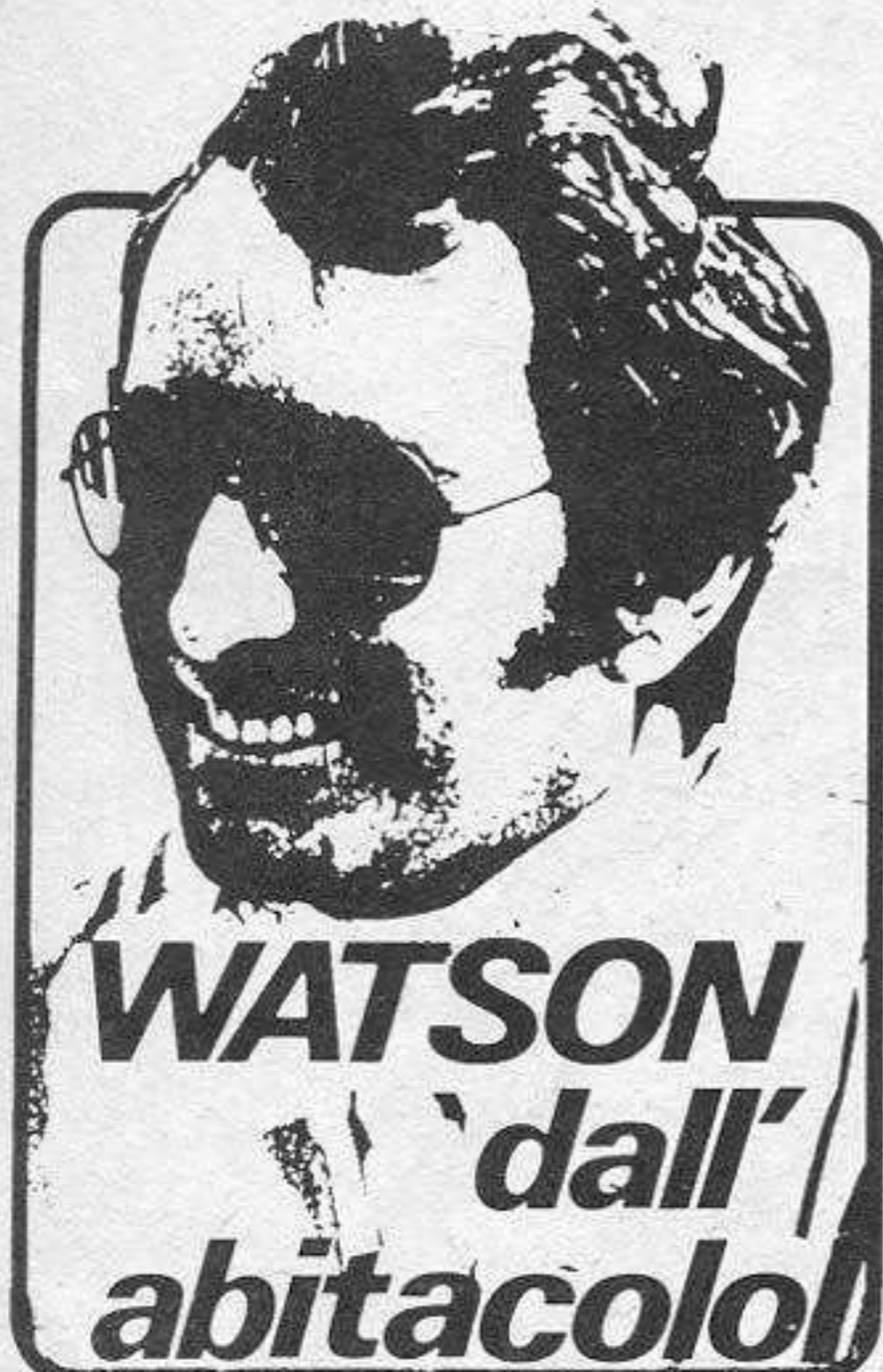


UNA DELUSIONE (PER ERRORE PROPRIO), UNA DIGERITA CONDIZIONE DI HANDICAP (MOMENTANEO?) E UN PURO PIACERE DI (TORNARE) A CORRERE NEL CIRCUS F.1: TRE TESTIMONIANZE-SIMBOLO DA UN CIRCUITO SEMPRE AFFASCINANTE

# 3 sull'altalena



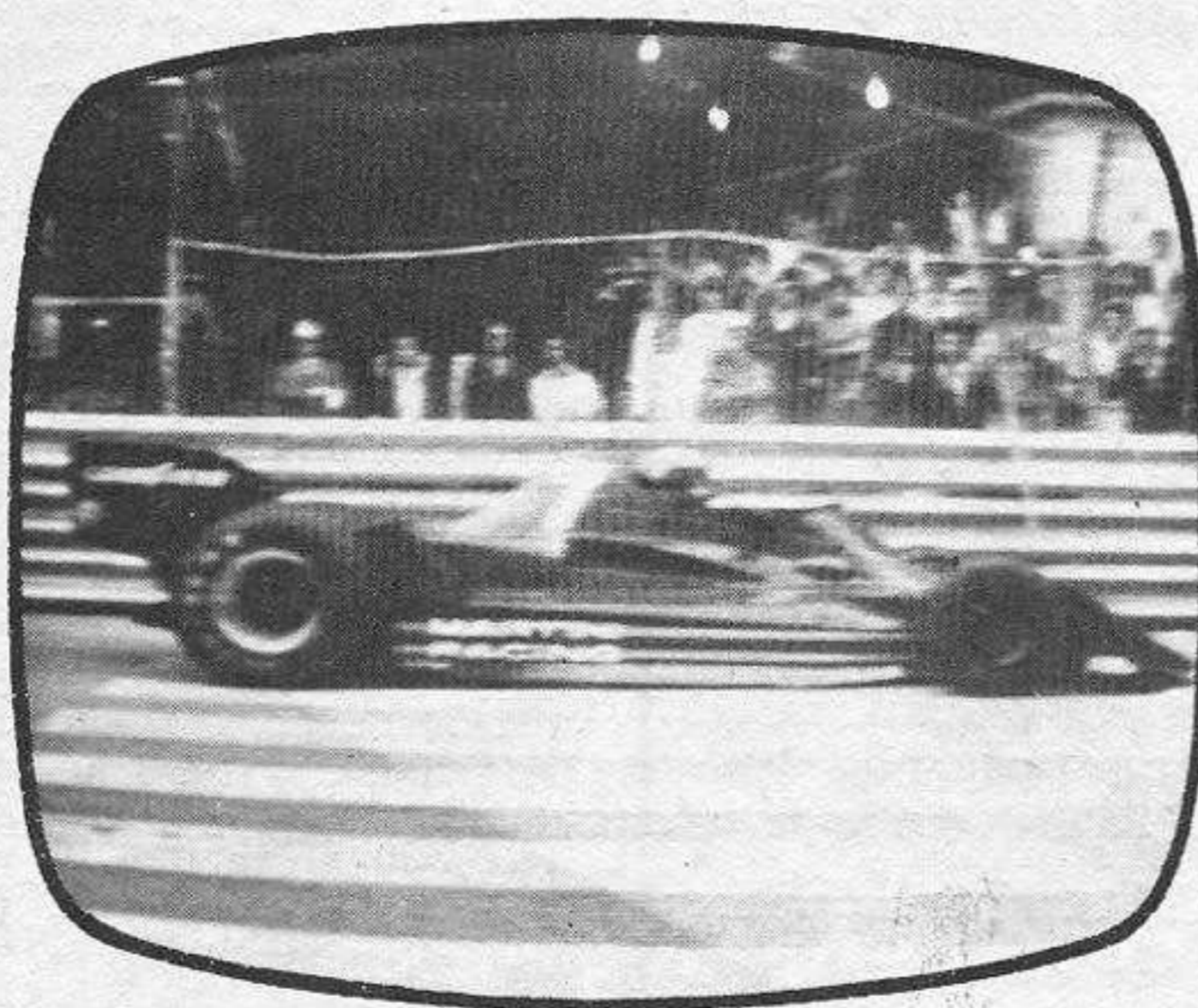
**Se non sbaglio  
più vedrete  
l'ALFA!...**

MONTECARLO - Se non fosse stato per le strisce pedonali avrei guidato la prima metà del GP di Monaco. Quando mi sono aggiudicato la pole position in prova, avevo il diritto di scegliere il lato della strada per la posizione di partenza. Ho scelto la sinistra, poiché mi permetteva un'impostazione in linea retta per la traiettoria ideale della curva Sainte Devote.

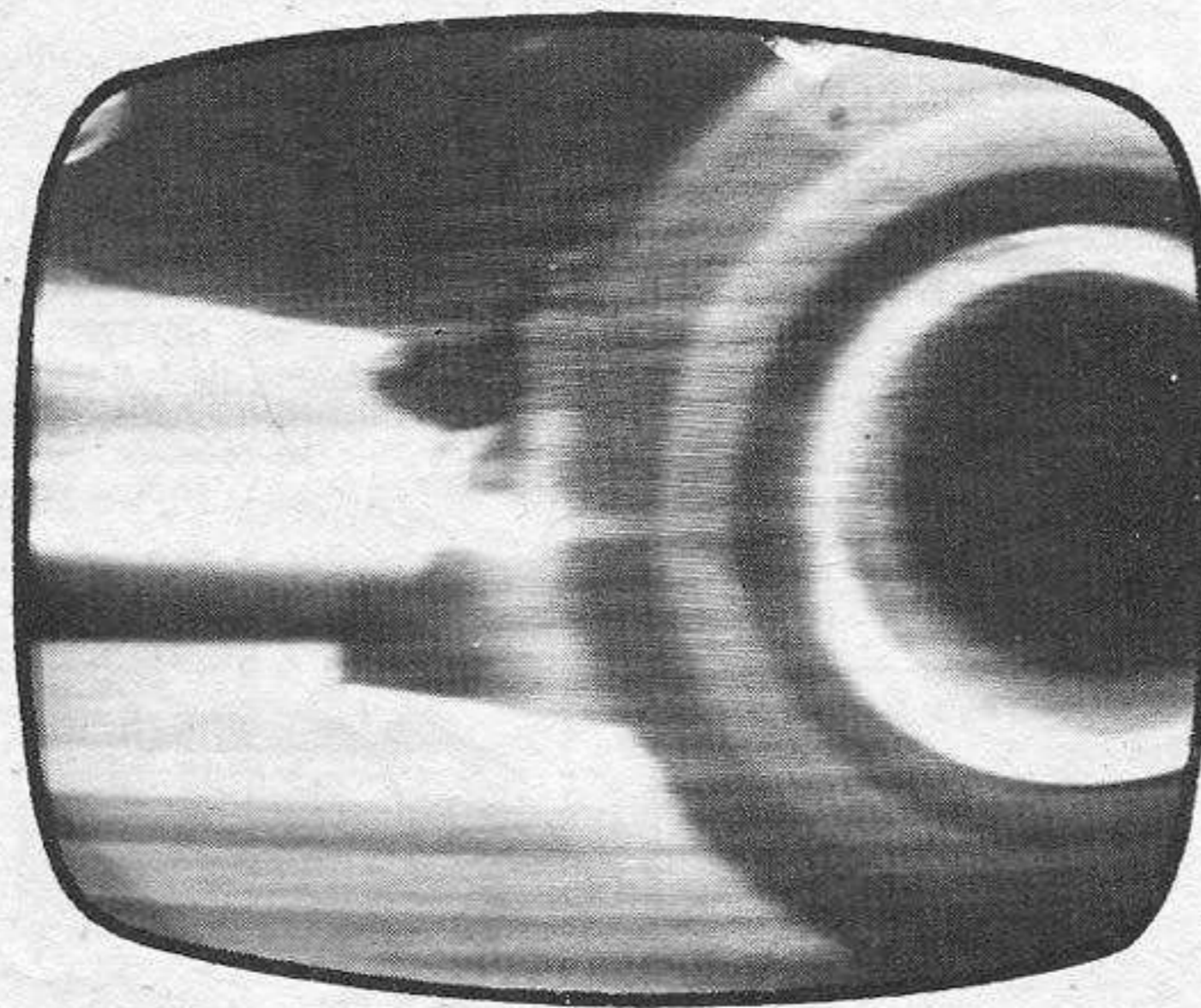
Furbo! Ma ciò che non ho considerato era il fatto che la posizione si trovava direttamente sulle strisce pedonali. Al via le ruote posteriori sulla vernice delle strisce hanno girato troppo a vuoto e ci sono volute frazioni di secondo prima che facessi presa. A quel punto Jody era già sulla strada per essere il primo in curva.

Chiunque guida la corsa a Monaco stabilisce il passo e, a meno che non commetta un errore veramente stupido, è impossibile sorpassarlo. Questa era precisamente la situazione con Jody davanti a me. Potevo tenere il passo con lui, ma non potevo passarlo. Tutto ciò che potevo fare era di stargli alle costole e sperare che commettesse uno sbaglio.

Si è dimostrato che il primo er-



La televisione aveva appena diffuso queste immagini, del via del GP di Monaco, che è squillato il telefono in redazione. Era Bernardo Taraschi, il non dimenticato pilota-costruttore teramano: «Ma che fa Watson? E' matto a partire sulle strisce pedonali? Non lo sa che sono scivolose come sapone?». Il resto lo avete visto tutti. La potenza del 12 Alfa si è scaricata a vuoto, e le ruote motrici hanno a lungo girato senza fare presa (foto sotto), quanto bastava per cedere a Scheckter tutto il vantaggio faticosamente accumulato dalla Brabham-Alfa n. 7 in prova. Tre considerazioni: allora non è vero che i piloti sono così freddi ed astuti, se è vero che Watson si è piazzato sulle strisce senza protestare; perché mai il direttore sportivo della squadra Brabham-Martini non ha reclamato, facendo modificare il posizionamento della griglia; ed infine perché mai gli organizzatori non lo hanno previsto, questo inconveniente che, non dimentichiamolo, è costato la corsa di F. 3 anche a Ghinzani?



MONTECARLO - Mi chiedo se l'insolita avventura che ho vissuto a Monaco si fosse mai prodotta prima. Giudicate voi stessi! Un uomo si trova là in pura vacanza, attirato dal doppio pia-

## Da spettatore a pilota

cere dell'atmosfera molto particolare del Principato di Monaco e di vedere (finalmente!) il Gran Premio di Monaco dall'alto di un balcone privilegiato. Costui passa ore serene guardando dall'esterno l'acquario della Formula 1. Ed ecco che alla vigilia del Gran Premio, un costruttore che



**...ed ora  
a INDY per  
imparare**

MONTECARLO - Almeno nessuno mi può accusare di incoerenza a Monaco. Per un po' di tempo ho veramente pensato che avrei preso qualche punto per la prima volta su un circuito stradale, ma il motore di sviluppo Cosworth ha posto una brusca fine a ciò. Ironicamente, dopo che avevo spento il motore, mi ero accostato per fermarmi, guardacaso, la macchina si è arrestata praticamente ai piedi di Keith Duckworth, il quale ha fatto a Monaco uno dei suoi rari viaggi alle corse. Era venuto per assistere alla 100. vittoria, così come alla prima uscita del motore di sviluppo a testa in alluminio. Così sono stato in grado di discuterne con lui in prima persona!

Dopo la Spagna abbiamo effettuato qualche prova a Brands Hatch, ma inutile dire che pioveva e così abbiamo dovuto chiudere bottega proprio nel momento in cui le cose cominciavano a diventare interessanti. Dalla Spagna sono venuto a Monaco in aereo il martedì pomeriggio e ho passato il mercoledì con amici che abitano vicino. Le qualificazioni giovedì non sono state proprio un grande successo per me ma neanche per Jochen, benché egli sia stato più veloce. Le McLaren non sono mai andate bene a Monaco, in parte per il

## ♥ L'ALFA

rore era il mio. Sono arrivato in volata nella Sainte Devote dopo circa 10 giri e per un pelo non ho urtato Jody di dietro. Il mio pedale del freno è arrivato fino in fondo, ma l'effetto frenante era molto limitato e sono riuscito a prendere la curva in qualche modo. Poi ho pompato e pompato con il pedale ed è tornato un po' d'effetto frenante. Nel frattempo avevo perso terreno e mi ci sono voluti alcuni giri per riprendere Jody. Poi, non appena mi ero di nuovo portato alle sue spalle, i freni se ne sono andati nuovamente.

Monaco è un posto traditore nelle condizioni migliori. Ma con freni che funzionano irregolarmente non è divertente, ve l'assicuro. Forse aveva a che fare con lo scarso raffreddamento, quando mi trovavo dietro a Jody, non lo so. Ma era certamente molto preoccupante non sapere mai se i freni avrebbero funzionato adeguatamente o no quando spingevo il pedale.

L'inevitabile è successo e sono salito per la pista di disimpegno alla chicane, cedendo il mio secondo posto a Niki. Sono ripartito arrabbiato. Poi, quando sono entrato nella St. Devote a circa 180 all'ora ero di nuovo senza freni: ho fatto un testacoda di 180 gradi e sono rimasto immobile, trovandomi di fronte alle macchine in arrivo! Il che non è una sensazione molto piacevole.

Questa è stata la fine della mia corsa perché, quando se ne sono andati i freni, si è grippato anche il cambio (il dente della seconda marcia si è spaccato in tre punti) e i commissari hanno dovuto sollevare la vettura con una gru, per toglierla di mezzo, perché non si lasciava spostare altrimenti.

Una fine triste e deludente per un fine settimana che prometteva tanto bene: la prima pole position in un GP. Un posto in prima fila di partenza a Monaco è ciò che ogni pilota si augura. Avevo la macchina più veloce in pista quel giorno, ero l'unico pilota che fosse sceso al di sotto di 1'30" e mi sentivo in vena per dare al Martini-Brabham-Alfa team la prima vittoria della stagione. Io sono convinto che con una buona partenza e senza noie avrei vinto questa corsa con facilità. Ma nelle corse automobilistiche non ci sono premi per chi « crede ». Solo per chi vince.

Il mio compagno di squadra Hans Stuck è partito dal quinto posto nello schieramento e nelle prime fasi si trovava in quarta posizione senza difficoltà. Ritengo che le prestazioni delle nostre due vetture debbano essere un giusto indizio per tutti: ora siamo pronti a dire la nostra e a fare ciò che avremmo voluto fare da molto tempo.

E' sorprendente come le prestazioni possano « girare »; in Spagna le squadre più competitive erano la Lotus, Ligier, Ferrari. Qui Jody era in forma meravigliosa, noi eravamo messi bene e le Tyrrell avevano fatto una piccola svolta per il meglio. Un preciso indizio di come sono vicini tutti e quanto può essere importante un piccolo aggiustamento per la caccia di quelle importanti frazioni di secondo.

Nuovamente le March non erano competitive, fino al punto che delle quattro presenti solo una è riuscita a qualificarsi per la partenza. Sarebbe una voce per il « Guinness Book of Records ». Il titubante Stanley-BRM team si è fatto ridere dietro, presentandosi a Monaco dopo essere stato rifiutato dagli organizzatori per l'iscrizione alla corsa ed è dovuto tornarsene a casa con la « coda fra le gambe ».

Veramente per me il GP di Monaco non è stata una corsa. Per me una corsa comporta qualche cambiamento di posizione durante il suo svolgimento. Ma è difficile che questo succeda lì, tanto sono stretti i confini di questo circuito stretto e

traditore, dove tutto è frenare-accelerare-frenare, quasi senza occasioni di passare. Non vedo l'ora di arrivare su uno dei circuiti più veloci come Zolder in Belgio per la prossima prova, dove si ha la possibilità di esprimersi e andare forte.

Forse dovremo rivedere la nuova « porta di garage » (alettone posteriore n.d.r.) che ha funzionato tanto bene a Monaco, dandoci la importante spinta in basso, di cui avevamo bisogno. Penso l'altra cosa che ci ha aiutato a Monaco sia stata l'occasione di effettuare prove anticipate sul circuito di prova della Alfa a Balocco, dove hanno tracciato una pista stretta e sinuosa, simulando le curve di Monaco. Ciò ha significato arrivare a Monaco in ottima forma, avendo già compiuto parte della messa a punto.

La macchina era certamente più approdabile che in Spagna o a Long Beach e siamo stati in grado di portare in pista la potenza nell'entrata delle curve, invece che in uscita.

Guardando le foto della nuova Wolf Can-Am durante il fine settimana, con la bella carrozzeria che copre tutto, mi sono chiesto se questa sia forse la strada che dovremmo prendere anche in F. 1. Una monoposto a carrozzeria integrale sarebbe più veloce, ma sarebbe anche più sicura, perché la macchina produrrebbe più spinta verso terra e avrebbe un'aderenza migliore. Potrebbe anche evitare che certa gente aggrovigli facile le ruote. E' da rifletterci sopra.

Per rilassarmi questa settimana, farò un po' di prove in Belgio e poi prenderò l'aereo per assistere per la prima volta a Indy 500. Dovrebbe essere divertente vedere come l'altra metà se la passa...

John Watson

## ♠ INDY

passo lungo e la loro larghezza. Così sembrava che il 1977 non sarebbe stato un'eccezione. Gunnar Nilsson ha discusso con noi il circuito e la sua macchina dopo le qualificazioni e si è lamentato che la Lotus sia troppo lunga per questo circuito. Teddy Mayer gli ha detto di non preoccuparsi: « James deve fare una curva a tre punti per prendere il tornante della stazione! ».

Venerdì era giornata di riposo per tutti ed io l'ho passata in interviste con la stampa, radio e televisione locale. Ho anche fatto una partita di squash prima di assistere alla festa Marlboro e al ricevimento che il principe Ranieri ha dato per i piloti. Debbo dire che la programmazione di questi avvenimenti non è molto buona. Il ricevimento avrebbe dovuto avere inizio alle 22,30 di venerdì (la seconda giornata di prove era il sabato). Ora, la maggior parte di noi, tra cui anch'io, preferisce essere a letto almeno per quell'ora la sera prima delle prove e della corsa ed è piuttosto un segno di mancanza di riguardo chiederci di assistere ad una festa che ha inizio a quell'ora.

Naturalmente non siamo costretti ad andarci, ma poi la stampa locale parla male di noi per essere poco cooperativi ed ingrati. Tra parentesi, forse avete letto che mi è stato assegnato il Premio Limone dalla International Racing Press Association per essere il pilota GP meno « cooperante » del 1976. Continuano ad invitarmi a cena o pranzi per ritirare il premio, ma penso che non ci andrò, perché ho paura che, se ci vado, loro potranno pensare che sia diventato troppo « cooperativo » e potrebbero non darmelo più!

Le qualificazioni di sabato sono andate molto meglio per me. La sessione del mattino (non cronometrata) è sta-

ta interrotta dalla pioggia e il tempo non sembrava troppo buono per il pomeriggio. Ma per fortuna è rimasto asciutto e sono stato in grado di effettuare qualche giro migliore e ho potuto salire fino al settimo posto nello schieramento. Abbiamo cambiato una o due cosette alla macchina, ma fondamentalmente tutto era ancora piuttosto una lotta e ho dovuto impegnarmi veramente a fondo per registrare quel tempo! Se ci si trova in condizioni in cui la macchina non è veramente molto a posto, la si deve guidare con più durezza e correre il rischio di perdere il controllo e urtare il guard-rail. Non è la cosa ideale ma a volte è necessario.

Ho fatto una partenza ragionevolmente buona, ma non ho migliorato la mia posizione della griglia, perché tutti quanti davanti a me hanno fatto una partenza altrettanto buona. Come ho già detto nella rubrica scorsa, è veramente quasi impossibile sorpassare a Monaco, a meno che il pilota davanti a te non commetta uno sbaglio o si trovi in grosse difficoltà con la vettura. A Monaco si deve semplicemente sperare che coloro i quali sono davanti abbiano noie meccaniche. Dopo circa 20 giri mi trovavo in posizione favorevole perché Stuck e Peterson si erano ritirati ed io ero in quinta posizione. Niki si trovava direttamente davanti a me ed era interessante vedere la differenza di comportamento delle nostre due macchine lungo questo circuito.

Dopo la piazza del Casinò, nelle curve che si fanno in prima, quelle della stazione e all'ingresso del tunnel, la Ferrari è sparita di vista. Nelle curve più veloci ero in grado di riprenderla ed era chiaro come la mia macchina fosse meglio in quei punti. Abbiamo provato un sacco di alettoni, ma non siamo riusciti ad ottenere la giusta aderenza nelle curve lente. Nel totale Niki era più veloce di me e non avrei potuto prenderlo. Credo comunque che avrei potuto prendere Carlos Reutemann, benché sorpassarlo sarebbe stata un'altra faccenda.

La corsa di Monaco diventava una gara per i piloti in testa al campionato, tutti hanno occupato buone posizioni. Jody ha guidato in maniera superba, ha fatto una partenza perfetta dalla prima fila e ora è chiaramente una seria minaccia al titolo mondiale. Egli è fiducioso e fisicamente in forma e la macchina sembra andare bene dappertutto e finora è stata quasi perfettamente affidabile.

Niki ha guidato bene, considerando il fatto che deve aver sentito parecchio dolore alle costole, e ha quasi raggiunto Jody sulla linea del traguardo.

Anche Carlos è andato bene, anche se penso che forse si è un po' stancato durante la gara. La maggiore lotta della corsa era tra Jochen Mass e Mario Andretti. Originariamente Jochen era davanti a Mario, ma la Lotus lo ha passato quando, come dice Jochen, si è vista una bandiera simile ad una bandiera gialla. Questo fatto ha dato carica ad « Herman » e la volta successiva, quando ha visto lo spettacolo di un errore di Mario, egli ha chiuso gli occhi e ha staccato dopo di lui.

Effettivamente ha frenato tanto forte che una gomma anteriore si è sgonfiata per abrasioni e così ha dovuto lottare contro forti vibrazioni per il resto della corsa. Entrambe le condotte dei freni anteriori si sono rotte per queste vibrazioni ed egli ha terminato la gara con le gomme consumate fino alla tela e con le mani piene di piaghe. Anche Mario ha disputato un'ottima gara ed entrambi si sono guadagnati i loro soldi per il fine settimana.

Per quanto riguarda gli altri, il team Shadow era sorridente, il che era giustificabile dopo il bel sesto posto di Alan Jones e il debutto molto promettente di Patrese. Il giovane pilota italiano ha evidentemente fatto un'ottima prima impressione, prendendosi la brega di imparare l'inglese in breve tempo, per poter comunicare con il team. Rupert Keegan ha disputato una corsa sensata al volante della Hesketh, ora sa quanto è faticoso il pilotare una macchina di GP per una corsa intera!

Dopo Monaco mi reco a Londra per una breve visita alla Texaco, prima di passare qualche giorno in Belgio a provare la M 26. Mi auguro di correre lì con la M 26 il fine settimana dopo. Dopo le prove prenderò l'aereo per andare ad Indianapolis per assistere alla corsa, poiché non ci sono mai stato prima e mi sembra una buona idea se ci voglio correre l'anno venturo.

James Hunt



## ♣ Da spettatore a pilota

ha inteso parlare della sua presenza discreta, si arrangia per trovarlo e gli offre... Sì, gli offre di correre il Gran Premio dell'indomani.

Si potrebbe credere una meravigliosa favola per adolescenti. Ma bisogna forse ricordare che la verità oltrepassa volentieri l'immaginazione? In ogni caso, la storia è rigorosamente vera. Ed è vera fin nel piccolo miracolo del susseguirsi delle cose. Perché questo perfetto turista che si vede offrire all'improvviso un volante di Formula 1 ha precisamente un equipaggiamento di pilota nei suoi bagagli!

La mia vacanza doveva in effetti terminare domenica sera, e lunedì mattina dovevo essere alle prove per la Porsche. Chi direbbe no quando tutto va liscio? Non io! Eppure ho chiesto il tempo per riflettere. Qualche secondo.

Ecco come si poneva il problema. Erano esattamente sette mesi che

non avevo più guidato una F. 1.

2 Ne erano quattro che avevo rinunciato a disputare ancora dei Gran Premi (davanti al mio doppio appuntamento mancato con l'Argentina e con l'Ensign) e che non avevo provato il minimo rimpianto.

3 La nuova Ensign che mi era proposta mi era sconosciuta.

4 Mi rimaneva un'ora per fare la sua conoscenza, metterla più o meno a punto secondo il mio stile di pilotaggio e qualificarla! Una doppia sfida, via!

Se voglio essere sincero con me stesso, devo riconoscere che è questo e null'altro che questo, che mi ha deciso. Non c'è niente di meglio che una sfida per sollecitare la mia eterna mentalità di dilettante.

E non c'è nulla di meglio che una

Jacky Ickx

CONTINUA A PAGINA 19

MA FU VERA LOTTA?...

# JODY e NIKI al centesimo

MONTECARLO - «...ancora un giro e ce l'avrebbe fatta...» si diceva con rammarico ai box di Montecarlo a proposito di Lauda, dopo l'arrivo "quasi" in volata. Scheckter lo ha detto nella conferenza stampa di aver avuto la pompa della benzina che non andava bene. Nel cronologico si vede chiaramente, alla luce dei tempi, che in realtà mai la Ferrari di Lauda ha purtroppo minacciato veramente la bleu-oro vettura di Wolf.

Quando a Lauda è stata data via libera imponendo a Reutemann di farsi passare dall'austriaco, questi aveva 7"63 di ritardo da Jody.

L'ing. Forghieri ai box in quel momento dice: «...Ora Niki può andare più forte, non è più frenato da Reutemann tenterà di prendere Scheckter...». Nella realtà invece il distacco fra i due è aumentato al 25. passaggio, per diminuire al 30. e aumentare poi progressivamente fino a raggiungere al 55. giro (a meno 21 giri dal traguardo) i quasi 15": un distacco inusuale in F. 1. Scheckter da quel momento ha gradatamente rallentato, sia per la paura delle bizze della sua pompa elettrica, sia per evitare errori. Al 70. a sei giri dalla fine ha quasi 10", all'ultimo giro ne ha 6"40, e qui va veramente a spasso. Lauda gira al 76. giro nel tempo di 1'32"34, che è praticamente il suo tempo medio sul giro, mentre il sudafricano, per non fare come Brabham alcuni anni fa, va a spasso compiendo l'ultima tornata addirittura in 1'38"25. Ed è così che Lauda gli arriva di 89/100 soli alle spalle.

I tempi sul giro di questi due protagonisti di questo GP, avuti grazie alla gentilezza del sig. Sobra addetto alle pubbliche relazioni con la stampa, dimostrano come Lauda, anche quando ha passato Reutemann, non ha migliorato di molto le sue prestazioni sul giro, anzi, ha fatto alcune "tornate" in 1'31" solo quando c'era da attaccarsi alle ruote del suo compagno-rivale.

g. c.

Giro	SCHECKTER	LAUDA	Vantaggio di Scheckter
5°	7'53"58	7'58"46	4"88
10°	15'35"55	15'44"05	8"50
15°	23'21"12	23'25"81	4"69
20°	31'00"85	31'08"48	7"63
25°	38'40"99	38'48"37	8"38
30°	46'22"66	46'29"30	6"96
35°	54'01"19	54'09"02	7"83
40°	1.01'38"58	1.01'49"36	10"78
45°	1.09'18"69	1.09'31"70	13"01
50°	1.17'01"58	1.17'14"72	13"14
55°	1.24'49"27	1.25'04"08	14"81
60°	1.32'36"48	1.32'49"82	13"34
65°	1.40'25"68	1.40'37"28	11"60
70°	1.48'19"34	1.48'28"83	9"49
75°	1.56'14"52	1.56'20"92	6"40
76°	1.57'52"77	1.57'53"66	0"89

DOVE, CHI e COME le 100 vittorie del DFV

GRAN PREMIO	VINCITORE	VETTURA	MEDIA
1967			
GP Olanda, Zandvoort	Jim Clark	Lotus 49	168,087
GP Inghilterra, Silverstone	Jim Clark	Lotus 49	189,326
GP Stati Uniti, Watkins Glen	Jim Clark	Lotus 49	194,657
GP Messico, Magdalena Mixchuca	Jim Clark	Lotus 49	163,209
1968			
GP Sud Africa, Kyalami	Jim Clark	Lotus 49	179,877
GP Spagna, Jarama	Graham Hill	Lotus 49	135,839
GP Monaco, Montecarlo	Graham Hill	Lotus 49 B	125,238
GP Belgio, Francorchamps	Bruce McLaren	McLaren M7A	236,797
GP Olanda, Zandvoort	Jackie Stewart	Matra MS 10	136,245
GP Inghilterra, Brands Hatch	Jo Siffert	Lotus 49 B	168,708
GP Germania, Nurburgring	Jackie Stewart	Matra MS 10	137,943
GP Italia, Monza	Denis Hulme	McLaren M7A	234,023
GP Canada, St. Jovite	Denis Hulme	McLaren M7A	156,466
GP Stati Uniti, Watkins Glen	Jackie Stewart	Matra MS 10	200,989
GP Messico, Magdalena Mixchuca	Graham Hill	Lotus 49 B	167,049
1969			
GP Sud Africa, Kyalami	Jackie Stewart	Matra MS 10	178,021
GP Spagna, Montjuich	Jackie Stewart	Matra MS 80	149,521
GP Monaco, Montecarlo	Graham Hill	Lotus 49 B	129,036
GP Olanda, Zandvoort	Jackie Stewart	Matra MS 80	178,705
GP Francia, Clermont Ferrand	Jackie Stewart	Matra MS 80	157,251
GP Inghilterra, Silverstone	Jackie Stewart	Matra MS 80	204,794
GP Germania, Nurburgring	Jacky Ickx	Brabham BT26A	174,498
GP Italia, Monza	Jackie Stewart	Matra MS 80	236,521
GP Canda, Mosport	Jacky Ickx	Brabham BT26A	178,934
GP Stati Uniti, Watkins Glen	Jochen Rindt	Lotus 49 B	203,359
GP Messico, Magdalena Mixchuca	Denis Hulme	McLaren M7A	170,833
1970			
GP Sud Africa, Kyalami	Jack Brabham	Brabham BT33	179,767
GP Spagna, Jarama	Jackie Stewart	March 701 B	140,362
GP Monaco, Montecarlo	Jochen Rindt	Lotus 49 C	131,718
GP Olanda, Zandvoort	Jochen Rindt	Lotus 72	181,777
GP Francia, Clermont Ferrand	Jochen Rindt	Lotus 72	158,390
GP Inghilterra, Brands Hatch	Jochen Rindt	Lotus 72	174,914
GP Germania, Hockenheim	Jochen Rindt	Lotus 72	199,667
GP Stati Uniti, Watkins Glen	Emerson Fittipaldi	Lotus 72	204,052
1971			
GP Spagna, Montjuich	Jackie Stewart	Tyrrell 003	156,413
GP Monaco, Montecarlo	Jackie Stewart	Tyrrell 003	134,359
GP Francia, Paul Ricard	Jackie Stewart	Tyrrell 003	179,700
GP Inghilterra, Silverstone	Jackie Stewart	Tyrrell 003	209,986
GP Germania, Nurburgring	Jackie Stewart	Tyrrell 003	184,191
GP Canada, Mosport	Jackie Stewart	Tyrrell 003	131,895
GP Stati Uniti, Watkins Glen	François Cevert	Tyrrell 002	185,228
1972			
GP Argentina, Buenos Aires	Jackie Stewart	Tyrrell 003	161,632
GP Sud Africa, Kyalami	Denis Hulme	McLaren M19A	183,825
GP Spagna, Jarama	Emerson Fittipaldi	Lotus 72	148,627
GP Belgio, Nivelles	Emerson Fittipaldi	Lotus 72	182,422
GP Francia, Clermont Ferrand	Jackie Stewart	Tyrrell 003	163,453
GP Inghilterra, Brands Hatch	Emerson Fittipaldi	Lotus 72	180,340
GP Austria, Osterreichring	Emerson Fittipaldi	Lotus 72	214,537
GP Italia, Monza	Emerson Fittipaldi	Lotus 72	211,812
GP Canada, Mosport	Jackie Stewart	Tyrrell 005	183,918
GP Stati Uniti, Watkins Glen	Jackie Stewart	Tyrrell 005	189,070
1973			
GP Argentina, Buenos Aires	Emerson Fittipaldi	Lotus 72	165,688
GP Brasile, Interlagos	Emerson Fittipaldi	Lotus 72	183,831
GP Sud Africa, Kyalami	Jackie Stewart	Tyrrell 006	188,518
GP Spagna, Montjuich	Emerson Fittipaldi	Lotus 72	157,489
GP Belgio, Zolder	Jackie Stewart	Tyrrell 006	173,384
GP Monaco, Montecarlo	Jackie Stewart	Tyrrell 006	130,297
GP Svezia, Anderstorp	Denis Hulme	McLaren M23	165,169
GP Francia, Paul Ricard	Ronnie Peterson	Lotus 72	185,263
GP Inghilterra, Silverstone	Peter Revson	McLaren M23	212,034
GP Olanda, Zandvoort	Jackie Stewart	Tyrrell 006	184,022
GP Germania, Nurburgring	Jackie Stewart	Tyrrell 006	187,961
GP Austria, Osterreichring	Ronnie Peterson	Lotus 72	215,659
GP Italia, Monza	Ronnie Peterson	Lotus 72	213,450
GP Canada, Mosport	Peter Revson	McLaren M23	159,534
GP Stati Uniti, Watkins Glen	Ronnie Peterson	Lotus 72	189,990
1974			
GP Argentina, Buenos Aires	Denis Hulme	McLaren M23	187,847
GP Brasile, Interlagos	Emerson Fittipaldi	McLaren M23	180,624
GP Sud Africa, Kyalami	Carlos Reutemann	Brabham BT44	187,041
GP Belgio, Nivelles	Emerson Fittipaldi	McLaren M23	182,019

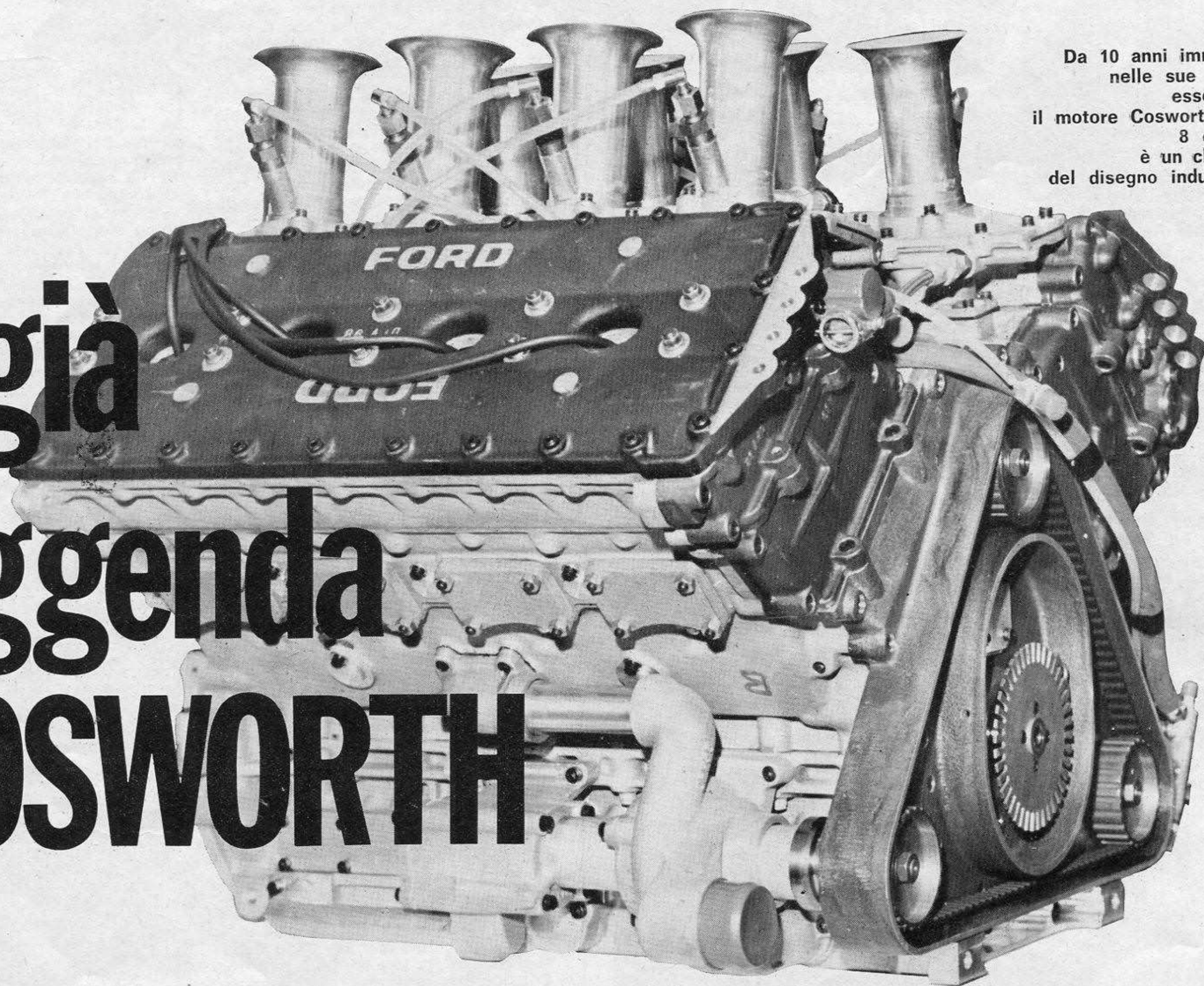
CONTINUA A PAGINA 12

● In nero i giri in cui uno è andato più veloce dell'altro.

IN QUEL LONTANO 25 APRILE 1967 NESSUNO DEI POCHI GIORNALISTI PRESENTI IN UN CENTRALE HOTEL LONDINESE AVREBBE IMMAGINATO DI ASSISTERE AL BATTESIMO DI UN MOTORE CHE SAREBBE DIVENTATO L'ELEMENTO MECCANICO PIÙ IMPORTANTE PER IL BOOM DELLE CORSE F.1

Da 10 anni immutato nelle sue forme essenziali, il motore Cosworth DFV 8 cilindri è un classico del disegno industriale

**È già  
leggenda  
COSWORTH**



LONDRA - Ho passato un'ora del pomeriggio del 4 giugno 1967 appoggiato sul recinto a Zandvoort, il recinto dal lato esterno della curva sinistra dietro il paddock, per essere preciso. Harley Copp e Walter Hayes erano due dei miei compagni durante quell'ora, e gradualmente si sono rilassati. Nessuno dei due era il tipo di avere esplosioni di gioia, ma i loro visi brillavano di ovvia soddisfazione. Erano gli uomini responsabili dell'investimento di 100.000 sterline (150 milioni di lire) in nome della Ford Motor Company e stavano osservando il primo dividendo maturato da questo investimento. Stavano osservando Graham Hill e poi Jim Clark, che guidavano il GP d'Olanda, al volante di piccole belle vetture verdi e gialle, spinte da motori che portavano sui coperchi delle cammes un'unica parola: « Ford ».

Gli uomini della Ford hanno valutato più tardi che le 100.000 sterline sono state interamente recuperate nel pomeriggio del 1° ottobre 1967, quando Clark ha vinto il GP d'America con una Lotus-Ford. E che dividendo questo investimento ha fruttato, da allora! Le 100.000 sterline sono state investite in un motore di F2 e nella progettazione, sviluppo e produzione di uno di F1 da parte di Keith Duckworth, nel rapporto di 25.000 per il F2 4 cilindri e 75.000 per il 3 litri V8; nel 1977, come sembra, la Ford ha speso

80.000 sterline per vincere il Safari Rally...

Oggi presumibilmente ogni costruttore importante di macchine spenderebbe molto di più delle 75.000 sterline per un gruppo motore che offrisse anche solo una vaga possibilità di ottenere un successo analogo nel suo nome, con praticamente nessuno sforzo da parte sua. Certamente nessuno, nel 1967, avrebbe potuto prevedere che il motore DFV, che portava sempre il nome « Ford », avrebbe vinto ancora corse del campionato mondiale nel 1977, per non parlare di ottenere 100 vittorie (per ora) in GP.

Nella storia questo genere di risultato è stato uguagliato solo dall'immortale Offenhauser « quattro ». Nessun altro pezzo meccanico nella storia delle corse in circuito è arrivato neanche vicino a questo record.

Eppure le prime ambizioni per il Cosworth-Ford DFV erano molto modeste. Keith Duckworth ricorda: « Quando il DFV fu progettato non avevamo in mente una durata particolare, non sapevamo neanche per certo se sarebbe stato competitivo. Sapevamo che avrebbe dovuto poter battere gli attuali motori F1, per esempio il Repco. Sviluppava più CV frenanti della maggior parte degli altri, ma certamente questa non è l'unica qualità necessaria per un motore da corsa. Il contratto originale era per cinque motori, che dovevamo sviluppare e man-

tenere per un team, la Lotus. Non avevamo alcun particolare concetto strano di progettazione, salvo il fatto che i pezzi progettati per il motore dovevano essere tali da permettere di essere prodotti dal macchinario in nostro possesso, a quel tempo ».

Con la fine della formula 1,5 litri nel 1965 arrivò il ritiro della Coventry-Climax, e questo avrebbe benissimo potuto significare la morte della maggior parte dei costruttori di vetture di F1 britannici. Soltanto la BRM risultava immune benché, di fatto, quella squadra abbia seguito la strada sbagliata. Cooper si è rivolto ai Maserati V12, fondamentalmente un tipo vecchio, mentre Brabham era abbastanza lungimirante per vedere le possibilità del semplice Repco V8. Quella direzione, però, non era aperta a Colin Chapman, perciò nell'ultimo anno della formula 1,5 litri, uno dei teams principali, la Lotus, guardava ad un futuro incerto.

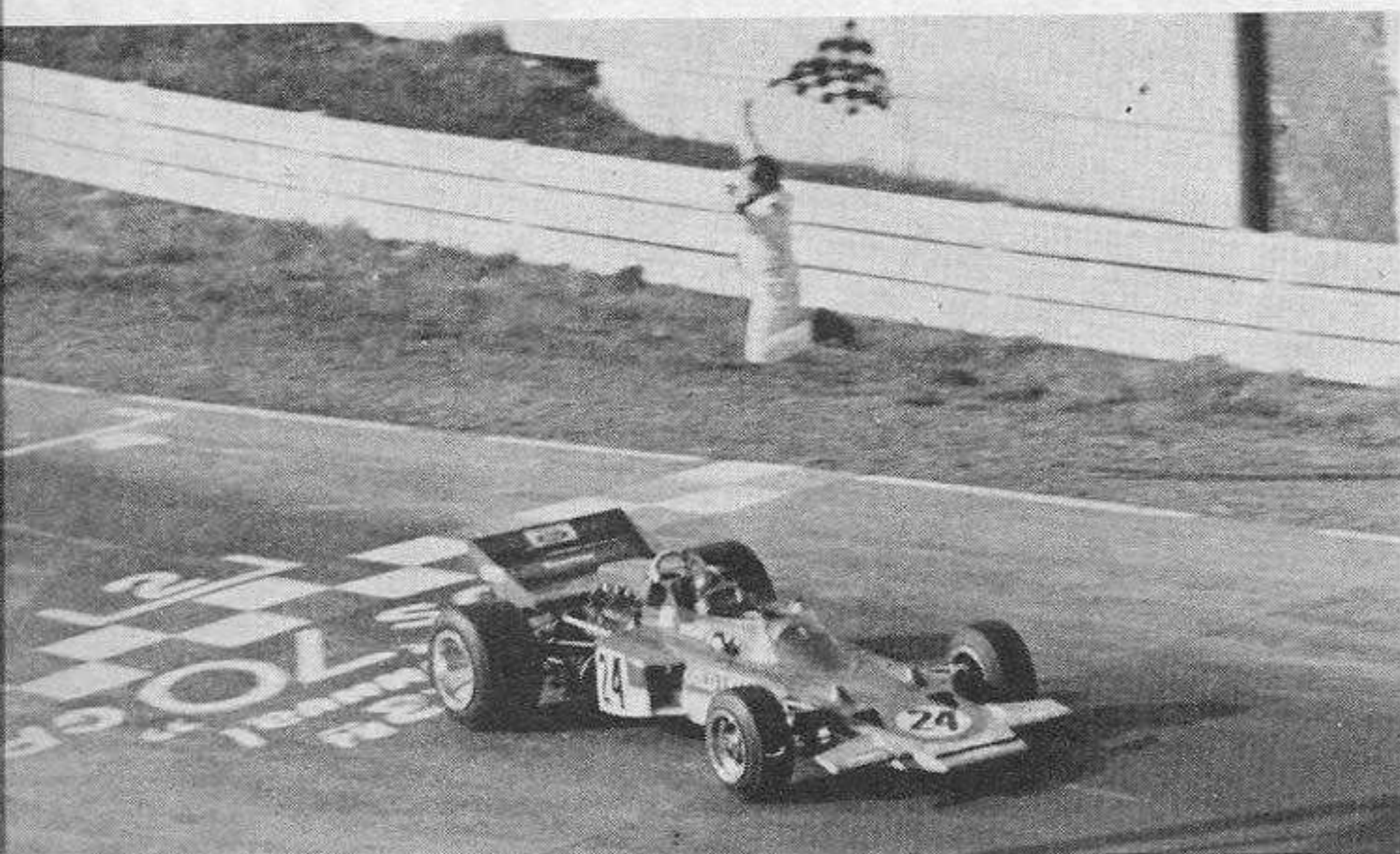
I primi tentativi di Chapman di trovare un appoggio finanziario per ordinare un motore al suo associato di lunga data Keith Duckworth sono falliti, ed era costretto, come sistemazione intermedia, a costringere il suo team Lotus ad usare motori 2 litri o il BRM H16. Quel blocco incredibile era

CONTINUA A PAGINA 12 David Hodges

CONTINUAZIONE DA PAG. 10

## DOVE-CHI-COME

GP Monaco, Montecarlo	Ronnie Peterson	Lotus 72	129,941
GP Svezia, Anderstorp	Jody Scheckter	Tyrrell 007	162,723
GP Francia, Digione	Ronnie Peterson	Lotus 72	192,722
GP Inghilterra, Brands Hatch	Jody Scheckter	Tyrrell 007	189,669
GP Austria, Osterreichring	Carlos Reutemann	Brabham BT44	215,824
GP Italia, Monza	Ronnie Peterson	Lotus 72	217,420
GP Canada, Mosport	Emerson Fittipaldi	McLaren M23	189,130
GP Stati Uniti, Watkins Glen	Carlos Reutemann	Brabham BT44	191,705
1975			
GP Argentina, Buenos Aires	Emerson Fittipaldi	McLaren M23	190,861
GP Brasile, Interlagos	Carlos Pace	Brabham BT44	182,497
GP Sud Africa, Kyalami	Jody Scheckter	Tyrrell 007	185,956
GP Spagna, Montjuich	Jochen Mass	McLaren M23	153,765
GP Olanda, Zandvoort	James Hunt	Hesketh 308	177,801
GP Inghilterra, Silverstone	Emerson Fittipaldi	McLaren M23	193,151
GP Germania, Nurburgring	Carlos Reutemann	Brabham BT44	189,474
GP Austria, Osterreichring	Vittorio Brambilla	March 751	177,515
1976			
GP Spagna, Jarama	James Hunt	McLaren M23	149,690
GP Svezia, Anderstorp	Jody Scheckter	Tyrrell P34	162,381
GP Francia, Paul Ricard	James Hunt	McLaren M23	186,423
GP Germania, Nurburgring	James Hunt	McLaren M23	188,586
GP Austria, Osterreichring	John Watson	Penske PC4	212,432
GP Olanda, Zandvoort	James Hunt	McLaren M23	181,342
GP Italia, Monza	Ronnie Peterson	March 761	199,750
GP Canada, Mosport	James Hunt	McLaren M23	189,649
GP Stati Uniti, Watkins Glen	James Hunt	McLaren M23	187,370
GP Giappone, Monte Fuji	Mario Andretti	Lotus 77	183,615
1977			
GP Argentina, Buenos Aires	Jody Scheckter	Wolf WR1	189,435
GP Stati Uniti West, Long Beach	Mario Andretti	Lotus 78	139,834
GP Spagna, Jarama	Mario Andretti	Lotus 78	147,486
GP Monaco, Montecarlo	Jody Scheckter	Wolf WR1	128,119



Emerson Fittipaldi è il pilota che ha fatto più chilometri con motori Cosworth. Eccolo in occasione della sua prima vittoria in campionato mondiale, al G.P. degli Stati Uniti 1970 a Watkins Glen con la Lotus 72

## FITTIPALDI il pilota più Cosworth

Fino al GP di Montecarlo compreso, i motori Ford-Cosworth DFV hanno compiuto un totale di 462.385,55 chilometri in gara, condotti da 144 diversi piloti.

● Il **PILOTA** che ha fatto più strada, con un motore Cosworth, è **EMERSON FITTIPALDI**, che fino ad ora ha totalizzato 23.155 chilometri in corsa con il DFV, partendo in 90 Gran Premi, di cui 14 vinti.

Seguono **GRAHAM HILL**, 94 GP (con il Cosworth, ovviamente) e 22.707 chilometri; **DENIS HULME**, 85 GP e 22.538; **RONNIE PETERSON**, 97 GP e 21.570 chilometri; **JACKIE STEWART**, 70 GP (di cui 25 vinti, gli altri due li ha vinti con la BRM) e 19.298 chilometri.

● L'anno in cui i piloti-Cosworth hanno fatto **PIU' STRADA** è sta-

to il 1976. In 313 partenze, 39 piloti hanno compiuto un totale di 69.011,13 chilometri di gara. Stranamente, in quest'anno record il pilota che ha fatto più chilometri in corsa con un motore DFV è stato **JEAN-PIERRE JARIER**, che ne ha percorsi 4.331,10, pur non arrivando mai fra i primi sei all'arrivo. Il campione del mondo Hunt è quarto, come distanza percorsa in gara, preceduto anche da Scheckter, Pryce e Mass.

● Il pilota che, in questi 10 anni di presenza del Ford-Cosworth, ha percorso più chilometri in assoluto in una stagione di gare è **DENIS HULME**, che nel 1973 in 15 GP ha guidato per 4.401,9 chilometri una monoposto (la McLaren M 23) spinta da un DFV.

CONTINUAZIONE DA PAG. 11

certamente l'antitesi delle teorie di Chapman sulla leggerezza e semplicità, eppure, è ironico, doveva essere proprio quel motore a dare l'unica vittoria di GP ad una delle vetture di Chapman nel 1966. Ma a quel momento la ricerca di Chapman era già arrivata alla fine: aveva ordinato un motore per una Lotus GP; una macchina, che doveva portare il numero 49, doveva ancora essere progettata per accogliere il motore.

L'associazione tra la Ford e la Lotus era già forte ed era naturale che Chapman avvicinasse la Ford nella sua ricerca di appoggio per un motore F1 3 litri. Lo ha fatto in maniera informale tramite una cena con Harley Copp (l'allora direttore tecnico della Ford) e Walter Hayes (direttore per gli affari pubblici) nell'autunno del 1965. Prima della fine dell'anno la possibilità era diventata un progetto; Keith Duckworth aveva ricevuto l'ordine di progettare un motore F2 1,6 litri basato sul modello di produzione.

## Il primo figlio di DUCKWORTH

Questo approccio leggermente cauto era dettato dal fatto che Duckworth non aveva mai progettato prima un motore completo, benché avesse sviluppato un gruppo motore da corsa dal Ford 105E, che doveva dominare la F. Junior e il motore SCA F2 1 litro, che era basato su un blocco Ford. E così l'FVA 4 cilindri doveva incorporare elementi che più tardi sarebbero stati applicati sul motore di F1. L'FVA ha effettuato le prime prove nel febbraio del 1966, in luglio ha cominciato a correre nell'ambito del programma di sviluppo, nel mese di novembre il lavoro di base era terminato. Il traguardo di 200 CV per questo 4 cilindri, quattro valvole per cilindro, doppio albero a camme, venne superato molto presto.

Nel novembre di quell'anno cominciò la progettazione del DFV (Double Four Valve). Sin dall'inizio Duckworth considerava questo motore come parte integrale della Lotus 49 e i suoi primi abbozzi mostravano i punti di montaggio della sospensione posteriore sul motore. Considerava essenziale che il gruppo fosse corto, anni dopo doveva rimpiangere di aver dato meno peso all'altezza, ma ha sempre pensato che la larghezza non fosse un fattore importante (poiché si doveva trattare di una parte del telaio sottoposto a sollecitazioni e il peso non sarebbe stato aumentato da strutture separate).

Il DFV si è rivelato molto diverso da due FVA messi assieme su un basamento unico. Il V8 di 90° era convenzionalmente asimmetrico, il blocco sinistro era più avanzato di quasi 2 centimetri dell'altro. Il carter, poco profondo, era molto forte e rigido e c'erano otto flange bullonate e dieci prigionieri di tenuta nel blocco per permettere che adempisse al suo scopo come parte integrante del telaio. Le testate cilindri in lega leggera erano intercambiabili con luci di ammissione all'interno del 'V' in maniera convenzionale.

Il 25 aprile del 1967 il primo DFV è stato consegnato a Colin Chapman, è stato mostrato ad un piccolo gruppo di giornalisti in una stanza presso Piccadilly Circus di Londra. Non c'erano presenti molti di noi e ancora meno di loro sono oggi ancora attivi nel giornalismo automobilistico; quelli assenti dovranno aver rimpianto di essere stati lontani in un momento storico per lo sport automobilistico!

Eravamo rimasti impressionati dalla bellezza compatta del DFV. Ricordate, nel 1967 dovevamo giudicare motori F1 3 litri in base a gruppi motore tanto diversi come il vecchio Maserati, che usavano le Cooper e il mostruoso H 16 BRM, e abbiamo avuto fiducia in Keith credendogli quando sosteneva che sviluppasse 400 CV a 9.000 giri. L'abbiamo visto come motore per la Lotus e ho il sospetto che lo vedessimo anche come un motore che sarebbe bastato finché non fosse interamente sviluppato il motore 1,6 cilindri 3 litri. Forse abbiamo sentito parlare troppo dalla teoria di un'assoluta necessità di un massimo di area del pistone e così via, e così non potevamo accettare del tutto che un V8 sarebbe stato adeguato per molto tempo.

Se avessi potuto prevedere lo sviluppo delle corse per dieci anni, dal '67 in poi, avrei probabilmente fatto un tentativo per persuadere il direttore di AUTOSPRINT a dedicare un mezzo numero alla prima descrizione di quel nuovo motore; invece, mi ricordo di averlo descritto semplicemente come un altro pezzo meccanico, interessante per il suo «pedigrè» (cioè la completezza di Duckworth), per il fatto che la Ford era coinvolta e perché era il Team Lotus ad usarlo.

Nel maggio 1967 siamo rimasti impressionati dalla Lotus 49. Non c'era niente di nuovo da vedere, a parte il fatto che era ben proporzionata; guardando indietro, vedevamo congegni poco eleganti come le Cooper e la BRM sui circuiti, così come le Ferrari, Brabham, e Eagle, ed era una vero «messaggio» di come la formula 3 litri sarebbe andata, dopo la sua prima stagione molto esitante.

Nel giugno '67 siamo rimasti impressionati quando Graham Hill ha fatto la pole position nello schieramento di partenza in occasione del GP d'Olanda, e Jimmy Clark pilotava per la prima volta quella vettura (non era stato in grado di provarla in Inghilterra, poiché viveva come «esule dalle tasse» a Parigi in quel periodo). Graham ha guidato la gara per dieci giri, poi si è rotto qualche dente del cambio (dovuto a difettosa tempera) e si è ritirato; poi si è recato a piedi in quella curva a Zandvoort per unirsi a Copp e Hayes (e al sottoscritto) per guardare, piuttosto scontento poiché era pieno di entusiasmo per la nuova macchina. Ma Clark cominciava ad abituarsi alla 49 e continuava la sua corsa per vincere il GP d'Olanda con più di un mezzo minuto su Jack Brabham.

## Vittoria alla prima uscita

La Lotus-Ford (non esistevano nomi assurdi di marche di sigarette in quei tempi e questo semplice fatto fa sì che ci sembra che sia passato tanto tempo!) si era aggiudicata la pole, aveva registrato il record sul giro e aveva ottenuto la vittoria al debutto della vettura. Non dominava però, nel '67, in gran parte per difetti alla vettura, però era in pole nelle successive 10 gare. Ogni riserva che l'ambiente delle corse possa aver avuto, nei confronti del DFV, si è dissolta. Però nessuno di noi poteva vedere nel futuro per dieci anni...

Questo è un ricordo della prima uscita del DFV. La sua storia agonistica è una faccenda molto più lunga, che non è ancora terminata. Di fatto, potrebbe anche solo incominciare per la versione turbo del progetto di Duckworth del 1966-67. Aveva spinto macchine vincenti in Tasmania, vetture sport, formula libera, e perfino «berlinette speciali»

CONTINUA A PAGINA 17

CONTINUAZIONE DA PAG. 12

britanniche. Al momento in cui scrivo, la sua centesima vittoria nel campionato mondiale è arrivata. Ma come sarebbe stato adeguato se questa vittoria fosse venuta a Zandvoort.

Torniamo all'originale investimento della Ford di 75.000 sterline, il che fa 750 sterline per vittoria in GP. OK, la Ford ha messo a disposizione di Duckworth qualche servizio nei primi tempi, hanno speso soldi in pubblicità, pagavano anticipi ad alcuni teams e piloti. Però, tenendo conto perfino di ogni aspetto immaginario, il loro impegno nel DFV deve essere stato il « migliore acquisto » mai fatto nella storia delle corse automobilistiche.

## Il programma costò 100.000 sterline

Ho ancora alcune note sul discorso fatto da Walter Hayes in occasione della presentazione del DFV nell'aprile 1967, indicandolo come « motore Ford F1 ». Tra l'altro disse: « Il nuovo motore è adatto solo per il nuovo telaio Lotus. E' stato progettato in questo senso. In questo momento non ho modo di conoscere l'esito. Non ho dubbi che ci saranno corse che non potremo portare a termine, che ci saranno problemi, visi che di tanto in tanto diventeranno un po' rossi. Nelle corse le cose sono sempre andate così. La gente giudica tante cose secondo il prezzo che paga. L'intero programma, sia per il motore di F2 che per quello di F1 è costato 100.000 sterline, il che può essere molto o poco, questo dipende dal vostro punto di vista. A me sembra modesto. Quando saremo negli anni '70 ho il sospetto che non pochi proprietari di Ford saranno contenti che nel 1966 abbiamo speso 100.000 sterline per le corse ».

Ora siamo più vicini agli anni '80 di quanto non lo fossimo ai '70 quando Hayes ha fatto quel discorso. Non so niente sui proprietari Ford, ma ho il sospetto che le società Ford in tutto il mondo siano molto contente che Hayes e Copp abbiano preso quella decisione!

Per quanto riguarda le corse ecco, che enorme argomento di discussioni e tesi è sorto, uno si chiede se il DFV sia stato un bene o un male! Forse gli illustri della FOCA troveranno questa insinuazione sgradevole, però esiste la possibilità che il DFV abbia fatto molto di più di qualsiasi altra cosa — tra cui anche il loro club — per tenere in buona salute le corse di Gran Premio, semplicemente per la sua disponibilità.

Dal'altra parte, la sua disponibilità ha anche significato la fine della grande varietà nelle corse di F1. Sin dalla sua apparizione l'unico costante avversario è stato il Ferrari. I motori Eagle, Maserati e Repco sono apparsi e spariti; è uscito il Matra, ma il loro telaio ha vinto corse di campionato solo quando era spinto di un motore DFV, e lo usava Ken Tyrrell (ma ora il motore è tornato da un anno e nuovamente promette bene...).

Quando Siffert e Rodriguez componevano il team BRM sembrava che la BRM potesse uscire dal buio, ma poi quella forza è stata spenta; era venuta l'Alfa Romeo e in questo caso la costanza porterà ovviamente i suoi frutti con vittorie in corsa; sta arrivando la Renault; la Ferrari — come speriamo eternamente — rimarrà parte permanente della scena, e in tanti anni è stato l'unico avversario che sia riuscito a superare il DFV. Però il DFV ha spinto tante vetture verso la vittoria e continuerà ovviamente a vincere alcune corse.

Senza di lui molti dei teams di

# Lo giudicano così...

## i «clienti» assemblatori...

« Per quanto mi riguarda, ritengo che non avremmo oggi corse di G.P. tanto popolari e fortemente competitive senza il motore Ford Cosworth. Probabilmente è il maggiore fattore individuale di popolarità delle corse moderne di Gran Premio ».

MAX MOSLEY, March Cars

« Ciò di cui molta gente non si rende conto è il fatto che, quando venne creato il Cosworth, ispirato dalla Ford, per riempire il vuoto lasciato dal ritiro della Coventry-Climax dalle corse di G.P., non soltanto hanno fatto un motore che doveva fissare nuovi livelli di semplicità, prestazione e solidità, ma hanno creato un motore che doveva permettere alle corse di G.P. di continuare e di svilupparsi fino al livello attuale di estrema popolarità e alta competitività ».

JOHN SURTEES, Team Surtees

« Il DFV ha indubbiamente dato il massimo contributo individuale allo stato "sano" delle corse di F. 1 sin dopo la guerra. »

« Essendo un pezzo meccanico tanto straordinario per i costruttori delle vetture di F. 1, si è raggiunto un certo grado di stabilità nel regolamento negli ultimi dieci anni, il che, a sua volta, ha generato corse automobilistiche così superbamente competitive da attirare in numero sempre crescente gli spettatori a tutti i circuiti del mondo ».

PETER WARR, Walter Wolf Racing

« Ritengo che senza il Ford Cosworth e la preveggenza della Ford nell'aiutare la Cosworth a produrre questo motore notevole, le corse di F. 1 non si troverebbero nell'attuale momento felice. La mia più grande paura è che qualcuno possa creare un motore che renda il DFV non competitivo e se questo dovesse succedere, si vedranno schieramenti di partenza con dodici macchine e con solo tre o quattro macchine competitive. Speriamo che il Cosworth Ford continui a vincere la sua parte delle gare, ma che lasci qualche vittoria anche ai 12 cilindri ».

BERNIE ECCLESTONE, Brabham Cars

« L'era moderna delle corse di G.P. è iniziata nel 1968 quando il motore Ford Cosworth è diventato generalmente disponibile per i costruttori di vetture di F. 1. Questo motore ha reso possibile a chiunque sia in grado di progettare un buon telaio di poter vincere un Gran Premio. Per questa ragione è stato dato a disposizione dei piloti un numero ragionevole di macchine veramente competitive, e questo per la prima volta nella storia delle corse di G.P. ».

TEDDY MAYER, McLaren Racing

« Il motore Cosworth Ford F. 1 ha rivoluzionato le corse di G.P. per le seguenti ragioni: 1) Il motore è rimasto competitivo sin dal suo debutto nel 1967. 2) Il motore è disponibile per tutti e il prezzo è relativamente basso. »

« Questo ha reso possibile a teams nuovi di affermarsi nelle corse di G.P. e venticinque macchine corrono regolarmente di cui venti usano motori Ford DFV. »

« Le corse di G.P. sono vitali dal punto di vista finanziario nel 1977 grazie al motore Ford DFV, e gli organizzatori di corse e i costruttori di macchine non lo dovrebbero dimenticare ».

KEN TYRRELL, Tyrrell Racing Organisation



Keith Duckworth, progettista del DFV e titolare della Cosworth assieme a Frank Costin. E' nato a Blackburn, in Inghilterra, nel 1933

## ...e FERRARI

« Senza dubbio il motore Ford Cosworth ha — grazie alla Ford — risolto brillantemente i problemi dei concorrenti i quali desiderano correre in F. 1 e non possono intraprendere la programmazione, la costruzione e un impegno industriale tanto pesante, con i propri mezzi. »

« Dal punto di vista tecnico, ritengo che il Cosworth DFV F. 1 sia un motore che abbia raggiunto oggi un alto livello tecnico ed un equilibrio prestazione-durata altamente efficace. »

« Tanti auguri per la 100esima vittoria, che speravo di essere in grado di ritardare ».

ENZO FERRARI

GP dell'ultima decade avrebbe difficilmente potuto esistere e forse è ora che l'era della « macchina britannica kit » passi nelle corse di GP. Ma questo significa avere una opinione « tradizionale » delle corse di GP, ma la realtà moderna è quella che sono diventate un divertimento internazionale e il loro futuro è assicurato finché le macchine nello schieramento sono divise fra di loro da frazioni di secondi. Guardate le larghe variazioni di prestazioni potenziali dimostrate nei tempi dello schieramento di dieci o più anni fa, per non parlare di venti o più anni fa. Certamente nessuno vorrebbe spostare indietro l'orologio fino a quel punto.

Il primo DFV sviluppava più di 400 CV a 9.000 giri (componenti come il meccanismo di distribuzione erano « sicuri » perfino fino a 11.500 giri, però il limitatore dei giri, nuovo allora, era di solito fissato per operare a 9.200 giri). Ora, nel 1977, i piloti valutano che ci vogliono 470 CV per vincere corse con una macchina a motore DFV. Uno di questi è Mario Andretti il quale riesce effettivamente a giudicare l'esatta potenza di qualsiasi motore con un margine di errore di 5 CV, dando così un'interessante informazione aggiuntiva.

Anni fa la produzione della Cosworth di motori DFV ha raggiunto il punto in cui altre società debbono occuparsi della manutenzione, revisioni e ricostruzioni per i teams. Ed alcuni di loro hanno cominciato a migliorare i motori, proprio come avrebbero fatto se fossero specialisti della messa a punto lavorando su qualsiasi gruppo motore di produzione. Nicholson-McLaren e Swindon Engines hanno aumentato il rapporto di compressione dei motori di cui si occupano, circa due anni fa. Solo quest'anno la Cosworth ha aumentato il rapporto di compressione dei motori di cui si occupa direttamente. E' strano, ma erano in concorrenza con altre case che lavorano sui motori Cosworth, però la loro impostazione era essenzialmente conservativa.

## E' stato il miglior investimento

Era in gran parte Andretti a forzare un cambiamento. Chapman era sempre stato contento di accettare motori DFV dalla Cosworth, senza neanche sollecitare la Cosworth a fornire gli esiti di lettura del dinamometro. Finché Mario non lo ha convinto che uno dei grossi problemi delle macchine F1 della Lotus era che avevano uno svantaggio di potenza. E quest'anno ha dimostrato di aver ragione. A parte il fatto che era in grado di prendere le altre macchine in staccata a Long Beach era anche in grado di tenere il passo con loro in accelerazione, e quando ci si pensa ci si accorge che le vetture Lotus non lo hanno fatto in maniera notevole negli anni passati. D'un tratto, per esempio, il vantaggio del 1976 delle McLaren, paragonato alle altre vetture a motore DFV, sembrava sparire...

Se ci pensate, il DFV ha causato dei cambiamenti nella natura delle corse di GP che sono fondamentali, non nello stesso modo di quelli prodotti da — diciamo — le Cooper a motore posteriore alla fine degli anni '50, ma di gran lunga più significativi delle Mercedes W196 degli anni '50, che i tradizionalisti ricordano volentieri come un apice. E' fuori discussione che si tratti del pezzo meccanico unico più importante della storia delle corse, a parte il fatto che è stato « l'investimento migliore »...

d. h.

CONTINUAZIONE  
DA PAGINA 9



## TELE vedremo in diretta anche il GP BELGIO

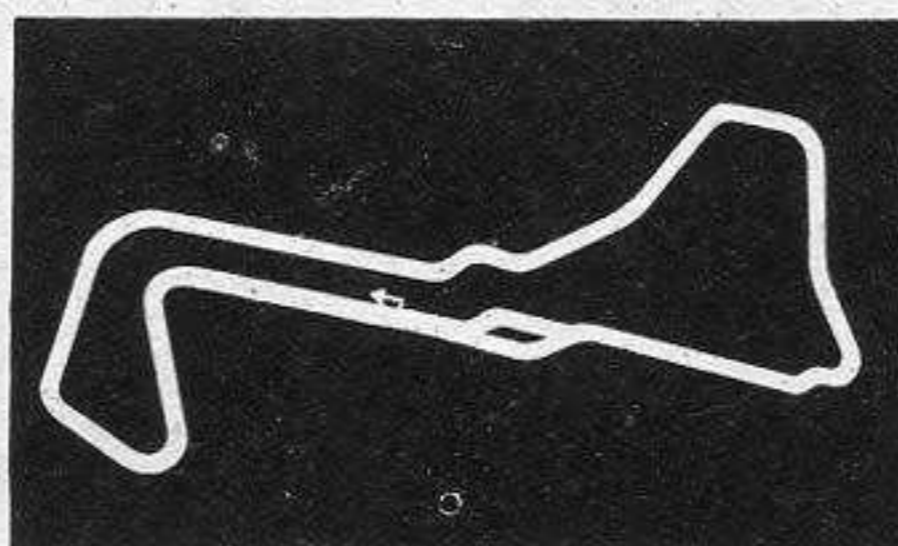
		giovedì	venerdì
Scheckter	(Wolf WR 1)	1'28"9	1'25"3
Hunt	(McLaren M26)	1'27"1	1'25"7
Watson	(Brabham-Alfa)	1'27"3	—
Nilsson	(Lotus-JPS)	1'27"4	—
Fittipaldi	(Copersucar)	1'28"9	1'27"6
Jarier	(Penske-ATS)	1'28"2	—
Villota	(McLaren M23)	1'29"4	1'28"4
Depailler	(Tyrrell P34/2)	1'28"5	—
Lunger	(Surtees TS19)	1'28"9	—
Peterson	(Tyrrell P34/2)	1'29"4	—
Giacomelli	(March 771)	1'29"6	—
Neve	(Williams)	1'29"9	—

**Record in prova 1976:** Lauda (Ferrari 312 T2) 1'26"55

**Record in gara:** Lauda (Ferrari 312 T2) 1'25"98, media 178,450 kmh

● La televisione italiana sarà presente in Belgio dove trasmetterà tutto il GP in diretta. Sembra che i dirigenti si siano accorti che l'automobilismo sia più importante del tennis, che verrà trasmesso invece in differita.

5 giugno  
1977



Circuito  
di ZOLDER

- Circuito di metri 4262 - giri 70, pari a km 298,339
- Prove ufficiali: venerdì 3 giugno dalle 10 alle 11,30 e dalle 13 alle 14 — sabato 4 giugno dalle 10 alle 11,30 (non valide) e dalle 12 alle 15 — domenica 5 giugno, prove libere alle 11,30
- Partenza: domenica 5 giugno ore 15

## Così (a ZOLDER) nel '76

in 26 al VIA...

Niki Lauda (Ferrari 312 T2) 1'26"55	Clay Regazzoni (Ferrari 312 T2) 1'26"60
James Hunt (McLaren M23B) 1'26"74	Patrick Depailler (Tyrrell P34/2) 1'26"91
Vittorio Brambilla (March 761) 1'26"93	Jacques Laffite (Ligier-Matra JS5) 1'27"14
Jody Scheckter (Tyrrell P34/2) 1'27"19	Chris Amon (Ensign 176) 1'27"54
Carlos Pace (Brabham-A BT45) 1'27"66	Ronnie Peterson (March 761) 1'27"72
Mario Andretti (Lotus-JPS 11) 1'27"75	Carlos Reutemann (Brabham-A BT45) 1'28"30
Tom Pryce (Shadow DN5) 1'28"37	Jean-Pierre Jarier (Shadow DN5) 1'28"38
Hans J. Stuck (March 761) 1'28"41	Alan Jones (Surtees TS19) 1'28"44
John Watson (Penske PC 3) 1'28"44	Jochen Mass (McLaren M23B) 1'28"50
Patrick Neve (Brabham BT44B) 1'28"80	Larry Perkins (Ensign-Boro MN01) 1'28"81
Arturo Merzario (March 761) 1'28"84	Gunnar Nilsson (Lotus-JPS 11) 1'28"99
Loris Kessel (Brabham BT44B) 1'29"09	Harald Ertl (Hesketh 308) 1'29"40
Michel Leclere (Wolf-Williams 05) 1'29"46	Brett Lunger (Surtees TS19) 1'29"76

...e (in 12) all'ARRIVO

1. Lauda (Ferrari 312 T2) in 1.42'53"23
2. Regazzoni (Ferrari 312 T2) a 3"46
3. Laffite (Ligier-Matra) a 36"38
4. Scheckter (Tyrrell P 34/2) a 1'32"08
5. Jones (Surtees TS 19) a 1 g.
6. Mass (McLaren M23B) a 1 g.
7. Watson (Penske PC3) a 1 g.
8. Perkins (Ensign-Boro) a 1 g.
9. Jarier (Shadow DN5) a 1 g.
10. Pryce (Shadow DN5) a 2 g.
11. Leclere (Wolf-Williams) a 2 g.  
Classificato pur se non ha tagliato il traguardo:
12. Kessel (Brabham BT44) a 7 g.

### I PRIMATI

- **sul GIRO:**  
Niki Lauda in 1'25"98, media 178,450 kmh  
primato precedente:  
Regazzoni (Ferrari 312 T) 1'26"76, media 176,850 kmh
- **sulla DISTANZA:**  
Lauda, media 173,980 kmh  
primato precedente:  
Lauda (Ferrari 312 T) media 172,285 (1975)

BRABHAM E COPERSUCAR  
PRE-PROVE CON DIFFICOLTA'

## JODY e HUNT sottorecord a Zolder

ZOLDER - E' stato solo grazie ad una deroga che gli organizzatori del Gran Premio del Belgio hanno ottenuto sulla legge locale contro i rumori che le Formula 1 hanno potuto girare per due giorni, a Zolder, nella settimana scorsa. Il giovedì, la Ligier di Laffite si è dimostrata la più veloce: «La mia vettura ha ritrovato un equilibrio eccellente — ha detto Jacques —. Ora va veramente meglio, anche se proprio questa mattina ho rotto un cerchio». Guy Ligier non poteva che essere concorde con il suo pilota, ed appariva ovviamente soddisfatto delle prove.

Dietro a Laffite, nella prima giornata, erano Hunt, Watson e Nilsson, a qualche decimo. Quanto alle Tyrrell, esse una volta ancora non sembravano nella loro forma migliore. Depailler non poteva che dire che si lavorava molto sulle macchine, e che quella di Peterson utilizzava un telaio con passo leggermente diverso.

Nella maggior parte, le squadre hanno compiuto un grande lavoro di messa a punto, cosa che comunque non ha impedito a Giacomelli di ben impressionare al volante della March generalmente pilotata in F. 1 da Ribeiro, che qui a Zolder beneficiava di parecchie modifiche nel centraggio dei pesi e di un certo guadagno in leggerezza. Quanto alla nuova Copersucar, praticamente identica all'Ensign anch'essa progettata da David Baldwin (a parte forse nel disegno dei radiatori laterali) essa è sembrata un netto passo avanti rispetto alla vecchia, usata da Emerson fino al G.P. di Monaco. Il brasiliano, dopo le prime prove, non nascondeva la sua soddisfazione per l'equilibrio della macchina.

Nel corso della seconda giornata di prove preliminari, si è messo in luce nettamente Jody Scheckter, che ha ottenuto l'ottimo tempo di 1'25"3 girando a serbatoi quasi vuoti. Gli ha risposto James Hunt, che è rimasto di 4/10 più lento ma con la M26 carica di benzina. Questa affermazione ha lasciato scettici gli uomini del team Wolf, che mettono in dubbio quanto dichiarato in proposito dagli uomini della McLaren. Se così fosse (se cioè avesse veramente sfiorato il tempo di Scheckter con quasi 200 litri di carburante nella pancia), allora si potrebbe dire che la McLaren M 26 è ormai già perfetta.

Le Tyrrell hanno compiuto qualche altro giro, con Peterson, prima di fare i bagagli. In questa seconda giornata hanno girato anche Fittipaldi e Villota. C'è stato, il venerdì, un incidente a Patrick Neve, che il giorno precedente aveva iniziato la messa a punto della sua Williams. Nella frenata alla curva del «Canale», si sono bloccate le ruote e Neve ha toccato piuttosto duro. La ruota anteriore sinistra andava ad urtare la scocca, piegandola. Ma è certo che c'è tutto il tempo per rimediare, e dare il modo al pilota belga di gareggiare nel suo G.P.

André Royez

spada puntata sulla schiena per far avanzare. Anche quando la si tiene da sé! In ogni caso ho vinto la mia scommessa. E posso dire ora che fu un vero sport, anche se la cosa è per forza sfuggita agli osservatori polarizzati dalla battaglia per la «pole position». Ma una volta ottenuta la qualificazione dell'Ensign, lo sport per me rientrava dietro le quinte.

Sul circuito di Monaco, in effetti, non esiste nessuna possibilità di sorpasso di un concorrente che non sia in difficoltà. E per chi parte, come avrei fatto, in 17.a posizione, non c'è altra tattica che la pazienza e la ricerca del «senza errori» (come nei trial e i concorsi ippici).

Si dice che non si deve insegnare ad una scimmia ad arrampicarsi. Da parte mia non dovevo più impararlo. Ma mentre questo mi sarebbe stato penoso soltanto qualche mese fa, mi è valso la miglior sorpresa. Liberato da ogni altra responsabilità a parte quella di non commettere errori, ho gioito in effetti, coscientemente ed attentamente, del piacere immaginabile di guidare una F. 1 per puro piacere!

In poche parole, la sorpresa di Monaco si iscriverà nelle mie ore più belle. E non mi spiace, sia detto al volo, di aver risvegliato così i miei compatrioti che mi avevano un po' presto dimenticato.

Va da sé che cento persone mi hanno già chiesto se avrei continuato. Al che ho risposto e rispondo ancora con il più normanno dei sì e no. Per essere più esplicito, continuo a dire no alla vita del professionista dei Gran Premi.

Si tratta sicuramente del massimo del suo genere, ma ho passato l'età del rugby su ruote. Il mio ideale sportivo che non è di oggi, è più che mai «la testa e le braccia». Ma sappiate che non dirò no se qualcuno viene ancora ad offrirmi per una corsa un volante di F. 1 che non avrà dovuto né chiedere né ancor meno pagare.

In verità, ciò che mi sono offerto a Monaco e che mi offrirò ancora se l'occasione si presenta, è il piacere irreali di cui sognano tanti milioni di giovani che non immaginano i contrasti della corsa. Direi persino il piacere al suo vertice... Ho il dubbio che queste parole possano urtare i miei molto professionali colleghi.

Ma che cosa volete? Ho sempre avuto coscienza di essere un pilota di un'epoca precedente che vaga nell'epoca d'oggi.

## LAUDA sfiora a ANDERSTORP il record SCHECKTER

ANDERSTORP - C'erano quasi tutti a Zolder, per il Gran Premio del Belgio di domenica prossima, meno la Ferrari. Infatti, la squadra italiana poiché aveva la certezza di non poter disporre di gomme speciali, e prevedendo già il proprio comportamento a Zolder, ha preferito andare in Svezia, sul circuito di Anderstorp, notoriamente ostico alle Ferrari.

Lauda ha compiuto quasi 100 giri, Reutemann una quarantina, ma i risultati sono stati buoni. Infatti Lauda è giunto fino a 1'25"73, un ottimo tempo se si considera che il record ufficioso del tracciato è della Tyrrell di Jody Scheckter, che lo scorso anno andò in pole position ad Anderstorp con 1'25"65.