

FORSE NON SOLO NELLE GOMME LA CRISI DELLA T, I CUI DECLAMATI VANTAGGI SONO DIVENTATI UN BOOMERANG



La FERRARI «prigioniera»

Al Gran Premio del Belgio la Ferrari di Reutemann è terza, prima di sbandare; quella di Lauda va in testa, poi arriva seconda, e Niki si porta ad un solo punto dal capofila della classifica, Scheckter. Tutto bene, allora... Almeno questo è quello che traspare leggendo i giornali, con quel secondo posto (ed i relativi 6 preziosissimi punti) a fare da paraocchi alla situazione reale, che è drammatica. Si è dimenticato un po' troppo in fretta quel distacco di 2"21 patito dalla più veloce delle Ferrari in prova, quella di Reutemann, rispetto alla diabolica Lotus di Andretti. Quella stessa Lotus che, nelle mani certo meno esperte di Nilsson, ha raggiunto e piantato in asso il Niki con una facilità sfrontata.

Ci sono due maniere, oggi come oggi,

per vincere in Formula 1. Una maniera è quella, tipicamente inglese, di «raffinare» un modello al massimo, cercando di spremere tutte le stille di potenziale con il vantaggio di lavorare sul «sicuro», certi che le esperienze precedentemente accumulate garantiscono una grossa percentuale del risultato.

L'altro metodo è quello di «sparare alla cieca» una macchina completamente nuova, possibilmente rivoluzionaria, sperando che i concetti avanzati in essa profusi vadano tutti d'accordo, garantendo una superiorità netta ed indiscutibile sugli «altri». E' il caso recente della Lotus, che dalla JPS 9 con la frizione automatica alla 76 con i freni «portanti» ha collezionato un insuccesso dietro l'altro.

Poi, però, anche Chapman è rinsavito. Ha fatto il punto ad ha spiegato al suo trust di cervelli che dovevano fare una macchina più tradizionale come meccanica, ma eccezionale dal punto di vista aerodinamico. La attuale monoposto di Andretti e di Nilsson è infatti un capolavoro di equilibrio, di frenata, di sfruttamento dell'aria. Ed il fatto che alla Lotus non abbiano dimenticato le esperienze, anche quelle negative (vedi freni) va a loro merito.

E la Ferrari? La marca italiana, come al solito, rifugge dalle schematizzazioni. Specialista in vetture-lampo, generalmente giubilate proprio al momento in cui potevano imporsi, ora sta facendo l'errore opposto. Quello di credere ciecamente in una macchina che ha in pratica fatto il suo tempo, un tempo che nel superveloce mondo della Formula 1 fa in fretta a passare. Attualmente, alla Ferrari sono «prigionieri» del loro schema, il meccanismo (trasversale) che si voleva perfetto si è inceppato a causa — guarda un po' — di un «componente esterno», un accessorio chiamato pneumatico.

Da quando è nata, la «T» ha dovuto subire lo scotto della sua stessa concezione avanzata. Qualsiasi variazione regolamentare o nelle forniture, tranquillamente assorbita dalle monoposto convenzionali, ha portato dei contraccolpi negativi nel rendimento della Ferrari. E' stato così per le prese d'aria, per le nuove misure delle ali, per le nuove mescole delle gomme. La T dei discussi «succhiacavalli» è diventata un boomerang.

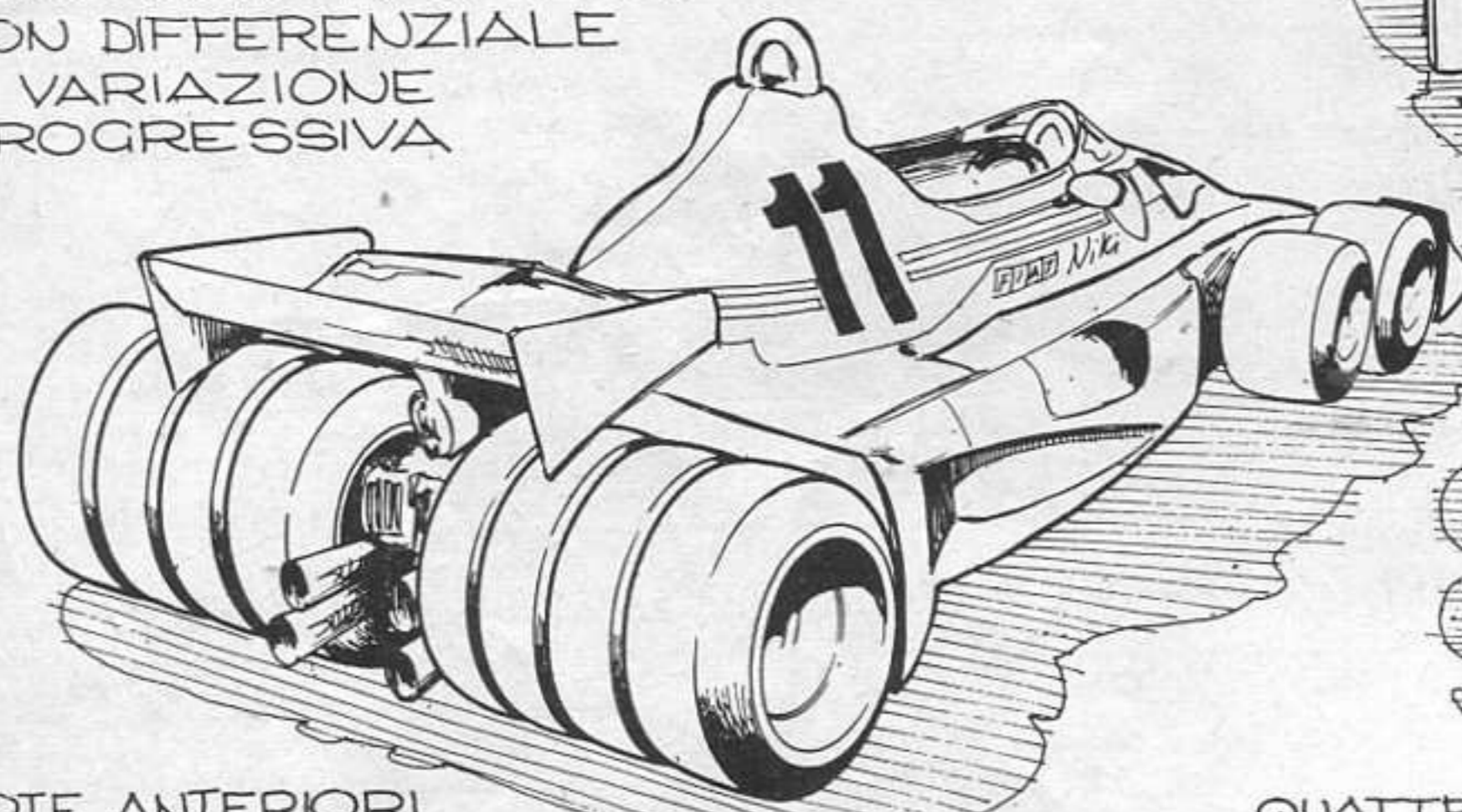
Come si è pensato di ovviare a questo «gap» che si allarga sempre di più, a dispetto di prestazioni anche ottime che però restano occasionali? Con soluzioni alternative, «difficili» anche se potenzialmente attraenti: De Dion e 6 ruote. La soluzione con il De Dion, dopo prove e riprove anche comparative, è ormai osteggiata anche dai piloti. In effetti, non c'è vantaggio, e l'unico a portarla ancora avanti è Forghieri, ormai poco convinto anche lui ma sempre incapace di cedere al buonsenso della realtà. La 6 ruote è anch'essa ferma, per sfruttarne il potenziale bisognerebbe provare soluzioni (differenziale centrale) che aumentano il peso, la complessità e soprattutto non esistono.

In realtà, l'ufficio studi di Maranello ha dei fogli bianchi sui tecnografi. La ventilata T3 è per ora solo una sigla, e più che le idee mancano gli uomini per attuarle. La mancanza di Rocchi e Salvarani si sta facendo pesantemente sentire. I due tecnici (gli unici due tecnici di estrazione aeronautica della Ferrari, furono scelti a fine anni '50 dall'allora direttore tecnico ing. Chiti pescandoli tra i disegnatori delle «Reggiane») avevano una funzione «pratica», nell'esecuzione di certe idee, quella funzione tipicamente inglese che comporta una visione globale del progetto, garantendone la omogeneità. Salvarani più per il telaio, Rocchi per il motore. Le difficoltà di cuore li hanno portati in pensione anzitempo.

Se la Goodyear non fornirà pneumatici su misura, non c'è modo di far ritrovare alla T2 la competitività perduta. Le «trovate» tipo alettone ad Interlagos non capitano tutti i giorni. O bisognerà proprio tornare al cambio longitudinale?

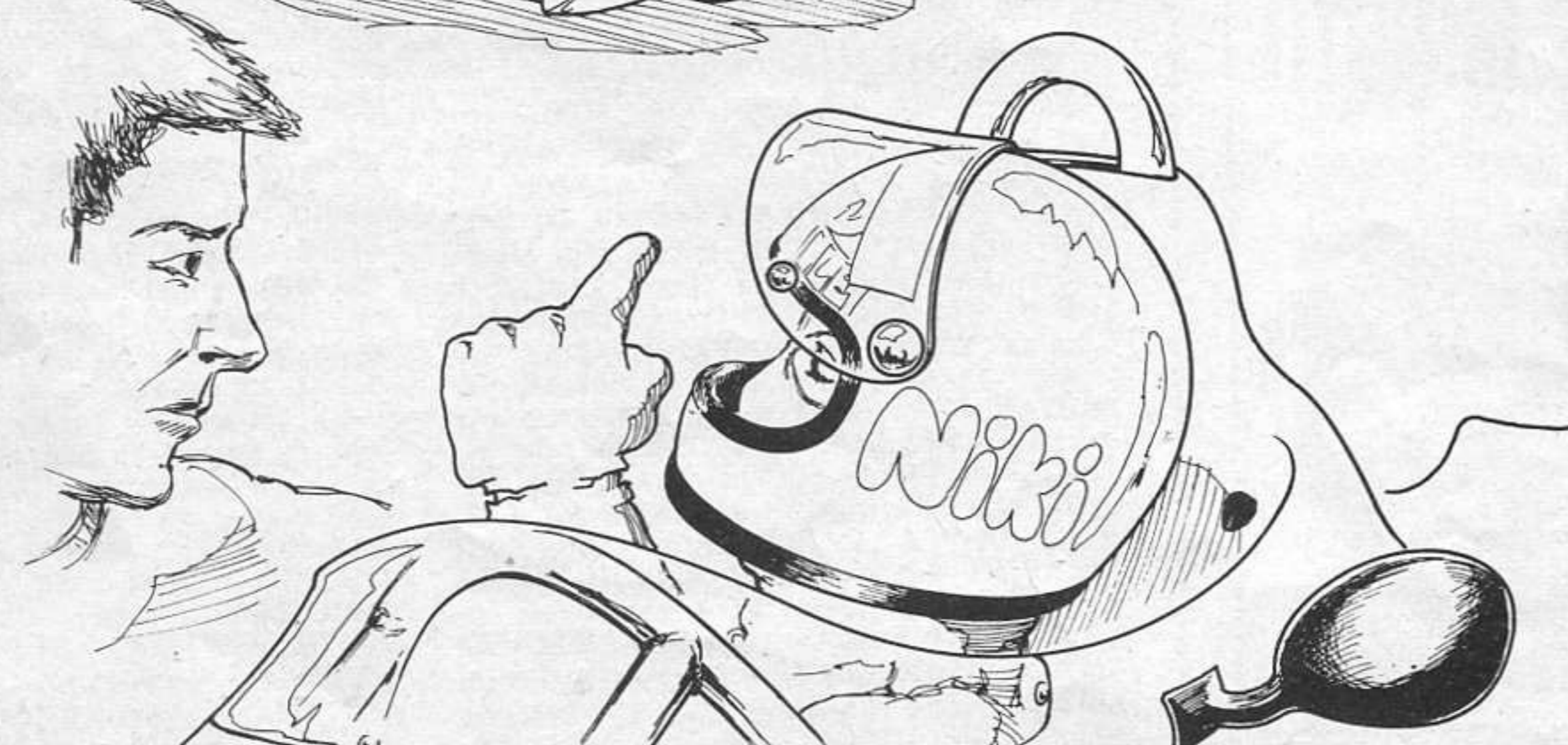
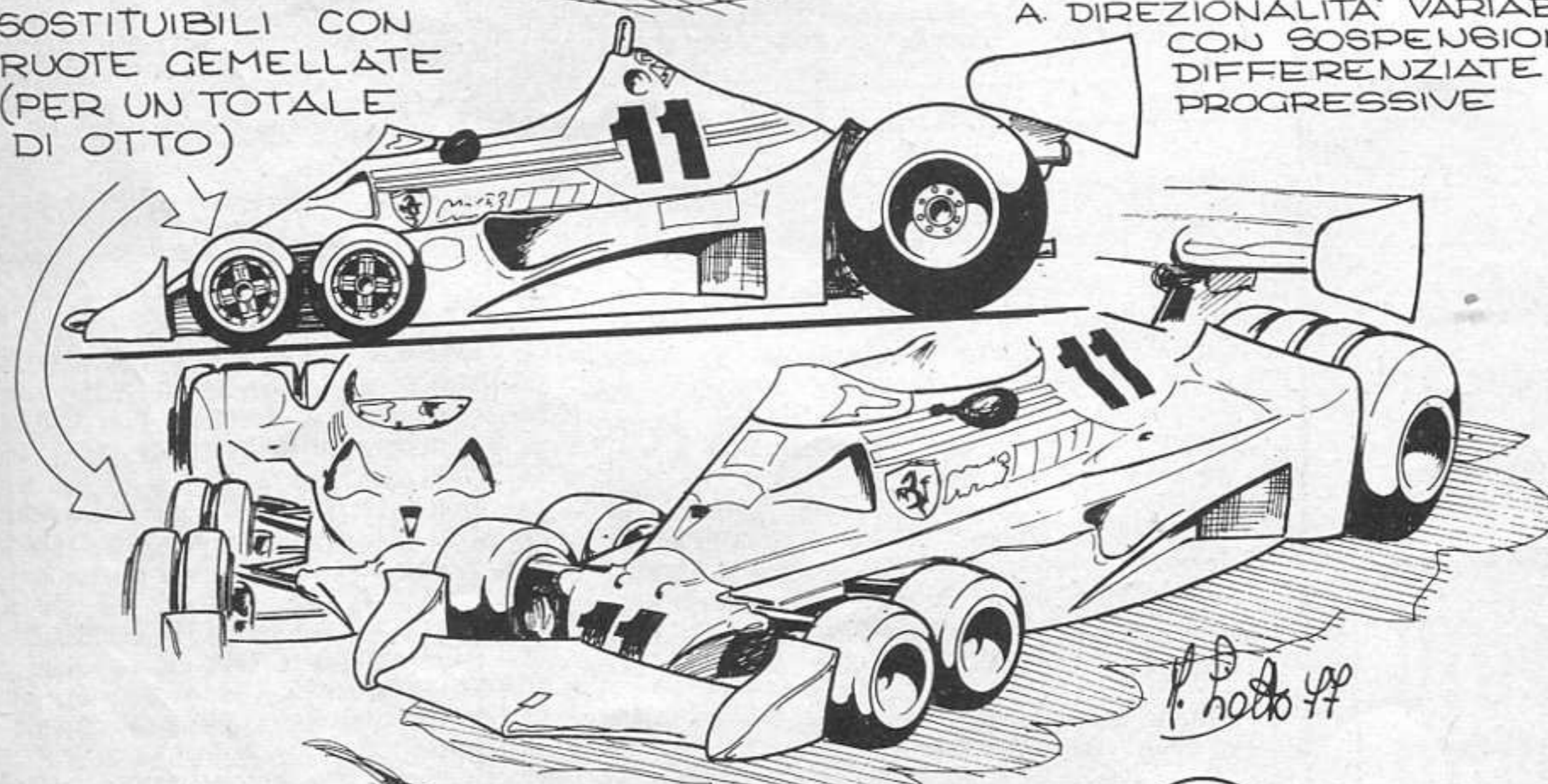
l'ing. del lunedì

OTTO RUOTE POSTERIORI CON DIFFERENZIALE A VARIAZIONE PROGRESSIVA



RUOTE ANTERIORI SOSTITUIBILI CON RUOTE GEMELLATE (PER UN TOTALE DI OTTO)

QUATTRO RUOTE ANTERIORI A DIREZIONALITÀ VARIABILE, CON SOSPENSIONI DIFFERENZIALI E PROGRESSIVE



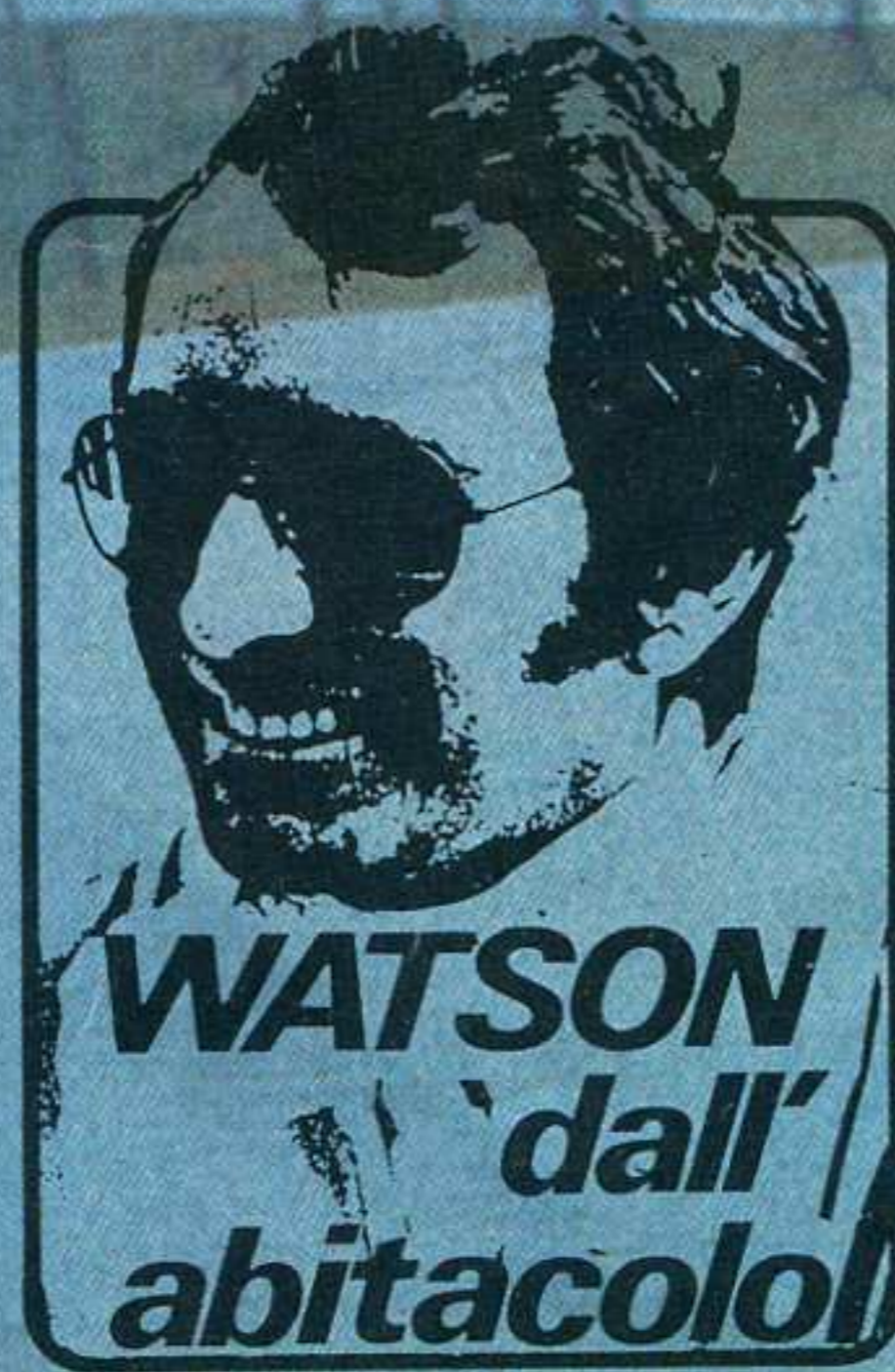
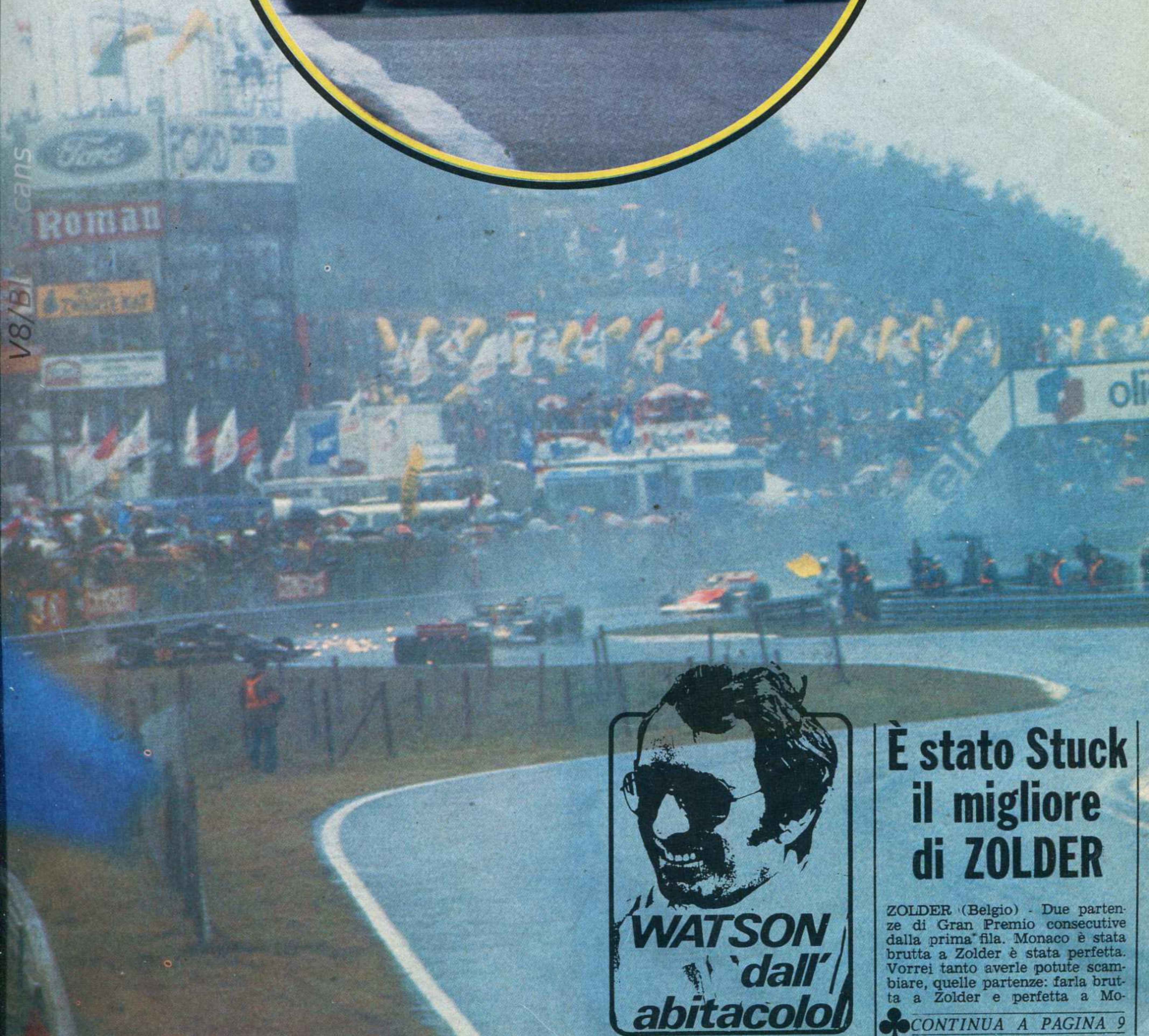
HO BUCATO LA 3ª RUOTA POSTERIORE DI SINISTRA A PARTIRE DALL'ESTERNO



Al traguardo del GP del Belgio, a Zolder, si attendeva la Lotus di Andretti ed è arrivata invece quella di Nilsson, in una «staffetta» ideale che aveva avuto un'anticipazione in prova quando Andretti aveva dato un passaggio a Nilsson appiedato

Mario non aveva potuto sfruttare la sua fantastica «pole position» per questo incidente alla chicane, al primo giro (foto sotto) quando ha tamponato la Brabham-Alfa di Watson, che al via era scattato meglio. Si intravedono Nilsson e Mass (foto ATTUALFOTO)

V8/Bl... cans



È stato Stuck il migliore di ZOLDER

ZOLDER (Belgio) - Due partenze di Gran Premio consecutive dalla prima fila. Monaco è stata brutta a Zolder è stata perfetta. Vorrei tanto averle potute scambiare, quelle partenze: farla brutta a Zolder e perfetta a Mo-

♣ CONTINUA A PAGINA 9

WATSON

CONTINUAZIONE DA PAG. 5

naco! Se solo fossi stato secondo nella prima curva in Belgio, invece di essere stato davanti a Mario, allora lui non avrebbe avuto qualcosa da urtare, quando ha giudicato male la sua staccata per l'ingresso alla chicane. Che delusione è stata per me! Due giorni di duro lavoro per arrivare in prima fila, una partenza perfetta e tutto sembrava messo bene per la mia prima vittoria con la Martini-Brabham-Alfa, invece è venuta la fine di tutto ciò in solo mezzo giro.

A Mario è veramente dispiaciuto. In parte perché siamo ottimi compagni e in parte perché sapeva di avere abbastanza vantaggio tra le mani e non aveva bisogno di insistere tanto con ancora settanta giri da disputare. Gunnar, il quale tra parentesi era felicissimo della sua vittoria, come è giusto, mi ha detto dopo che stava seguendo e che sembrava che a Mario si fossero bloccati i freni e che fosse già mezzo di traverso quando mi ha urtato. Gunnar è riuscito ad evitarlo ed a mettersi in condizioni così di vincere la corsa.

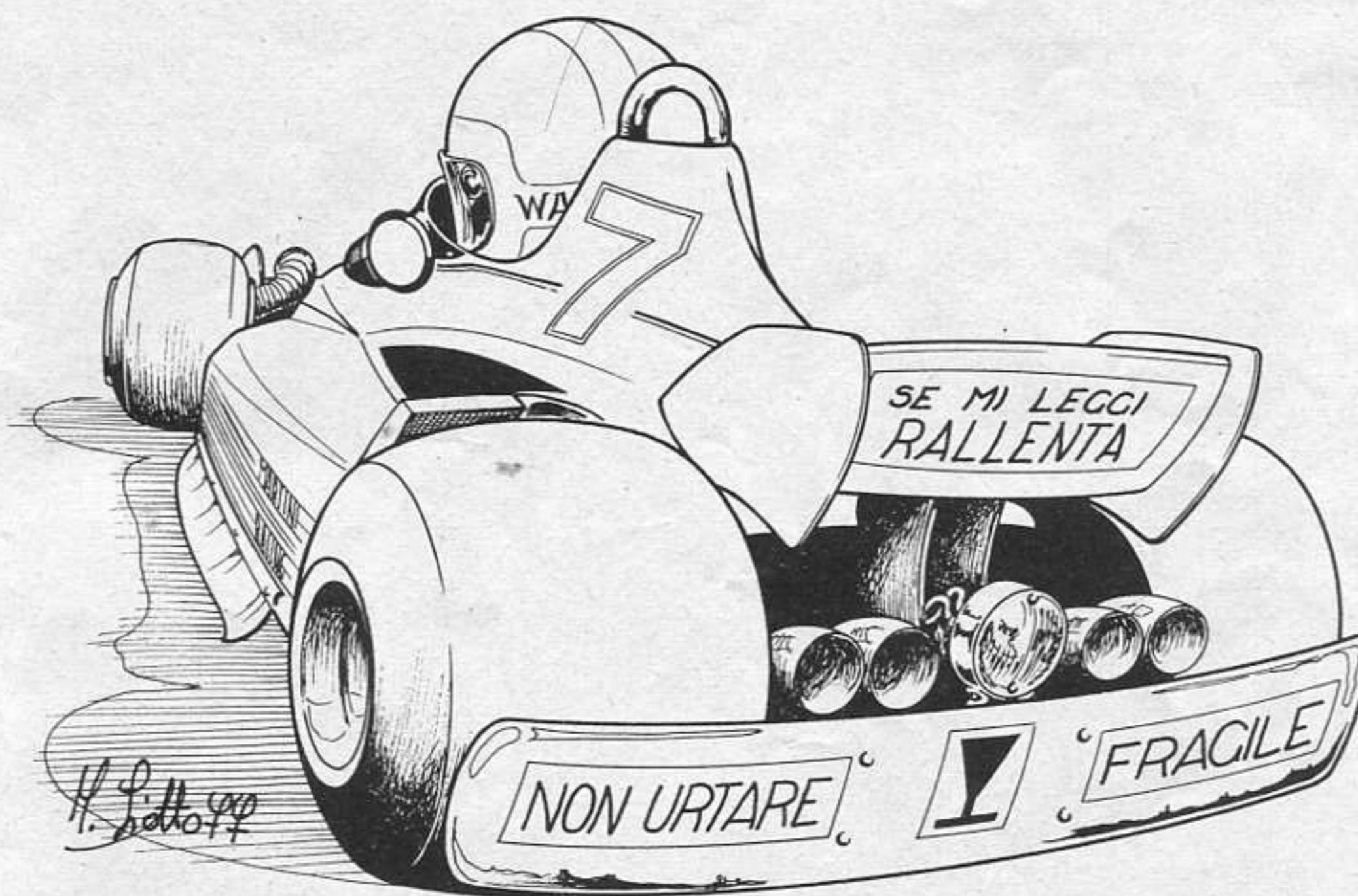
La pole-position di Mario, con un secondo e mezzo di vantaggio su di me, costituiva veramente un margine enorme. Un secondo e mezzo comprende di solito i primi dodici o quattordici dello schieramento. Francamente ritengo che sia un po' vistoso alla Lotus esagerare così il loro vantaggio! Ritengo anche che sia un po' stupido da parte loro il lavorare tanto duramente per ottenere un vantaggio di questa entità in prova. Se hanno un tale vantaggio direi che sarebbe più saggio assicurarsi la pole con un margine di solo un mezzo secondo circa.

In questo modo hanno attirato l'attenzione alla loro superiorità fino al punto che tutti nell'ambiente si sono messi a esaminare la loro macchina. La risposta è quasi certamente nella messa a punto del differenziale modificato e non ci vorrà molto prima che tutti lo capiscano. Se fossero stati meno esuberanti, avrebbero potuto nascondere la loro superiorità per qualche altra corsa ancora. Il fatto che sono stato messo fuori gara al primo giro mi ha dato l'occasione di essere spettatore e questo è stato assai illuminante. James ha preso la decisione sbagliata partendo con le gomme per l'asciutto. Penso che dovrebbe limitare il gioco alle carte. Jody ha preso una decisione poco intelligente, contrariamente al suo carattere, fermandosi ai box tre volte per cambiare le gomme, ogni volta nel momento sbagliato. Forse era solo eccessivamente cauto nel proteggere la sua posizione di guida nel campionato. Penso che sia James che Jody debbano essere stati assai seccati con se stessi la mattina dopo.

Tutte quelle cretinate, per quanto riguarda il numero di piloti che dovrebbero aver l'autorizzazione di partecipare alle prove, si sono veramente risolte da sole ed in modo ovvio per tutti. Un gruppetto di occasionali concorrenti hanno minacciato di usare le vie legali nei confronti degli organizzatori se non ricevevano il permesso di provare e si parlava di indennizzi per ammontari ridicoli. Alla fine delle prove proprio coloro i quali non erano riusciti a qualificarsi erano stati quelli che avevano fatto tutta questa confusione. General-



«...Ovvia, benedett'omo, ma 'he tu mi ffai?... Proprio con Patrese...» sembra dire l'ing. Chiti a Stuck, autore di una bella ma convulsa prestazione sul bagnato di Zolder



mente è la gente giusta che riesce poi a correre effettivamente.

La Renault causerà reazione quando riuscirà finalmente a portare la sua F.1 in pista. Hanno già cominciato ad impressionarmi a Zolder. E anche Bernie Ecclestone, a Zolder. Una sera davano un cocktail party nel nostro albergo ma a Bernie e a me è stato vietato l'ingresso alla porta da quelli della Renault e ci hanno detto che non si poteva entrare. A meno che non avessimo un lasciapassare Renault. Mi auguro che la loro macchina sia abbastanza buona da giustificare il loro atteggiamento altezzoso.

Il prossimo appuntamento è la Svezia e ho l'impressione che si tratti di un circuito che si adatta alle Lotus. Anche noi dovremmo andare abbastanza bene lì. Benché i nostri risultati conclusivi lascino un po' a desiderare, per quanto riguarda le qualificazioni le cose stanno ottimamente e le nostre prestazioni sono costanti quest'anno. Siamo andati bene sia sui circuiti veloci che su quelli lenti. Forse la Svezia sarà finalmente il luogo dove riusciremo in tutto.

Il mio compagno di squadra Hans Stuck è stato tremendo durante la corsa e se ci fosse stato uno degno del premio nella manifestazione, io penso che avrebbero dovuto attribuirlo a lui.



Mi consolo:

io solo non ho fatto testacoda

● Più di centomila persone erano presenti a Zolder, fra prove e gara un vero successo, malgrado il fatto che il tempo non è stato tanto bello. Tra il pubblico c'erano anche molte personalità; il principe Laurent, entusiasta di questo ambiente elettrizzante di Gran Premio; poi personalità dell'automobilismo ben inteso, poi quella donna straordinaria che è Elisabeth Junek, venuta dalla Cecoslovacchia per assistere a questo Gran Premio del Belgio, con la sola preoccupazione di poter stringere la mano a qualche pilota. Settantenne inesauribile sulla storia delle corse automobilistiche, della storia di Bugatti, delle sue prestazioni, delle sue vittorie.

E poi per il pubblico belga quasi due piloti belgi. Quasi perché Bernard de Dryver, pur senza qualificarsi non ha mancato di mostrare il suo valore, che non chiede altro che potersi esprimere. E poi Patrick Neve, da cui ci si aspettava molto e che ha dato molto.

Zolder nel 1978 sarà ancora molto diverso da adesso per quanto riguarda la sua struttura esterna, e saranno anche costruite nuove tribune e saranno fatti molti miglioramenti per il conforto di tutti.

a. r.

ZOLDER - Suppongo che fosse circa l'ottavo giro quando quasi metà del gruppo mi aveva doppiato a Zolder, e il tempo accennava a migliorare, quando ho veramente cominciato a sentirmi come un idiota. Era un po' come se stessi cercando di battere un gruppo di motociclette di 500 cc. con una bicicletta, perché dovevo probabilmente lavorare molto più duramente degli altri per tenere in pista la mia vettura, ma tutti continuavano a passarmi.

La logica che sta dietro a questo mio gioco era il fatto che sono partito da una posizione troppo arretrata, dopo una brutta sessione di qualificazione di sabato, per pensare di poter tenere il passo con i primi se fossi partito nelle stesse condizioni di loro. La mia unica possibilità per un buon piazzamento era di fare esattamente il contrario di tutti gli altri, sperando che la pista si fosse asciugata in un giro o due. Sapevo perfettamente che sarebbe stato o un disastro o un colpo brillante, e tutti noi sappiamo che cosa è stato poi. E' stata interamente mia la decisione e mi assumo tutta la colpa.

La cosa triste è che, una volta che la pista si era asciugata e prima che il mio cambio fosse praticamente crollato, giravo a circa la stessa velocità dei battistrada, salvo Gunnar Nilsson.

Però c'è un fatto: che credo di essere stato l'unico che non ha fatto un testacoda durante la corsa; non è certo un grosso conforto, suppongo, ma quando uno si è reso ridicolo cerca sempre qualche cosa per tirare su il morale!

Sarebbe sottolineare solo una cosa ovvia, dire che le Lotus erano imbattibili a Zolder. Mario ha praticamente « polverizzato » tutti gli altri nelle prove in maniera piuttosto indecente. Quando si considera il fatto che spesso l'intero lotto è compreso in due secondi e che egli è stato più veloce di 1"5 di tutti gli altri, penso che questo sia piuttosto preoccupante! Era divertente (fino ad un certo punto) osservare gli altri direttori di teams e progettisti che si avviavano verso i box della Lotus tra le sessioni di prove, guardando le vetture con espressioni di stupore!

Una volta che la corsa si era assestata e Mario aveva buttato fuori il povero John Watson al 1° giro, Gunnar ha dominato la gara in maniera brillante. Niki ha fatto la fermata ai box più rapida e al momento giusto, ma non era semplicemente abbastanza veloce per Gunnar, il quale merita pienamente la sua vittoria. Suppongo che dovrei essere contento del fatto che Mario, Jody e Carlos Reutemann non abbiano ottenuto punti; ma neanche io, perciò non fa una grande differenza.

La cosa deludente era che la settimana precedente nelle prove non ufficiali ero più veloce di tutti gli altri, tolto Jody. Debbo, però, ammettere che Mario non c'era, e neanche le Ferrari, ma sono stato assai incoraggiato dai risultati. Perciò prevedevamo delle buone qualificazioni per noi, ma non c'era niente da fare, i tempi non venivano. Sfortunatamente il mio motore se n'è andato durante i primi minuti dell'ultima sessione di prove, e ho dovuto ripiegare sulla M23, ma anche diversamente non so fin dove sarei arrivato nello schieramento.

Ad uno fuori del team dovrà sembrare che noi alla McLaren ce la stiamo passando miseramente dopo il successo degli ultimi anni. Certamente molta gente pensa che avremo tempi duri, immaginando che non riusciremo a risolvere i nostri problemi quest'anno e che quest'ultima stagione sia stata un colpo di fortuna, ecc... So che l'unica cosa che li convincerà che ciò che stanno pensando è sbagliato è rappresentata da qualche risultato utile. Tutto ciò che posso dire, prima che questi risultati vengano, è che ho ancora l'intenzione di conservare il mio titolo quest'anno, che il morale al McLaren Racing è alto come il cielo e che continueremo a darci da fare finché il successo non verrà, perché sappiamo che si trova dietro l'angolo.

CONTINUA A PAGINA 11

CONTINUA A PAGINA 11

WATSON

CONTINUAZIONE DA PAG. 9

Era veramente superbo nelle condizioni scivolose della pista e ha costantemente fatto il giro più veloce durante gran parte della corsa. Il fantastico controllo di macchina in quelle condizioni deriva, penso, dalle corse con macchine berline guidate al limite. Osservarlo sulle gomme slicks e su pista bagnata era veramente istruttivo e divertente.

Alcune delle fermate ai box nel corso della gara variavano in maniera incredibile, da quella quasi perfetta della Ferrari (una in 19 secondi) alle altre che sono durate due minuti e più. Poiché ero appena tornato da Indianapolis, dove le fermate ai box sono un'arte raffinata, il contrasto era ancora più ovvio.

Sono stato a Indy come ospite di Roger Penske e lo scopo del viaggio è stato in parte sociale e in parte investigativo. Ero lì per prendere in considerazione di corrervi in futuro. Anche James Hunt era lì in missione analoga. Ritengo che sarebbe un errore disputare Indy l'anno prossimo senza prima fare almeno due corse USAC sulle piste ovali. E poi si deve far parte di uno dei cinque principali teams, per avere una possibilità. E' come le corse di Gran Premio, che diventano molto poco professionali se non si fa parte di uno dei primi 5 teams.

E' un genere di corse molto diverso lì negli USA. La strategia e la tecnica delle fermate ai box, le bandiere gialle e saper quando si deve fermarsi ai box e quando no, è semplicemente una questione di esperienza. Poi c'è il limite di carburante che esiste per ogni macchina e l'esigenza di stabilire l'andatura per se stesso e la propria scelta di pressione d'alimentazione del turbo compressore. Si tratta veramente di andare a correre dovendo pensare e calcolare tutto.

Non penso che sarebbe un problema il qualificarmi bene, ma correre effettivamente richiederebbe una certa pratica. Quando si è preso il via si deve lottare per le posizioni a 300 all'ora sulle piste ovali. In F.1 non si fa quel genere di esperienza, scambiando le posizioni a tali velocità.

Si deve correre molto per fare quelle esperienze, perché nelle qualificazioni non si fa come in F.1, dove girano tutti insieme. Si possono effettuare prove e qualificazioni per un mese e non vedere mai più di due macchine in pista nello stesso tempo. Perciò l'unica occasione per fare un po' di esperienza di trovarsi fianco a fianco in tre a 300 orari è in corsa. Clay Regazzoni lo ha scoperto. D'un tratto era uno dei 33 concorrenti in pista e non è stato in grado di correre a velocità neanche simili a quella con la quale si era qualificato. C'era gente meno veloce di lui, ma lo batteva nei calcoli e nella determinazione dell'andatura in pista. E Clay non è certo un pilota pusillanime.

Qualificarsi bene a Indy non sarebbe un problema, ma correre in gara e vincere lì, questo sarebbe tutta un'altra cosa. Se riuscirò a mettermi nelle condizioni previste, lo farò probabilmente l'anno prossimo e dovrò perdere almeno due Gran Premi e cercare di disputare almeno qualche gara USAC. Ma ora le corse di G.P. significano troppo per me per considerare seriamente questa alternativa.

John Watson



La giravolta di NIKI

La sequenza del testa-coda di Lauda, causata da una manovra non proprio corretta di Purley, che l'austriaco stava doppiando quando era in testa. La Ferrari, sbilanciata in frenata, entra all'interno della chicane con la coda, per fortuna il motore non si spegne e Niki può rimettersi in gara. Dopo la corsa, al box Ferrari si è chiamato in causa anche questo «buco» di circa 15" per giustificare la sconfitta, anche se c'è da ricordare che Nilsen, una volta in testa, si è messo praticamente a girare con i tempi non trascendentali di Ertl, preoccupatissimo di qualche «scherzo»



HUNT

CONTINUAZIONE DA PAG. 9

Neanche dall'altra parte dell'Atlantico la McLaren se la passa troppo bene, come ho potuto testimoniare di prima mano in occasione della mia prima visita a Indianapolis. Mi sono recato negli USA immediatamente dopo le prove di Zolder e sono arrivato a Indy sabato mattina, il giorno prima della corsa. Temo che il mio talento di scrittore non basti a descrivere l'atmosfera dell'intera città di Indianapolis durante il fine settimana.

Per esempio, il giorno che sono arrivato c'erano circa mille persone al circuito. La cosa notevole è che di tutto ciò che stava accadendo lì il pubblico poteva vedere solo una mezz'ora di riunione di piloti. Per il pranzo i piloti sono tornati in città per la parata, alla quale assistono mezzo milione di persone, è stato calcolato. Alla corsa assistono 400.000 persone, di cui circa tre-quarti sedute, si tratta evidentemente della manifestazione sportiva che ha il maggior afflusso di pubblico nel mondo. La seconda è aspramente un at-

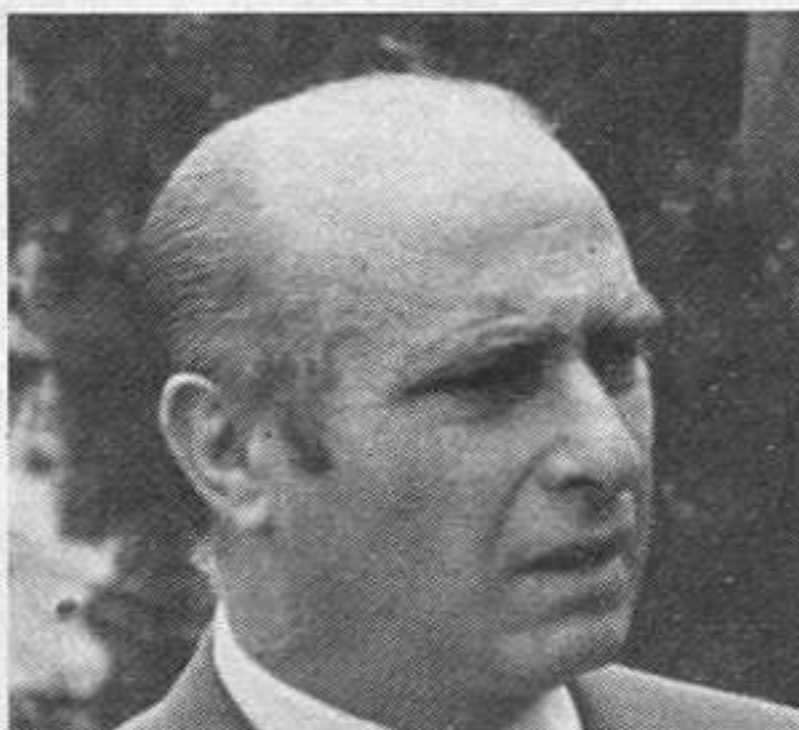
turno. Hanno dovuto dichiararsi vinti e... accontentarsi di quel 12 che se pure fa vincere al suo estensore il terzo volante MERZARIO-PERSONAL dei tredici messi in palio, non consente allo stesso di entrare a far parte degli aspiranti ai premi finali.

Il «dodicista» di Montecarlo è il signor Mauro SCANAVINO residente in Corso Matteotti n. 1 ad Alba di Cuneo. La nostra particolare segreteria ha già ricevuto l'incarico di spedire al suo indirizzo il volante MERZARIO-PERSONAL guadagnato.



Oltre il super 8 del Mondiale RALLY 1976

vi offriamo altri 2 nuovi FILM



FANGIO story

60 metri, bianconero L. 11.750
Soci L. 9.750



Corse USA fuoristrada

60 metri, a colori L. 15.250
Soci L. 13.250

Dopo «Campionato Mondiale Marche Rallies 1976» e «Rally di Montecarlo '76», due nuovi films sono in arrivo per dar modo di arricchire la cineteca dei nostri affezionati amatori. Anche queste pellicole, naturalmente, con argomenti coraioli e, come sempre, a prezzi di assoluta convenienza.

Il primo film, super 8, sonoro, in bianco e nero, è una sintesi della vita di JUAN MANUEL FANGIO, il grande pilota argentino cinque volte campione del mondo. Vi narrerà per immagini le sue corse sulle piste di tutto il mondo e le innumerevoli vittorie che lo hanno portato all'apice dei valori di sempre nel mondo delle quattro ruote. Ma soprattutto vi permetterà di scoprire il suo inimitabile stile di guida, vera antitesi di quello di TAZIO NUVOLARI.

Il secondo film, sempre super 8 e sonoro, è invece a colori. Vi porterà ancora una volta negli Stati Uniti per farvi vivere alcuni minuti in quel mondo tutto riservato che è quello delle corse fuoristrada. Il colore, elemento essenziale in un tale tipo di pellicola, vi farà scoprire la storia di quelle strane macchine (ed essendo negli USA le stranezze non mancano certamente) che corrono su tutto tranne che sulle strade normali e vi farà conoscere quei particolari piloti i quali formano un circolo chiuso di amatori nel quale non sono ammesse le improvvisazioni. Sessanta metri di pellicola divertenti, elettrizzanti e anche pieni di humour.

Per l'ordinazione servitevi della scheda-MARKET a pag. 65



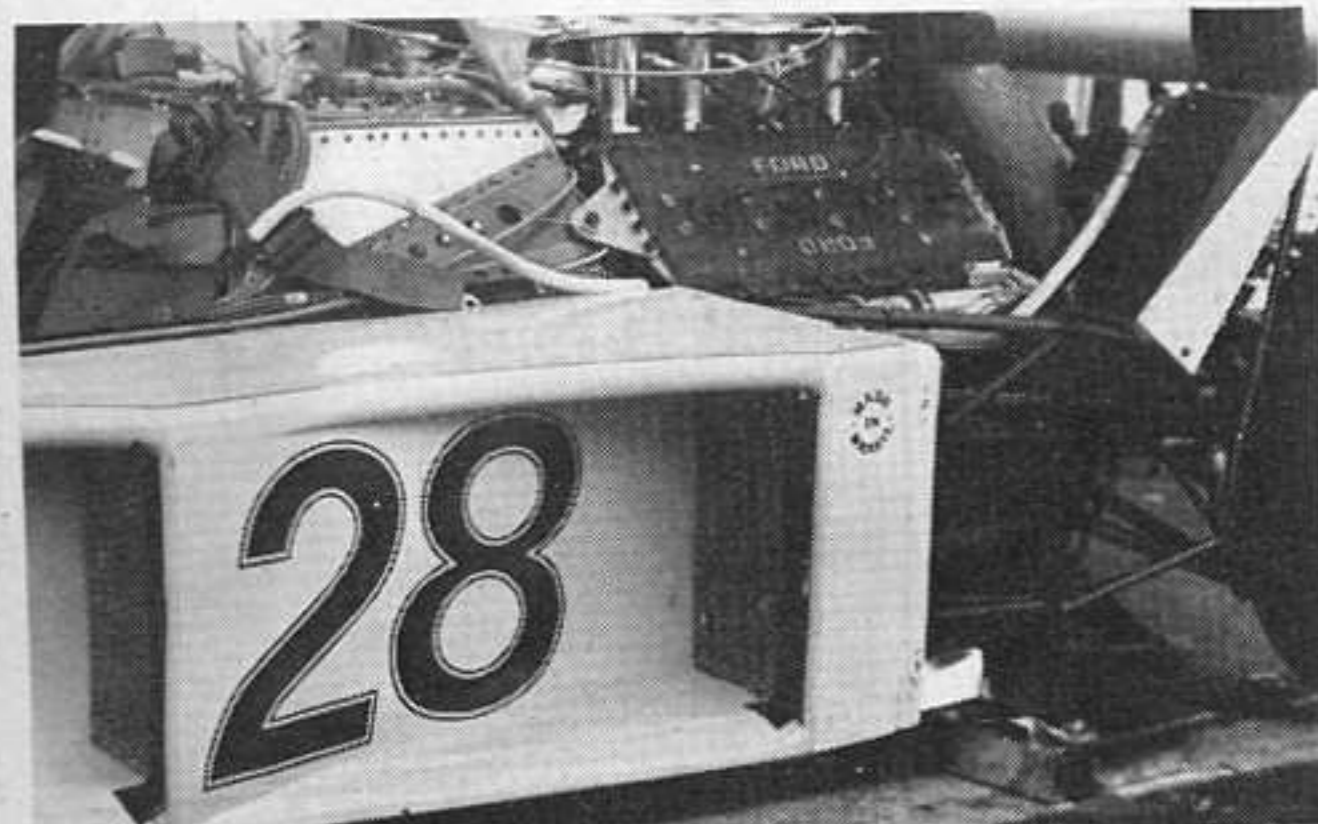
COPERSUCAR FD-05



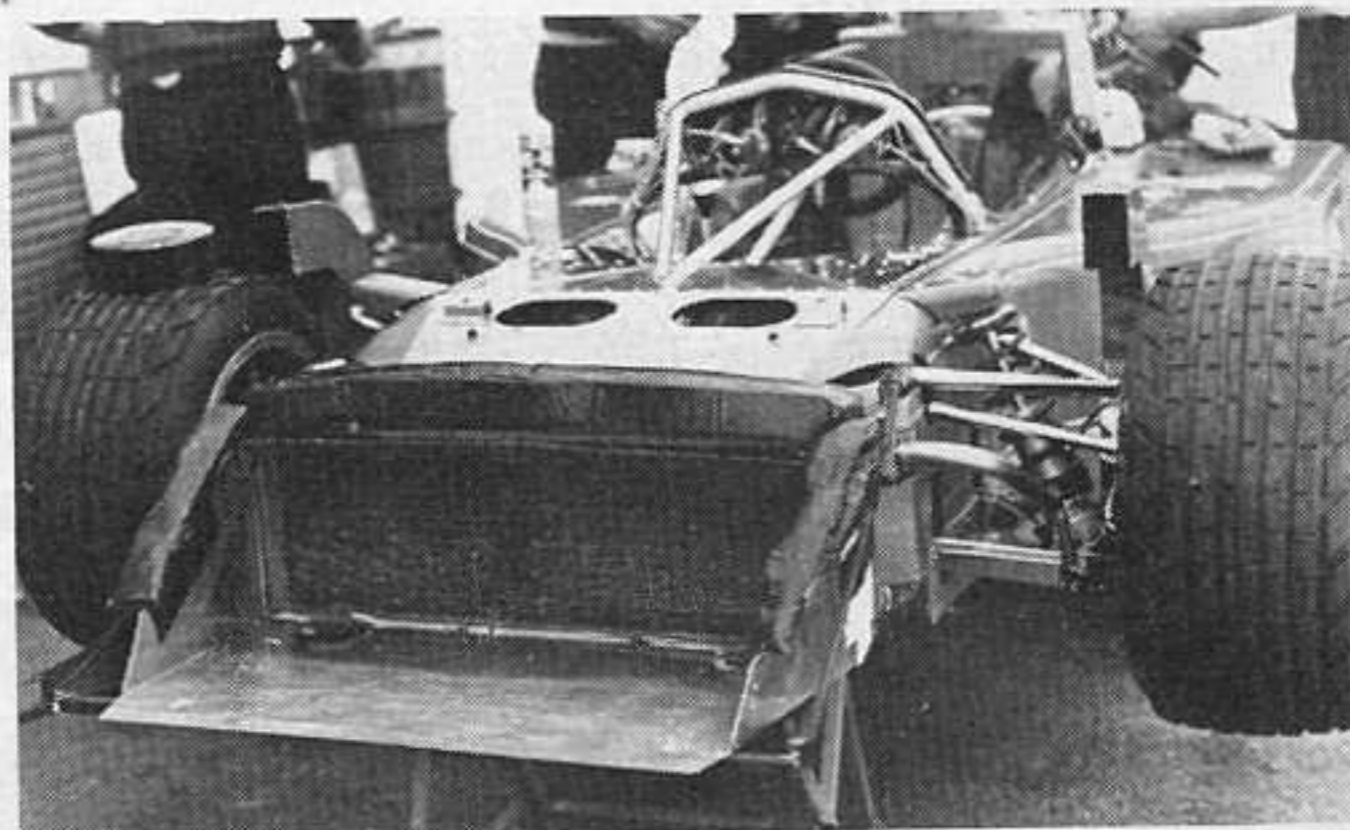
MARCH 771



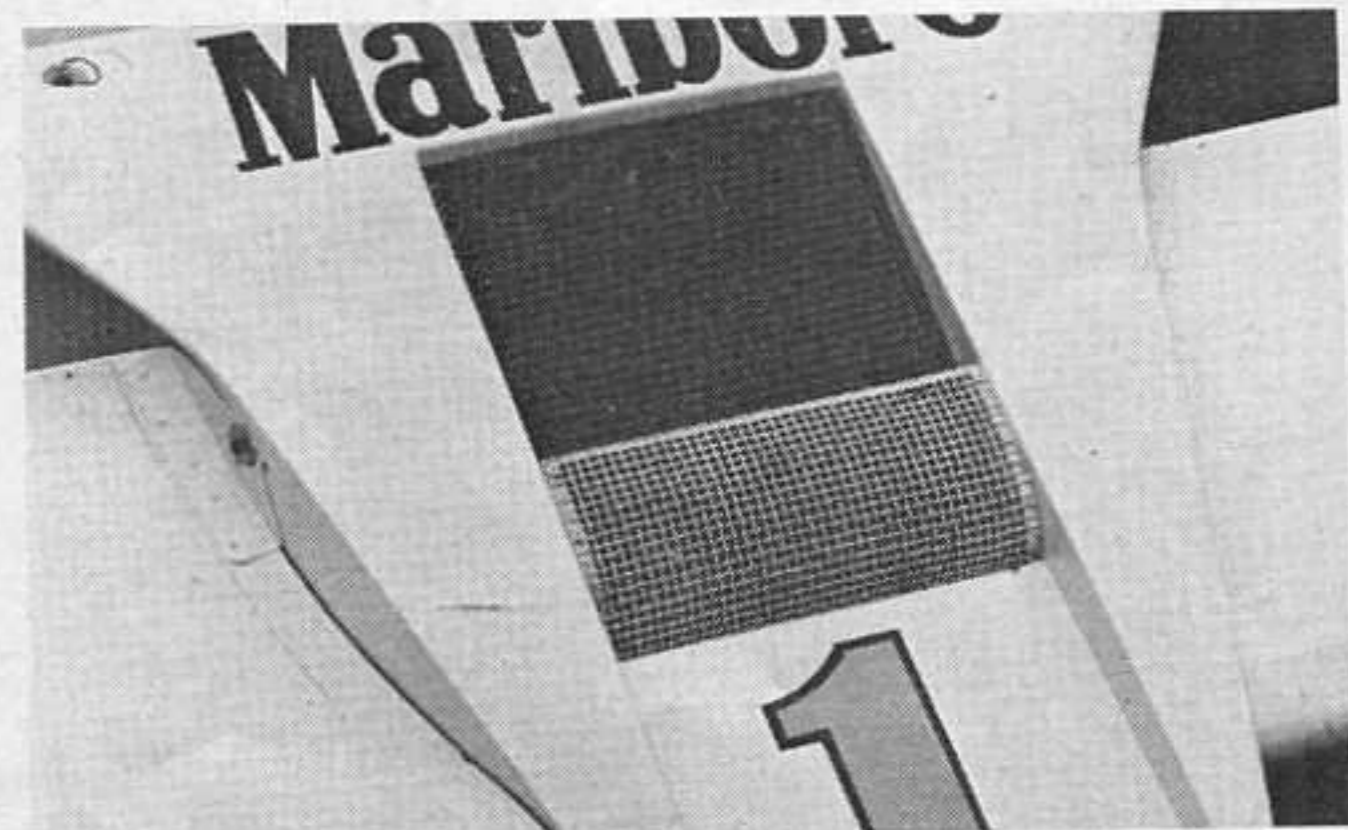
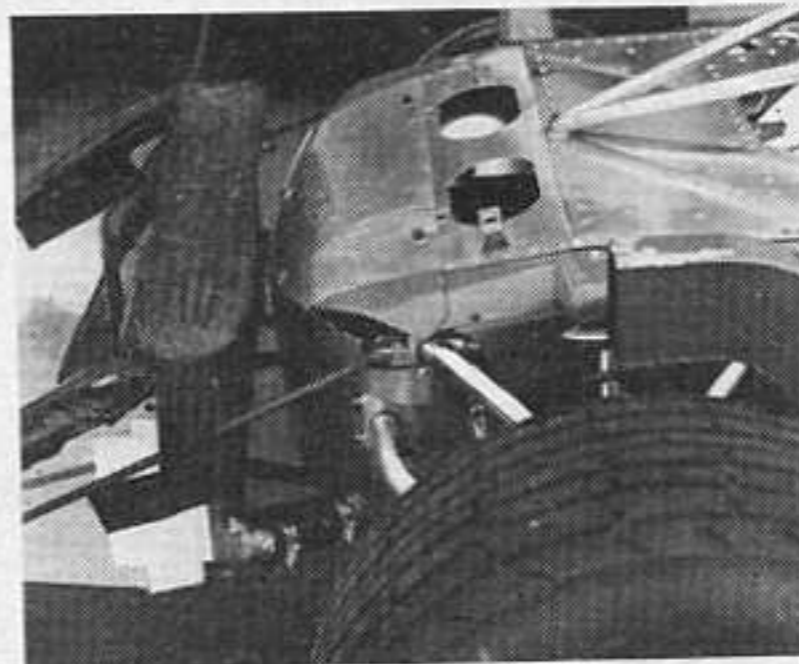
McLAREN M. 26



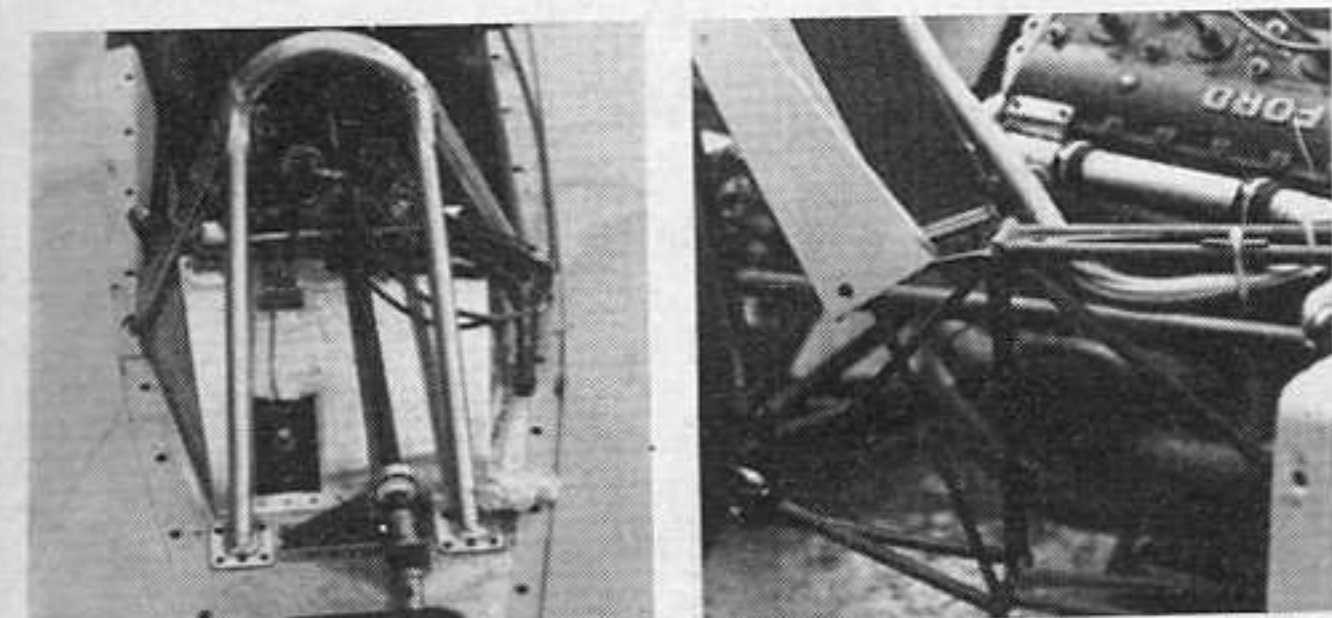
La singolare disposizione «in linea» dei radiatori acqua sulla fiancata della Copersucar nuova versione. Notare il marchio «made in Brasil»...



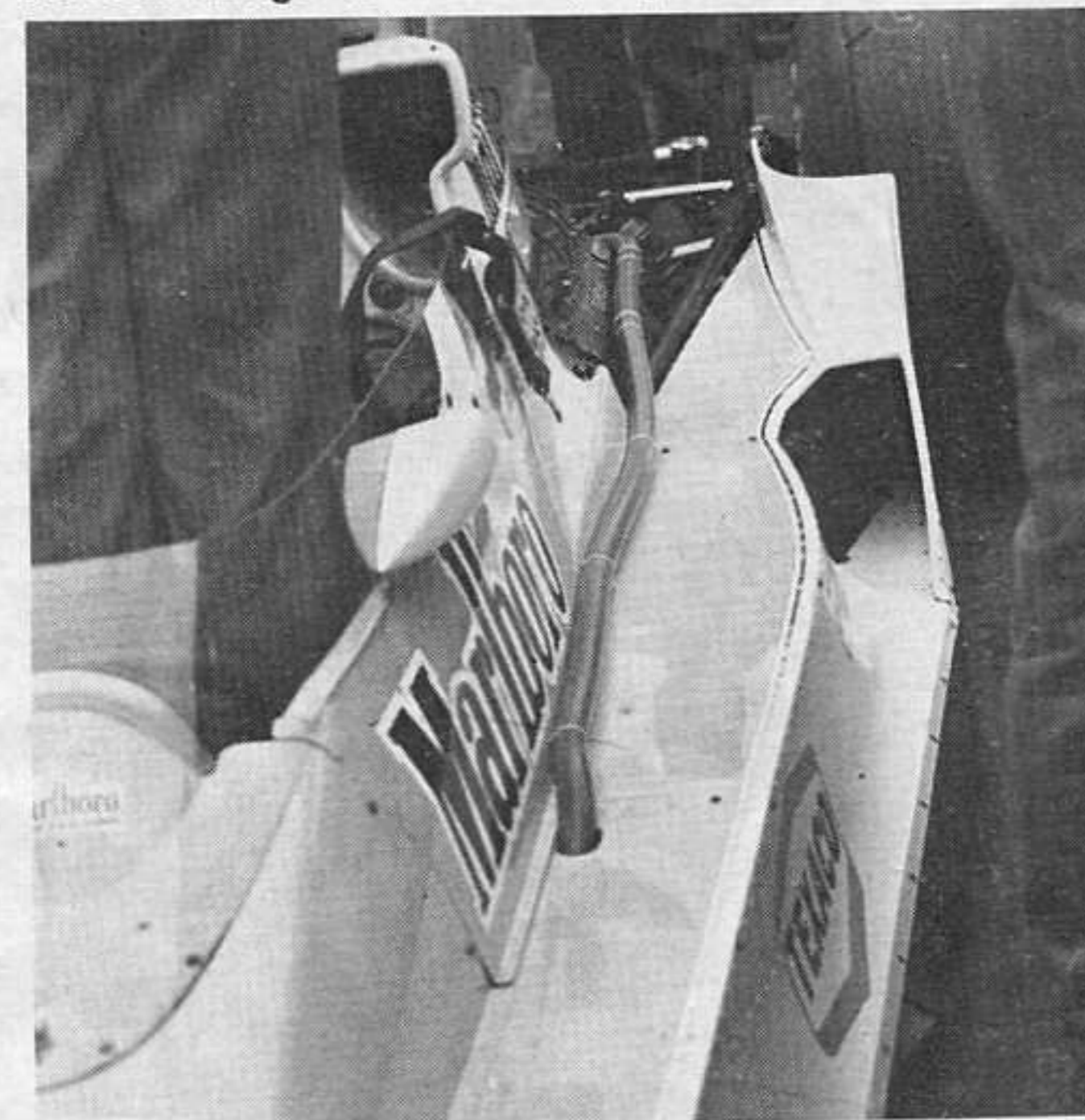
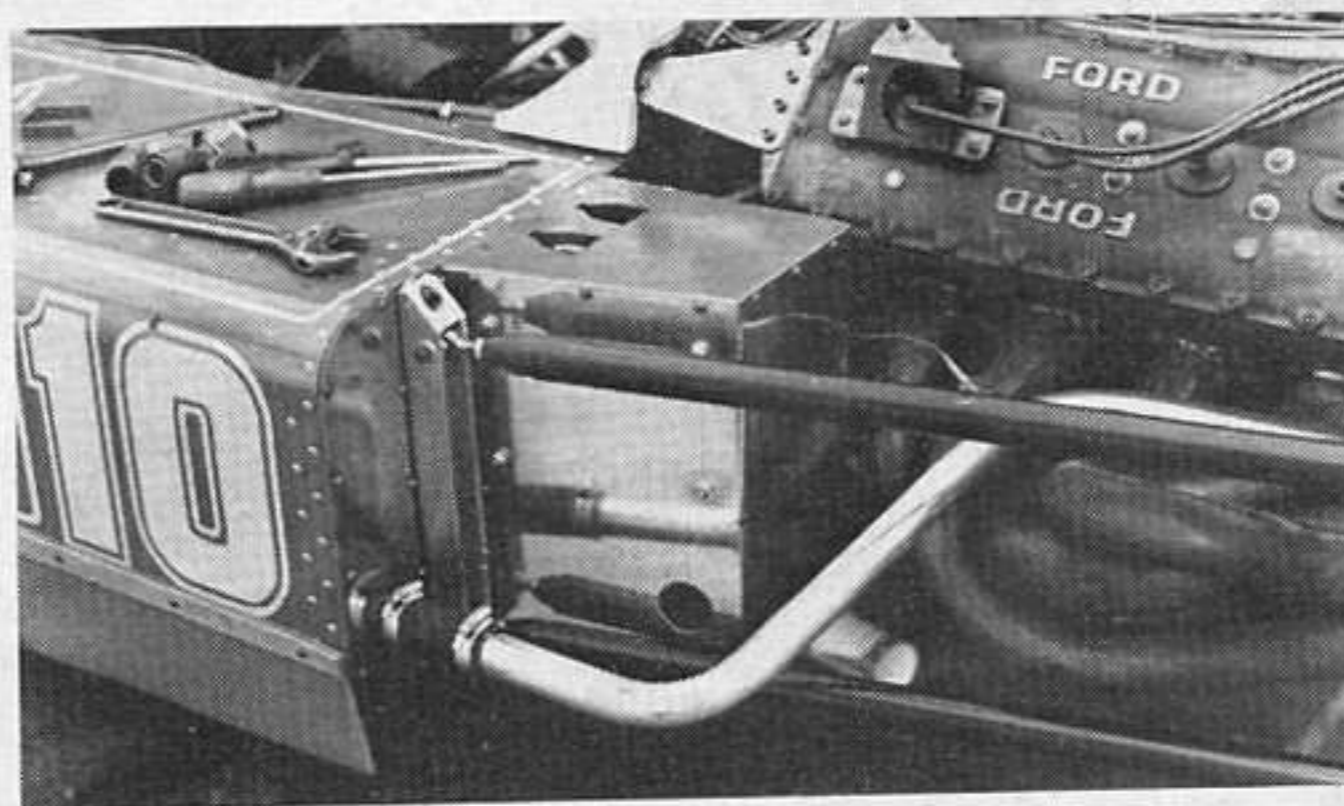
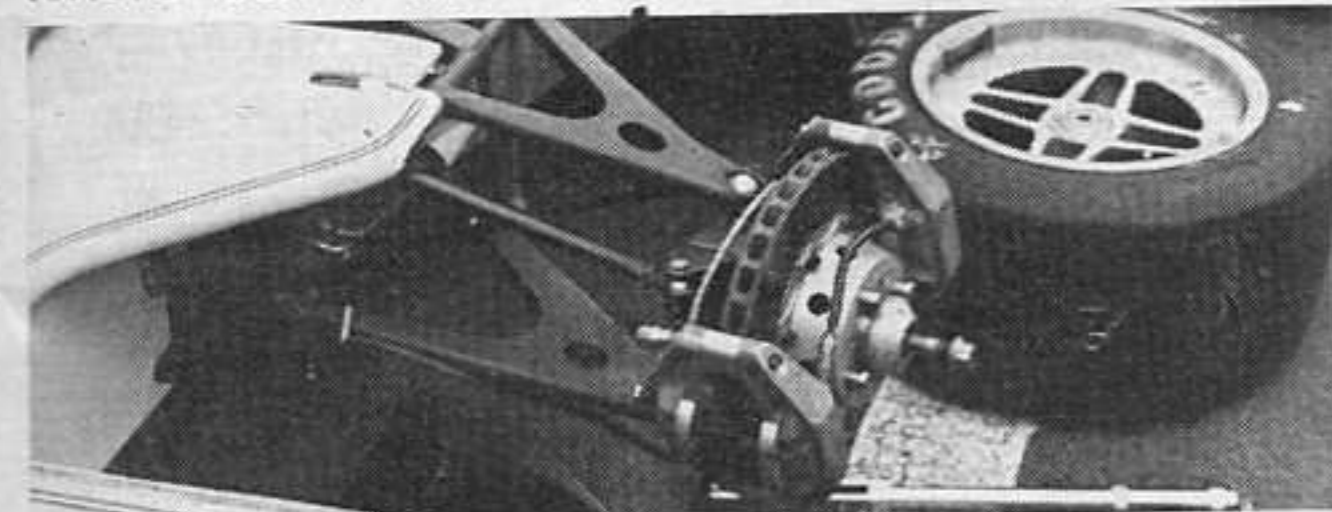
Caratteristica principale della March 771 è il radiatore acqua anteriore. Se ne nota la disposizione. Sotto, vedete i nuovi attacchi dei puntoni posteriori



Sopra, sul muso della McLaren M26 è ora piazzato un radiatore olio, le cui tubazioni (sotto) corrono lungo la fiancata, soprattutto sull'esterno



A sinistra, la robusta gabbia all'altezza delle gambe. A destra, il traliccio di sostegno per i radiatori olio laterali. Sotto, la sospensione anteriore con i freni dotati di una doppia pinza



AVEVA DETTO IN SPAGNA: «SPERO DI NON METTERCI MOLTO»

NILSSON corre già come ANDRETTI

LONDRA - Il successo di NILSSON, in Belgio, il pilota che dicevano Chapman volesse «scaricare» qualche settimana fa, merita un passo indietro. Tornare a quello che ebbi occasione di meditare in Spagna.

Era interessante notare la differenza tra i due piloti Lotus in occasione di quella corsa, Andretti in pole position alla fine delle prove e Nilsson solo in dodicesima posizione. Le macchine sono le stesse, allora com'è possibile? Mi disse NILSSON:

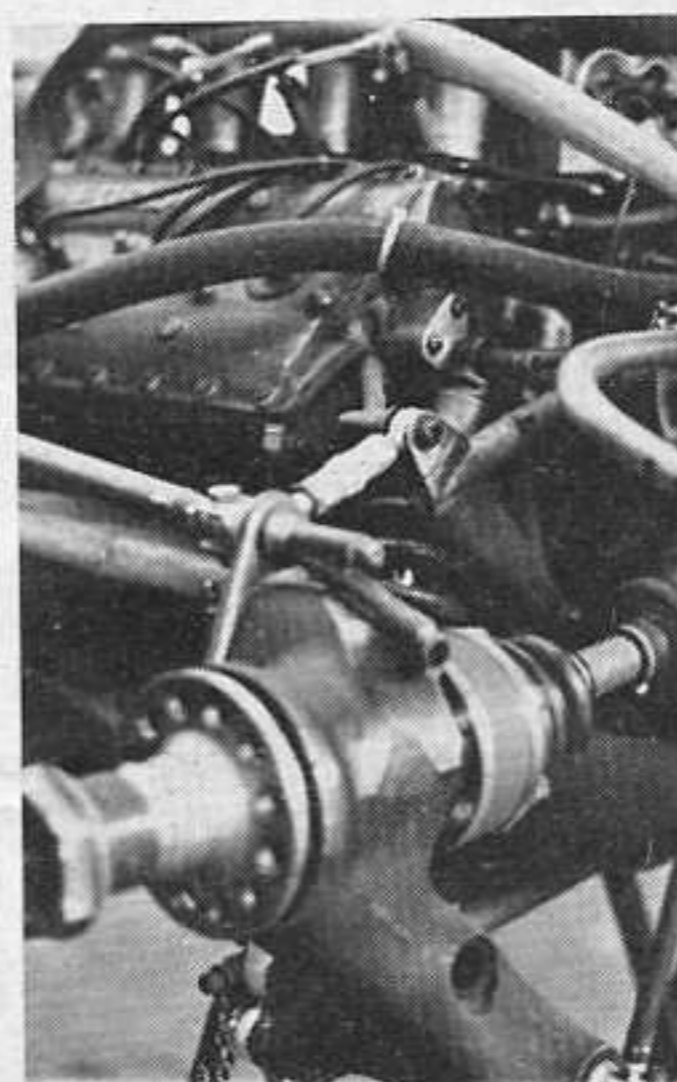
«So quale è il problema, lo si può vedere in pista. Mario guida in maniera molto pulita, nessun sovrasterzo, niente ruote sui cordoli e quando frena ed accelera lo fa molto meno bruscamente di me (a Zolder è stato un po' diverso, n.d.r.). Ho cercato di inseguirlo per alcuni giri, però non riesco semplicemente a guidare come lui. Io freno troppo tardi, entro nelle curve troppo veloce e poi la macchina mi va via lateralmente. Durante le prove, quando non ci sono altre vetture in pista riesco a guidare come Mario, ma quando ci sono altre macchine, e quando si deve andare veloce per fare un buon tempo, non ci riesco. Vado come un pazzo e tutto va male. Immagino che quando avrò l'esperienza che ha Mario, imparerò a guidare nello stesso modo, spero soltanto che non ci voglia troppo tempo». Evidentemente ha fatto presto a imparare.

Quel giorno che vinse spietatamente in Spagna, Andretti dal canto suo spiegò la sua eccezionale velocità dicendo: «E' metà la macchina e metà sono io. Mi piace guidare in maniera pulita come ho fatto qui, perché penso che sia il modo più veloce su qualsiasi circuito. Ma lo si può fare solo con una macchina che lo permette. Ora la vettura è veramente grande».

j. h.



Sopra, sulla March di Merzario il radiatore olio della trasmissione è posto sopra al cambio. Sotto, il corto braccetto superiore della sospensione dietro della Tyrrell e l'alettone provato da Peterson a Monaco



I più veloci a ZOLDER

Raccolte in questa tabella le velocità massime registrate a Zolder nel rettilineo principale nei due giorni di prove ufficiali del GP del Belgio.

	Venerdì	Sabato
WATSON	255,43	251,2
BRAMBILLA	252,08	247,4
ANDRETTI	250,43	249,3
NILSSON	249,62	248,0
DEPAILLER	248,54	249,8
LAUDA	248,54	249,8
HUNT	247,41	249,5
LAFFITE	249,35	247,7
PERKINS	249,08	248,7
LUNGER	249,08	244,4
SHECKTER J.	248,59	246,6
PETERSON	248,54	248,8
STUCK	248,27	237,7
SHECKTER I.	248,01	248,8
REUTEMANN	247,79	246,6
MASS	247,47	246,6
NEVE	246,41	239,7
JONES	246,41	246,6
JARIER	245,62	246,6
VILLOTA	246,15	—
DE DRYVER	246,00	239,7
FITTIPALDI	245,89	244,4
REGAZZONI	245,62	245,7
HAYJE	245,60	244,4
RIBEIRO	244,58	—
MERZARIO	243,80	244,4
ERTL	241,00	243,7
PATRESE	243,00	242,7
KEEGAN	240,90	242,7
PURLEY	241,00	241,7
ANDERSSON	238,00	233,7
REBAQUE	207,00	232,7

MIGLIORA LA COPERSUCAR F-05 NEI TEST DI ZANDVOORT

Fitti in «minigonna» più veloce della T.2

ZANDVOORT - Solo tre teams di F. 1, Ferrari, Ligier e Copersucar hanno pensato che valesse la pena di recarsi direttamente, dopo il GP del Belgio a Zolder, al circuito di Zandvoort, che è situato circa 250 km più a nord. Le condizioni atmosferiche non sono state esattamente ideali per le prove; molto incostanti, asciutto con sole, seguito da pioggia e di nuovo un periodo di bel tempo, poi di nuovo pioggia e così via.

Poiché le macchine sono entrate in pista solo quando questa ultima era asciutta, non potevano effettuare molti giri. I piloti presenti erano Niki Lauda, Carlos Reutemann, Jacques Laffite e Emerson Fittipaldi.

Per tutto il tempo la prova si è svolta così: cinque-sette giri, poi ad aspettare un'ora per permettere alla pista di asciugarsi, poi di nuovo fuori per qualche giro, poi un nuovo intervallo, dovuto ad altra pioggia ecc...

Lunedì, Lauda e Reutemann hanno effettuato ognuno circa trenta giri, Lauda ha registrato 1'21"7 e Reutemann 1'21"6, un decimo di secondo più veloce. Martedì solo Reutemann ha provato (Lauda era partito), effettuando circa venti giri, ma senza migliorare il suo tempo. Secondo il tecnico della Ferrari Tomaini hanno provato solo diverse messe a punto delle macchine e nessuna modifica.

Il miglior tempo registrato da Laffite con la Ligier Matra è stato di 1'21"8, mentre Fittipaldi ha sorpreso girando con la sua nuova Copersucar, progettata da David Baldwin, nello stesso tempo di Reutemann, 1'21"6. Pare veramente che Emerson e i suoi uomini abbiano cominciato a fare dei progressi.

I brasiliani avevano a disposizione quei deflettori in plastica (chiamati da loro «minigonna») da applicare sotto la vettura. Questi deflettori saranno montati per le prove di quattro giorni a Silverstone, dove il team si è recato dopo le due giornate di prove a Zandvoort.

Ecco, allo scopo di paragone, i tempi dello schieramento del GP olandese '76, stabiliti nelle prove ufficiali dell'anno scorso, quando il tempo era buono:

«pole position» ottenuta da Peterson con la March 1'21"31, seguito da Hunt con la McLaren 1'21"39, Pryce (Shadow) 1'21"55, Watson (Penske) 1'21"62 e Regazzoni (Ferrari) 1'21"85. Allora il tempo migliore di Laffite era 1'22"06, il decimo tempo, Reutemann con la Brabham-Alfa aveva registrato il dodicesimo tempo 1'22"16 e Fittipaldi il diciassettesimo 1'22"55.

Chiel van der Héyden

● Circuito di metri 4.018 - giri 72 pari a km 289,300

● Prove ufficiali: venerdì 17 giugno, dalle 11 alle 12,30 e dalle 14 alle 15 - sabato 18 giugno, dalle 11 alle 12,30 (non valide per lo schieramento di partenza) e dalle 14 alle 15 - domenica 19 giugno, prove libere alle 11,15

● Partenza G.P. F.1: domenica 19 giugno, alle ore 14,30

G.P. SVEZIA

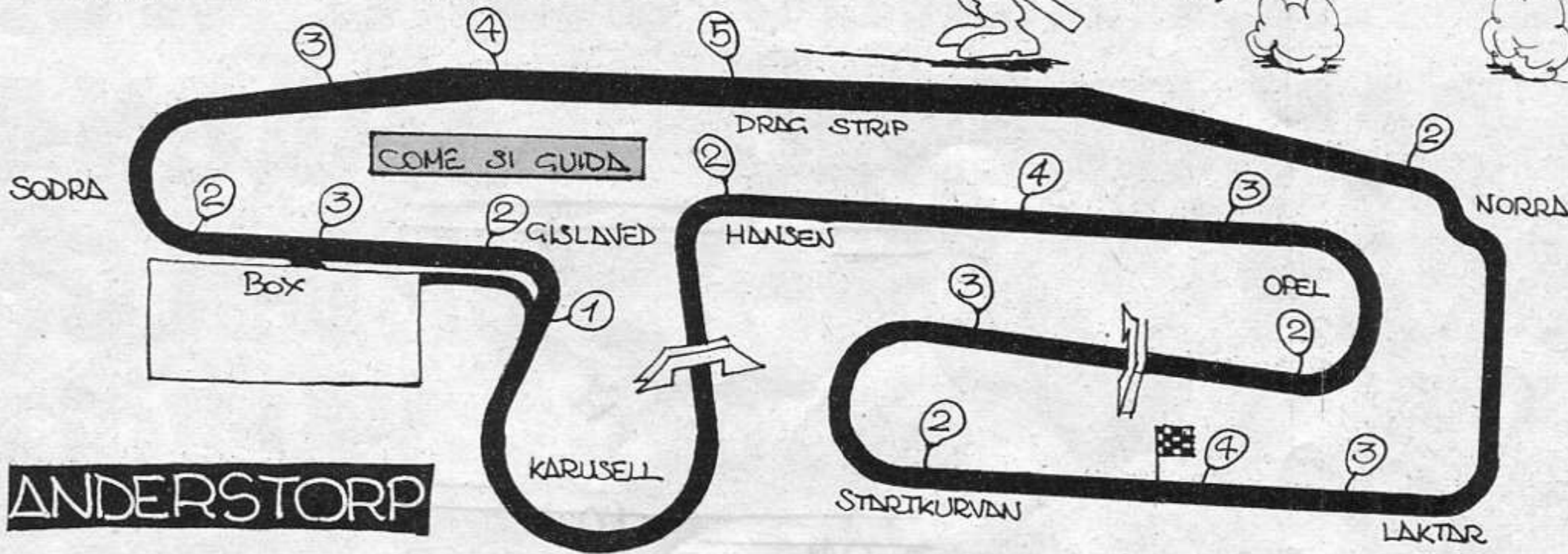
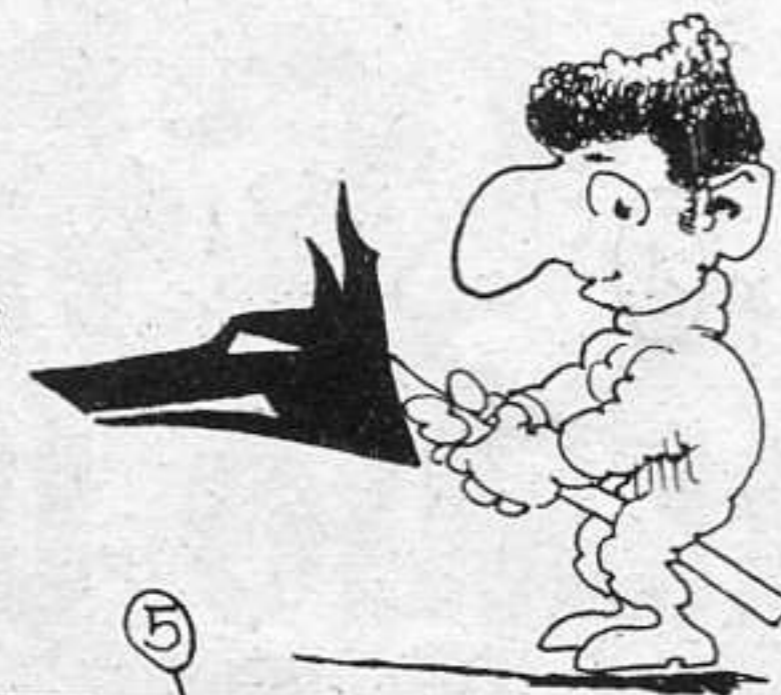
19 giugno 1977
Circuito di ANDERSTORP

● NON ci sarà telecronaca diretta TV del GP di SVEZIA (al suo posto «diretta» dal MUGELLO F. 2 sempre in Rete 2). Il «TELESPRINT» telefonico vi darà, sia della corsa che delle prove, le notizie minuto per minuto, anche in collegamento con le RADIO LIBERE di tutta ITALIA che collaborano con AUTOSPRINT

● SUL GIRO:
DEPAILLER - TYRRELL 007
1' 27" 262 - 165,880 km/h
(1974)

I PRIMATI DA BATTERE:

● SULLA DISTANZA (80 giri):
JODY SCHEKTER - TYRRELL 007
media 162,723 km/h (1974)



I tests di ZANDVOORT

	prove '77 non uff.	tempi 1976
Reutemann (Ferrari 312 T2)	1'21"6	1'22"16 (Brabham-Alfa)
Fittipaldi (Copersucar FD05)	1'21"6	1'22"55 (Copersucar FD04)
Lauda (Ferrari 312 T2)	1'21"7	—
Laffite (Ligier-Matra)	1'21"8	1'22"06

Così nel 1976

in 26 al VIA...

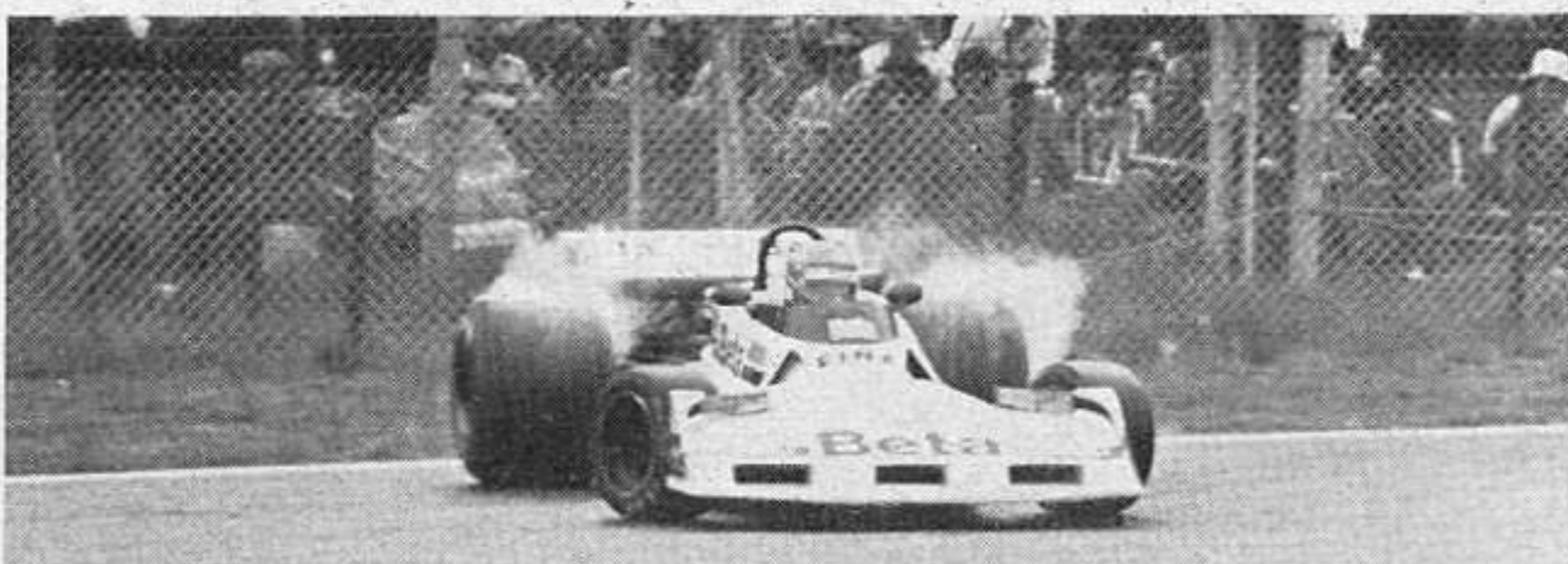
Mario Andretti (Lotus-JPS 11) 1'26"008	Jody Scheckter (Tyrrell P. 34/2) 1'25"659
Patrick Depailler (Tyrrell-Elf P. 34/2) 1'26"362	Chris Amon (Ensign 176) 1'26"173
Gunnar Nilsson (Lotus-JPS 11) 1'26"570	Niki Lauda (Ferrari 312 T2) 1'26"441
James Hunt (McLaren-Marlb.) 1'26"958	Jacques Laffite (Ligier-Matra JS5) 1'26"773
Carlos Pace (Brabham-Alfa BT45) 1'27"133	Ronnie Peterson (March 761) 1'27"040
Tom Pryce (Shadow DN 5) 1'27"527	Clay Regazzoni (Ferrari 312 T2) 1'27"157
Jean-Pierre Jarier (Shadow DN 5) 1'27"618	Jochen Mass (McLaren-Marlb.) 1'27"568
Carlos Reutemann (Brabham-Alfa BT45) 1'27"762	Vittorio Brambilla (March-Beta 761) 1'27"640
Alan Jones (Surtees TS 19) 1'28"207	John Watson (Penske PC 4) 1'28"065
Hans Stuck (March 761) 1'28"230	Arturo Merzario (March-Ovoro 761) 1'28"221
Larry Perkins (Ensign-Boro) 1'28"815	Emerson Fittipaldi (Copersucar FD04) 1'28"670
Brett Lunger (Surtees TS 19) 1'29"343	Harald Ertl (Hesketh 308) 1'28"885
Loris Kessel (Brabh.-RAM BT 44) 1'30"020	Michel Leclere (Wolf-Williams) 1'29"597



Gli altri «testacodieri»



Nelle concitate fasi iniziali, Jochen Mass (sopra al titolo) aveva già avuto modo di sbandare, prima della sua rovinosa uscita a fine gara. Qui sopra, ecco Scheckter che, tornato in pista finalmente con le slicks, sbaglia anche lui la chicane. Sopra a destra, Hans Stuck sta manovrando per rimettersi nel senso giusto di marcia, che è verso destra. Qui accanto, infine, ecco Brambilla riguadagnare la giusta traiettoria con una violenta accelerata, che fa fumare le gomme posteriori



... e in 15 all'ARRIVO

1. Scheckter (Tyrrell-F P34/2) in 1.46' 53"729
2. Depailler (Tyrrell-F. P34/2) a 19"766
3. Lauda (Ferrari 312 T2) a 33"866
4. Laffite (Ligier-Matra JS5) a 55"819
5. Hunt (McLaren M23) a 59"483
6. Regazzoni (Ferrari 312 T2) a 1'00"366
7. Peterson (March 761) a 1'03"49
8. Pace (Brabham-Mart.) a 1'11"61
9. Brambilla (March-Beta 761) a 1 giro
10. Pryce (Shadow) a 1 giro
11. Mass (McLaren-Marlb.) a 1 giro
12. Jarier (Shadow) a 1 giro
13. Jones (Surtees) a 1 giro
14. Merzario (March-Ovoro) a 2 giri
15. Lunger (Surtees) a 3 giri