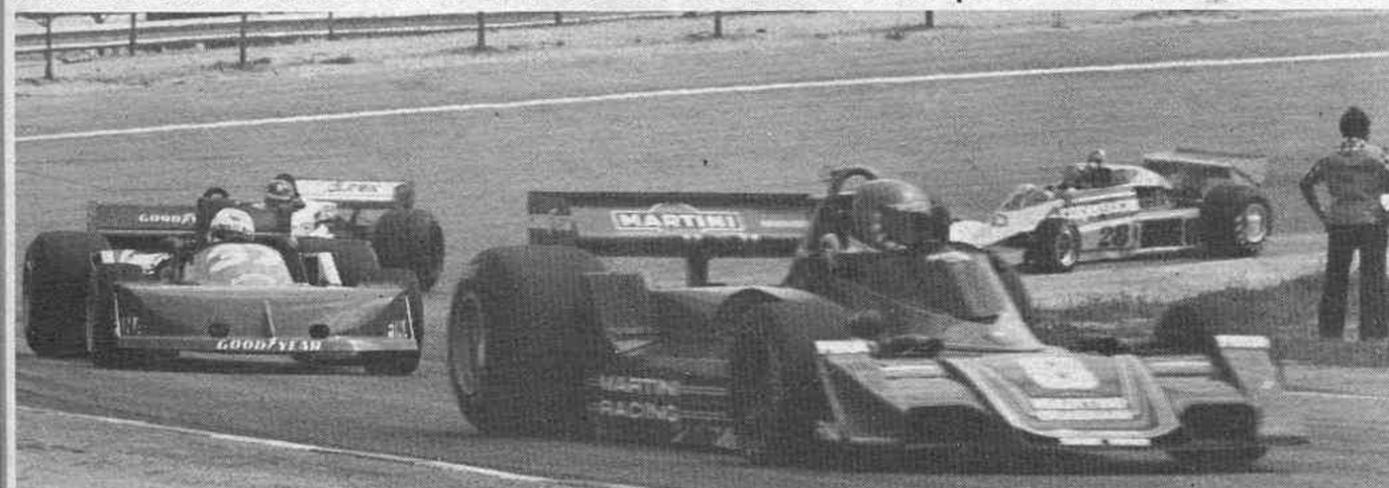
Jeff Hutchinson



Jacques Laffite, al via, ha fatto pattinare troppo le ruote e la Lotus di Andretti gli è subito sfuggita. Sotto, Stuck con alle calcagna Merzario. Il tedesco della Brabham-Martini ha finito con l'arrivare al sesto posto



Regazzoni e Brambilla hanno appena iniziato il duello che poi li porterà alla collisione. Dietro a loro vediamo Nilsson, Mass, Depailler e Peterson. Sotto, Watson cerca di resistere alla pressione della Wolf di Scheckter



La FERRARI va a provare con SCHECKTER

JARAMA - Dopo la corsa, l'ing. Noretto ha dichiarato: « ... Più di così non si poteva fare, oggi, appena Carlos forzava un po' per cercare di avvicinarsi ad Andretti, la macchina si scompondeva e andava via, a seconda delle curve, davanti o dietro... ».

— Avete idea di dove operare per cercare di avvicinare la Lotus?

« Onestamente non sappiamo, martedì a

Fiorano torneremo a provare, non so se sono le sospensioni o l'aerodinamica, non abbiamo un dato preciso. La Ferrari, ancora prima che venissi io, era una macchina nervosa, adatta a circuiti come questo. Ora invece è cambiata, anche qui è come in Svezia, dove con le curve piatte non ce la facciamo. Vedremo con delle prove, che cosa possiamo fare... ».

— Che cosa pensa della Lotus?

« Tanto di cappello... Il guaio è che sulla carta sono favoriti anche a Montecarlo e a Zolder... vedremo... ».

— Oltre a Fiorano, proverete in altri circuiti?

« I programmi sono segreti... ».

Sono un po' sorpreso, e gli dico: « Ma la Lotus va a Digione a provare prima di Montecarlo, e non ha paura di dirlo ».

« Noi non andiamo a Digione... ma non posso dirle dove sono programmate le nostre prove... ».

Ci sembra un segreto di Pulcinella, perché la Ferrari — per risparmiare — farà le prove con la Wolf. Mentre scriviamo c'è troppa gente ai box per andare a chiedere a Scheckter dove proverà... nel prossimo futuro.

Sentiamo ora Reutemann, secondo con l'unica Ferrari in gara:

« Non c'era nulla da fare contro la Lotus, non ho avuto problemi con la mia macchina, andava bene, solo che Mario andava meglio di me... E' difficile dire che cosa hanno in più le altre rispetto alla Ferrari. A Long Beach erano tre macchine praticamente alla pari... La Ferrari, la Wolf

e la Lotus. Stavolta siamo andati meglio della Wolf, ma peggio della Lotus, ogni gara fa corsa a sé... ».

— Montecarlo come la vedi?

« Sulla carta la Lotus è favorita, ma come dicevo prima è tutto da vedere... ».

— A tuo parere, dove perdevi rispetto alla Lotus?

« Nel curvone veloce che immette nel rettilineo dei box, e nella discesa... ».

Montezemolo: « Sono contento per Reutemann, un secondo posto dietro alla imbattibile Lotus è un buon risultato. Non ci ha impensierito Scheckter che non gli si è mai avvicinato a meno di 7". Mi spiace per Niki, non so ancora se lo potremo riavere a Montecarlo, è un brutto colpo per la squadra ».

Luca
MONTEZEMOLO

i due «ritorni»

Arturo
MERZARIO



Luca Montezemolo è rientrato, per una volta, al box al fianco di Lauda



Coraggioso il rientro nel «circo» di Merzario, con la sua March autogestita

REUTEMANN con lui parlava al muro...

JARAMA - In gran fermento Ghedini venerdì sera: doveva arrivare, come «turista», l'avv. Montezemolo. Si preoccupava l'aspirante ds Ferrari, che nessuno prendesse la camera dell'avvocato in arrivo con la signora. Nella tarda serata di venerdì l'ex-ds Ferrari è arrivato a Madrid, in aereo era stato preso d'assalto da alcuni appassionati che, avendo letto di un comunicato congiunto Ferrari-Fittipaldi, pensavano all'annuncio del passaggio di quest'ultimo alla Ferrari e volevano sapere della conferenza stampa che si sarebbe svolta da lì a poco a Madrid. Montezemolo cadeva dalle nuvole, e quando all'aeroporto ha visto Ghedini, oltre a essersi fatto portare le valigie, si è fatto portare anche in albergo per tranquillizzare il nervoso Lauda. Montezemolo, ha parlato un po' con Lauda, ovviamente lontano da occhi indiscreti, poi una telefonata e infine il comunicato dettato all'ing. Noretto da Maranello.

Al sabato, Montezemolo scende nella hall dell'hotel Barrajas molto presto e aspetta Niki; quando lo vede si informa come sta, se ha dormito bene, e gli assicura ancora una volta che alla Ferrari il «numero uno» è lui, e le voci su Fittipaldi non sono vere.

Gli fa leggere anche il comunicato-stampa e Niki sembra rasserenarsi. Anche Reutemann è nervoso, ma Montezemolo lo tratta con più distacco e con meno familiarità.

Si parte per le prove. Montezemolo si assicura personalmente che tutto sia come vuole Lauda, fa tenere lontano tutti gli intrusi dalla macchina n. 11, e segue le prove dal muretto dei box. I pugni alzati a mo' di incitamento sono tutti per Lauda. Poi, quando si accorge che la gente lo guarda, alza i pugni anche per Reutemann. Altro agitar di pugni, questa volta a mo' di minaccia. Il colpevole è Regazzoni, che non lascia passare Lauda. Prima, quando lo aveva visto, lo aveva salutato abbracciandolo. Ed era andato anche a ossequiare l'ing. Chiti, complimentandosi per i suoi motori.

Lauda tenta il tutto per tutto nell'ultima ora decisiva, ma non ce la fa a scalzare Andretti. L'austriaco smette sei minuti prima della fine di girare e quando arriva ai box il sorriso di Montezemolo è tirato, ma fa segno «OK» verso Niki, che ha come un moto di sopportazione e scuote la testa.

A prove finite, Lauda nei box è attorniato dai giornalisti, arriva Montezemolo e gli dice: «...non fare il cretino — ride — parla anche con i giornalisti italiani...», e resta ad ascoltare quello che dice Lauda. Così dopo avrà la possibilità anche lui di dire che cosa ha la macchina ai giornalisti che lo interrogano. Nel box attiguo Reutemann è solo con i suoi meccanici.

Tutta per HUNT

● MICHELE DUBOSC, la cronometrista della Ligier, ha fatto di tutto in questi giorni per sapere chi aveva votato il premio «limone» per Hunt... Saputo chi era stato, si è rifiutata di dare a questi giornalisti le informazioni sui tempi durante le prove e la gara. Che sia un'ammiratrice di James?...

Merzario, davanti a Binder, Fittipaldi e Zorzi, all'attacco di Ertl. La faccenda si concluderà con un urto che costringerà poi entrambi al ritiro



Non è (OV)ORO quel che luccica

JARAMA - «... E' stato scritto che la mia March è sponsorizzata (pagata) dalla Ovaro. C'è evidentemente qualcuno che, approfittando dell'ignoranza di certa gente mette in giro notizie false per non so quale scopo». Così Merzario, alla fine delle prove di sabato. Sono state prove travagliate le sue, da tanti piccoli problemi che hanno avvelenato di rabbia il piccolo team. Ma poi finalmente la conferma di essere nel lotto dei partecipanti ha fatto sorridere i «quattro gatti» che accudiscono alla rossa (verGINE) March di Arturo.

«... Alla faccia anche di chi ci dava per non qualificati...» commentavano un po' tutti nel team Arturo Merzario, alla fine. Arturo avrebbe potuto fare meglio se subito un semiase al secondo giro di test, poi la centralina elettrica, poi la batteria, non gli avessero impedito di mettere a punto la macchina come avrebbe voluto, il chiodo fisso di Arturo sono però le notizie false sul suo team. Tiene a precisarle. «... Io con la Ovaro in questa occasione non ho avuto niente a che fare. E' meglio che la smettano di dire che la macchina è sponsorizzata dalla Ovaro, perché allora sarebbe interessante dire perché, proprio quando stavano per venire i risultati l'anno scorso, e le cose andavano bene, la Ovaro ha abbandonato. Come

si può ben vedere dalla macchina che non porta una scritta, se non il mio nome, nessuno (per ora) mi ha sponsorizzato».

Per fugare ogni dubbio o illazione, come è scaturita la tua operazione F. 1? «... Semplicemente un gruppo di amici mi ha messo a disposizione la macchina che io posso amministrare e preparare come voglio. Come vedi è una cosa abbastanza semplice. La prossima settimana andremo a costituire legalmente il "Team Arturo Merzario" da un notaio, e in attesa di sponsor la cosa finisce qui».

In quanti siete nel vostro team?

«Io che guido la macchina, Gianfranco Palazzoli (in arte, quando correva, è più conosciuto per i nostri lettori come «Pal Joe»), che è il team manager, poi tre stupendi meccanici con tanta voglia di lavorare: Cesare Gariboldi, Antonio Saccardi e Bruno Vega, inoltre c'è l'addetto alle gomme che è un timido e non vuole apparire...».

Come hai ritrovato l'ambiente della F. 1? «... Ho trovato tanta simpatia, pensa che ho avuto bisogno di una batteria e alla Wolf me l'hanno prestata, tutti mi chiedono con che coraggio affronto una impresa simile! Ma non c'è niente di male, questi miei amici hanno avuto fiducia in me e nelle mie possibilità, in particolare "Nik" e li devo ringraziare per la fiducia che mi hanno riposto...».

Arturo è lanciato e continua:

«... Vedi, ho potuto girare poco in questi giorni. Tanti piccoli problemi, ma ho la sensazione che la macchina vada bene, c'è da lavorarci dietro, ma alla fine vedrai che qualcosa di buono salterà fuori, ho l'impressione che la March sia una vettura competitiva, ora che l'amministriamo noi in Italia abbiamo tutto il tempo che vogliamo per lavorarci dietro e renderla competitiva per le mie esigenze».

Il pellegrinaggio degli appassionati italiani qui ai box di Jarama a vedere Arturo, il loro incitamento, le centinaia di autografi chiesti, sono un chiaro sintomo di come il «fantino» sia sempre ben visto da tutti. E se è ancora una volta nel circo della F. 1 gli sportivi devono ringraziare gli amici che hanno avuto fiducia nell'ex «pulcino nero».

STEWART HA «VISTO» SUBITO LA LOTUS

Non basta a NIKI la «carica» di LUCA



A fare gli onori di casa per quelli del «circo» c'era Jackie Stewart, con la moglie Helene e Nina Rindt. Eccoli assistere alle prove ufficiali

LE PENALIZZAZIONI DI FERRARI E ALFA

L'alettone irregolare fa gongolare Crombac

JARAMA - Due avvenimenti imprevedibili, di cui trovate cenno nella cronaca delle prove, hanno movimentato l'ambiente del gran premio nella giornata di venerdì.

Il primo è stato l'annullamento dei tempi ottenuti da Carlos Reutemann fino alle ore 11,21, momento in cui i commissari tecnici hanno effettuato la verifica della sua macchina al momento di uscita dai box. I commissari procedevano a misurazioni delle larghezze e delle altezze massime consentite, con metodi che erano forzatamente svelti e quindi potevano essere poco precisi. E sulla macchina di Reutemann hanno constatato una larghezza dell'alettone anteriore, che era fuori dal massimo consentito di 150 centimetri. Nonostante che nessuno abbia voluto dire di quanto fosse lo «sgarro» della Ferrari, abbiamo poi saputo che si trattava di due centimetri e mezzo.

Alla Ferrari, commentando l'accaduto, hanno minimizzato dicendo: «... Si tratta di un errore di costruzione, non lo abbiamo misurato perché ne abbiamo tanti e quindi credo che nessuno vorrà dire che c'era volontarietà in questa piccola cosa...».

In realtà si trattava di un vero e proprio «difetto» di costruzione, che resta inspiegabile e che probabilmente è dovuto al fatto che chi ha costruito l'alettone ha tenuto come base i 150 centimetri per la lunghezza dell'ala, alla quale sono poi state aggiunte le due paratie verticali laterali. Cioché, tra paratie, rivettature e vernice, la larghezza massima è salita a 152,5 centimetri.

Nel clan Ferrari la scoperta ha provocato desolazione, perché completamente inattesa. In altri ambienti vi sono state reazioni diverse. Da quelle ragionevoli, di chi ha capito che si trattava di semplice errore di costruzione, a quelle più maligne di altri (ricordando gli austeri richiami all'onestà sportiva sempre concla-

mati a Maranello). Uno dei «felici» della disavventura Ferrari è stato il francese Crombac, che si è trovato ad avere in mano una arma concreta per le sue accuse alla Ferrari. Ci ha infatti detto, gongolante, che «Maintenant c'est prouvé que Ferrari triche». Cioè che adesso si ha la prova che la Ferrari imbrogliava.

Il secondo avvenimento è stata la squalifica di Stuck, al quale sono stati annullati tutti i tempi ottenuti nella seconda sessione di prove, perché il suo alettone posteriore era risultato più alto del limite di 80 centimetri ammesso.

Anche in questo caso vi è stata notevole sorpresa da parte della squadra colpita, perché l'alettone era in posizione regolare durante la prima sessione e non è stato toccato per la seconda.

La macchina aveva tuttavia subito lavori di ripristino, dopo l'uscita di strada che era stata provocata da una manovra piuttosto azzardata di Hunt.

Hunt ha letteralmente investito Stuck da tergo, all'uscita della «curva Farina», che è praticamente un tornante. Una collisione incomprensibile che abbiamo visto coi nostri occhi e che è certamente da imputare a Hunt.

Nell'urto la macchina di Stuck è stata scaraventata dall'altra parte della pista, a destra, dove ha potuto continuare marciando sul bordo irregolare esterno, evitando di pochissimo la BRM di Andersson che era ferma in quel punto da parecchio.

E' probabile che nell'urto sia stato piegato un poco il supporto dell'alettone, che si deve essere innalzato, conseguentemente dopo la riparazione la macchina non era più nei limiti. Comunque poi, Ecclestone ha detto: «... Effettivamente l'alettone era troppo alto, l'ho constatato anche io. Però voglio dire che la vettura, essendo il muletto era stata poco curata da noi e forse nel montarla i meccanici non hanno tenuto conto del regolamento...».

JARAMA - Il «gran cerimoniere» di questo GP di Spagna, Jackie Stewart, che ha avuto il compito di presentare i piloti alla famiglia reale spagnola prima della partenza, dopo aver visto la prima sessione di prove di venerdì, aveva sentenziato come la Lotus e Mario Andretti fossero indubbiamente il binomio più forte in F. 1. Puntualmente la profezia si è avverata con un Mario che ha svettato sopra tutti, mai compiendo giri oltre l'1'20", come la stragrande maggioranza degli altri piloti. La Lotus perfettamente a punto e guidata con stile magistrale da Andretti ha dimostrato come la «cura dimagrante» fatta da Chapman dopo Long Beach abbia dato i suoi frutti. Sono 20 kg in meno rispetto all'ultima corsa e si sono dimostrati subito «buoni». Andretti è stato cronometrato sin dalle prove (come Laffite) fra i più lenti nel rettilineo d'arrivo, ma la sua nera vettura guadagna decimi preziosi nel misto, vale a dire che dispone di un telaio fra i più competitivi che vi siano. Il miglior tempo di Andretti è stato ottenuto nella prima manche, con l'1'18"70. In quel momento le condizioni della pista erano ideali e l'italo-americano ha sfruttato il momento, pur con un motore che aveva fatto tutte le prove della settimana antecedente il GP e che girava 250 giri in meno di quelli normali. Nella seconda manche di qualificazione Andretti è stato cronometrato in l'19"55, poi nella terza l'18"78 e in quella non valida per lo schieramento l'19"40 con serbatoi pieni.

In prima fila con la Lotus troviamo la Ligier di Laffite. Anche il francese ha ottenuto la sua miglior prestazione nella prima sessione di prove. Poi, cambiato il motore che accusava un «rumorino» strano, non è più riuscito a scendere sotto l'1'20". Ma la sua prestazione di venerdì gli ha concesso di essere in prima fila e, ugualmente, perché nessuno è riuscito a fare meglio di lui.

Alle spalle del duo franco-americano-triestino, troviamo (finalmente) le due Ferrari. Mancanza di «grip», sovrasterzo, sottosterzo, poca maneggevolezza, sono le opposte ragioni che abbiamo sentito addurre dai responsabili e dai piloti del team Ferrari per la prestazione non certo esaltante delle vetture del «cavallino». Qui a Jarama, dove Lauda vinse due anni fa, ci si aspettava onestamente di più, le indicazioni delle prove nella settimana precedente, non il famoso l'19" di Reutemann facevano sperare, ma il tempo non è stato ripetuto, l'argentino ha girato quasi un secondo più lento... Nonostante le smentite dell'interessato, il sospetto che il tempo ottenuto dall'équipe capitanata da Forghieri (che non è presente alla gara) sia stato ottenuto con gomme tenere, resta...

Le due Ferrari di Lauda e Reutemann, viste sul circuito all'uscita delle curve hanno una accelerazione fantastica, e una velocità massima (data dalla «spinta» del motore) nettamente superiore alle altre. Ma ora mancano di telaio, e perdono nel misto, nelle curve lente gli altri entrano più forte e all'uscita accelerano prima. Reutemann era andato subito più forte di Lauda, poi per poco l'austriaco ha fatto meglio del compagno, anche se Reutemann nelle prove non valide per lo schieramento aveva ottenuto l'19"31, miglior tempo in assoluto delle vetture di Maranello.

Nelle prove di venerdì, Reutemann ha ottenuto il terzo tempo davanti a Scheckter e a Watson, mentre Lauda aveva il settimo tempo addirittura dietro a Regazzoni, ma davanti a Hunt di un centesimo di secondo. I tempi per i due ferraristi migliorano (con l'arrivo di Montezemolo in gita... turistica) e il sabato sia nella sessione non valida che in quella valida le vetture del «cavallino» scendono sotto il muro dell'1'20" che sembrava invalicabile. Il miglior tempo per Lauda è l'19"48 (nelle prove non valide aveva ottenuto l'19"72), mentre Reutemann ottiene l'19"52 (l'19"31).

Delude parzialmente Jody Scheckter, la sua Wolf, pur non accusando nulla di anomalo, non riesce a far meglio di l'19"57 che gli vale la terza fila alle spalle del suo rivale in classifica mondiale, Lauda. I tempi per Scheckter sono sempre stati su questi valori e il sudafricano non ha nulla da reclamare. Al termine delle prove, con il suo patron Wolf giunto a Jarama, si dichiara contento di questo tempo.

Watson con la Brabham-Alfa è a fianco di Scheckter, l'irlandese ha problemi con il telaio, la macchina quando accelera va via dietro, il motore va bene, ma tutti in Brabham aspettano il telaio nuovo... Alcuni problemi di freni anteriori hanno afflitto Watson, mentre il suo compagno di scuderia Stuck (appiedato nella prima sessione per una «botta» datagli da Hunt) si lamenta perché il motore è troppo potente e quando si accelera la macchina va via dietro, e suggerisce un alettone che tenga più ferma la macchina nei circuiti lenti tipo Jarama e Montecarlo.

Hunt con la nuova McLaren M 26 ha faticato molto nelle prove a smussare i mille piccoli problemi di una vettura



«Vai, Niki». Per un momento, a Luca sarà sembrato essere nel '75 quando «pilotava» Lauda dai box

nuova. E' stato protagonista, oltre che del «match» con Stuck, anche di un testacoda che lo ha mandato nelle reti all'ingresso del rettilineo dei box. Il campione del mondo ha sempre girato nelle due giornate di prove sul piede dell'1'20", ottenendo la sua miglior prestazione alla fine della seconda giornata in l'20"11. Regazzoni, che al venerdì con la sua Ensign era davanti a Lauda con il tempo di l'20"13 non è riuscito a migliorare e per lui era la quarta fila al via accanto a Hunt.

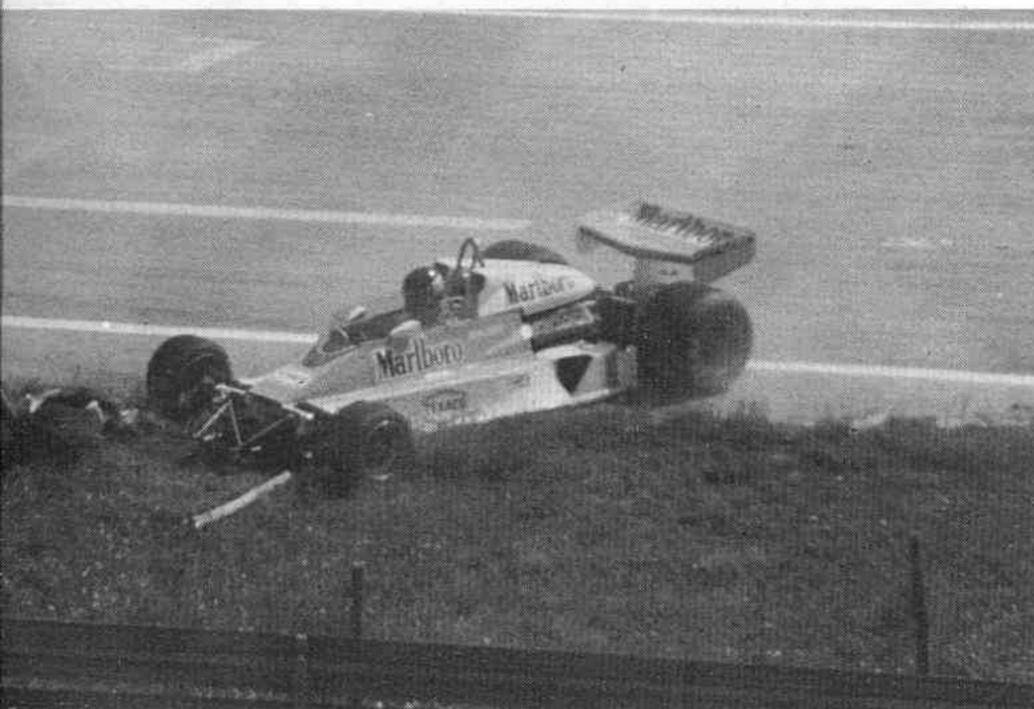
Mass con la vecchia M23 ha avuto problemi al telaio per due giorni, e alla fine delle prove è riuscito a scendere a l'20"14; prima era stato sempre sull'1'21"30 e rischiava di partire nelle ultime file. Depailler in questo circuito piccolo ha voluto sulla sua sei ruote Tyrrell con il nuovo telaio la vecchia carrozzeria, fatta arrivare per aereo in extremis, ma non è riuscito a far meglio di l'20"16 nella terza tornata di prove ed è in quinta posizione.

Nilsson con problemi al cambio è in sesta fila accanto a Brambilla che venerdì ha rotto un motore mentre i meccanici lo scaldavano ai box per il via. Ha fatto le prove con il muletto il monzese, e ovviamente non ha potuto ottenere risultati particolarmente buoni. Al sabato ha invece migliorato quando sulla sua Surtees ha montato cerchi leggermente più piccoli (di mezzo pollice), che in altre prove avevano dato risultati identici che gli hanno permesso invece di migliorare portando la sua migliore prestazione a l'20"26, mentre con il pieno nelle prove libere aveva girato in l'21"20.

Bella la prestazione della nuova Hesketh con Keegan che nelle prove ha sempre girato sul passo di l'21", ottenendo la miglior prestazione al venerdì. A fianco del nuovo pupillo di Hesketh è Peterson, che ha girato in l'20"96, e nel momento in cui stava tirando per fare meglio ha rotto un tubo dell'acqua che gli ha bloccato la sua rincorsa al tempo.

Ertl con la seconda Hesketh è alle spalle di Keegan, a dimostrazione che anche questa volta il «Lord» ha già fatto una buona macchina, a fianco dell'unica March ufficiale qualificatasi, quella di Ian Scheckter che è in nona fila.

Merzario ha ottenuto il 21. tempo, ed



Alla sua prima uscita ufficiale con la M26, Hunt ha cercato in tutti i modi di abituarsi alla macchina, portandola al limite nelle prove. A volte anche oltre il limite, come in questo testa-coda nell'ultima sessione



Ecco Hunt scendere dalla vettura, dopo aver lasciato il musetto nelle reti. I danni sono lievi, e la vettura sarà approntata per la gara. James ha detto poi che la macchina non era mai andata così bene come in gara



è già un risultato che sia riuscito a qualificarsi. La macchina è venuta pronta al venerdì mattina, poco prima dell'inizio delle prove, poi dopo appena un giro si è rotto il semiassale e ha perso tutta l'ora e mezza a disposizione per cambiarlo (visto che il sig. Mosley venditore non ha voluto prestargli uno già montato che aveva al box). Nell'ultima ora di venerdì ha ottenuto 1'21"82, mentre nelle prove non valide ha bruciato, causa una batteria difettosa, ben tre centraline elettriche e non ha potuto fare che tre giri. Nell'ultima sessione di prove, con tutti in pista, ha ripetuto il tempo ottenuto venerdì. Nel complesso, Merzario si è detto contento della macchina. Dice di aver solo bisogno di provare per metterla a punto per le sue esigenze di guida.

L'ultimo tempo era per il terzo italiano in gara, Zorzi, che ha bruciato la frizione proprio all'ultima ora di prove e non ha potuto cercare di migliorare il suo tempo.

Hanno provato 31 vetture, restando esclusi in sei, poiché Lunger veniva rispescato in extremis dal forfait di Lauda. Si tratta di Jarier, che nella prima giornata ha rotto il cambio e nella seconda ha avuto problemi di stomaco per dei gamberoni (guasti) che aveva mangiato, così la sua Penske-ATS è rimasta ai box; Ribeiro, con la March 761, Hajje e Henton, sempre su March, Purley con la LEC F. 1, e Andersson con la BRM (sempre più in crisi...).

cev.

Già troppo pesante la nuova COPERSUCAR

MADRID - Chi si aspettava di vedere nel G.P. di Spagna parecchie novità tecniche è rimasto deluso, dato che di nuovo si è visto poco.

Prima assente la nuova COPERSUCAR che avevamo visto in costruzione in Brasile. Le difficoltà a reperire i materiali necessari e la costruzione dei pezzi dalla stessa industria brasiliana hanno causato questo ritardo. La macchina proverà in questa settimana al Paul Ricard. David Baldwin l'ex-progettista della Ensign responsabile della progettazione, ci aveva cautelato su un probabile ritardo, dato che una delle clausole imponeva una costruzione interamente brasiliana anche per i componenti.

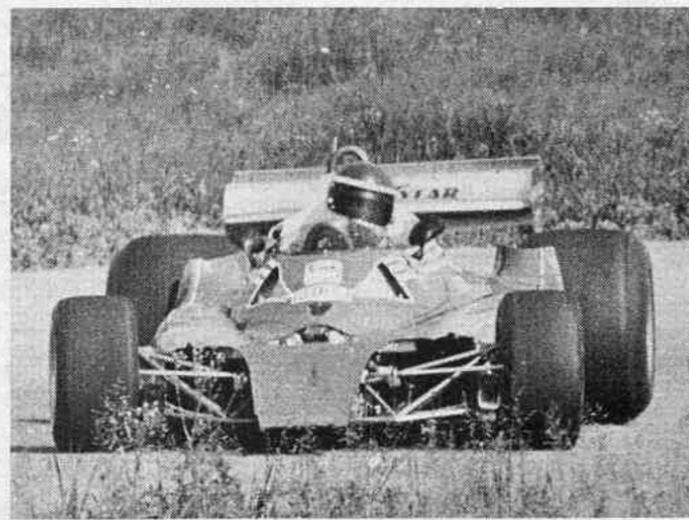
La macchina, così come l'abbiamo vista, è una netta derivazione della Ensign con una influenza della McLaren M 23 sia nel prolungamento del passo mediante un distanziale tra cambio e motore sia nella carrozzeria, avrà tuttavia i radiatori acqua obliqui, mentre la sospensione anteriore è, come disegno, simile all'Ensign ma più larga di carreggiata. Anche i freni sono a doppio caliper e costruiti in Brasile. Diversa la sospensione posteriore con le sospensioni ancorate ad un telaio che poggia sul distanziale, mentre della Copersucar dovrebbe rimanere il solo alettone posteriore disegnato da Philippe.

In questo primo modello la macchina dovrebbe essere un po' abbondante di peso che verrà però ridotto mediante l'uso di titanio in altri componenti.

C'era invece la nuova McLAREN, nuova per modo di dire perché era apparsa già l'anno scorso ed in alcune prove poco fortunate quest'anno. Il telaio portato qui era il numero 2 dato che il primo è in fase di riparazione. Vi sono state alcune modifiche di dettaglio anche nella costruzione del telaio, ottenendo dei risultati che hanno sorpreso la stessa industria aeronautica inglese, dato che, come Autosprint ha già descritto, la M26 adotta un nuovo tipo di struttura a « sandwich » per il telaio. Anche il costo e i tempi di costruzione sono diminuiti.

Il tutto D-D a FIORANO

Prima di andare in Spagna, Reutemann la scorsa settimana aveva collaudato una ennesima versione della 312 T2 con sospensioni De Dion integrali, soprattutto nuova nella parte anteriore, con una differente sistemazione del gruppo molla - ammortizzatore



Esternamente si differenzia per un nuovo muso più stretto con « baffi » più larghi, una carenatura abitacolo leggermente diversa. L'abolizione dei freni a doppio caliper anteriormente e per i radiatori olio di dimensioni maggiori e montati, come sulle Brabham, davanti alle ruote posteriori.

LOTUS entrambe a passo corto, alleggerite mediante l'adozione di radiatori acqua più piccoli, dall'uso di molle in titanio e dall'affinamento di alcuni dettagli, quali i supporti della barra antirullo posteriore e dell'alettone. Sono scomparse le prese aria freni ricavate sui lati in favore di più comuni prese ad « orecchia ».

Parecchie cose diverse alla TYRRELL con tre macchine diverse per la posizione dei radiatori olio, in più una delle tre, quella usata da Depailler pur essendo nuova è stata costruita come quella dell'anno scorso, cioè con carreggiate più strette, carrozzeria diversa e passo corto. Interessanti, nelle altre due, le nuove prese d'aria per la seconda coppia di freni anteriori con apertura ai lati esterni dell'abitacolo. La macchina di scorta aveva i radiatori olio attaccati a quelli acqua abbinati sempre ai due sotto l'alettone.

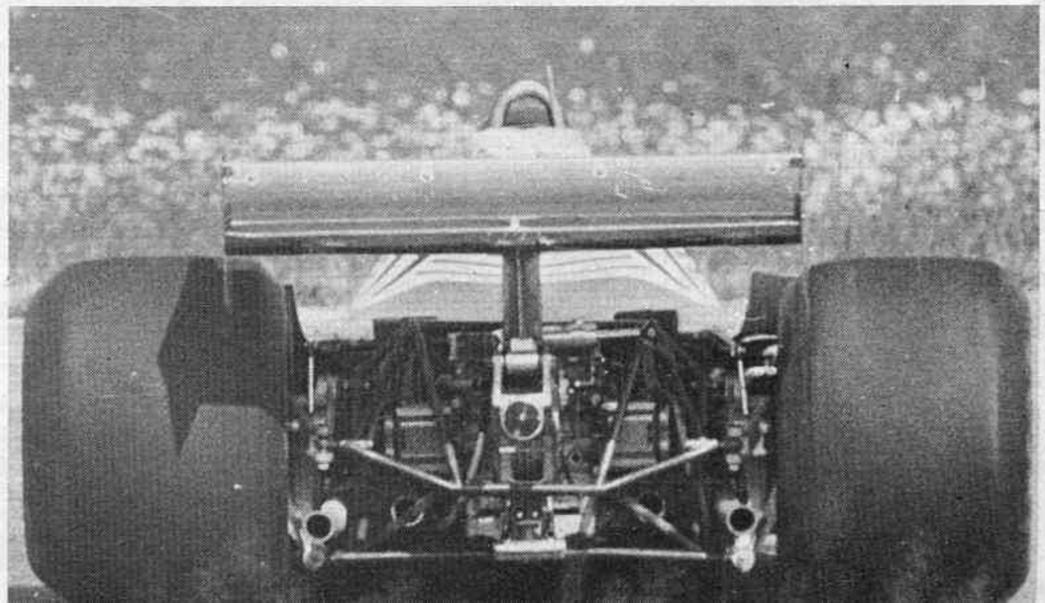
Radiatori olio più grandi anche per la BRABHAM con conseguente snellimento della carrozzeria, inoltre piccoli dettagli nuovi come il supporto dell'alettone. Sulla macchina di Stuck era montato il solito alettone con applicato un deviatore di flusso anche sul bordo d'entrata (simile a quello usato normalmente per il bordo di uscita).

La SHADOW ha portato una macchina alquanto diversa con i radiatori olio messi davanti a quelli acqua, quasi nel centro della fiancata. La carrozzeria è completamente nuova e mentre nella parte inferiore ha un « labbro » come la Wolf, la parte superiore è in un pezzo unico come la Tyrrell, con prese NACA davanti. Anche la Shadow proverà al Ricard con questa macchina mentre dopo Monaco sarà modificata la sospensione posteriore e forse anche il muso. Lo scopo di tutte queste modifiche è quello di migliorare la velocità di punta ed il « grip » del treno posteriore.

Prima apparizione in una gara valida per il mondiale per la HESKETH, molto tradizionale e semplice e per la LEC che ha provato due muso diversi, uno con « baffi » e l'altro avvolgente e largo.

Nuovo il supporto alettone della BRM tipo Wolf e nuove prese laterali per i radiatori dietro le ruote anteriori.

La LIGIER anch'essa è passata alle prese NACA davanti all'abitacolo, mentre per la FERRARI vi sono stati solo gli aggiustamenti necessari per adattare la macchina alle caratteristiche del circuito.



L'AMBIENTAZIONE**Tre chilometri e mezzo di nuove reti e rails**

MADRID - Il circuito del Jarama ha subito parecchie modifiche, rispetto all'anno scorso, per soddisfare le richieste della commissione della sicurezza. I lavori hanno portato all'allargamento di parecchie curve, come quelle dette « Varzi », « Farina », « Le Mans », « Ascari », « De Portago », « Monza » e del tunnel, così come le « esse Bugatti ».

Nuove zone di rispetto costituite da piattaforme di sabbia puzolanica sono state l'origine dello spostamento delle barriere di sicurezza. In totale sono stati posti in opera 1500 metri di nuovi guard-rails, e rinforzati 2000 metri di reti di protezione, oltre a rimodellare 3000 metri di reti di contenzione e relativi supporti.

Altra innovazione è stata l'adozione del sistema di partenza mediante segnale luminoso.

● I commissari tecnici e sportivi del Gran Premio di Spagna hanno confermato che il **CARBURANTE** distribuito alle squadre dalla organizzazione è conforme con la regolamentazione attuale, essendo carburante che è in libera vendita in commercio in Spagna.

● Sembra che Ecclestone non volesse correre a **JARAMA** perché la corsia dei box è troppo stretta. E aveva ragione, durante le prove non pochi meccanici e piloti sono stati colpiti da gomme di auto che passavano per raggiungere il loro box.

...ora la FORD aspetta il 100° G.P.

● Come avviene abitualmente in occasione della 24 Ore di Le Mans, la Ford ha invitato a cena i giornalisti spagnoli ed alcuni europei, alla vigilia del Gran Premio di Spagna. Non è stata una cena occasionale, ma organizzata per sottolineare in un certo senso la nascita della Ford Fiesta, che viene prodotta in Spagna. E' stata una occasione per la consegna anche dei premi annuali della associazione internazionale dei giornalisti delle corse, che attribuiscono il premio « arancio » ed il premio « limone » alle squadre, ai piloti, agli organizzatori.

Per il 1976 i premi sono andati a:

ARANCIO-CIRCUITI, al **PAUL RICARD**, che lo ha ottenuto per la terza volta.

LIMONE-CIRCUITI a **BRANDS HATCH**, veramente il più « acido » nella accoglienza alla stampa, oltre che poverissimo di infrastrutture per le comunicazioni. Tra l'altro questa assegnazione ha avuto il consenso entusiastico di un gruppo di giornalisti inglesi, molto critici anche loro nei confronti delle organizzazioni di casa...

ARANCIO-PILOTI a **JACQUES LAFFITE**, certo uno dei più gentili e cooperativi coi giornalisti.

LIMONE-PILOTI a **JAMES HUNT**, con gli stessi commenti entusiastici da parte dei giornalisti inglesi...

Infine **ARANCIO** alla **SQUADRA McLAREN-MARLBORO** e poi... **LIMONE** alla **SQUADRA McLAREN** (senza però che in questa occasione sia stato citato il nome della Marlboro).

La « prestazione » della McLaren è davvero eccezionale, e poco chiara, almeno per quanto riguarda i criteri di assegnazione, che debbono essere stati influenzati da ragioni forse un tantino poco legate allo sport, ma di convenienza da parte di chi ha votato.

Alla serata ha partecipato il vicepresidente della Ford Europa, Walter Hayes, il quale ha profittato della occasione per ricordare che il motore Ford-Cosworth ha vinto 98 grandi premi e che la Ford si attende che presto sia raggiunta quota 100. Dopo la vittoria di Andretti in Spagna, potrebbe accadere a Montecarlo. E ha concluso dando appuntamento per la celebrazione della... duecentesima vittoria.

I sistemi del « padrino »

● A **MERZARIO** l'organizzazione aveva assegnato il box n. 5. Al giovedì è arrivato Ecclestone e ha chiesto a Palazzoli di potervi mettere il « muletto » della Brabham. Avutone il consenso, Ecclestone si è trovato tanto bene in questo box che il giorno dopo ha fatto sloggiare Merzario, dicendo che c'era stato un errore nell'assegnazione. Merzario non ha fatto storie e se ne è andato nel box in mezzadria con Villota.

● Nelle prove di venerdì, **BOB HAYJE** e **RENZO ZORZI** sono stati protagonisti di due testa-coda da manuale alla « S », che ha fatto balzare in piedi lo scarso pubblico.

● Quando si appreso che Lauda non sarebbe partito, **ECCLESTONE** è andato a chiedere che Watson occupasse il posto lasciato libero da Lauda per non favorire Scheckter, facendo in questo modo passare Watson (suo pilota) in seconda fila. Ma il regolamento parla chiaro, il posto deve essere lasciato vuoto, pur se tutti capiscono come Scheckter fosse avvantaggiato.

● Venerdì le prove di **LAUDA** sono state disturbate dal fatto che i suoi freni anteriori si bloccavano, ora quello di destra, ora quello di sinistra. Nelle seconde prove, dopo una solenne arrabbiatura di Niki che vedeva Reutemann più veloce nella seconda sessione, tutto è andato OK.

● La **BRABHAM-ALFA** ha avuto problemi ai freni anteriori nelle prove tanto che Watson ha dovuto cambiare le pinze e ha girato con il muletto.

● Sul finire delle prove di sabato, **HUNT** è stato autore di un magistrale testa-coda all'uscita della curva che immette nel rettilineo d'arrivo, e dopo aver controllato da par suo la corsa della M26 impazzita ha preferito terminare la sua giravolta nelle reti, rovinando solo il musetto.

● I commissari tecnici hanno fatto sapere che le due **LOTUS**, la vettura di Merzario e quella di Jarier avrebbero dovuto essere portate alla fine delle prove ad una verifica supplementare per la sicurezza. Tutto è andato bene e anche i pignolissimi commissari tecnici hanno avuto il loro momento di gloria.

Un pilota (Est) da COPPA DAVIS

● Jody Scheckter si è lamentato per le troppe macchine in pista il primo giorno di prove, effettivamente 31 macchine sono tante. Nel frattempo, sembra che la CSI voglia limitare le iscrizioni alla capacità dei box di ciascun GP, dopo che il finlandese **KOZAROWITZKY**, che si era iscritto con una March, alla richiesta del suo curriculum sportivo, ha mandato a dire che lui aveva partecipato alla coppa Davis di tennis.



Formula 1 e mondanità. Al Jarama, a seguire con interesse le evoluzioni delle monoposto, notato nel box Ferrari anche l'attore Renato Pozzetto

SPECIOLI TECNICI**Coi dollari arabi nuova WILLIAMS '78**

● **FRANK WILLIAMS** intende ritornare alla formula uno anche come effettivo costruttore, pur se temporaneamente fa correre una March leggermente modificata. Ha deciso di dare il via al progetto di costruzione di una nuova macchina, che sarà disegnata da Patrick Head, tecnico che era con Postlethwaite alla Hesketh.

La costruzione sarà iniziata tra poco e si presume che verrà completata entro settembre, in modo da iniziare le prime prove forse in occasione delle tre ultime gare dell'anno. La macchina sarà comunque utilizzata per le corse della stagione 1978. Si vede che i 150 mila dollari della South Arabian Air Lines stanno proliferando già...

● La **BRM** ha deciso di tentare una volta per tutte di risolvere i tanti problemi che affliggono la sua macchina nuova. Dopo la effettuazione del Gran Premio di Spagna, la squadra rimarrà sul circuito del Jarama per tre giorni, per tentare di risolvere i problemi che hanno afflitta nella sua breve vita. Connie Andersson guiderà la macchina per tre giorni, effettuando molti

esperimenti. Il pilota svedese afferma che il motore è buono e anche la macchina gli pare fondamentalmente sana, per cui spera di cavarne qualcosa.

● La **SHADOW** ha portato a Jarama una nuova DN8, che ha come principali differenze la carrozzeria diversa con prese d'aria anteriori tipo Ferrari-Tyrrell e diversa disposizione dei radiatori olio.

Già consegnati 4 COSWORTH al magnesio

● La **COSWORTH** ha già effettuato la consegna dei primi quattro motori speciali dotati di testate in magnesio, che pesano nove chili in meno dei normali. I primi assegnatari sono stati Surtees, McLaren, Lotus e Tyrrell, ma l'impiego di questa nuova unità non è ancora avvenuto. Secondo quanto afferma la Cosworth, questi motori hanno una « buona potenza e non vi è ragione di ritenere che essi debbano essere meno resistenti dei Cosworth abituali ».

● **EMERSON FITTIPALDI** ha parlato al telefono con Wilson Fittipaldi che era rimasto in Brasile, ed ha avuto conferma che la nuova Copersucar sarà pronta immediatamente. La macchina sarà fotografata in Brasile lunedì e poi sarà spedita immediatamente in Europa, per effettuare prove di messa a punto sul circuito Paul Ricard. L'esordio al Gran Premio di Monaco è sicuro.

NANNI sposo segreto HESKETH 30 Kg. meno

● L'ex pilota della Tecno **NANNI GALLI** ha invitato il fratello e un amico a cena a Prato, mercoledì sera. Al momento del conto, ha pagato (meravigliando tutti) e quando gli hanno chiesto a che ora ci si sarebbe visto il giorno dopo in fabbrica, Nanni ha detto che lui giovedì non andava in ufficio, avendo un impegno. Si è scoperto poi il giorno dopo che Nanni si era sposato in segreto, avvisando i genitori e il fratello al mattino, la gentile signora si chiama Sonia ed è di Roma. Non sappiamo di più.

● Il ritorno ai grandi premi di **LORD HESKETH** è avvenuto in maniera molto concreta, con le due macchine di Keegan e di Harald Ertl. Anche la sua squadra appare molto seriamente costituita, mentre si è notato che è scomparsa attorno ad essa l'atmosfera un poco stravagante che l'aveva caratterizzata nel precedente periodo.

Alexander Hesketh era presente al Jarama, insieme con sua madre. Di nuovo veramente c'è la drastica diminuzione di peso e dimensioni del giovane patrizio inglese, che deve aver perduto almeno una trentina di chili.

CLAY (e gli spaghetti) senza... passaporto

● **FURTI** sul circuito. Ne sono stati vittima il tecnico italiano della Goodyear e Clay Regazzoni. Ed entrambi sono state sottratte le valigette portadocumenti che erano nelle cabine dei camion delle loro marche. Per entrambi vi sono notevoli danni finanziari, ma per Regazzoni vi è un grande danno determinato dalla perdita del passaporto e dei biglietti aerei, che dovevano servirgli per partire per gli Stati Uniti lunedì mattina.

Regazzoni deve essere a Indianapolis martedì, per sottoporsi al « rookie test », la prova di esame preliminare di abilitazione alla pista, che è indispensabile per chi vi corre per la prima volta. Regazzoni ha messo in moto l'ambasciata svizzera di Madrid, per cercare di risolvere il suo problema ottenendo un nuovo passaporto, e per avere anche subito il visto di ingresso negli Stati Uniti.

● L'inizio della operazione congiunta **PARMALAT-SPEEDLINE**, che avrebbe dovuto « inondare » di pasti all'italiana la gente delle corse, è stato forzatamente rimandato perché il camion carico di pasta, formaggi, prosciutti ed altre leccornie del genere è stato bloccato dalla dogana spagnola, che non ha lasciato passare tutti questi generi alimentari. Dauphine Audetto, che è la neo-responsabile del servizio pubbliche relazioni della Parmalat è rimasta molto male. L'operazione si farà a Montecarlo, per la prima volta.

● Il più anziano dei piloti della formula 1 resta **VITTORIO BRAMBILLA**, mentre il titolo di più giovane passa a Rupert Keegan della Hesketh, che ha 22 anni contro i 39 di Brambilla.

CONTATTATO DALLA SHADOW PER LA F.1 HA INIZIATO PROVE ALFA A BALOCCO

● Sulla SHADOW di Renzo Zorzi è apparsa, nella seconda giornata di prove e per la gara, una iscrizione pubblicitaria nuova, quella del Lloyd Centauro, compagnia di assicurazioni che avrebbe assicurato al pilota italiano un contributo abbastanza sostanzioso (si dice sia di 90.000 dollari). Per permettere la continuità di rapporto di Zorzi con la Shadow, che peraltro sembra invece incrinato con l'AMBROSIO. Questi infatti ora vorrebbe cambiare « cavallo » puntando su PATRESE. Darebbero a lui la SHADOW per Montecarlo.

PATRESE a...fagianani

PADOVA - Riccardo Patrese era appena rientrato da Balocco, dove aveva provato venerdì in mattinata l'Alfa Romeo 33 SC 3 con la quale Merzario e Brambilla hanno vinto le prime due gare del Mondiale Sport, appariva allegro come al solito e chiaramente soddisfatto. Non ha problemi a raccontare le sue impressioni sulla vettura che già il giorno prima era stata provata da Giorgio Francia (altrettanto entusiasta): « Mi sono veramente divertito. E' una macchina fantastica con un motore veramente rilassante. Con quel motorone lì esci sempre bene da tutte le curve, con tutti quei cavalli si guida molto meglio del BMW di F. 2, col quale bisogna stare sempre attenti a non andar fuori di quel determinato regime di giri. Sul dritto poi è veramente precisa e non sembra proprio di viaggiare a 290 all'ora, velocità che si faceva a Balocco in queste condizioni, anche con la piccola chicane che è stata messa in mezzo al rettilineo per rallentare un po'. Ci si accorge comunque della velocità quando si arriva alla frenata, e lì si sente anche il peso della macchina. Comunque tutto bene.

Anch'io sono andato a fagianani! Ho preso una botta sul muso che si è quasi disintegrato! A quel punto abbiamo deciso di interrompere le prove, perché i fagianani cominciano a essere troppi, e si poteva rischiare di prenderne qualcuno anche in faccia. Io ho fatto a Balocco una quarantina di giri: la pista è molto bella, anche se un po' più stretta di quella di Fiorano, comunque vi si può viaggiare molto più forte, oltre i trecento all'ora.

Con l'Alfa i programmi per ora sono solo di prove, ma appena ci sarà bisogno, quando cioè mancheranno Merzario e Brambilla, mi hanno già detto che toccherà a me salire sulla 33 ».

Ma la novità più grossa, c'era da aspettarselo, riguarda la F. 1. Riccardo a questo punto è un po' restio a parlare:

« Sai coll'Alfa si è parlato molto vagamente di una possibilità a Monza, ma ancora niente di preciso. Mi sta cercando invece con insistenza la Shadow, che voleva già affidarmi una macchina per il GP di Spagna. Stiamo a vedere... ». E chiude il rubinetto.

I. C.

Molto modificata la RENAULT F.1 (al battesimo visivo)

PARIGI - La presentazione ufficiale della RENAULT DI FORMULA 1 avverrà subito dopo che questo numero di AUTO-SPRINT sarà messo in vendita. La macchina sarà « svelata » agli occhi di tutti martedì mattina a Parigi, dopo che lunedì pomeriggio i giornalisti avranno potuto visitare l'officina della Renault-Gordini a Viry-Chatillon, alle porte di Parigi.

Non si è potuto ancora avere alcuna indicazione sulle caratteristiche di questa vettura, che comunque sarà molto differente da quella « laboratorio » finora vista in prova e che era servita soltanto a colaudare certe soluzioni.

I particolari di questa attesissima macchina ve li daremo la prossima settimana.

● Notata la presenza sul circuito del Jarama di un gruppo numeroso di tecnici della MICHELIN, capeggiati da Pierre Dupasquier, il giovane ingegnere che è capo del servizio sperimentale e corse della marca francese. Ovviamente una presenza non casuale, che deve essere collegata col prossimo avvento della Renault nelle corse della F. 1.

Dupasquier è personaggio molto noto nel mondo dei rallies, ed anche nelle corse di durata, ma tra poco sarà anche parte del « panorama » abituale della formula uno.

Ricordiamo che la Michelin equipaggerà in esclusiva la Renault F. 1 fino alla fine del 1977.

Per il futuro non ci risulta che la Renault abbia ancora la esclusiva Michelin, il che lascia la porta aperta a molte supposizioni. Potrebbe accadere, per esempio, che le prestazioni delle gomme Michelin siano tali da eccitare altre squadre, e che il campo di azione della marca francese si allarghi.

Ricordiamo anche che due anni fa la Ferrari ha provato in segreto a Fiorano le gomme Michelin sulla 312 T e che, secondo le nostre informazioni, Niki Lauda era stato eccezionalmente impressionato dalle qualità di queste gomme...

● AMON correrà molto probabilmente a Montecarlo con la seconda Wolf di F. 1. Così infatti vorrebbe il patron della scuderia, ma il neozelandese non ne ha voglia. Intanto prepara la Can-Am ex Talon rifatta da Dallara, e sta approntando una silhouette derivata dalla Lamborghini Countach. Un esperimento, è ovvio, in quanto questa vettura manca di omologazione.

● La pubblicità cartellonistica sul circuito del Jarama è più cara di quella che si può fare a Montecarlo, così assicurano quelli della MARELLI...

● BRIAN HENTON ha stabilito un nuovo record. Al via delle prove di venerdì ha fatto 850 metri prima di fare un testacoda e andare a finire in mezzo alle reti della « S », dove ha danneggiato l'atletone.

Si decide l'unificazione gruppo 5 e 6

● I membri della Commissione sportiva internazionale stanno lavorando alacremente per tentare di giungere sveltamente alla soluzione del grande problema di attualità: quello della riunificazione delle due attuali categorie di macchine « sport », vale a dire gruppo 5 e gruppo 6, di maniera ad avere un quadro meno desolante dell'attuale nelle gare del campionato costruttori.

Si spera che questi lavori portino ad una soluzione soddisfacente entro breve termine.



P.BON

lui non aveva altra scelta!

Ma voi si.

Speedline è la ruota componibile in lega, tecnologicamente all'avanguardia.

I tecnici migliori del mondo hanno collaborato con i nostri progettisti per la perfezione tecnica della ruota componibile Speedline. Sono i tecnici della Ferrari, Lotus, McLaren, Copersucar, Ligier, Williams, Lancia, Alfa Romeo, ecc., le grandi case che da anni montano ruote Speedline, sottoponendole alle massime sollecitazioni nelle competizioni Formula e in Rally. Da questa esperienza è nata la nostra produzione di ruote di qualsiasi tipo e cilindrata. Con questa garanzia potete dare alla vostra ruota un accessorio tecnico di tutta sicurezza.

La ruota originale componibile è solo Speedline (brevetto n. 882990).

speedline

ruote italiane per campioni e per chi ama l'automobile.

SPEEDLINE spa / 30030 tabina caltana (venezia)
via noalese 152 telefono 041/439176

AGENTI:

Friuli, Venezia Giulia: ALESSANDRO MONCINI via miramare 9 Trieste tel. 040/418735 - Veneto, Trentino Alto Adige: ENN

TORTELLA via mantova 5 Pacengo del Garda / Verona tel.

645077 - Emilia Romagna, Molise, Abruzzi, Marche, Um

Dr. ALBERTO LOLLI c/o CO.RA. viale dante 70 Lug

Ravenna tel. 0545/25563 - Lazio: MARCELLO ZA

RA via appiano 31 Roma tel. 06/343683 - Puglia

silicata: GIACOMO SCUDIERI via roma 108 M

poli / Bari tel. 080/747403 - Sicilia, Calab

DOMENICO TURCO via e. parisi 7a Paler

tel. 091/243662.

AUS
coupon

nome/ditta

indirizzo

città

Se siete interessati, compilate il tagliando ed inviatelo

in busta chiusa a:

Speedline spa / 30030 tabina caltana / venezia via noalese 152

Speedline è concessionaria per l'Italia delle trombe acustiche Unus.

UNUS

