

G. P. BELGIO
per nuovi
mattatori

domenica **SPRINT**

ANDRETTI si autoelimina con WATSON nella «vasca»
di ZOLDER e NILSSON gli dà il cambio con facilità

LOTUS da Clark!



I favoriti Watson ed Andretti (sopra) autoeliminati alla prima chicane sembrano osservare sconsolati il podio (a sinistra) dove è andato, per la prima volta Gunnar Nilsson. Con lui sono Lauda e Ronnie Peterson



**BRAMBILLA ACCUSA
ALAN JONES E NEVE:**

Potevo passare LAUDA!

ZOLDER - Alle stelle Nilsson, lo svedese, dopo aver tagliato il traguardo, il berrettino nero di Chapman è tutto per lui mentre esulta sul podio. Sballottato da mille mani, si sprecano le congratulazioni... «Come è andata?» gli chiediamo. «... Non ci ho creduto fino a cinque giri dal termine, poi quando ho visto la bandiera a scacchi sono come impazzito di gioia». Poi continua: «Nell'incidente del primo giro sono stato svelto a togliermi di mezzo e ho fatto buona parte della chicane sul bordo con una ruota in pista e una fuori. Ho creduto di non farcela ai box quando sono stato fermo 36 se-

condi per cambiare le gomme, si era bloccata male la ruota anteriore sinistra e in tutto quel tempo ho pensato che non ce l'avrei fatta a vincere».

«Debbo dire onestamente che Lauda è stato un gran signore. Quando l'ho raggiunto ha capito che non ce la faceva a starmi davanti e mi ha lasciato passare senza alcun problema. Gli ultimi cinque giri non ho tirato più di 9500 giri, la prima vittoria è quella più difficile da fare, ora che ho superato questo scoglio vedremo di fare molti bis».

Nilsson, assieme ad Andretti, andrà giovedì in Svezia con tutta l'équipe della Lotus per le prove in vista del GP ad Anderstorp.

Brambilla, l'eroe di questa giornata, ha vinto anche con 10 punti le 100 bottiglie di champagne messe in palio dalla Moët e Chandon per il pilota più combattivo.

Vittorio è nero quando arriva ai box e sbraita contro tutti, giustamente: «Di che colore devo dipingere la macchina, per vedere se mi lasciano passare? Prima Purley poi Jones per ben due volte mi hanno fatto fare un testa-coda, inoltre nessuno mi dava strada quando andavo a prendere Lauda. Senza questo ostruzionismo sarei arrivato secondo, non avrei



CONTINUA A PAGINA 21

DALL'INVIATO

ZOLDER - Se Gunnar Nilsson ha vinto questa corsa così facilmente, con la straordinaria Lotus che sembra «marziana» rispetto alle altre, cosa avrebbe potuto fare Mario Andretti?

Interrogativo senza risposta, perché Mario Andretti in gara non ha potuto esserci. Interrogativo legittimo, peraltro, e che fa immediatamente pensare a cosa accadrà tra due settimane in Svezia, dove Andretti aveva già fatto cose eccezionali l'anno scorso con la macchina che era ancora in fase di rodaggio.

Mario Andretti, stupendo protagonista delle prove, col tempo sbalorditivo che ci ha riportati di colpo indietro di una quindicina d'anni (o almeno all'epoca del grande Jim Clark della Lotus 25), Mario Andretti è stato messo fuori gara subito, e dovremo anzi dire che si è messo fuori gara, se le testimonianze che abbiamo raccolte sono valide.

La sua personale superiorità rispetto a Nilsson, accompagnata dalla superiorità della macchina, lo facevano vincitore a spasso di questa gara. Invece la gara non ha potuto nemmeno farla: Con lui è andato fuori corsa John Watson, che era stato molto bravo alla partenza e che stavolta non aveva trovato strisce bianche ad impedirgli l'avvio felice. E così per la Brabham e per l'Alfa Romeo si è verificata un'altra giornata deludente, irritante anche perché le possibilità di un piazzamento finalmente positivo e meritato se ne sono andate. Non se lo meritavano, i due, ma le cose adesso sono passate nella cronaca, e le recriminazioni non valgono a diminuire la realtà.

Se Mario Andretti è stato privato di una terza vittoria stagionale, che lo avrebbe portato ben in alto nella classifica mondiale, la sua personale situazione e le sue speranze di diventare campione del mondo restano intatte. Quel che è stato possibile a Gunnar Nilsson; durante tutta la gara e soprattutto nel finale, lo si deve soltanto alle eccezionali qualità della



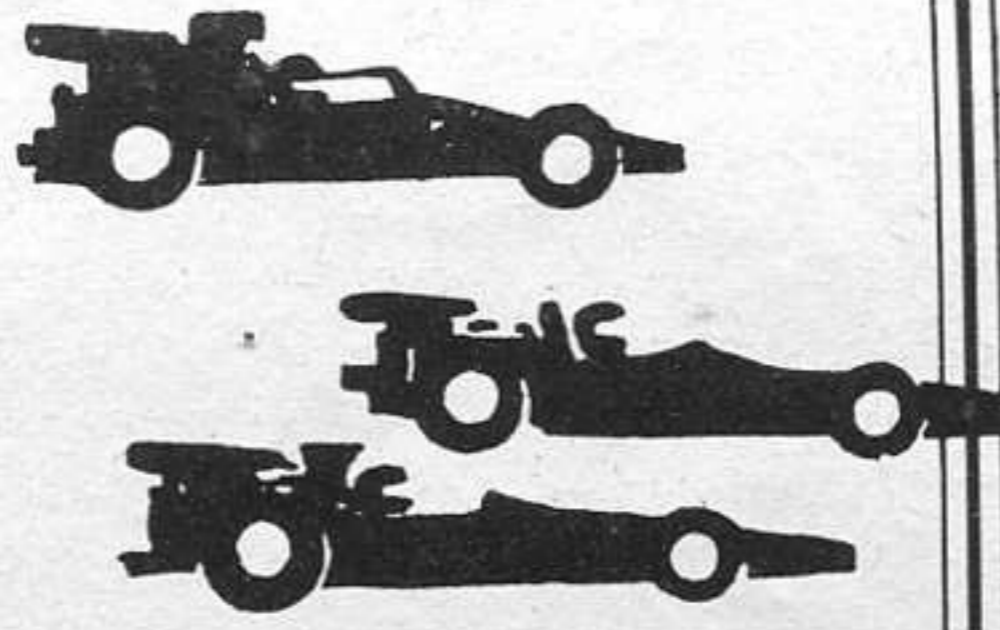
CONTINUA A PAGINA 22

Franco Lini

Domenica 5 giugno 1977

settimana prova mondiale F. 1

- **Organizzazione:** RACB, 53 rue d' Arlon, B-1040 Bruxelles (Belgio) - Circuito di Zolder, di metri 4.262 - 70 giri pari a km 298,339
- **Partenza:** ore 15,32
- **Condizioni climatiche:** PROVE con alternarsi di pista asciutta e bagnata, peraltro tempo coperto e freddo - GARA pioggia, forte vento da sud-ovest, quindi breve schiarita ed altra spruzzata di pioggia; 18 gradi
- **Condizioni della pista:** molto scivolosa
- **Direttore di corsa:** Charles Misotten
- **Spettatori:** 50.000
- **Organizzazione:** 9
- **Sicurezza:** 9

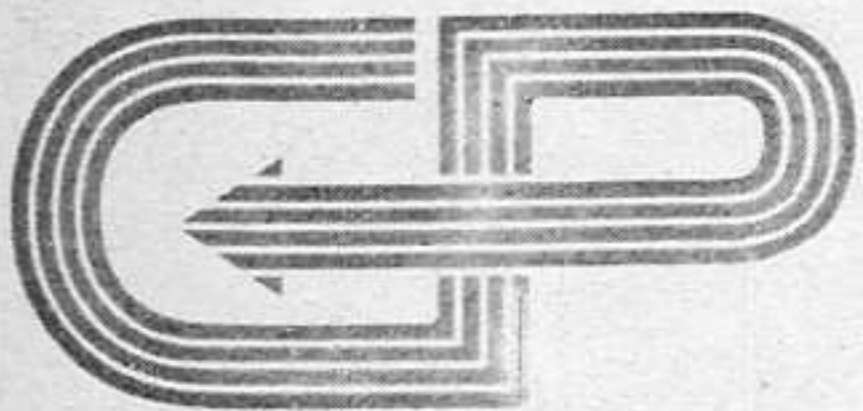


Così (in 15)

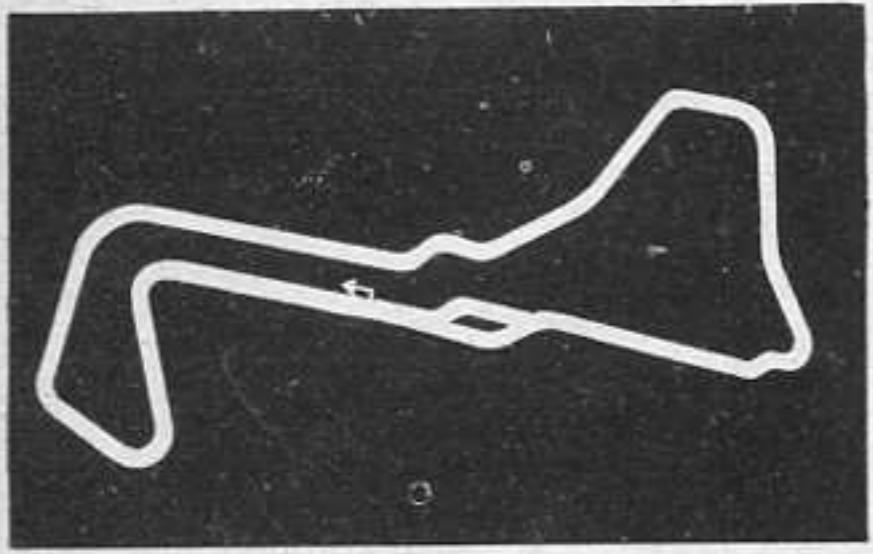
al **TRAGUARDO**



1° NILSSON
(Lotus-JPS Mk.3)
155,527 kmh



BELGIO



Così (in 26) al VIA

1. FILA	Mario Andretti (Lotus-JPS Mk.3) 1'26''64	John Watson (Brabham-Martini) 1'26''18
2. FILA	Gunnar Nilsson (Lotus-JPS Mk.3) 1'26''45	Jody Scheckter (Wolf WR1) 1'26''48
3. FILA	Patrick Depailler (Tyrrell P34/2) 1'26''71	Jochen Mass (McLaren M23) 1'26''81
4. FILA	Carlos Reutemann (Ferrari 312 T2) 1'26''85	Ronnie Peterson (Tyrrell P34/2) 1'26''95
5. FILA	James Hunt (McLaren M26) 1'27''04	Jacques Laffite (Ligier-Matra) 1'27''05
6. FILA	Niki Lauda (Ferrari 312 T2) 1'27''11	Vittorio Brambilla (Surtees TS19) 1'27''23
7. FILA	Clay Regazzoni (Ensign 177) 1'27''28	Arturo Merzario (March 761 B) 1'27''33
8. FILA	Riccardo Patrese (Shadow DN8) 1'27''35	Emerson Fittipaldi (Copersucar FD05) 1'27''47
9. FILA	Alan Jones (Shadow DN8) 1'27''55	Hans Stuck (Brabham-Martini) 1'27''75
10. FILA	Rupert Keegan (Hesketh 308 E) 1'28''02	David Purley (Lec F. 1) 1'28''10
11. FILA	Ian Scheckter (March 771) 1'28''50	Brett Lunger (March 761 B) 1'28''51 non partito
12. FILA	Larry Perkins (Surtees TS19) 1'28''53	Patrick Neve (Williams) 1'28''67
13. FILA	Harald Herti (Hesketh 308 E) 1'29''02	Jean-Pierre Jarier (Penske-ATS PC4) 1'29''11

Classifica Mondiale Piloti

(dopo 7 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	9	—	—	—	32	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lauda	—	4	9	6	—	6	6	—	—	31	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Reutemann	4	9	—	—	6	4	—	—	—	23	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andretti	2	—	—	9	9	2	—	—	—	22	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nilsson	—	2	—	—	2	—	9	—	—	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hunt	—	6	3	—	—	—	—	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fittipaldi	3	3	—	2	—	—	—	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mass	—	—	2	—	3	3	—	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Depailler	—	—	4	3	—	—	—	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pace	6	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Peterson	—	—	—	—	—	—	4	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brambilla	—	—	—	—	—	—	3	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jones	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Stuck	—	—	—	—	1	—	1	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Regazzoni	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zorzi	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Watson	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jarier	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Coppa Costruttori Formula 1

(dopo 7 prove)

	ARGEN. 9-1	BRASILE 23-1	SUDAFR. 6-3	USA-WEST 3-4	SPAGNA 8-5	MONACO 22-5	BELGIO 5-6	SVEZIA 19-6	FRANCIA 3-7	TOT. 1. parte	G. BRET. 16-7	GERMAN. 31-7	AUSTRIA 14-8	OLANDA 28-8	ITALIA 11-9	CANADA 2-10	USA-EST 9-10	GIAPP. 23-10	TOTALE GEN.
Ferrari	4	9	9	6	6	6	6	—	—	46	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lotus	2	2	—	9	9	2	9	—	—	33	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wolf	9	—	6	4	4	9	—	—	—	32	—	—	—	—	—	—	—	—	—
McLaren	—	6	3	—	3	3	—	—	—	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tyrrell	—	—	4	3	—	—	4	—	—	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brabham	6	—	1	—	1	—	1	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Copersucar	3	3	—	2	—	—	—	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Shadow	—	1	—	—	—	1	2	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Surtees	—	—	—	—	—	—	3	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ensign	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ATS-Penske	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—

L'altalena della corsa

GIRI	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
10	SCH	NIL	REU	MAS	BRA	LAF	LAU	PAT	PET	REG
20	BRA	LAF	PUR	SCH	LAU	MAS	JON	ERT	MER	PET
30	LAU	MAS	SCH	NIL	JON	BRA	PET	LAF	DEP	HUN
40	LAU	NIL	PET	BRA	JON	SCH	DEP	HUN	ERT	MER
50	NIL	LAU	BRA	PET	JON	HUN	DEP	ERT	SCH	STU
60	NIL	LAU	PET	BRA	JON	HUN	DEP	ERT	SCH	STU

i RITIRATI

CHI	QUANDO	PERCHE'
Scheckter J.	63. giro	motore
Mass	40.	fuori strada
Laffite	33.	motore
Regazzoni	30.	motore
Keegan	15.	fuori strada
Reutemann	15.	fuori strada
Patrese	13.	fuori strada
Scheckter I.	9.	fuori strada
Fittipaldi	3.	corto circuito
Andretti	1.	collisione
Watson	1.	collisione

IMBATTUTI I PRIMATI

- **sul GIRO:**
il 53. di Nilsson (Lotus-JPS) in 1'27''36, media 175,631 kmh
- **primato imbattuto:**
Lauda (Ferrari 312 T2) in 1'25''98, media 178,450 (1976)
- **sulla DISTANZA:**
Gunnar Nilsson, media 155,527 kmh
- **primato imbattuto:**
Lauda (Ferrari 312 T2) media 173,980 kmh (1976)

LA PROSSIMA PROVA

Gran Premio di Svezia, in programma ad Anderstorp il 19 giugno prossimo

ZOLDER - Nelle prove libere del mattino prima della gara è emerso Watson che nonostante abbia girato con il pieno ha ottenuto il tempo migliore. Watson ha utilizzato per queste prove libere l'alettone più piccolo che già aveva utilizzato a Montecarlo mentre Stuck ha utilizzato il nuovo alettone con le bavette laterali grandi che sfiorano quasi il terreno. Nessuna particolare innovazione sulle 26 macchine che prenderanno il via per questo GP. Un po' di paura in Ferrari quando Reutemann non è transitato; giunto a piedi ai box, l'argentino ha detto che si era rotto un manicotto dell'olio che è stato prontamente cambiato sul campo. Ecco i migliori tempi:

Hunt	1'28"42	Watson	1'26"50	Jones	1'29"30
Laffite	1'29"08	Stuck	1'25"98	Brambilla	1'27"80
Mass	1'28"76	(ma è un tempo contestato)		Scheckter	1'28"46
Peterson	1'28"71	Ian Scheckter	1'34"57	Regazzoni	1'28"46
Depailler	1'27"78	Lauda	1'26"97	Fittipaldi	1'29"23
Andretti	1'26"76	Reutemann	1'27"80	Jarier	1'30"5
Nilsson	1'28"05	Patrese	1'29"33	Merzario	1'33"90

la PAGELLA AUTO SPRI NT

PILOTI	VOTO	MACCHINE
Brambilla	10	Lotus
Nilsson, Peterson Reutemann, Hunt	9	Brabham
Lauda, Purley, Merzario, Laffite, Scheckter	8	Ferrari
Depailler, Patrese, Jones, Stuck, Mass	7	Surtees, McLaren
Jarier, Perkins, Regazzoni	6	Tyrrell
Keegan, J. Scheckter	5	Shadow
Hajje, Ertl	4	Williams
Neve	3	Hesketh
	2	March
n.c. Andretti, Watson Fittipaldi	1	Lec, ATS

il più e
il meno 

SFORTUNATO

+ Watson
— Nilsson

COMBATTIVO

+ Brambilla
— Jarier



FORTUNATA

+ Tyrrell
— Brabham

EFFICACE

+ Lotus
— March

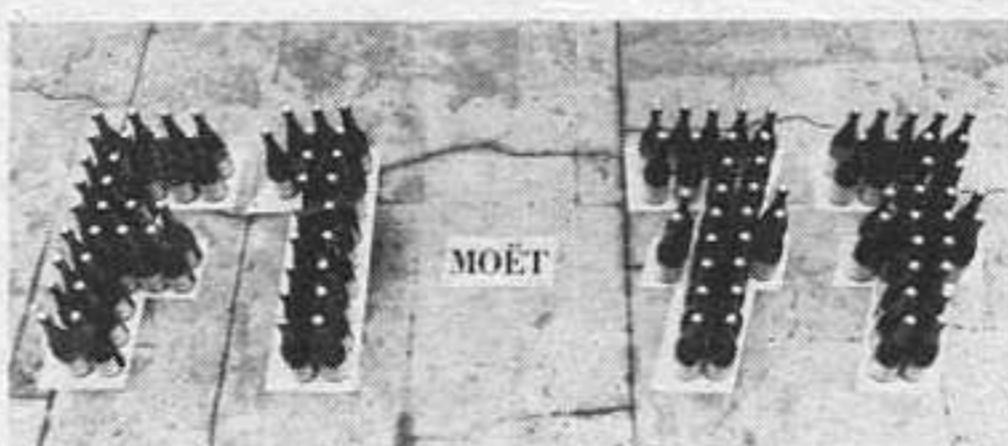
TUTTI i TEMPI delle PROVE

Tempi 1976	Pilota	Vettura	Giovedì		Sabato	
			I	II	I	II
1'27"75	(Lotus-JPS 11)	Andretti	1'26"51	1'49"39	1'25"50	1'24"64
1'28"44	(Penske PC3)	Watson	1'26"95	—	1'27"84	1'26"18
1'28"99	(Lotus JPS 11)	Nilsson	1'27"85	1'49"37	1'26"38	1'26"45
1'27"19	(Tyrrell P34/2)	Scheckter J.	1'28"31	1'48"29	1'26"37	1'26"48
1'26"91	(Tyrrell P34/2)	Depailler	1'36"73	1'51"75	1'26"60	1'26"71
1'28"50	(McLaren M23)	Mass	1'29"10	—	1'28"00	1'26"81
1'28"30	(Brabham-Alfa)	Reutemann	1'27"84	1'49"59	1'27"51	1'26"85
1'27"72	(March 761)	Peterson	1'29"52	1'49"04	1'28"22	1'26"95
1'26"74	(McLaren M23)	Hunt	1'27"14	—	1'27"93	1'27"04
1'27"14	(Ligier-Matra)	Laffite	1'27"36	1'50"05	1'28"00	1'27"05
1'26"55	(Ferrari 312 T2)	Lauda	1'27"68	1'49"80	1'27"24	1'27"11
1'26"93	(March 761)	Brambilla	1'29"36	—	1'27"90	1'27"23
1'26"60	(Ferrari 312 T2)	Regazzoni	1'28"51	—	1'28"11	1'27"28
1'28"84	(March 761)	Merzario	1'28"39	—	1'27"31	1'27"33
		Patrese	1'28"55	1'51"56	—	1'27"35
1'29"81	(Copersucar 04)	Fittipaldi	1'28"66	—	1'29"81	1'27"47
1'28"44	(Surtees TS 19)	Jones	1'29"68	—	1'27"22	1'27"55
1'28"41	(March 761)	Stuck	1'28"18	1'52"95	1'30"00	1'27"75
		Keegan	1'35"27	—	1'30"21	1'28"02
		Purley	1'30"42	1'52"04	—	1'28"10
		Scheckter I.	1'28"31	1'48"29	1'26"37	1'28"50
1'29"76	(Surtees TS 19)	Lunger	1'29"76	—	—	1'28"51
		Perkins	1'33"28	—	—	1'28"53
1'28"80	(Brabham BT44)	Neve	1'31"26	—	—	1'28"67
1'29"40	(Hesketh 308)	Ertl	1'31"63	1'53"71	—	1'29"02
1'28"38	(Shadow DN5)	Jarier	1'29"22	1'51"48	1'28"61	1'29"11
		Hajje	1'29"68	—	—	1'29"46
		Villota	1'32"70	—	—	1'30"12
		Andersson	1'32"41	—	—	1'30"24
		Ribeiro	1'33"31	—	—	1'30"24
		De Dryver	1'33"19	—	—	1'30"42
		Rebaque	1'33"30	—	—	—

In neretto i tempi validi per lo schieramento di partenza. I tempi della 1. sessione di sabato non sono validi

I migliori tempi sul giro di ciascuno

Nilsson	1'27"36	Purley	1'30"76
Stuck	1'27"39	Jarier	1'31"24
Scheckter	1'27"50	Laffite	1'31"41
Brambilla	1'27"90	Mass	1'31"82
Depailler	1'28"25	Merzario	1'32"13
Peterson	1'28"35	Hajje	1'32"53
Lauda	1'28"57	Regazzoni	1'33"30
Hunt	1'28"94	Patrese	1'48"51
Perkins	1'29"38	Reutemann	1'48"90
Ertl	1'29"67	Keegan	1'49"35
Jones	1'29"85	I. Scheckter	1'51"66
Neve	1'30"47		



Nilsson 100 bottiglie

	Argentina	Brasile	Sud-Africa	Usa-West	Spagna	Monaco	Belgio	Totale
Hunt	19	19	13	3	—	—	—	54
Andretti	2	10	1	10	15	4	9	51
Scheckter	—	—	5	10	5	16	7	43
Watson	6	—	10	1	2	15	6	40
Lauda	3	—	10	19	4	2	—	38
Reutemann	4	9	—	3	7	4	—	27
Laffite	—	—	—	4	16	3	—	23
Depailler	5	3	3	1	—	—	4	16
Mass	5	7	—	—	2	—	1	15
Nilsson	—	—	—	—	—	—	—	14 14
Stuck	—	—	—	—	—	2	6	8
Brambilla	—	—	—	—	—	2	3	5
Peterson	—	—	—	—	—	3	1	4
Regazzoni	—	1	—	—	—	—	—	1

ANCHE STUCK ACCUSA

PATRESE mi ha fatto volare!



CONTINUAZIONE DA PAG. 19

fatto nessuna fatica a passare Lauda... » e se ne va brontolando.

Vicino a lui c'è Surtees, anche « Big John » è contento ma non troppo: « Poteva andare meglio se avessero dato strada a Vittorio che oggi è stato eccezionale... La macchina dopo le traversie dei giorni passati sul bagnato, anche grazie a Vittorio, è andata bene... Speriamo che ora la fortuna ci arrida un po'. Vittorio è stato magnifico, se avesse passato anche la Ferrari sarebbe stato per noi un trionfo arrivare secondi... ».

Lauda: « Partire undicesimi e arrivare secondi è già un grosso risultato. La macchina era più lenta di quella di Nilsson e non c'era nulla da fare... Ora bisogna lavorare alacremente per ritrovare una competitività che, qui a Zolder, ci è mancata ».

L'ing. Noretto ha ritrovato il sorriso dopo la smorfia di dolore quando il pubblico in piedi ha salutato il sorpasso di Nilsson a Lauda. Ora, alla fine, per il secondo posto acquisito è più contento:

« Ogni gara fa storia a sé, qui abbiamo guadagnato sei punti insperabili, ora andiamo a casa a lavorare. Già da lunedì saremo a Zandvoort per delle prove in vista del GP d'Olanda. Mi spiace per Reutemann, avrebbe anche potuto vincere se non gli si fosse staccato un piombo dalla ruota che lo ha fatto uscire in chiacane. Non facciamoci comunque troppe illusioni sul secondo posto di Lauda, la Ferrari non ha ritrovato la sua competitività. La verità è nei tempi scioccanti delle prove, quando abbiamo preso tre secondi di distacco dalle Lotus che sono imprevedibili. E lo ha dimostrato anche la prestazione di Nilsson dopo che Andretti, il vero dominatore, era fuori causa. È importante comunque essere presenti sempre. Cambiano i vincitori, prima era Scheckter, poi Andretti, ma dobbiamo essere sempre lì con tutti e due i piloti ».

Stuck: « Patrese è matto... mi ha mandato fuori quando stavo per guadagnare posizioni importanti, non è il modo di comportarsi. Dopo la fermata ai box, per cambiare musetto e gomme, la macchina non era più la stessa. Non ero mai volato così tanto come con Patrese... È matto... ».

L'ing. Chiti: « Che cosa volete che vi dica! Abbiamo dei piloti che si fanno... Io non so perché, era questa l'occasione buona, Watson era partito in testa e vi sarebbe restato perché nelle prove del mattino aveva dimostrato di essere più veloce con il pieno. Invece è tutto da ricominciare, mannaggia... ».

Watson: « Non so che cosa sia successo, al primo giro sono stato tamponato da Andretti e siamo andati fuori tutti e due. Sono sceso dalla macchina con tanta rabbia, dopo una partenza buona oggi con la mia Alfa Brabham si sarebbe potuto finalmente vincere, sono stanco di prime file al via e poi non arrivare mai... Poteva essere la giornata giusta, invece tanta sfortuna. Mi spiace per tutta l'équipe e in particolare per l'ing. Chiti che ci dà motori tutti "tigre" e che soffre di passione più di noi quando è ai box. Ma presto la vittoria l'avremo anche noi ».

Merzario (quattordicesimo): « Non me ne va dritta una, sono in buona posizione e non ho paura sotto l'acqua, quando si rompe nel giro di ricognizione la pompa elettrica. I meccanici sono stati bravissimi a fare un collegamento di fortuna e a farmi partire, ma non riuscivo a tirare più di 9500 giri. Poi si è rotto anche uno scarico, non potevo fare di più... ».

CONTINUAZ. DA PAG. 19

Lotus, che anche su questo circuito è apparsa troppo distante per tutti. E questa è la prima importante considerazione da fare a risultato avvenuto, tenendo conto anche di quello che è avvenuto nei due giorni di prova.

La Brabham Alfa Romeo è macchina di punta, e pensiamo che anche Stuck sarebbe stato in prima linea se durante l'unica sessione di prove decente il suo motore fosse stato perfetto. Quindi contiamo anche su di loro per le gare future. La Wolf di Scheckter è buona, ma deve moltissimo, e lo si è visto anche a Zolder, alle grandi qualità del pilota, veemente ed aggressivo, anche se tatticamente è molto confuso, quando le cose sono difficili e non facili come era stato a Montecarlo. La macchina non può essere considerata ad alto livello, perché il suo comportamento in pista è troppo «nervoso», e sui tracciati veloci-misti non bastano le risorse di guida.

siano modifiche che alla Ferrari stanno sperimentando a tutto spiano e dalle quali forse qualcosa uscirà.

Dal come sono andate le cose qui dobbiamo giungere alla conclusione che la Ferrari ha fatto bene a non venire a Zolder per le prove preliminari, preferendo andare in Svezia nel tentativo di trovare qualche soluzione che ne migliorasse le prestazioni sul circuito di Anderstorp. Speriamo per loro che il lavoro compiuto dia frutti e che almeno vi sia la possibilità per Lauda e Reutemann, di essere vicini ad Andretti, in Svezia.

La macchina che ci sembra sia da seguire, nel prossimo futuro, è la McLaren M 26 di Hunt. E' apparsa finalmente alla altezza delle speranze del progettista ed Hunt è andato molto bene, anche se nello schieramento non ha potuto essere avanti perché nelle prove buone non l'aveva.

Lauda è stato bravissimo nella fase iniziale, con la pioggia. Ha recuperato posizioni ed ha guidato con uno stile splendido. E' stato bravissimo

Con le condizioni difficili sono venuti fuori anche Peterson e Stuck. Stuck tuttavia non ha avuto fortuna, perché nella collisione con Patrese è finito nella sabbia ed ha dovuto rientrare al box per cambiare il musetto. Il tempo che ha perduto è stato troppo per poter sperare di finire in alto, come avrebbe meritato. E crediamo che la sua posizione sarebbe stata davvero consolante per l'Alfa, che da questa corsa ritrae solo soddisfazioni morali, cosa di cui cominciano ad avere abbastanza, ad Arese e dintorni.

E' stato bravissimo Mass, con una gara tenuta bene, ma con un errore che somiglia molto a quello compiuto in Giappone alla fine dell'anno scorso, errore per troppa precipitazione.

E' stato bravissimo Laffite a guidare come ha fatto una macchina che non aveva aderenza posteriore per via delle gomme.

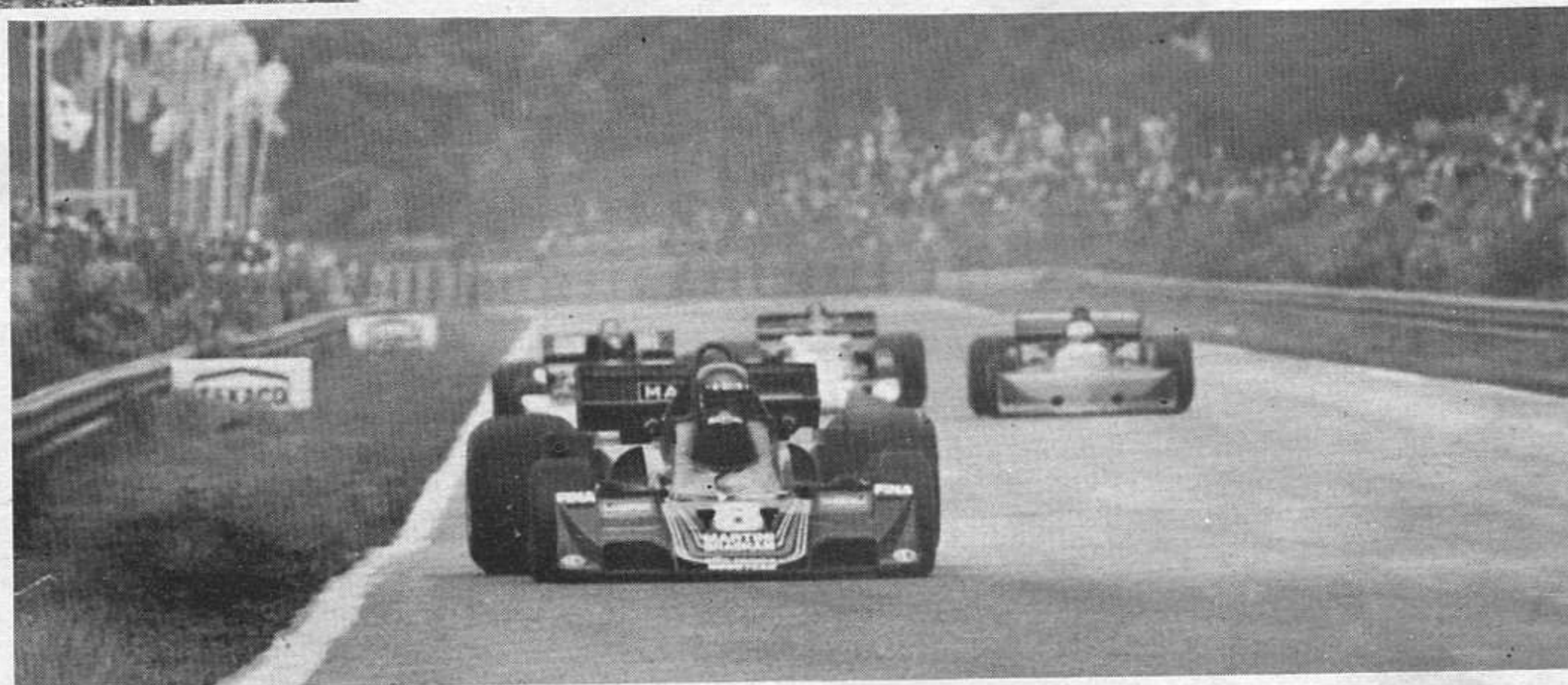
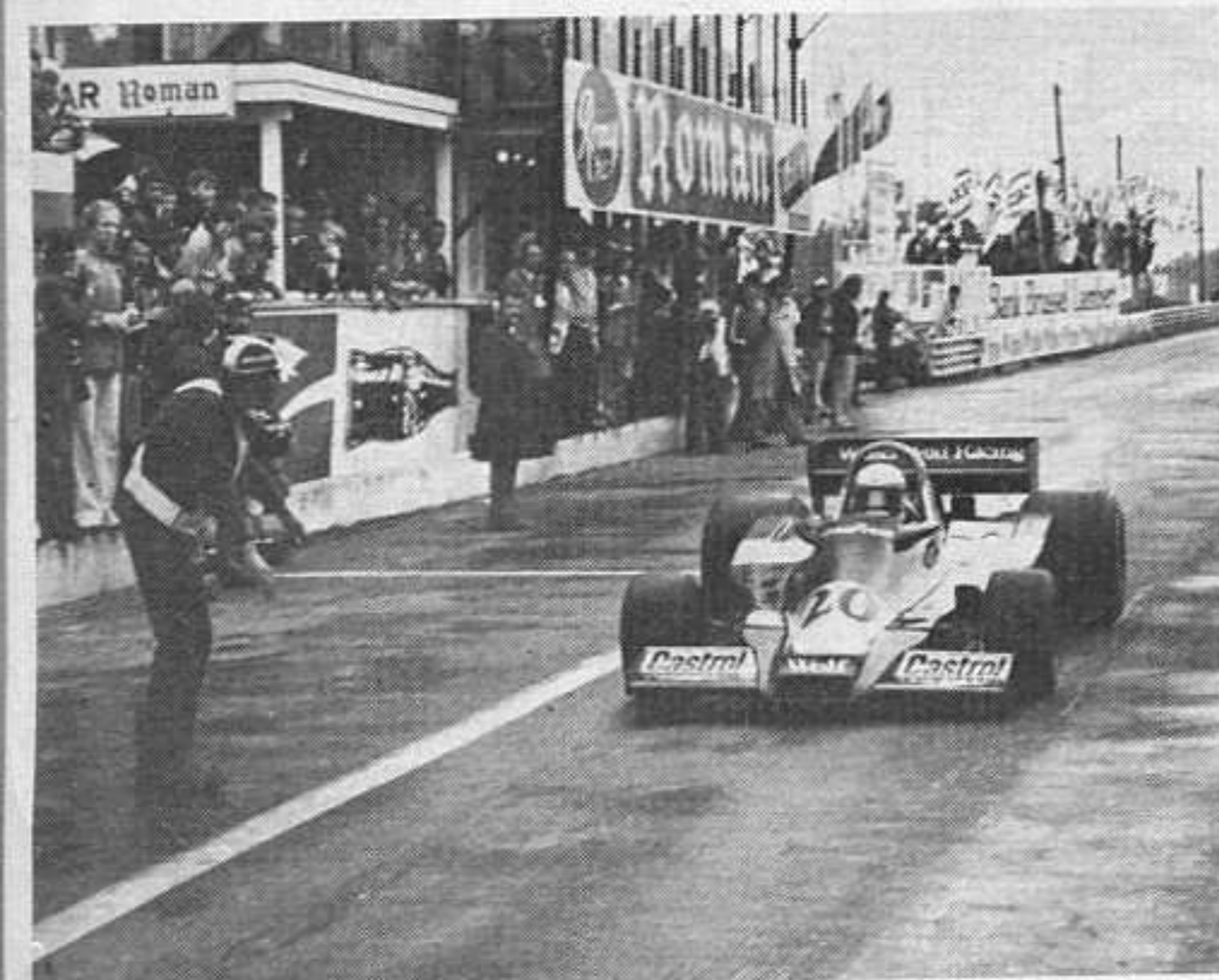
Come è stato bravo David Purley che ha dimostrato cosa possono

scorso aveva fatto diventare Jochen Mass protagonista del Gran Premio di Germania, prima dell'incidente a Lauda. Hunt ha deciso di fare il contrario di tutti e di partire con le gomme da asciutto con la pista ammolata. Le sue speranze che la pioggia cessasse subito sono state brevi, perché il penare cui è stato costretto dalle slicks sul bagnato è durato a lungo. Doppiato dopo soltanto otto giri, quando gli altri si sono fermati a mettere le gomme buone era ormai troppo lontano, quasi due giri di svantaggio. E così ha potuto solo arrancare. Però Hunt con la nuova McLaren lo si rivedrà in giro per le prime posizioni, tra non molto.

Scheckter ha commesso un errore ancora più grande. Dapprima non avvertendo la necessità di fermarsi con tempismo a mettere le gomme da secco (cosa che altri hanno fatto bene) e poi, forse nell'ansia di non ripetere lo sbaglio, fermandosi con poca sensibilità per far mattere le gomme da pioggia quando non



A sinistra, all'esterno della chicane ecco «parcheggiate» le due vetture che al via erano in prima fila, la Lotus di Andretti e la Brabham di Watson. Sopra, in lotta ravvicinata Jones, Hunt con la M26 e Ronnie Peterson



A sinistra, Scheckter finalmente si decide ad entrare ai box per cambiare le gomme. Metterà la pioggia, per poi cambiare di nuovo idea poco più avanti. Sopra, la Brabham di Stuck in rimonta dopo la sosta per mettere il nuovo muso rovinato tamponando Patrese. Nello sfondo, la March di Merzario. A destra, Perkins, al suo debutto con la Surtees, è in difficoltà. L'altro è Jean Pierre Jarier

Le Tyrrell sono apparse migliori, e, soprattutto quella di Depailler con le ultime modifiche, ma non sono ancora a livello da vittoria, tanto da aver dovuto far ricorso alle forme del 1976 per avere assetti aerodinamici decenti.

Le Ferrari, infine. Le Ferrari soffrono del grave svantaggio di gomme inadatte, che si accentua quando le temperature sono basse e sono necessarie condizioni di aderenza che le gomme non possono offrire perché fredde. Non è problema soltanto della Ferrari, visto che la Ligier è nelle stesse condizioni, ma poiché a noi stanno a cuore le Ferrari diciamo che è sperabile che avengano presto cose atte a cambiare la situazione. Siano esse le gomme di nuovo tipo che la Goodyear si appresta ad immettere nelle corse,

simo ed intelligente nel finale, non ha mai commesso errori e non ha mai rischiato. Così, per lui è venuto il risultato eccellente, perché il secondo posto non poteva essere prevenibile prima della corsa. Guardate dove è nella classifica mondiale e vedrete che le sue speranze non sono infondate, anche se lo spauracchio Andretti è lì, ben preciso.

Brambilla ha fatto una corsa straordinaria. Anche lui ha recuperato posizioni nella fase iniziale, anche lui ha fatto una gara attentissima, ma è incappato in un paio di testacoda che lo hanno un poco ritardato, facendogli perdere la possibile terza posizione. Però da testimoni oculari possiamo dire che non è stata colpa sua, e che stavolta è stato vittima, non «sicario».

fare anche i piloti privati, quelli che certe inique pretese della «mafia» costituita vorrebbero esclusi dalle corse.

Privatissimo, anche Arturo Merzario è stato molto bravo, sorprendendo tutti coi tempi in prova, che sulle prime sembravano da addebitare ad ottimismo dei cronometristi ma che poi sono stati ribaditi e inconfutabili. Bravo anche in gara, pur se non nelle prime posizioni (con la pioggia andava forse meno bene, dato che non poteva sfruttare le sue doti acrobatiche) per il fatto di aver caparbiamente voluto finire con un motore rantolante.

Meno bravi sono stati invece Hunt e Scheckter. Hunt ha voluto giocare la carta del rischio che l'anno

ve n'era bisogno. Cosa che lo ha costretto ad una terza fermata disastrosa ai fini della classifica.

Che, poi, gli si sia rotto il motore, non cambia nulla, perché se avesse continuato sarebbe stato dalle parti di Merzario, nella classifica.

Senza infamia e senza lode molti altri, con tuttavia una nota negativa per Boy Hayje e soprattutto per Patrick Neve, che hanno fatto da grossi ostacoli a parecchi. Neve è responsabile indiretto del testa-coda che è costato il terzo posto a Brambilla e di quello che ha rallentato anche Lauda, per fortuna senza che per l'austriaco cambiasse nulla. Neve ha anche fatto andare fuori strada Purley quando questi stava per superarlo. A scusante del belga vi è il fatto che era la prima



JONES E NEVE

A sinistra, Noretto e Tomaini piuttosto imbronciati. All'arrivo, si scioglieranno. Sotto, Lauda molto tempestivo a cambiare le gomme. A destra, ancora box di Maranello: Lauda è primo, ma Nilsson e la Lotus si stanno avvicinando a grandi passi...



UNA MANO A NIKI

Brambilla ha perso il G.P. ai box

ZOLDER - Iniziano ancora prima della gara i colpi di scena. Si mette a piovere durante il giro di riconoscimento del circuito, e sulla linea di partenza si discute se partire con gomme slicks o da pioggia. A noi sembra non ci siano dubbi: piove, quindi ci vuole la gomma scolpita.

Ma non tutti sono dello stesso parere e la gara viene rinviata. Animate discussioni fra Chapman, Tyrrell e C., si vuole tutti sullo stesso livello. L'acqua cresce di intensità e quindi tutti montano le gomme da pioggia, escluso Hunt che se ne frega e parte con le slicks facendo falsare il via di Lauda e Brambilla che lo devono evitare, e poi fanno appaiati molti metri con le gomme inserite una nell'altra.

Il più pronto (una volta tanto) è Watson, che scatta subito in testa in una nuvola di acqua. Durante il giro di ricognizione a Merzario si era bloccata la pompa della benzina, per cui si era anche girato. Al via viene fatto un « cavallotto » elettrico e il comasco riesce a partire ma il motore non va a più di 9000 giri.

Non parte Langer e il suo posto viene preso dalla prima riserva, Hayje. Nonostante la pioggia il motore Alfa parte meglio, e Watson è decisamente in testa... Ma le sorprese non sono terminate: a metà giro, alla chicane dietro ai box, Watson in testa si scompone leggermente e viene tamponato da Andretti: per i dominatori delle prove la gara è finita.

Fuori i due di testa, prende decisamente il comando Scheckter, al termine del primo giro è davanti a Nilsson che è stato bravissimo a evitare il compagno e Watson che piroettavano in mezzo alla strada, poi Mass, Reutemann, Depailler, Laffite, Peterson, Brambilla e in una nuvola di spruzzi tutti gli altri. Merzario arranca disperatamente in mezzo al gruppo e con il motore che « rata » paurosamente.

Laffite passa Depailler al termine del secondo giro, le posizioni in testa sono mantenute. Al quinto passaggio queste le posizioni mentre sta continuando a piovere (e

dove siamo noi addirittura scende acqua ghiacciata mista a neve): Scheckter con quattro secondi di vantaggio, Nilsson, Mass, Reutemann, Laffite, Brambilla, Lauda, Depailler, e Peterson.

Un testa-coda di Regazzoni, quindi si ritira Fittipaldi al quarto passaggio per problemi di elettricità.

Sta smettendo di piovere, i « big » in testa cercano di bagnare le gomme fuori dalle traiettorie perché si stano scaldando troppo, il primo a fermarsi per cambiare i pneumatici al settimo giro è Depailler che riparte abbastanza celermente.

All'ottavo giro sempre in testa Scheckter, seguito da Nilsson, mentre con una staccata da maestro Reutemann infila Mass e si insedia al terzo posto. Reutemann sta andando molto forte e dà l'impressione di potere attaccare i due di testa.

Prima della chicane, per vedere meglio, con la mano destra alza la visiera per poi riabbassarla una volta individuato il punto di staccata.

Posizioni invariate al quindicesimo passaggio: in testa Scheckter seguito da Nilsson, poi Mass che ha ripassato Reutemann, Brambilla che sta facendo una corsa entusiasmante, Laffite che era stato passato da Lauda ma che al giro prima si è fermato per cambiare le gomme e ripartire con le slicks.

Si è fermato al tredicesimo passaggio anche Peterson. Visto che i migliori mettono le gomme slicks, lo fa con perfetta scelta di tempo anche Nilsson al diciassettesimo passaggio. Da secondo riparte che è 13. poiché i meccanici Lotus impiegano molto a fare l'operazione. Al 18. giro si ferma anche Reutemann, è sesto e riparte senza più passare perché si stacca un piombo da una ruota e alla frenata la macchina vibra e Reutemann va a finire sulle reti di protezione. Per lui poteva essere una giornata trionfale, ma tutto finisce.

Si ferma anche Jones ai box a cambiare le gomme e riparte veloce. Con la fermata di Scheckter avvenuta al 16. passaggio, per due giri va in testa Mass, poi anche Mass si deve fermare per cambiare le gomme e va in testa Brambilla, per quattro giri, finché anche lui si deve fermare per sostituire i pneumatici.

E' qui che Brambilla perde la corsa, i meccanici sono lentissimi e quando Vittorio, in forma spettacolare, riparte è solo quinto.

Dal diciassettesimo al 24. giro i box sembrano l'anticamera dell'inferno: fischi e botte fra commissari e meccanici perché si fermano a cambiare le gomme Nilsson, Reutemann, Jones, Mass, Regazzoni, Ertl, Laffite, Scheckter, Brambilla, Merzario... Immaginate il caos...

Brambilla insegue furiosamente e fa inizialmente suo il giro veloce in 1'27"20 (nel finale Nilsson farà meglio) e rimonta posizioni su posizioni.

Ventitreesimo passaggio, i tifosi ferraristi scattano in piedi. Non piove più e Lauda guida la corsa con le gomme slicks. Ha un mezzo minuto di vantaggio su Mass, più staccati Jones, Brambilla, Laffite, Scheckter, Peterson, Nilsson e Depailler.

Si è ritirato Ian Scheckter, perché causa i freni bloccati è uscito alla chicane, mentre Patrese, al tredicesimo passaggio, ha fatto un testa-coda nella curva a sinistra dopo i box e la sua corsa finisce nella sabbia.

Si è ritirato anche Keegan per una uscita di strada... la pista si sta asciugando e Lauda guadagna lentamente terreno.

Le posizioni al trentesimo giro sono le seguenti: Lauda, Mass, Scheckter, Nilsson, Jones, Brambilla Peterson, Laffite, Depailler sono gli unici a giri pieni.

Nilsson passa in terza posizione perché si ferma di nuovo Scheckter a rimontare le gomme da pioggia. Sta infatti ricominciando a piovere fittamente. Colpo di scena: Lauda, in testa, rallenta; ha problemi non sappiamo quali, forse è l'aderenza, e Mass si avvicina paurosamente. Teddy Mayer dopo che causa la sua scelta Hunt è doppiato in ultima posizione torna a sorridere. Quando Mass vede già Lauda è, autore alla chicane di un testa-coda. Poi, al 40. giro, esce paurosamente e picchia di muso la vecchia M 23.

Quarantesimo passaggio, ancora in testa Lauda con alle spalle Nilsson il vantaggio normalmente è incolumabile, 28 secondi... Alla Ferrari si sorride, sta per cadere sul piatto una vittoria che nessuno osava neppure sognare.

Lauda segnala OK, ma improvvisamente il suo ritmo cala. A un certo punto gli si vede la fiancata sporca di terra. Dalle retrovie prepotentemente si fa avanti Brambilla dopo aver lottato con fasi alterne e poi vincendo il suo duello con Peterson, e lanciandosi alla caccia dei primi; è quarto al 40. giro, poi è terzo dietro a Lauda a Nilsson al 44.

I ventisette secondi di vantaggio di Lauda stanno scemando rapidamente. Lauda nulla può contro la strapotenza Lotus e perde vistosamente anche da Brambilla. La Ferrari in queste condizioni di netta inferiorità non l'avevamo mai vista.

Al cinquantesimo passaggio Nilsson passa in testa. La paura della Ferrari si è avverata, ma ora c'è un'altra paura, quella di Brambilla che avanza inesorabilmente e che guadagna giro su giro su Lauda, che sta rischiando anche la seconda posizione.

Le posizioni al 50. passaggio sono queste: Nilsson, Lauda, Brambilla, Peterson, Jones a giri pieni. Poi, distaccati d'un giro, Hunt, Depailler, Scheckter e Merzario che arranca con la sua macchina che non rende, in ultima posizione.

Scheckter ha problemi con il motore che « rata », ma tutto lo scarso pubblico è per Brambilla che insegue alla disperata con il suo grande cuore. Quando il distacco di Brambilla si aggira sui 13 secondi da Lauda e diminuisce giro dopo giro, Brambilla si tocca con Jones e poi con Purley che non gli danno strada e perde la posizione a favore di Peterson che era distaccato di molto.

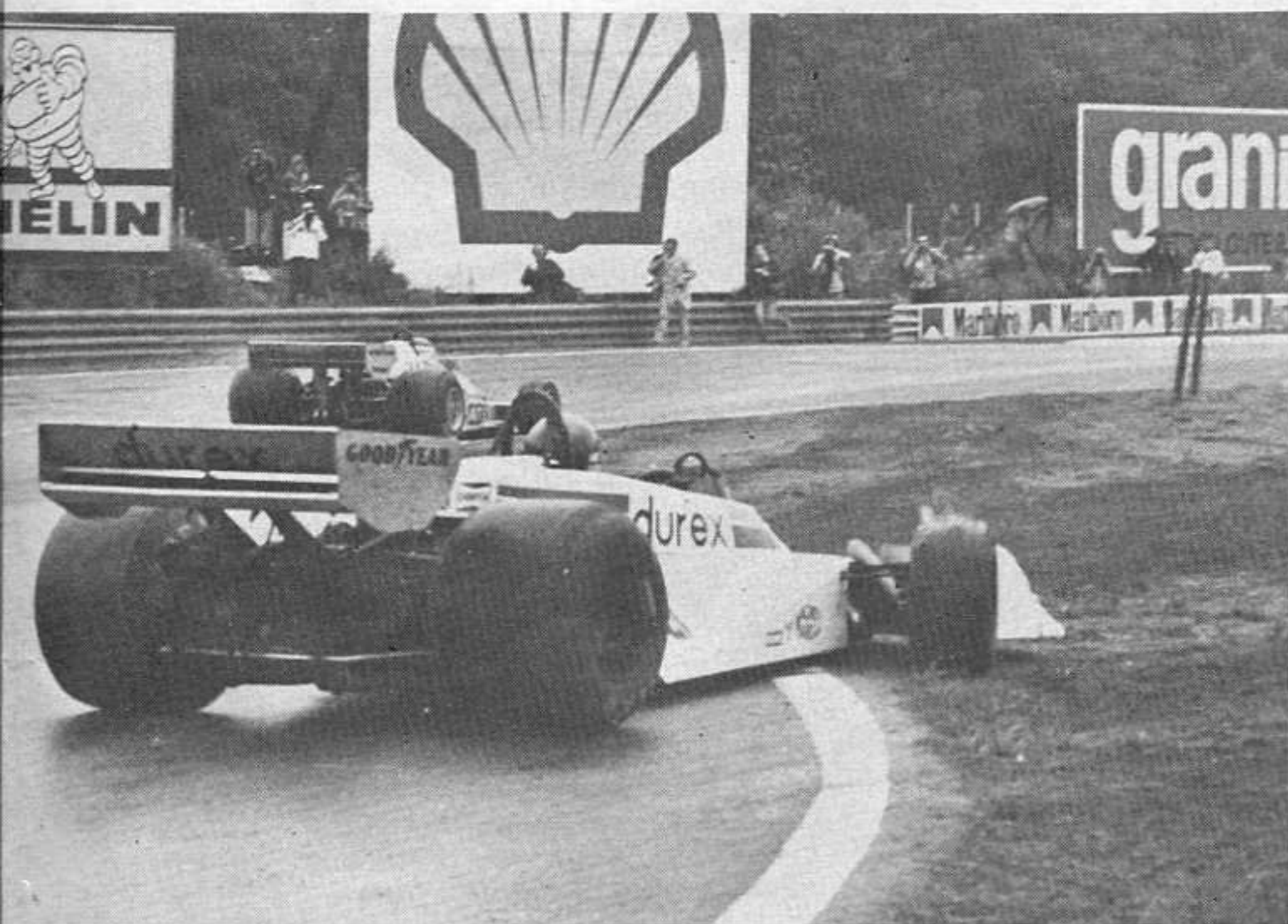
Al 63. giro si ferma definitivamente Scheckter con la pompa della benzina che si rifiuta di andare. Anche Laffite è « out » per il motore che si è rotto.

Lauda perde inesorabilmente giro dopo giro il contatto con Nilsson, alle sue spalle guadagna anche Peterson (che è tutto dire), mentre Brambilla, ormai psicologicamente scaricato, si accontenta del quarto posto.

Le posizioni a dieci giri dal termine sono le seguenti: Nilsson, Lauda, Peterson, Brambilla, Jones, ad un giro Hunt, Stuck e Depailler, gli altri sono ancora più staccati.

Vince Nilsson, ma alla Ferrari sono contenti egualmente perché un secondo posto dopo la crisi di questi giorni era insperabile. Ammoniscono tutti che sei punti sono preziosi, ma la Befana viene una volta all'anno...

Giancarlo Cevenini



volta che correva in F. 1 con la pioggia ma non è una giustificazione.

Di testa-coda ne abbiamo visti a decine, e tutti molto spettacolari. Non abbiamo visto invece le collisioni decisive, avvenute in altra parte del circuito. A sentire i testimoni è stato Andretti a colpire Watson, per cui Mario deve piangere su se stesso. E sarebbe stato Patrese a non dare strada tempestivamente a Stuck, nonostante lo sventolio delle bandiere blu.

Patrese ci ha rimesso la corsa, ed è peccato perché era in una posizione onorevolissima che confermava le prestazioni di buon rilievo date in prova. Anche per lui c'è la esperienza da fare, con i piloti e le corse della formula 1, certo meno teneri di quelle cui lui era

abituato. Però il giovanotto « c'è » e lo si vedrà, con l'augurio che anche la sua macchina diventi tra le migliori, cosa che pare possa avvenire tra non molto.

Chi deve avere il diritto di parlare di vera sfortuna, perché non ha colpe e non può addossare colpe ad altri, è Carlos Reutemann. Era terzo benissimo, poteva sperare di salire ancora, quando gli è capitato il guaio del pezzo di piombo che si staccava da una ruota, rendendola quasi saltellante per eccessivo squilibrio. Un guaio che è rarissimo e che stavolta è stato molto pesante, perché ha tolto a Reutemann la possibilità di fare punti. E coi tempi che corrono, i punti persi non si recuperano tanto facilmente.

f. i.

DOPO CHE LA FERRARI HA NEGATO (A... CARO COSTO-
LA) L'OPZIONE IMMEDIATA PER IL 1978, L'AUSTRIACO
CANDIDATO AL TRASFERIMENTO PIÙ CLAMOROSO

LAUDA raddoppia: McLaren o Brabham?

ZOLDER - C'è un certo fermento per il mercato piloti e già qualcosa si sta cominciando a muovere.

E' stata confermata l'anticipazione di **AUTO-SPRINT** di Lauda che aveva chiesto già l'opzione per l'anno prossimo. Perché, se non gliel'avessero fatta avrebbe voluto avere il tempo di « Guardarsi attorno » per vedere dove correre il prossimo anno.

Lauda si sarebbe presentato a Ferrari (o a chi per lui) con un foglio di carta, un attestato dove una ditta svedese, la Nielsen, avrebbe fatto per suo conto una indagine di mercato dal quale sarebbe risultato che l'austriaco è uno sportivo popolare in Europa all'85 per cento.

Lauda, visto che le cose nel campionato non è che andassero tanto bene aveva fatto questa mossa anche alla luce della sua affermazione sudafricana,

rispose il commendatore, che già l'anno scorso si trovò di fronte a un gioco simile e rimase « scoperto » anche per un sé dato dall'ex. d.s. Audetto. Lauda, per paura di restare a piedi e di non vedersi rinnovato il contratto alle sue condizioni, si è dato da fare.

Anche qui a Zolder è stato visto parlare fittamente con Bernie Ecclestone il « patron » della Brabham Alfa-Martini che è ora stranamente euforico... In separata sede aveva contattato la Marlboro, alla luce infatti di quanto chiede Lauda per entrare in una squadra solo due grandi sponsors possono permetterselo.

Andiamo per ordine. Se Lauda dovesse approdare alla McLaren, andrebbe (forse così si spiegano i contatti che James cerca con Ferrari?) via HUNT mentre potrebbe rimanere MASS, la seconda guida, che non ha importanza. Già l'anno scorso Hunt voleva lasciare la McLaren nonostante il titolo mondiale e potrebbe andare a finire alla Wolf sulla seconda vettura perché SCHECKTER è certo FERRARI per il '78.

L'opzione sarebbe stata già perfezionata anche se Wolf ha offerto barili di soldi.

Scheckter alla Ferrari, dunque, la seconda guida sarà WATSON se Lauda andrà alla Brabham-Alfa. Da sempre un « pallino » di Ferrari, l'irlandese vedrebbe in questo modo finalmente appagato un desiderio che per quattro ore non riuscì a perfezionare l'anno scorso.

Se Lauda invece va alla BRABHAM-ALFA potrebbe anche succedere che la Marlboro abbandoni la McLaren e sponsorizzi la Brabham, vedova Martini. La casa del vermouth deve ancora decidere che cosa farà in campo sportivo il prossimo anno, oppure potrebbe ritornare fuori una trattativa che per poco non andò a termine lo scorso anno.

La Texaco potrebbe pagare essa Lauda purché l'Alfa Romeo accetti di essere servita di olio e benzina da questa marca. Per intenderci, la Texaco vorrebbe scrivere su tutte le macchine nuove che escono da Arese a da Pomigliano che l'olio e la benzina consigliati sono Texaco, e non la marca che c'è fino ad ora. La trattativa, interrotta, sembra sia stata ripresa.

Alla Brabham Alfa, Marlboro o Texaco che sia, con Lauda in squadra ci sarà il problema del secondo che non sarà Stuck avendo il tedesco un contratto a termine che non verrà rinnovato a fine anno.

Potrebbe arrivare così Peterson stanco della inguidabile Tyrrell o FITTIPALDI, che non ce la fa più a rendere competitiva una macchina con il fratello che si sta dimostrando sempre più non all'altezza della situazione. Ma per entrambi Niki mise il veto in Ferrari l'anno scorso. Anche se adesso sono in molti a pensare che il brasiliano come lo svedese siano in decadenza e sulla via del tramonto. E' ovvio che a Reutemann non verrà rinnovato il contratto Ferrari '78. L'unica eventualità che potrebbe portare al repechage di Lauda, viene dal peso dei suoi amici torinesi. Ma vai un po' a spiegare al Ministro Ossola i 400 milioni che Lauda ora ha calcolato di valere? Ammenoché quell'accenno su un quotidiano milanese a una « successione carismatica » (per Lauda fine attività) al vertice modenese il giorno che sarà necessario per la FIAT dare un seguito alla Ferrari senza il suo fondatore.

● E' venuto l'ing. **ROGANO** in rappresentanza della CSI, e forse anche della CSAI perché non si è più visto l'avv. Causo. Quando c'erano tutti e due, uno diceva che rappresentava la CSI e l'altro la CSAI. Ora, dopo la figuraccia addebitata a Causo a Montecarlo per Merzario, si vede che le due rappresentanze le ha prese l'ing. Rogano. E questi gira con la sua brava fascia FIA con tanto di foto, solo che è scaduta. Porta infatti la data del 1976. I casi sono due: o Rogano non fa più parte della FIA oppure la FIA a metà anno non ha ancora fatto i bracciali con la data aggiornata!

● La prossima settimana la **CAN-AM DALLARA-WOLF** esordirà per la prima gara in Canada. L'ing. Dallara andrà con Wolf a seguire la sua creatura, mentre nel GP d'Austria Wolf vuole che Amon corra con la sua seconda macchina. Il neozelandese, che sta terminando la sua casa in Australia, ha accettato, dopo che si è allenato molto, perché — ha detto — l'impegno in F. 1 è molto faticoso.

● Alla Wolf hanno quattro vetture per Scheckter, ed è in costruzione la quinta. Perché tante macchine, è stato chiesto? « Avevamo paura di uscite di strada e che qualcuna diventasse inservibile, invece tutto è andato bene fino ad ora, ma è meglio averle di scorta che essere senza ».

LE PROVE

Il motore in parcheggio

ZOLDER - Il motore di **ANDRETTI**, che gli ha permesso l'exploit nelle prove è curato da Nicholson della McLaren, ed è lo stesso che Mario aveva a Long Beach. Nel camion, la Lotus ha anche due motori speciali, fatti come quelli al magnesio ma che Chapman ha voluto con le teste in alluminio per paura che quelle al magnesio, se non fuse perfettamente, si possano rompere. « Il motore ha cavalli in più, dice Andretti, ma per ora non lo adoperiamo, non ne abbiamo bisogno... ».

● Nelle prove di venerdì, **BRAMBILLA** ha avuto problemi con il cambio e le marce che non entravano. Nella giornata decisiva (per lo schieramento) di sabato, Brambilla si è trovato con il motore della sua macchina che non rendeva, con il risultato di dover fare le prove con il muletto che aveva tanti piccoli difetti che non gli ha permesso di dare il meglio di se stesso. Alla fine delle prove Vittorio ha commentato: « ... Si vede che è la mia giornata sfortunata, non me ne va dritta una... speriamo solo nella gara... ». E infatti...

● Nelle prove di venerdì, **REGAZZONI** ha rotto il motore della sua Ensign dopo appena tre giri. Clay non si è preoccupato granché, perché come tutte le migliori squadre aveva una vettura di riserva che sono in molti ad invidiarli.

● Nella prima sessione di prove al venerdì Merzario ha rotto il semiasse sinistro e non ha più potuto provare, ma non è stato un gran danno perché la pioggia ha bloccato anche gli altri concorrenti.

Il cerbero inutile

● Un cerbero locale mandato dalla Fiat, con un verde maglione e con lo stemma della Casa torinese, impediva a tutti di avvicinarsi ai box Ferrari durante le prove. Il tizio era talmente maleducato che parecchie volte ha rischiato di brutto, ma lui eseguiva gli ordini: « ... Nessuno ai box, dobbiamo lavorare », aveva detto Tomaini... Alla fine è stato accontentato perché, visti i tempi degli altri, tutti si sono spostati alla Lotus per vedere la progressione di Mario, esclusi ovviamente i due gemelli fedelissimi austriaci, che vanno a chiedere notizie anche quando Lauda si ferma per cambiare le gomme...

● Fra i tanti uomini Fiat presenti a Zolder nessuno aveva voglia di parlare del Rally **DELL'ACROPOLI**. Si è avuta la conferma invece che la Fiat chiamerà di rinforzo Munari a provare la 131 Abarth e lo farà correre in Finlandia.

● La supremazia di **ANDRETTI** nelle prove del GP del Belgio è stata schiacciante. Nella prima mezz'ora di venerdì, prima che piovesse aveva il miglior tempo. Miglior tempo anche nelle prove non valide per lo schieramento di sabato, « pole position » nell'ora decisiva, ha fallito solo nelle prove sotto la pioggia ottenendo « solo » il quarto tempo dietro Scheckter, Peterson e Nilsson.

● La canalizzazione dell'olio sulla nuova **McLAREN M26** è esterna perché la paratia laterale della monoscocca è a nido d'ape, e non si può tagliare.

● La macchina di **JODY SCHECKTER**, quella a passo corto, è fuori regolamento perché, come la Ferrari l'altro anno, ha il radiatore dell'olio del cambio oltre il cambio stesso.



Lauda a colloquio con Ecclestone, prima del via. All'arrivo, Bernie ha però abbassato l'offerta...

quando disse in Fiat che non vi era bisogno di un telaio nuovo in Ferrari per rendere la macchina competitiva e che sarebbe bastato dare fiducia a lui per ritornare agli antichi fasti, bloccando in questo modo la nuova Ferrari F. 1 e bloccando anche i soldi Fiat per Ferrari provocando (dicono i maligni) con questa mossa le dimissioni di Ferrari da presidente della società, che voleva fare la macchina nuova ma cui occorrevano fondi.

Con il pezzo di carta della Nielsen in mano, dunque, Lauda voleva il rinnovo non solo del contratto ma voleva una cifra ben superiore a quella fino ad oggi percepita. Si parla del doppio anche dagli altri sponsor particolari.

Si ebbe il no di Ferrari: « Se ne riparlerà a settembre, come è mia abitudine da sempre in Ferrari »,

Giancarlo Cevenini

La FERRARI da reclamo

● Nella prima giornata di prove, la FERRARI voleva fare un reclamo perché vi erano troppe macchine in pista, (32 e mancavano Kessel e Ickx...). Perché, dicevano da Maranello, che i costruttori nella loro ultima riunione di Bologna avevano deciso di accettare solo 26 macchine alle prove e 24 alle partenze. La CSI aveva però dichiarato «incostituzionale» la decisione dicendo che, essendo un mondiale piloti, tutti dovevano avere le stesse possibilità. Dopo aver parlato con l'ing. Rogano, presidente della CSAI qui a Zolder in veste di osservatore CSI, la Ferrari ha deciso di soprassedere. Certo, il vanto noblesse-oblige (di una volta: ma quando?) che la Ferrari non faceva mai reclami non esiste più.

GIACOMELLI non entusiasma

● Non ha entusiasmato molto i presenti la guida di BRUNO GIACOMELLI con la March, assente temporaneamente Ian Scheckter nelle prove libere. La squadra March comincia a pensare seriamente al problema dell'associazione costruttori di Formula 1, infatti andando avanti le cose così, con i modesti risultati, rischiano di non acquisire alcun punteggio e di rimanere fuori dai privilegi dell'associazione. Sarebbe curioso: cosa farebbe Mosley, attualmente una delle menti del gruppo, con la sua squadra esclusa? Intanto Merzario è stato il migliore tra i piloti March a Zolder.

● Dopo le rare prove di venerdì, la Ferrari si è lamentata di essere handicappata su questo circuito perché non aveva potuto provare come invece avevano fatto gli altri. Non è vero che non aveva potuto, ma non aveva voluto, perché a Maranello avevano giudicato «facile» il circuito di Zolder per le T2, alla luce dei risultati dello scorso anno e avevano optato per la Svezia, circuito con le curve «piatte» tradizionalmente ostile alle Ferrari perché le macchine di Maranello sono troppo perfette...

● Nelle prove non valide di sabato, Lauda per tentare un impossibile repechage della Ferrari, ha voluto provare anche il muletto, con risultati egualmente disastrosi.

ALTRA TECNICA

MERZARIO fa copiare

● La nuova MARCH 771 è stata poco apprezzata da Ian Scheckter che ha giudicato il radiatore dell'olio sul muso una mossa non azzeccata. Il fratello di Jody è poi andato con Herd, il progettista della March, a vedere la macchina di Arturo e a farsi spiegare le modifiche fatte dal comasco e perché...

● Sulle FERRARI a Zolder è riapparso il filo sotto l'alettone per tenere fissate le paratie laterali.

● Le due ALFA-BRABHAM-MARTINI avevano, oltre al solito cambio a sei marce, delle paratie laterali sull'alettone posteriore molto alte per tenere la macchina incollata al terreno. Nonostante ciò, Watson ha lamentato mancanza di «grip».

La TYRRELL marcia indietro

● La TYRRELL ha riportato per la sua sei ruote la vecchia carrozzeria, perché la nuova è talmente aerodinamica che l'aria «scivola via» e non raffredda adeguatamente l'olio del radiatore. Qui a Zolder la sei ruote aveva i freni anteriori che scaldavano troppo, e sono state montate delle prese d'aria più grandi.

● Sempre alla ricerca di una rinnovata competitività, Gardner ha modificato ancora una volta le sospensioni posteriori della sua macchina, accorciando il braccio superiore della sospensione posteriore.

● Sulla McLAREN M26 di Hunt vi era una leva sulla sinistra con cui il pilota poteva correggere le regolazioni di barra posteriore. Il limitatore della macchina del campione del mondo era bloccato sempre a 10.800 giri, segno che Hunt ha tirato poco le marce nelle prove, nonostante ciò ha rotto un motore nell'ora decisiva, ed era molto indietro nello schieramento.

● CHAPMAN è molto indaffarato a far «dimagrire» la Lotus che ora varia come peso dai 580 ai 590 kg. La più leggera di tutte rimane la Wolf, che è al limite del regolamento (e qualche volta sotto peso, dicono i maligni)...

● La macchina di Lauda, rimasta mezzo bloccata nei box, e che impediva il passaggio, è stata spinta sotto il tendone Ferrari da Hunt, che si è molto divertito a fare ciò dicendo che se volevano una mano anche in gara lui era sempre disponibile...

● La SHADOW e la FERRARI sono rimaste fra le poche squadre ad avere ancora il cambio a 5 marce.

● La McLAREN M26 di Hunt è più larga, come carreggiata anteriore, della M23. Sembra infatti che sia 1620 mm.

SPONSOR e PILOTI

70 milioni sullo stomaco

● Alcuni tifosi italiani ci hanno chiesto perché l'iniziativa Parmalat-Speedline con tutto l'apparato per dar da mangiare, a giornalisti, fotografi e piloti, non è stato invece utilizzato, con quello che costa (70.000.000) per dare una macchina competitiva di F. 1 ai giovani piloti italiani...

● Faceva tanto freddo nelle prove (e il giorno della gara) che la moglie di Fittipaldi girava per i box in pelliccia di visone beige...

● Venerdì alla WOLF si erano molto attrezzati e con un loro misuratore di velocità prendevano le medesime davanti ai box. Quando alla Ferrari se ne sono accorti, hanno mandato Ghedini a copiarle... Appollaiato dietro al meccanico Wolf come un pappagallo su un trespolo, Ghedini ha scrupolosamente trascritto tutto. Quando ai box li ha fatti vedere a Lauda questi ha avuto un moto di stizza...

● Sulla Ensign, pardon, sulla Copersucar di FITTIPALDI vi è una piccola scritta che dice «Made in Brasil», così il nazionalismo brasiliano è appagato. Ragazzoni, passando accanto alla gialla vettura ha detto con un meccanico della Copersucar: «... Quando mi restituisci la macchina la voglio bleu come prima...». La battuta non è stata apprezzata nel clan brasiliano.



● Un lupo stilizzato (Wolf, in inglese) fa bella mostra sulle due vetture di Scheckter. Sono due decals dove sta scritto: «1. in Argentina» e «1. a Monaco». C'è spazio anche per altre decals, Lotus permettendo.

Le staccate calcolate

● Alla curva dopo i box, chi staccava prima di tutti era Lauda, mentre il «re» di questo punto era Merzario. Ha spiegato Arturo: «Perché arrivavo più lento degli altri di una ventina di km, avendo il motore che tirava poco». La Cosworth non ha infatti preparato i tre motori che Merzario ha mandato a Londra, e il pilota è venuto qui con un solo motore. Molto sportivo Williams ha detto ad Arturo che, se aveva bisogno di un motore, eventualmente glielo avrebbe prestato lui...

● A Goodwood SURTEES ha provato, l'altra settimana, Perkins e Evans. Non è stato chiamato Zorzi, perché si è rotto un pistone nel motore e le prove sono state interrotte. È stato scelto Perkins, almeno per questa gara, ma l'occhialuto pilota ha una opzione anche per le altre gare. Così sembra definitivamente fuori dal giro il nostro Zorzi che, nonostante abbia i soldi, non riesce a trovare una macchina...

● Sulla rossa vettura di MERZARIO è apparsa la pubblicità di uno sponsor amico di Arturo: è la CEA di Bologna, specializzata nel pronto intervento nei circuiti in caso di incendio.

● Il cronometro «microsplit» della Heuer al centesimo di secondo ha lanciato un nuovo gioco. Si tratta di fermarlo esattamente al tempo precedentemente stabilito. Il cronometro è «buio», e quando lo si ferma si illuminano le cifre. Chi ha il tempo più vicino a quello concordato vince. Sono sorti ovviamente anche gli scommettitori.

DI TUTTO UN PO'

PATRESE a spasso

● Ha girato lungamente con Patrese l'ing. NOSETTO della Ferrari, sul circuito di Zolder, a bordo di una Fiat 128. Che cosa si siano detti è un segreto...

● Il danno più grande nell'uscita di strada di RIBEIRO è stata la sabbia che è entrata nelle trombette e che rischiava di rompere il motore. Per sicurezza, Herd lo ha fatto cambiare nell'intervallo.

● I box non bastavano qui a Zolder per i 32 iscritti al GP e in molti teams sono rimasti allo scoperto, al bordo della pista, fin dove arrivava il cartello dei 100 metri alla curva.

● La SCUDERIA WOLF ha acquistato un camion Mercedes per il trasporto di una vettura, separata dal resto della squadra, per fare dei tests nei vari circuiti. L'unico problema è che il camion andava bene per il modello originale della Wolf, mentre ora l'ingegner Postlethwaite ha allargato la carreggiata e la macchina non entra più nel furgone, obbligando ad un lavoro supplementare i meccanici.

180 milioni (in più) per la LOTUS

● La Valvoline ha firmato un contratto anche per il 1978 con la squadra LOTUS. L'importo sembra essere di duecentomila dollari per anno, vale a dire centottanta milioni di lire circa.

L'ingegnere «correttore»

● Si è scoperta finalmente la funzione dell'ing. NOSETTO alla Ferrari. Fa il «correttore» di veline che scrivono i giornalisti italiani abbarbicati nel «van-press-Ferrari». È successo dopo le disastrose prove di sabato, quando la Ferrari si è presa quasi tre secondi dalla Lotus. Improvvisata una conferenza stampa «solo» per i fedelissimi che parcheggiano nel van Fiat, ed escludendo quindi gli altri 198 giornalisti di tutto il mondo che lavorano in sala stampa, l'ing. Nosetto ha spiegato i mali della Ferrari (sua versione) dopo aver parlato con Maranello. Alla fine è passato dietro alle spalle di chi scriveva e dopo aver preso in mano alcune cartelle già scritte dava il suo «particolare» imprimatur, oppure suggeriva di fare qualche correzione... «... Per una perfetta informazione...» (che avesse anche questo vizio alla CSAI e Rogano si è risentito?)

● Dell'incidente di Keegan caduto con l'aereo leggete in altra parte del giornale. Parlando fra amici, Rupert ha detto che pochi giorni prima aveva fatto l'assicurazione contro gli incidenti, e che per un errore di valutazione aveva assicurato l'aereo per 25.000.000 di dollari più del suo valore. Si riprometteva di correggere l'errore appena rientrato in Inghilterra, con il risultato che ora i soldi li guadagna...

● Nelle prove libere di sabato, BRAMBILLA ha avuto problemi oltre che con il motore anche con il cuscinetto della ruota posteriore destra, che aveva troppo gioco.

● Non è vietato entrare ai BOX di Zolder, anzi, chi lo vuol fare è ben accetto. Il prezzo in dollari per levarsi questa soddisfazione è di 49 USA, circa 40.000 lire.

RFGAZZONI a INDY '78 con la McLAREN

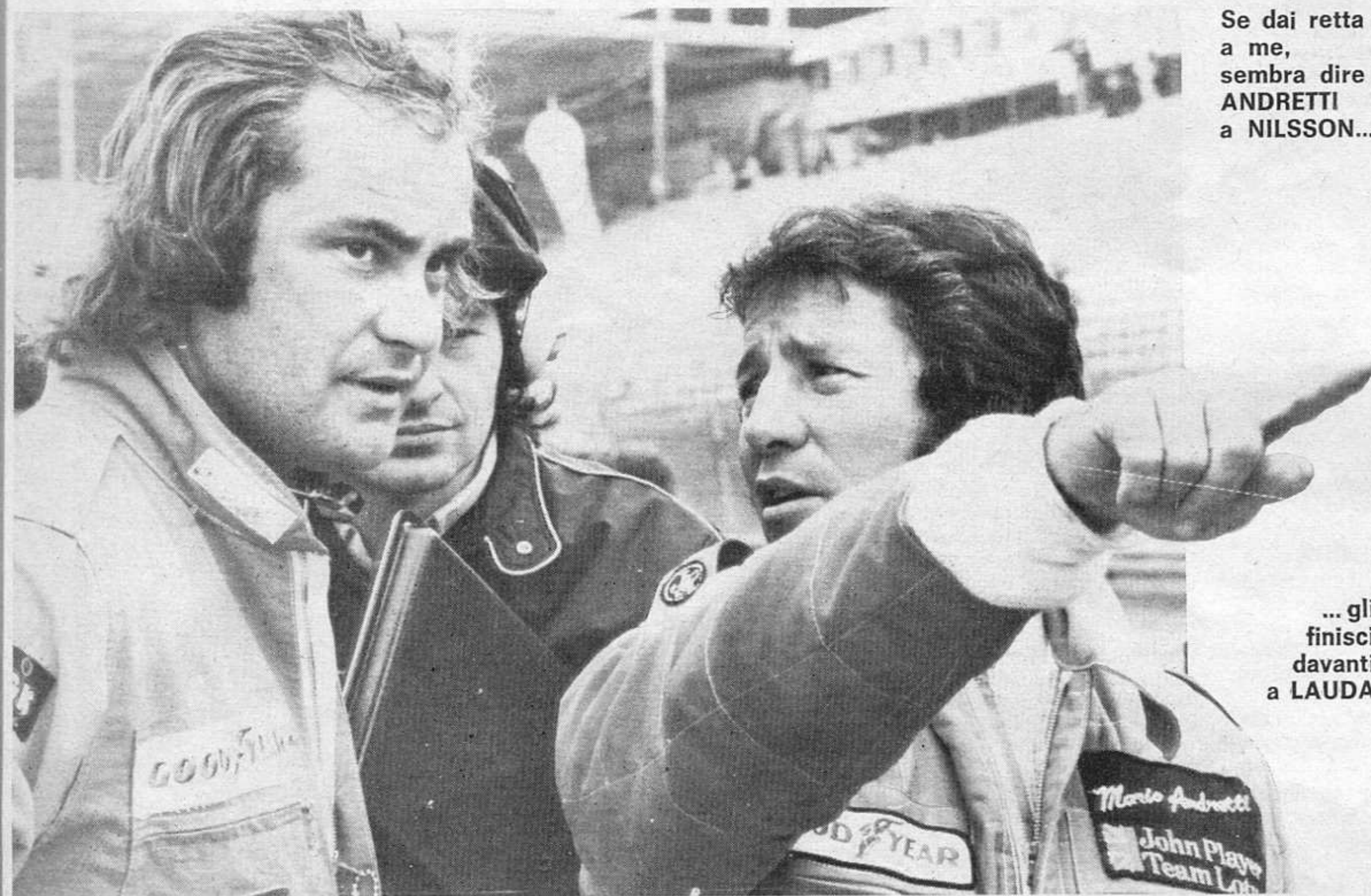
● SIMPSON ha venduto le vetture di Indy di Regazzoni a Teddy Yip che le ha portate in Giappone in una delle sue case, mentre ha acquistato le due McLaren Indy di Roger Penske di Andretti e Sneva. Simpson vuol far correre con queste macchine Regazzoni il prossimo anno a Indy e a Pocono...

● La STRATOS che farà il Giro d'Italia con Munari è stata provata a Fiorano anche da Reutemann che si è detto entusiasta del bolide. Dopo la gara la Stratos sarà venduta in Giappone...

● Allo sfortunato manager di Merzario GIANFRANCO PALAZZOLI, hanno rubato tutto ai box dopo la corsa, nella valigetta lasciata per un momento incustodita. C'era molto denaro ma soprattutto i documenti personali e del team (doganali per la macchina compresi!), biglietti aerei ecc. Perciò la squadra, da Merzario ai meccanici, non è potuta ripartire la sera per recarsi alla Polizia per le denunce del caso.

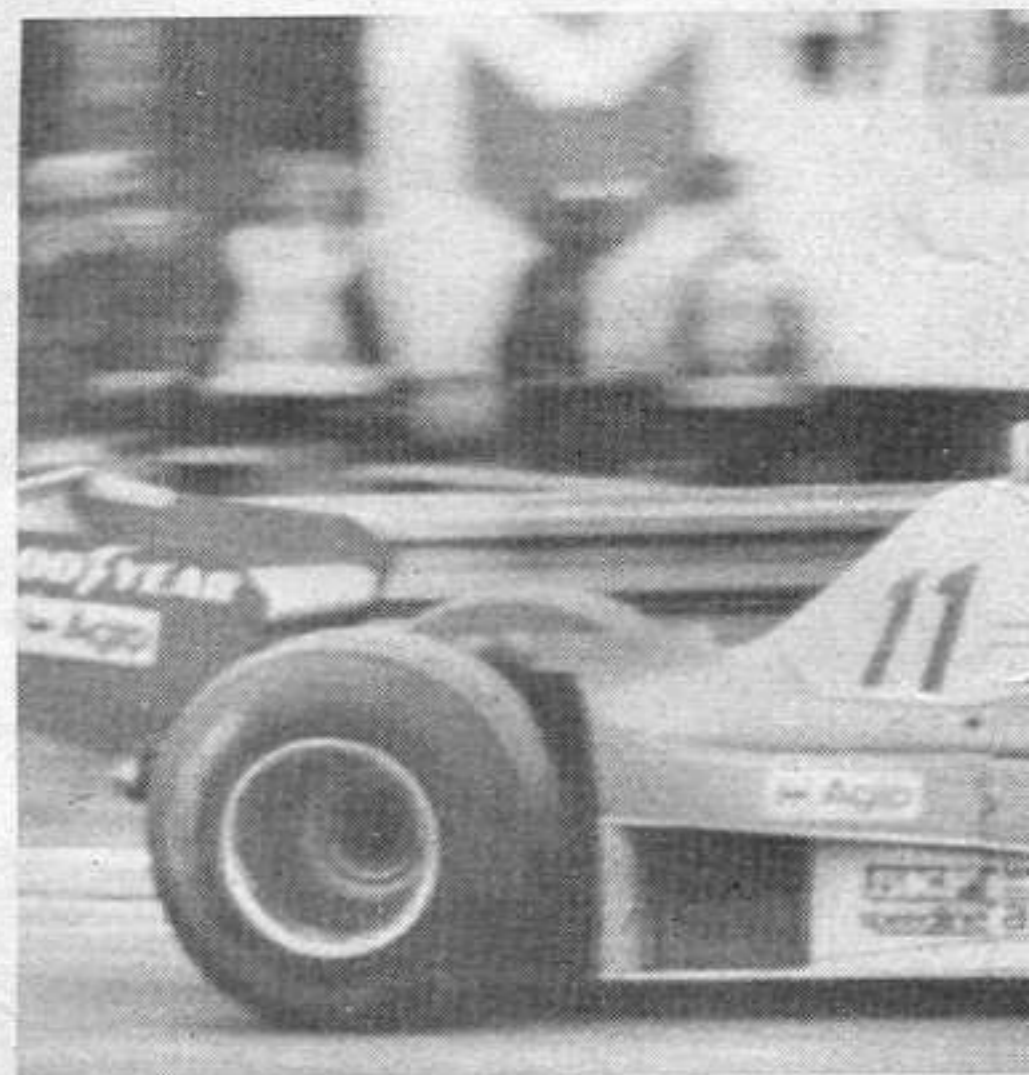
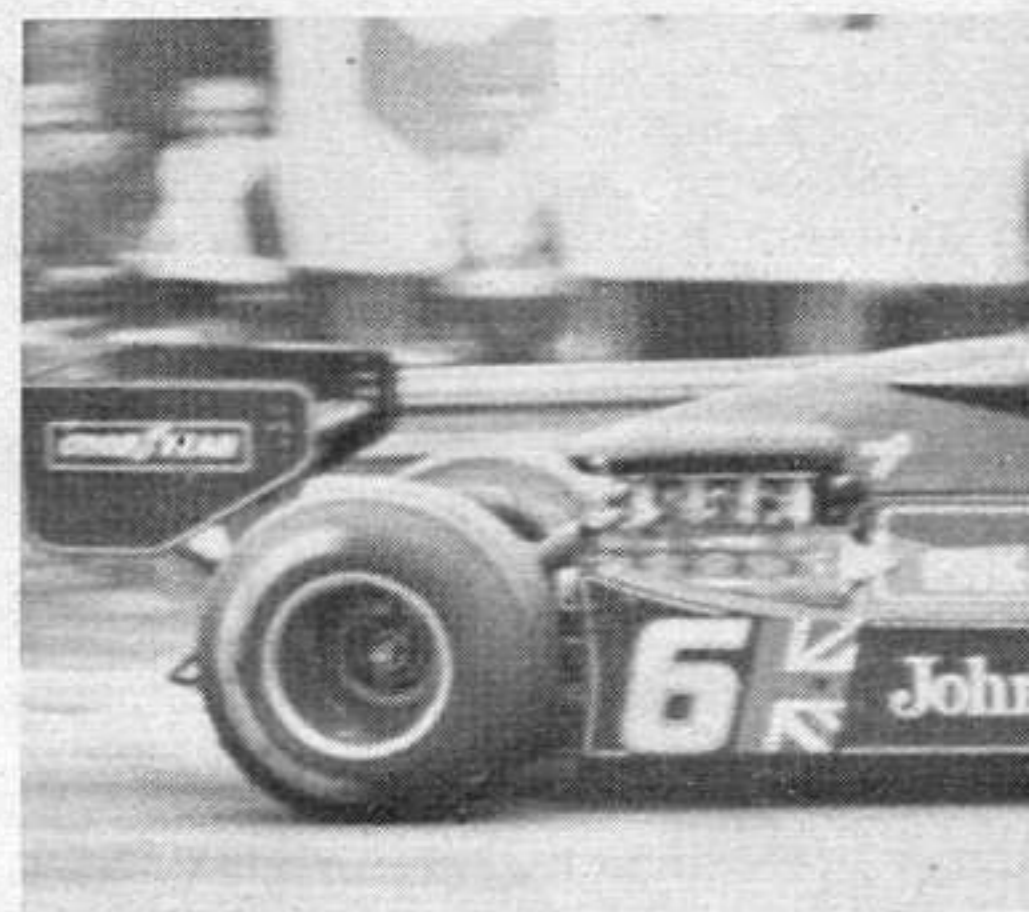
Il sensazionale record in prova di ANDRETTI ha gettato in crisi gli avversari

La ...differenzia(le) c'è



Se dai retta a me, sembra dire ANDRETTI a NILSSON...

... gli finisci davanti a LAUDA



SPECIALE AUTOSPRINT

ZOLDER - Abbandonato il vecchio differenziale autobloccante tipo Porsche, che la Hewland dà assieme al suo cambio, la nera Lotus di Mario Andretti fa il vuoto. Sembra proprio questo il miracolo di Zolder che bisca quello di Jarama, ma qui il distacco è abissale, la Ferrari è a 2"21 con Reutemann e 2"47 con Lauda, una differenza in percentuale «folle»: è il 2,6 per 100.

Alla Lotus si nega l'innovazione (che — bisogna chiarire — è perfettamente regolare) per non dare ai concorrenti il vantaggio trovato dall'eccezionale Chapman per la sua vettura.

Il differenziale-miracolo (conta molto di più dell'occasionale alettone di Reutemann in Brasile e quello di Stuck e Watson a Montecarlo) già a Jarama andò bene. Lì si ruppe sulla vettura di Nilsson e con quello chiamiamolo tradizionale lo svedese non fece gran che, qui non solo Andretti ha umiliato tutti ma anche Nilsson con il differenziale speciale si è permesso il lusso di stare davanti a gente come Scheckter e Reutemann. Per non parlare poi della corsa...

La «pole position» di Andretti è indiscutibile. Mario ha girato in 1'24"64 alla media di 181,275 kmh, l'anno scorso Lauda era superiore di 2". Basta questo dato a dimostrare la superiorità Lotus. Una superiorità che si era già dimostrata nella prima giornata di prove, con una sola mezz'ora di bel tempo, poi una fastidiosa pioggerella che ha bloccato tutti. Ma in quei trenta minuti il furbo Mario tira ed ottiene già la migliore prestazione in 1'26"51. Alle spalle di Andretti una riconferma degli ultimi G.P., l'Alfa Brabham Martini di Watson l'ex-barbuto irlandese è stato il più pericoloso avversario (si fa per dire) di Mario

nelle due giornate di prove classificandosi sempre alle spalle della Lotus. Il suo miglior tempo è di 1'26"18. A riconferma che il motore Alfa di Chiti, che sprizza gioia da tutte le parti, «tira» come pochi e basterebbe avere un telaio migliore per essere in testa.

Andretti ha dichiarato, finite le prove, che la sua macchina è perfettamente equilibrata, i freni molto buoni. Watson invece, elogiando il motore storce il naso per il telaio e lamenta mancanza di «grip»: ... «La macchina mi va via dietro da tutte le parti, speriamo di metterla a punto per la gara...».

I due dominatori delle prove sono loro. Alle spalle, la seconda Lotus, quella di Nilsson che ha dimostrato con questa prestazione la competitività della Lotus. Assieme a Nilsson, quarta prestazione delle prove Scheckter, accreditato del tempo, di 1'26"48, davanti a Depailler che ha rischiato addirittura

di non qualificarsi perché nella prima giornata di prove non era riuscito a girare, prima che si mettesse a piovere.

Mass con la «vecchia» (ma sempre valida) M 23 è in terza fila, davanti al campione del mondo Hunt che ha sempre provato la nuova (e già competitiva) M 26, ma che avendo rotto il motore dopo alcuni giri dell'ultima ora di prove ha finito per provare con la solita M 23 che non gli ha permesso di far meglio della quinta fila al via.

Finalmente una Ferrari, e siamo arrivati alla quarta fila, è Reutemann ad essere riuscito a far meglio fra le due Ferrari (Ma Lauda che cosa dirà?) con il tempo di 1'26"85, la crisi della casa di Maranello (per lo meno per le prove) è profonda e a meno di un miracolo (che forse in alto loco non vogliono) sarà difficile una resurrezione a breve termine. Lauda pur avendo girato moltissimo, provando e riprovando gomme e

soluzioni di ammortizzatori e barre varie non è riuscito a far meglio di 1'27"11, che lo relega in sesta fila a fianco di Brambilla, anche lui nelle due giornate assillato da problemi, tanto che ha fatto la decisiva ora di prove per lo schieramento con il muletto, comportandosi a dire il vero molto bene.

Alla Ferrari non sanno spiegarci che cosa sia successo. L'ing. Noretto ha detto che per andare forte una vettura deve essere veloce in rettilineo (La Ferrari è meno veloce di tante macchine) bisogna entrare forte in curva ed uscire forte. Noretto ha ammesso che la Ferrari oggi queste qualità non le ha, e quello che è più tragico è che si ha l'impressione che in casa di Maranello non si sappia su dove lavorare. L'andamento della gara non ha cambiato questa impressione.

Le notizie buone per gli italiani vengono dai tanti bistrattati nostri piloti, di Brambilla abbiamo già detto, chi ha invece meravigliato (non noi, perché ne siamo stati sempre convinti) è stato Merzario, nell'ultima decisiva ora, pur senza la quarta marcia che «saltava» Arturo con la sua March modificata, è stato davanti alle due «ricche» Ferrari, poi non ha potuto migliorare per il problema detto prima, ma è partito in settima fila, con il tempo di 1'27"33 a 22 centesimi da Lauda.

Se si pensa che la Ferrari spende quattro miliardi all'anno e il team di Merzario non ne ha cento (di milioni) per fare tutta la stagione, si vede come Arturo non sia un pilota finito come alcuni hanno detto. Alle spalle di Merzario c'è Patrese, il «boy» della F.1. Ha avuto problemi con i freni, ma ora la vettura la conosce

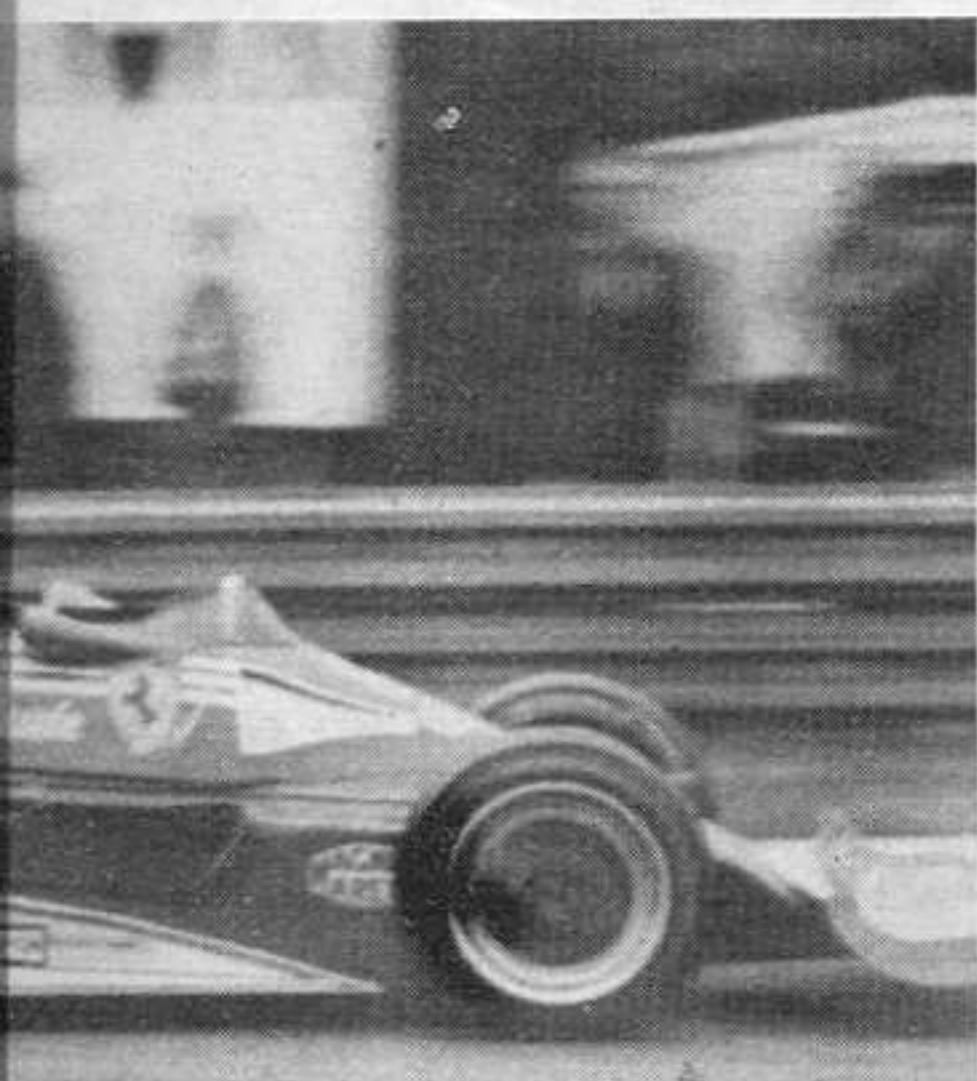
RENAULT F.1 assetto difficile

● La RENAULT FORMULA 1 ha effettuato le prime prove effettive, nella versione definitiva, sulla pista del Paul Ricard. Secondo le notizie che abbiamo potuto raccogliere, queste prove sono state molto soddisfacenti per quanto riguarda il motore ed il cambio, ma hanno denunciato la necessità di mettere a punto la tenuta di strada, che si è rivelata un poco approssimativa, cosa d'altra parte inevitabile in una macchina del tutto nuova.

Poiché il tempo a disposizione della Renault è poco, dato il grande impegno per Le Mans, è da credere che l'esordio ufficiale della Renault Turbo avverrà in occasione del Gran Premio di Gran Bretagna, a metà luglio, e non nel GP di Francia. Cosa che d'altra parte noi avevamo già anticipata.

● Una seconda BRM sarà pronta tra poche settimane permettendo così a Andersson di avere una vettura di riserva. Il nuovo telaio dovrebbe avere qualche modifica ma non di gran conto, perché in sostanza la macchina attuale appare abbastanza buona. I grossi guai sono infatti derivati dalle prestazioni del motore che non sembra molto potente e che comunque non riesce a dare affidabilità. Quel che è importante, per la BRM, è che la squadra è stata ricomposta recentemente, con sostituzione di tre dei nuovi meccanici che erano presenti all'inizio della stagione e che non erano alla altezza dell'impegno.

parametro della cri-
FERRARI nel rappor-
TEMPI-SOLDI con
team di... Merzario!



un po' di più di Montecarlo, e ha dimostrato quanto vale andando più forte di Jones.

Emerson Fittipaldi è in ottava fila, dopo Patrese. Si ha l'impressione che il brasiliano, pur con la nuova macchina (che altro non è che una Ensign dipinta di giallo) debba ancora abituarsi a guidarla. Inoltre sembra anche che il brasiliano sia «scaricato», dopo aver perso l'autobus Ferrari, e non riesca più a collaudare le macchine come si dovrebbe.

L'altra Martini-Alfa-Brabham, quella di Stuck, non è emersa in queste prove. Nell'ultima decisiva ora vibrazioni al motore l'hanno bloccata mentre tentava di inserirsi nella lotta delle prime posizioni. Non si sono qualificati Hajje, Emilio Villota, Conny Andersson, Alex Ribeiro, De Driyver, Rebaque. Hajje, però è riuscito comunque a partire.

g. c.

**MASS ancora
scioccato
dalle 3 giravolte**

ZOLDER - Altre dichiarazioni del dopocorsa.

LAFFITE: il pilota francese che si è ritirato per la rottura del motore, sostiene: «La mia macchina andava meglio sul secco che quando pioveva. Il motore ha improvvisamente ceduto. Credo che si sia rotta una biella. Speriamo che non ricominci a fare come a inizio anno».

Peterson: «Non ho avuto molti problemi durante la gara. Ai miei box hanno cambiato rapidamente i pneumatici, la macchina andava molto meglio sul bagnato che quando non pioveva».

E Hunt: «Ho sbagliato in partenza a montare le slick. Credevo che la pioggia durasse poco. Ho avuto problemi al cambio, preferivo la pioggia all'asciutto. Do-

Saltati i nervi a LAUDA e C.

ZOLDER - Un'ora calda ai box Ferrari, al sabato, nell'ultima sessione di prove con tempi rilevati per lo schieramento. I due della Ferrari non riuscivano a scendere dai tempi, sulla pista imperava la Lotus.

Ai box Ferrari c'era il panico, il povero Tomaini saltava da una parte all'altra senza capirci nulla, fra le notizie e richieste che i due piloti gli facevano. Quando si è capito che non c'era nulla da fare è sceso lo sconforto, Lauda era teso e arrabbiatissimo. Finite le prove chiamava a rapporto i tecnici e non concedeva neppure autografi a piccolissimi fans che lo imploravano.

Durante le prove, fra le innumerevoli fermate per regolazioni varie, è partito anche dai box con una rabbiosa accelerata senza attendere che la macchina venisse messa in moto con la batteria supplementare, come si usa normalmente. Già nelle prove libere Lauda era incorso in gravi scorrettezze, uscendo dai box ben quattro volte con il commissario che gli dava la paletta rossa dello stop perché stavano arrivando altre macchine. Lauda se ne è ripetutamente «fregato» con arroganza e sprezzo della propria e dell'altrui incolumità, tanto che il capo dei commissari, molto arrabbiato, è andato personalmente a reclamare e minacciare sanzioni ai responsabili Ferrari.

**MOLTE LE NOVITÀ TECNICHE: MA LA PIÙ
CURIOSA È LA VERNICE TERMOREAGENTE**

La frenata a colori!

ZOLDER - Il fatto tecnico comune del Gran Premio del Belgio a Zolder è rappresentato dalla preoccupazione di tutti di avere freni in perfetta efficienza e soprattutto molto resistenti alla usura ed al surriscaldamento.

Non abbiamo mai visto tanta gente intenta a pennellare sui dischi dei freni vernici strane dai colori strani. Sono le vernici termoreagenti che cambiano colore quando vengono esposte a temperature elevate, e per ogni tipo di vernice vi è una gradazione di calore diversa, di modo che i tecnici riescono a sapere, quando la macchina si ferma, a quali limiti di temperatura salgono gli arroventamenti cui sono sottoposti i freni, per effetto della trasformazione in calore del lavoro di frizione tra dischi e pastiglie.

Una preoccupazione legittima, e che ha dato ai tecnici della Ferodo (che fornisce le pastiglie freni) un gran lavoro per la scelta dei tipi più adatti alle circostanze. Le «mescole» delle pastiglie dei freni sono diventate altrettanto importanti di quelle dei pneumatici, e debbono essere adattate non solo alle condizioni specifiche di ogni circuito, in funzione degli sforzi richiesti, ma anche ad ogni singola macchina, perché vi è ovviamente qualche differenza tra una vettura e l'altra, così come vi è differenza tra un pilota e l'altro.

La COPERSUCAR che abbiamo potuto vedere nei particolari, finalmente, somiglia davvero alla Ensign, come si sospettava. Tuttavia l'ultima creazione di Dave Baldwin è naturalmente più evoluta essendo stata costruita appena adesso, quindi la similitudine con la Ensign conosciuta si limita alla somiglianza scontata che può esistere tra due figli dello stesso padre. E non poteva essere altrimenti.

Caratteristica principale di questa macchina è l'aver quattro radiatori acqua, disposti lateralmente due per ogni fiancata, con una disposizione scalata che è abbastanza originale. Ciò ha permesso di ridurre l'ampiezza dei radiatori e quindi di avere una linea generale il più possibile affinata, pur assicurando un totale di superficie radiante adeguato.

Due radiatori olio, posti all'esterno della carrozzeria, dietro la scocca e davanti alle ruote posteriori, dovrebbero assicurare un adeguato raffreddamento del lubrificante ed allo stesso tempo rappresentare una parziale carenatura delle enormi gomme posteriori. La linea generale della macchina è quella a cuneo, proprio come la Ensign.

Differenze notevoli ci sono invece nella sospensione posteriore, che è costituita da un braccio trasversale superiore, due bracci paralleli inferiori ed un solo puntone di reazione superiore. Nella parte inferiore, tuttavia, un braccio diagonale saldato al braccio trasversale anteriore, funge da puntone di spinta, formando un triangolo stretto. La sospensione anteriore è invece identica a quella della Ensign. La Copersucar è dotata di sistema di avviamento pneumatico, secondo la più recente moda.

La nuova MARCH 771 che è stata presentata durante le prove è sostanzialmente una macchina nuova, anche se somigliante alle March conosciute. Cosa che vi avevamo già anticipato. Pur avendo le linee esterne abituali, segno di una certa coerenza di idee da parte del progettista, ha notevoli modifiche al telaio, con qualche differenza anche nelle sospensioni, ed ha la novità del

po aver cambiato i pneumatici la mia macchina andava molto meglio».

Mass: «Credo di aver fatto una bella corsa. Ero terzo quando sono partito in testa-coda e ho fatto tre giri completi di 360 gradi su me stesso e non sapevo dove ero andato a finire. La mia macchina al termine dei tre giri era ridotta abbastanza male». DEPAILLER: «La macchina non andava molto bene con la pioggia, poi era perfetta quando la pista si è asciugata. Non riesco a capire cosa sia successo. Certamente c'è stata una regolazione sbagliata delle sospensioni: i freni erano difettosi, avevo dei problemi alle staccate e qui i freni erano molto sollecitati e credo che sull'asciutto sia entrato un sassolino o un po' di sabbia nelle pinze».

radiatore acqua anteriore, posto al centro del musetto ed alimentato da una bocca rettangolare centrale. All'interno della carrozzeria una appropriata sistemazione di paratie in lamiera assicura la direzionalità dell'aria. L'uscita dell'aria calda è assicurata da una apertura posteriore sulla parte alta della carrozzeria, e da un convogliamento dato dalla carenatura interna della parte anteriore del telaio.

La eliminazione dei radiatori laterali posteriori tipici della March ha permesso di modificare anche i punti di attacco della sospensione posteriore, che sono posti su una piastra rettangolare imbul-

f. l.

**Cronaca dell'ora calda
nei boxes modenesi alle
ultime prove (con
multa e... villanie)**

La tensione era tale che è stato liquidato con una alzata di spalle. Nel pomeriggio la cosa si è ripetuta per tre volte, a nulla è valso l'intervento del presidente della CSAI, ing. Rogano, che — zelantissimo — si è prodigato perché non venisse richiamato il pilota della Ferrari. (Proprio come fece a Montecarlo per... non far correre Merzario). Singolare difesa d'ufficio se si pensa che lo stesso Presidente CSAI con i giovani piloti di F. Italia si distingueva nel fare il severissimo per scorrettezze anche meno gravi.

Rogano ha mandato ripetutamente l'ing. Ceard a pregare quelli della Ferrari di far desistere Lauda dal suo atteggiamento, ma questi ha continuato imperturbato a presentarsi in pista incurante delle segnalazioni dei commissari. Alla fine, Lauda ha detto di averlo fatto una sola volta. I commissari riuniti hanno poi deciso di fare una multa di 300.000 lire a Lauda per mancanza di osservazione delle segnalazioni dei commissari stessi. (Sarà interessante sapere se la multa la pagherà la Ferrari...).

Quando mancava una mezz'ora al termine, un meccanico Lotus è andato ai box della Casa di Maranello a chiedere se anche a loro risultasse il tempo straordinario di Andretti, perché Chapman prendeva i tempi con un cronometro a mano. Vezzali, il meccanico che segnalava i tempi, lo ha scacciato in malo modo facendogli dei gestacci. Il fair play, quando si perde, sparisce...

Alla fine, dopo un vertice al van-press Fiat Ferrari, Lauda è stato molto laconico: «Vedremo, sovrasterzo da tutte le parti, grande kasino, non so che cosa sia, non sento la macchina...».

Reutemann invece era un po' più parlereccio. Diceva che la macchina era inspiegabilmente inguidabile. «Sarebbe facile incolpare le gomme — dice — ma gli altri hanno le nostre eguali, allora... Io ho lavorato molto per fare questo tempo e credo che la Ferrari non sia completamente a terra...».

Per gli amici presenti nel van «Fiat-Ferrari-press», l'ing. Nosetto ha poi detto dal canto suo: «I guai della Ferrari sono inspiegabili, la macchina è la stessa dello scorso anno... Quindi unica possibilità che c'è è che siano le gomme: si aspettavano le nuove Goodyear già da Montecarlo con mescola leggermente più tenera di questa attuale, ma per ragioni varie, fra cui gli scioperi, non sono arrivate...».

Le gomme le hanno tutte eguali, si dice, ed è vero, ma alcune macchine si adattano meglio, altre no, per la caratteristica delle sospensioni. La Ferrari è una di quelle che non ha la macchina per queste coperture e si spera in quelle in arrivo...

Domenica mattina anche nelle prove con il pieno, dove è sempre andata bene prima della gara, la Ferrari non è riuscita a fare i tempi... In compenso poi è venuta la buona sorte del maltempo.

G. P. Zolder
Belgio
NILSSON su JPS



Qui non aveva altra scelta! Ma voi si. Speedline è la ruota componi- bile in lega, tecnologicamente l'avanguardia.

I tecnici migliori del mondo hanno collaborato con i migliori progettisti per la perfezione tecnica della ruota componibile Speedline. Sono i tecnici della Ferrari, Lotus, McLaren, Copersucar, Ligier, Brabham, Lancia, Alfa Romeo, ecc., le grandi case che da anni montano ruote Speedline, sottoponendole alle massime sollecitazioni nelle competizioni di Formula 1 e in Rally. Da questa esperienza è nata la nostra produzione di serie di ruote Speedline di ogni tipo e cilindrata. Con questa garanzia potete dare alla vostra macchina 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: ENNIO-TORTELLA via mantova 5 Pacengo del Garda / Verona tel. 045/645077 - Emilia Romagna, Molise, Abruzzi, Marche, Umbria: Dr. ALBERTO LOLLI c/o CO.RA. viale dante 70 Lugo / Ravenna tel. 0545/25563 - Lazio: MARCELLO ZANCA via appiano 31 Roma tel. 06/343683 - Puglia, Basilicata: GIACOMO SCUDIARI via roma 108 Monopoli / Bari tel. 080/747403 - Sicilia, Calabria: DOMENICO TURCO via e. parisi 7a Palermo tel. 091/243662.

Se siete interessati, compilate il tagliando ed inviatelo a: Speedline spa / 30030 tabina caltana / venezia via noalese 152

Speedline è concessionaria per l'Italia di pneumatici Unus.



V8/Blog Scans



Molto attesa, la nuova Copersucar FD05 ha peraltro deluso le aspettative sia di Emerson che degli appassionati. Ha bisogno di molta messa a punto

CONTINUAZIONE DA PAG. 27

l'ondata alla scocca. Tra questa piastrina e l'interno della macchina è stata costruita una nicchia di alloggiamento delle pompe della benzina.

In prova, la nuova macchina non è stata soddisfacente, tanto che i tempi ottenuti da Ian Scheckter sono stati peggiori di quelli ottenuti con la vecchia macchina. Da quel che abbiamo potuto vedere però, le cattive prestazioni non debbono essere imputate alla macchina nella sua generalità ma alla mancanza di messa a punto. Infatti abbiamo rilevato escursioni delle sospensioni anteriori di ampiezza grandissima, con innalzamento impressionante del muso nelle accelerazioni ed abbassamento rilevantissimo nelle decelerazioni e frenate.

Ovviamente, si dovrà attendere che vengano effettuate molte altre prove per giudicare della validità di questa March 771 che comunque sia «è la prima vera F. 1 che ho progettato da molti anni» come dice Robin Herd.

Novità importante anche sulla McLAREN M26 di Hunt, rappresentata dallo spostamento in avanti del radiatore dell'olio, che è stato sistemato al centro del musetto, e in posizione semicoricata, seguendo la linea aerodinamica della macchina, ed è protetto da una grigliatura metallica di forma ingobbata. Le canalizzazioni di andata e ritorno del lubrificante dal motore al radiatore sono un'altra originalità di questa soluzione, perché sono poste all'esterno, correndo ai fianchi della macchina. Dal punto di vista della lettera del regolamento non ci sarebbe niente da dire, a quanto pare, ma certo non è nello spirito delle disposizioni di sicurezza, perché questa posizione è abbastanza vulnerabile.

Tuttavia, quel che è da dire è che la costruzione di queste canalizzazioni è fatta bene, con tubi metallici flessibili a loro volta protetti da un tubo di materiale plastico elastico. Altra innovazione della McLaren M 26 sono gli spoilers anteriori che, pur conservando la loro forma abituale, sono di maggior profondità, assicurando perciò una maggiore superficie di azione e quindi maggiore spinta verso il basso sul treno anteriore.

La sospensione posteriore di questa macchina è stata dotata della barra antirollio a regolazione progressiva dall'abitacolo, col sistema a leveraggio ed a bielle girevoli già viste a Long Beach e che era stato utilizzato a Brands Hatch. La carreggiata della McLaren è stata allargata al massimo.

In prova la macchina è andata bene, permettendo a Hunt di essere abbastanza soddisfatto, non ha però potuto servire per le ultime prove di qualificazione, per rottura del motore.

Novità sulla TYRRELL di Depailler: la sospensione posteriore ha cambiato geometria, con la adozione di una cortissima bielletta superiore, al posto del braccio trasversale. Questa corta bielletta è stata sistemata e fissata su un traliccio triangolare che è ancorato sul cambio e sulla testata del motore. Nella versione precedente, il braccio orizzontale trasversale era fissato ad un attacco sul cambio, subito davanti al freno. Questa macchina è stata provata nella versione a passo corto.

Sulle BRABHAM ALFA ROMEO è stato utilizzato un alettone posteriore meno profondo di quello utilizzato a

Montecarlo, ma dotato per contro di paratie verticali laterali di maggior altezza.

Sulla SURTEES di Brambilla sono stati provati vari tipi di alettone posteriore.

Interessanti le innovazioni apportate alla MARCH di MERZARIO, che ha cercato tutte le soluzioni possibili per dare il maggior flusso d'aria all'alettone posteriore, togliendo del tutto la presa aria del motore e ponendo una piccola carenatura attorno al roll-bar. Anche lo spostamento del radiatore per il cambio è stato fatto in funzione di questo scopo.

Confermata l'anticipazione in TELE-SPRINT che Merzario sta costruendo un suo telaio di nuovo tipo, che avrà come caratteristiche un posto di guida molto avanzato e la sistemazione dei serbatoi della benzina in tre parti, due laterali ed una dietro il pilota, per avere una distribuzione dei pesi differente. Per la nuova macchina è prevista una carreggiata molto larga.

Niente altro di particolare, salvo una disposizione del radiatore olio cambio un poco contestabile, sulla WOLF, anche se dal punto di vista della lettera del regolamento non ci sarebbe niente da dire. Infatti il radiatore sistemato adesso sotto il cambio e nella parte posteriore, è molto esposto agli eventuali urti, anche se legalmente a posto perché una piccola parte in funzione sporge di qualche centimetro in più.

Da rilevare infine che le Tyrrell sono state utilizzate con la carenatura del 1976, e non con quella avvolgente del 1977.

KEEGAN caduto con l'aereo (tutti illesi!)

ZOLDER - Un pilota che certamente si può ritenere fortunato di poter provare a Zolder è il giovane Rupert Keegan. Durante il viaggio verso Zolder con l'aereo privato Navajo di suo padre, lui e cinque altri passeggeri, tra cui padre, madre e la ragazza, sono rimasti miracolosamente illesi, dopo un atterraggio fortunoso su una spiaggia francese.

«E' stato più spaventoso di qualsiasi cosa mi sia mai successa in una macchina da corsa», ha detto Rupert. «Il motore si è fermato e siamo arrivati a Le Touquet per le riparazioni, ma quando abbiamo abbassato il carrello d'atterraggio le spie non si sono accese per segnalare che fosse venuto giù. Siamo passati bassi sulla torre di controllo, per permettere a loro di controllare se il carrello era venuto fuori e poi quando siamo saliti sopra le case, che si trovavano alla fine della pista di atterraggio, anche l'altro motore non dava più potenza. Abbiamo evitato le cime delle case di pochi piedi e poi siamo caduti su una spiaggia deserta dall'altro lato. Quando abbiamo urtato la sabbia il carrello era piegato a metà, perché di fatto, non si era aperto del tutto e l'aereo è sceso in vite sulla spiaggia ed è rimasto completamente distrutto. Dappertutto c'era l'odore di benzina, ma non potevamo aprire le porte, perché la fusoliera era tutta attorcigliata. Infine siamo riusciti con uno sforzo unico di tutti noi ad aprire la porta di emergenza, e siamo saltati fuori illesi, tutti». ha spiegato Rupert.

Il padre di Keegan, proprietario di una compagnia aerea privata di successo in Inghilterra, non ha perso il gusto di volare con aerei leggeri dopo questo incidente. «Dopo questo le possibilità di avere un altro incidente aereo con un aereo leggero debbono essere un milione a uno, perciò immagino continuerò a volare».

SARÀ RIPETUTO IL N. 6
INTERROTTO PER GUASTO

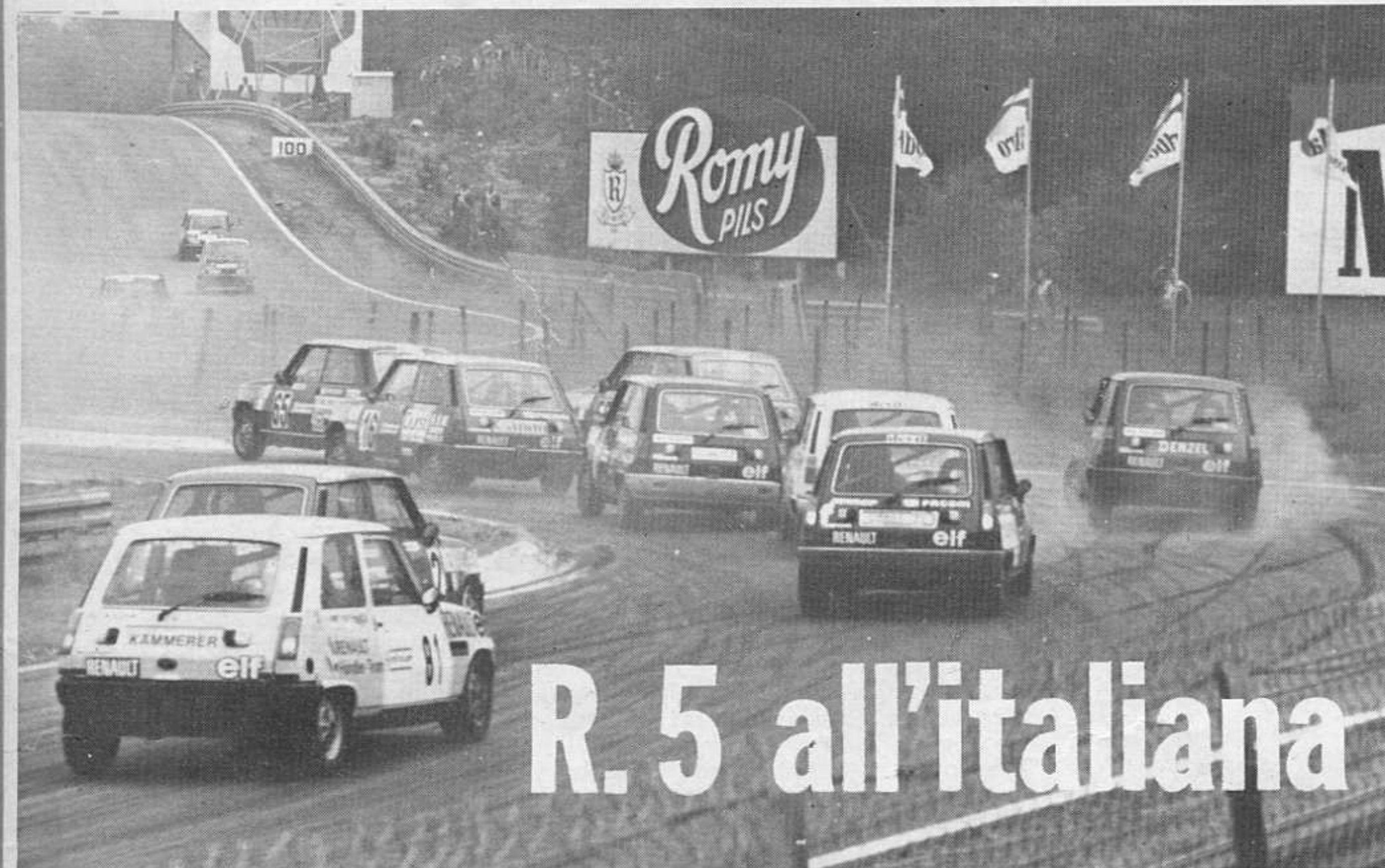
La «Merzario»

F.1 già in AUSTRIA

● La trasmissione del TELESPIRINT n. 6 era cominciata da 30", il nostro direttore sembrava... un pesce parlante (la voce non si sentiva) che già trillava il telefono degli studi al «Ciocco»: «Non si sentee...». E in realtà dopo tre parole l'audio era tornato. Ma la trasmissione doveva essere cominciata sotto cattiva stella se, dopo un quarto d'ora, quando Arturo Merzario stava snocciolando la sua intervista-verità dopo il testa-a-testa di Roma con i boss Alfa, un inferno di telefonate arrivavano anche in redazione ad AUTOSPIRINT. Proprio mentre si entrava nelle note calde dello sfogo di

Arturo, che si ascoltava sullo sfondo video delle fasi salienti e notevoli a colori della 4 Ore romana, la trasmissione saltava in Emilia, parte della Toscana, Bassa Lombardia, Veneto. I collegamenti anche con le altre TV locali che ripetono il TELESPIRINT dal Ciocco, erano saltati, per un guasto di alimentazione ai ripetitori di Monte Faeto e del Ventolone, come si saprà dopo. Nel frattempo però un signore di Sesto Fiorentino aveva modo di indovinare (ma come avrà fatto?) il personaggio del difficile gruppo di anziani piloti F. 1. Come avrà fatto a riconoscere Hermann Lang, il pilota Mer-

cedes, quel signore di Sesto Fiorentino, lo sa solo lui. Così come è andata la trasmissione, che — oltre alle notizie dirette da Zolder — aveva anche un servizio sulla preparazione di Munari al Giro d'Italia e una prova di gruppo motociclistica delle 350 Ducati e Morini, è il caso di ripetere i suoi passi salienti nel prossimo n. 7 di venerdì. Anche perché merita ascoltare la primizia di Merzario che anticipa la grande novità: sta già costruendo la sua nuova F. 1 (in sostituzione della March) che si chiamerà «Merzario». Debutto possibile già al G.P. Austria. La F.O.C.A. è stata già preavvertita.



R. 5 all'italiana

Un gruppo di Renault 5 Alpine si avventa nella chicane di Zolder, nella seconda finale europea dominata, come quella di Montecarlo, dagli italiani. In Belgio ha vinto Baldi, ora primo in classifica

TELESPIRINT fa crescere lo sport-auto alla tivvù!

Adesso cominciamo ad inorgoglierci. Sarà, ma ci sembra proprio che, da quando è cominciato TELESPIRINT, i servizi e l'impegno della RAI nel settore automobilistico da corsa siano cresciuti in maniera impressionante. La TV SVIZZERA non ha mai lesinato, con la spinta di Gianpaolo Foletti i programmi di corse, perciò non è da stupire, per esempio, dello special sportivo del sabato. Oltre le informazioni e le immagini delle prove di Zolder, essa ha sfoderato un notevole filmato a colori sulla Indy di Regazzoni, seguito nelle sue evoluzioni americane sia come play, sia come... boy, ma anche come pilota, e nelle fasi drammatiche della sua piroetta istruttiva in prova.

Però quello che ha fatto la RAI domenica 5 giugno è da scrivere a lettere d'oro nei (pochi) meriti della TV di Stato. Anzitutto il sabato, nello special sport della Rete 2, ha sfoderato un servizio sull'europeo della Montagna Mauro Nesti. Poi, notizie da Zolder molto immediate. Domenica in Rete 1, improvvisamente in TG l'Una, addirittura con Cavallina che parlava di «sport affascinante» e Adolfo Celi, ospite, che ricordava la sua interpretazione di Ferrari in Gran Prix (e come tale, forse sentiva doveroso rendere omaggio alle bellezze muliebri dei boxes), Danilo Colombo si esibiva in un teledocumentario preparato a Montecarlo sulle donne della F. 1, in particolare Marlene Lauda. Un servizio in verità un po' superficiale e forzato, se vogliamo, ma del quale si capiva meglio la ragione quando, in serata, sulla Rete 2, l'impegnato «Dossier» a colori veniva dedicato tutto a una inchiesta sulle corse. Per giustificare l'interesse sociale che riserva ai suoi temi la rete 2, si è messo in piedi un curioso confronto tra le gare F. 1 di Long Beach e Montecarlo, contrapponendo il carattere folkloristico e strapaesano della corsa cittadina USA e quello mondano-speculativo di Montecarlo. Il tutto condito degli immancabili luoghi comuni, peraltro non tutti dissacranti la componente sportiva ma con interviste anche singolari, specie quella di un certo «ristoratore» Paganini, il quale non faceva altro che ripetersi a differenza del suo più famoso omonimo. Insomma un'altra tappa della rivalità di canali!

Comunque in tema automobilistico prevaricante è il «2» non fosse altro che per la diretta di 2 ore e passa che ci ha fatto vivere benissimo le emozioni di Zolder, anche se Poltronieri non ha mancato i soliti pasticci, specie col non voler credere ai contagiri più giusti. Così non si è accorto che Schecker aveva perso la testa già prima, per un testacoda, altrimenti Lauda non avrebbe mai potuto essere al comando solo per il suo cambio di gomme, d'altronde nemmeno troppo rapido.

Da non dimenticare che, prima del collegamento con Zolder, c'era stato modo anche di mandare in onda un servizio a colori dall'Acropoli, commentato da Caccarelli. Uno special che tradiva un po' troppo l'origine (citata) del CineFiat, per le macchine che si vedevano riprese, tanto che per trovare una Escort si è contrabbandata la Fiat 131 dei giovani azzurrini...

Premi triplicati per «1000» Silhouette che cerca iscritti

GRAZ - La prova austriaca valevole per il campionato mondiale marche «Martha 1000», che si svolgerà il 26 giugno sul Osterreichring rischia di essere cancellata, perché sono pervenute solo sei (6) iscrizioni entro la scadenza prevista del 1. giugno. La ragione sta nel fatto che l'organizzatore non è in condizioni di pagare un premio di partenza, e perciò i buoni piloti privati preferiscono correre altrove.

Ora si tenta di salvare la gara con un programma di emergenza: la scadenza per le iscrizioni è stata spostata al 15 giugno e la somma totale dei premi in denaro è stata aumentata da 130.000 scellini a 350.000.

BALDI euroleader Renault

ZOLDER - Decisamente, queste corse Renault 5 sono veramente appassionanti. E lo è stata ancora di più come corsa di contorno del Gran Premio del Belgio davanti ad un pubblico tanto numeroso ed interessato. Le manches e la finale sono stati largamente dominati dai piloti italiani, evidentemente intoccabili in questa disciplina, in cui la maniera di guida gioca un ruolo importante, mentre le vetture sono tutte simili.

In breve, per loro Zolder è stato un successo incontestabile. I piloti belgi si sono comportati bene, Vanierschoot si è dimostrato all'altezza dei migliori. Per quanto riguarda il primo francese, egli

si è piazzato solo al decimo posto. PRIMA MANCHE - La prima batteria del Renault 5 è stata subito animata, se non dominata dai piloti italiani. Prima di tutto da Naddeo, che è passato in testa sin dalla fine del primo giro, poi Sigala, per sei giri, il quale si è fatto battere negli ultimi metri da Bruno Ripani. Bisogna dire che la corsa è stata estremamente animata, perché anche il tedesco Wicks si è inserito alla prima posizione durante il secondo e terzo dei dieci giri.

Gli abbandoni in questa prima batteria sono stati poco numerosi. Naddeo, durante la sua lotta con i suoi compatrioti ha registrato il miglior giro in 2'08"4, alla media di 119,495 kmh, prima dell'incidente, al terzo passaggio che lo ha danneggiato.

SECONDA MANCHE - La seconda batteria è stata nient'altro che una ripetizione della prima... E se John Boltan è passato in testa alla fine del primo giro, questo è stato per lui solo una breve soddisfazione. Mauro Baldi, di fatto, è partito in «volo» verso la vittoria sin dal giro successivo, senza altri problemi. Jaeger e Pourzone non sono più passati. I ritiri sono d'altronde stati più numerosi in questa batteria, con Fabiani, Schmid, Mottinger, Braun ecc.

In testa la lotta non è mai cessata e dietro a Baldi il belga Vanierschoot ha fatto più che semplicemente difendersi, riuscendo ad imporsi all'italiano Ricci.

Questa seconda manche è stata accorciata di un giro, perché il tempo autorizzato dagli organizzatori era stato superato. Ma i risultati erano già acquisiti da tempo.

FINALE - La finale si è disputata domenica. Una finale fatta su misura per Mauro Baldi, il quale, dall'inizio alla fine ha dominato. Dietro a lui le cose erano ben diverse tra Bruno Ripani e il belga Albert Vanierschoot. Quest'ultimo si è piazzato al secondo posto dopo il terzo giro, e allora tra questi due piloti si è sviluppata una gara bellissima. Ruota a

ruota costantemente fino al tredicesimo giro, quando Ripani è riuscito a passare Vanierschoot. Più indietro le cose andavano nello stesso modo in ogni piccolo gruppo che si era formato durante il passare dei giri.

Al sesto giro Lambert è uscito di pista, distruggendo la sua vettura, ma fortunatamente senza danni per se stesso. Nel frattempo Kraus, Pompidou, Glansdorp, Maylink e Baxberger si sono fermati, perdendo così molto tempo. Per quanto riguarda Vandecaveye, questo si è classificato nello stesso giro del vincitore di questa finale, che ha nuovamente visto la predominanza degli italiani.

André Royez

COPPA RENAULT 5 EUROPA - Gara di velocità in circuito - Zolder, 4-5 giugno 1977

CLASSIFICA FINALE

1. Mauro Baldi 15 giri in 32'23"0, media 118,394 kmh; 2. Ripani 32'30"7; 3. Vanierschoot 32'30"9; 4. Stam 32'37"0; 5. Wicks 32'37"8; 6. Ricci 32'38"2; 7. M. Sigala 32'41"7; 8. Burger 32'41"9; 9. Bolten 32'53"7; 10. Lajournade 32'54"9; 11. Denzel 33'00"1; 12. V. D. Ende 33'01"3; 13. Cleutjens 33'01"7; 14. Salvatori 33'03"4; 15. Corti 33'06"2; 16. Reich 33'11"6; 17. Locquet 33'16"7; 18. Boerkamp 33'17"1; 19. Xella 33'17"3; 20. Gardelli 33'21"7; 21. Bodt 33'22"5; 22. Schuetz 33'28"5; 23. Bonneix 33'29"1; 24. Cohen 33'29"4; 25. Vandecaveye 33'30"2; 26. Luft 33'31"4.

Giro più veloce: Stam in 2'08"4, media 119,495 kmh.

Classifica Coppa Europa Renault 5 Elf dopo due prove:

1. Mauro Baldi 26 punti - Italia; 2. Ricci 17 - Italia; 3. Naddeo 15 - Italia; 4. Ripani 12 - Italia; 5. M. Sigala 12 - Italia; 6. Vanierschoot 10 - Belgio; 7. Stam 9 - Olanda; 8. R. Sigala 6 - Italia; 9. Wicks 6 - Germania; 10. Schuetz 5 - Germania; 11. Salvatori 4 - Italia.

Prove speciali al G.P. inglese per i «non F.O.C.A.»

SILVERSTONE - Per la forte domanda di iscrizioni per poter partecipare al GP d'Inghilterra John Player, valevole per il campionato mondiale di F. 1, che si svolgerà a Silverstone sabato 16 luglio, è stata stabilita una sessione supplementare preliminare di qualificazione da tenersi mercoledì 13 luglio.

Le vetture di F. 1 per il GP iscritte, che non fanno parte dell'associazione costruttori di F. 1 potranno fare due sessioni di qualificazione della durata di 1 ora e mezzo ognuna mercoledì 13 luglio.

I più veloci di queste due sessioni procederanno alle prove ufficiali che si svolgeranno giovedì e venerdì 14 e 15 luglio. Un totale di 30 macchine durante le sessioni di qualificazione di mercoledì cercherà di aggiudicarsi un posto nelle prove ufficiali nei due giorni successivi. (I tempi ottenuti nelle sessioni preliminari di mercoledì non sono validi per lo schieramento).