

CLAMOROSA NOVITÀ DALLA  
GERMANIA CHE COSTRINGERÀ  
ANCHE FERRARI (E LE AUTO-  
RITÀ SPORTIVE) A DECIDERSI...

# HOCKENHEIM «affittata» dalla F.O.C.A. per il '78



Bernie Ecclestone sempre più «padrino». Il suo ultimo colpo di politica sportiva è certamente sensazionale, se non fosse un danno a questo sport

## MERCATO PILOTI

# ECCLESTONE PARMALAT

**HOCKENHEIM** - Come aveva anticipato Autosprint da Silverstone, il martedì successivo al GP, il «padrino» della F. 1 Ecclestone si è incontrato in Italia, a Milano, in un albergo del centro con il «patròn» del latte di Parma, sig. Tanzi.

L'incontro doveva aver luogo nel superattico che Ecclestone ha in corso Vittorio Emanuele, ma per timore di essere visti i due hanno cambiato luogo dell'incontro.

Si è parlato solo vagamente di una sponsorizzazione Parmalat via Lauda, perché Ecclestone, che (signorilmente, sic!) non ha parlato di cifre dopo la sparata al sig. Gianni Scarica a Silverstone, ha detto che prima di decidere deve avere un incontro con la Martini. La quale Martini vuole rinnovare il contratto per un solo anno con Ecclestone, mentre Ecclestone vorrebbe farlo per due.

Si è parlato vagamente con il sig. Tanzi di varie possibilità di sponsorizzazione, ma non è stato deciso nulla e tutto è stato rinviato a dopo il primo settembre (ma sarà un GP «caldo», in Austria) quando si potrà trattare liberamente. La trattativa non è stata interrotta, per la Parmalat so-

no forse solo cambiati i nomi di coloro che fanno le trattative. Certo comunque che la situazione è così ora molto cambiata. Autosprint ha bruciato i programmi.

E' scesa una ermetica serranda sulle trattative stesse perché c'è molta carne al fuoco ma nessuno si vuole scoprire. Anche perché le reazioni di Ferrari dopo il nostro articolo «Latte e profumi» sono state dure, nell'ipotesi di un accordo con l'Alfa.

Vediamo ora, pilota per pilota, gli sviluppi delle «voci»:

**LAUDA** - Sono tre le possibilità per l'ex campione del mondo: resta alla Ferrari, va alla Brabham via Parmalat; oppure si fa una macchina per conto suo con i soldi dell'acqua minerale Romerquelle e della Parmalat.

Sembrano definitivamente tramontate le possibilità di andare alla Wolf. Un'altra voce sempre più consistente parla di un Lauda che si ritira a fine anno.

**JODY SCHECKTER** - Resta alla Wolf, ormai ha deciso. L'opzione Ferrari non ha più valore.

**STUCK** - Ecclestone non ne vuole più sapere del pilota tedesco che sta cercando una macchina e un team nuovo, ma è difficile da trovare. Si torna a parlare di accoppiata tedesca in ATS.

**REUTEMANN** - Il taciturno argentino è in crisi «mistica». Ha avuto sentore che alla Ferrari non gli rinnovano il contratto e non sa che fare. Non si vede neppure dove possa andare il prossimo anno. Squadre per lui, valide, non ce ne sono.

**BRAMBILLA** - Radio box dice che il monzese mai come quest'anno ha offerte

**HOCKENHEIM** - Ci siamo, siamo arrivati al punto di rottura: i grandi della «FOCA», Ecclestone e C., sono riusciti per la prima volta ad ottenere successo pieno su uno dei punti base della loro azione di impadronimento totale delle corse della formula 1.

Hanno convinto i proprietari del circuito di Hockenheim a firmare un contratto per il quale ad organizzare la gara del 1978 non sarà più un organismo sportivo ma la loro associazione. Hanno praticamente ottenuto che tutto passi nelle loro mani, «affittando» il Gran Premio come fosse una sala da ballo. Pagheranno al circuito una certa somma e poi si occuperanno di tutto, dalla pubblicità agli incassi dei biglietti, ed ovviamente a tutti gli introiti che possono venire in un modo o nell'altro.

Ecclestone e C., sulla strada della completa trasformazione del fatto sportivo in fatto puramente spettacolare e commerciale, sono arrivati ad un traguardo importante. Se continua così, tra poco riusciranno a mettere le mani anche su altri aspetti chiave di questo mondo.

La notizia è sicura. Il contratto è firmato. Adesso cosa accadrà?

Chiediamo se sia possibile che la CSI lasci fare anche questo passo avanti sulla strada della trasformazione delle corse in puro mercato. Chiediamo se sia possibile che gente di sport per lunga tradizione, come Enzo Ferrari per esempio, continui a dare il suo appoggio e quindi consenso a questa opera di dissacrazione totale.

Contiamo sulla reazione immediata, contiamo non solo sul buon senso ma anche sulla dignità di tutti coloro che si sentono ancora legati allo sport, perché questo scempio non sia portato avanti. E pensiamo che sia davvero tempo di fermare le mani che vogliono impadronirsi del mondo delle corse e farlo diventare uno show da Harlem Globe Trotters cestistico. E la nostra non è retorica, credetemi.

Sappiamo che qualcosa si sta preparando, che presto potremo forse assistere ad una specie di sollevazione generale. Ve ne parleremo la settimana prossima.

Quel che è urgente è chiamare la gente responsabile davanti alle loro coscienze innanzitutto, e davanti alla opinione pubblica a viso aperto. Chi continua a dar bordone a manovre del genere sia identificato e bollato, chiunque esso sia.

Franco Lini

per correre. Un po' di disaccordo con Surtees c'è, e Vittorio potrebbe ritornare alla March che il prossimo anno si dedicherà solo alla F. 1, immettendo tutto il denaro nella massima specialità dell'automobilismo per ritornare a galla.

**PETERSON** - Ronnie è in crisi, aspetta di provare la nuova macchina a quattro ruote che (si dice) dovrebbe essere pronta a fine agosto, primi di settembre, prima di decidere se rimanere con Tyrrell o andarsene. Ma dove potrebbe andare lo svedese? Alla MC Laren, assieme a Hunt senza Mass che verrebbe lasciato libero dopo che lo doveva essere già l'anno scorso. Qualcuno è tornato a offrirlo alla Ferrari, ma inutilmente.

**PATRESE** - Si dice che l'italiano sia corteggiato da molte squadre, ma sono in molti a darlo in Ferrari il prossimo anno assieme a Fittipaldi. Ma chi ci crede?

**ANDRETTI** - Rimane alla Lotus, anche se Chapman non è entusiasta di lui.

**NILSSON** - Anche lui rimane, è un'ottima seconda guida.

**MASS** - Potrebbe andare alla Brabham nel posto di Stuck. O con l'altro tedesco all'ATS.

**DEPAILLER** - C'è chi dice: rimane con Tyrrell e guiderà la quattro ruote con il motore turbo Renault. Ma c'è chi dice che la Fiat chiude la borsa. E si parla di Porsche-turbo, quello col quale Ickx ha vinto una gara in vigilia a Hockenheim, sulla... silhouette.

**LAFFITE** - Se Ligier non chiude per mancanza di soldi rimane e arriveranno gomme Michelin e soldi... oppure potreb-

be andare alla ipotizzata Matra-Matra.

**EMERSON FITTIPALDI** - Di sicuro c'è lo stop con la Copersucar e si vede la ragione dai risultati. Sembra che sia stato trattato dalla Martini per andare alla Brabham, ma Ecclestone «odia» Emerson che non giudica un pilota capace... Emerson potrebbe sempre andare alla Ferrari, se va via Lauda, perché è ovvio che Niki non lo vuole in squadra. Dal Brasile giunge anche una notizia interessante: Emerson su una sua macchina della «Renault do Brasil» che sarebbe disposta a pagare, per averlo, e molto. Potrebbe far comodo alla casa francese per le doti di Emerson come collaudatore. Alla Renault sembra fuori gioco Jabouille mentre è in arrivo Arnoux che sembra il predestinato a guidare la macchina il prossimo anno.

**WATSON** - Dipende da Lauda. Potrebbe rimanere o andarsene dalla Brabham, intanto Ecclestone ha in mano il contratto per il '78 e non sembra che voglia cederlo, a meno che la Martini non rinnovi il contratto e lo faccia con la Parmalat, allora arriverebbe Lauda e un pilota italiano che potrebbe anche essere Giacomelli, lasciato libero in cambio di altri favori dalla March di Herd e C.

**JARIER** - Potrebbe rimanere alla ATS se verrà un ingegnere a fare una macchina nuova o potrebbe andare, come già detto, alla Matra-Matra se la casa francese deciderà di ritornare al 100/100 alle corse.

Vedremo le prossime novità al GP d'Austria.

g. c.

Con 14 G.P. vinti sulle  
monoposto di Maranello  
battuto il record di Ascari

# LAUDA «er più» FERRARI

DALL'INVIATO

HOCKENHEIM - Niki Lauda ha messo tutti a tacere, sulla pista di Hockenheim, con una vittoria che è stata davvero esemplare e che non è stata fortunata come potrebbe sembrare dalla scarna cronaca. Una vittoria che è stata ottenuta con lo stile tipico dell'austriaco, cioè mediante una tattica di gara che non ha lasciato nulla alla improvvisazione e che è stata applicata secondo le rigide regole che fanno di Lauda — per molti versi — una specie di altro Fangio.

Potrebbe apparire fortunata, la vittoria di Lauda, per il fatto che davanti a lui nella fase iniziale erano due altri piloti. Jody Scheckter e John Watson, ecco i nomi. Però la fortuna uno può anche darsela, e nel caso specifico Lauda ha dalla sua parte, a togliere il sospetto di fortunosità al suo successo, il gran lavoro che ha compiuto insieme coi tecnici della Ferrari per giungere ad una messa a punto soddisfacente del suo mezzo, tale da assicurargli non soltanto prestazioni elevate, ma anche affidabilità.

Dopo aver raggiunto questi traguardi, ed abbastanza bene visto che la Ferrari non ha mai avuto cedimenti, ecco che Lauda è intervenuto con la sua azione personale, mai agendo in maniera irrazionale, mai lasciandosi prendere dalla impulsività. Forse avrebbe potuto tentare di andare in attacco di Watson e Scheckter nei primi giri, ma da dietro egli vedeva bene come le cose si stavano mettendo. E vedeva che Scheckter doveva ricorrere alle sue tradizionali ed abituali acrobazie per trarre dalla Wolf le prestazioni massime, per cui poteva avere quasi la sicurezza che l'azione del sudafricano non poteva continuare con quel ritmo ed in quel modo. Cosa che d'altra parte potevano ben sopportare anche gli osservatori, dato che non è pensabile che alcuno possa tenere botta per trecento chilometri allo stress che un tipo come Scheckter si autoimpone.

Restava Watson, davanti a Lauda, a Franco Lini

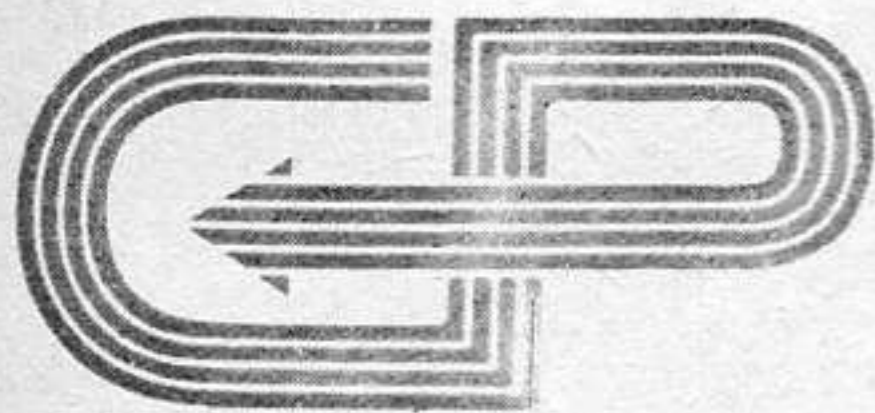


## Adesso viene il bello...

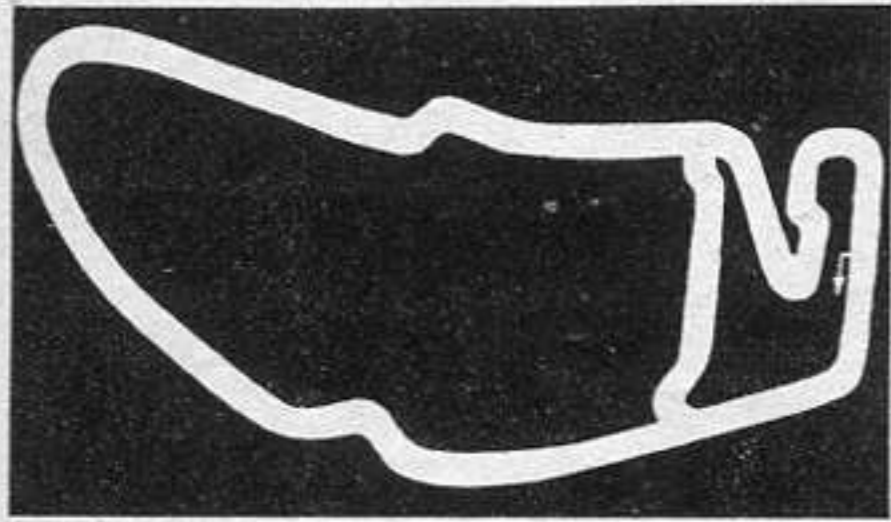
Non a caso forse gli organizzatori del GP tedesco hanno fatto salire, sul pennone del podio del Motorstadion di Hockenheim, la bandiera tricolore italiana e suonato (lungo) l'inno di Mameli, mentre il vincitore Niki — berrettino in testa — si scacolava il naso alla tivù e Jody Scheckter voleva convincerlo a dirigere col suo fiore di secondo la musica ferrarista della vittoria.

Una prova di mondiale piloti F. 1 vuole di regola l'inno e la bandiera nazionale del pilota, non del costruttore.

Ma i tedeschi avranno voluto magari prendersi una (piccola) rivincita con l'Austriaco che gli è andato a vincere, nel circuito tedesco che ha scelto lui, ad un anno di distanza dal busso infiammato del Nurburgring, il GP di Germania. Ed avranno voluto sottolineare che, su un circuito autostradale come questo, dove anche Bambilla ha potuto guidare (quasi) sereno, e dove si



# GERMANIA



## Così (in 25) al via

<b>1. FILA</b>	Jody Scheckter (Wolf WR1) 1'53"07	John Watson (Brabham - Martini) 1'53"34
<b>2. FILA</b>	Niki Lauda (Ferrari 312 T2) 1'53"53	James Hunt (McLaren M26) 1'53"68
<b>3. FILA</b>	Hans Stuck (Brabham - Martini) 1'53"91	Jacques Laffite (Ligier-Matra JS7) 1'53"97
<b>4. FILA</b>	Mario Andretti (Lotus-JPS Mk.3) 1'53"99	Carlos Reutemann (Ferrari 312 T2) 1'54"27
<b>5. FILA</b>	Gunnar Nilsson (Lotus-JPS Mk.3) 1'54"44	Vittorio Brambilla (Surtees-Beta TS19) 1'54"52
<b>6. FILA</b>	Patrick Tambay (Ensign MN 01) 1'54"77	Jean-Pierre Jarier (Penske-ATS PC4) 1'55"19
<b>7. FILA</b>	Jochen Mass (McLaren M26) 1'55"25	Ronnie Peterson (Tyrrell P34/2) 1'55"70
<b>8. FILA</b>	Patrick Depailler (Tyrrell P34/2) 1'55"92	Riccardo Patrese (Shadow DN8) 1'56"09
<b>9. FILA</b>	Alan Jones (Shadow DN8) 1'56"22	Ian Scheckter (March 761B) 1'56"35
<b>10. FILA</b>	Vern Schuppan (Surtees TS 19) 1'56"54	Alex Ribeiro (March 761B) 1'56"63
<b>11. FILA</b>	Brett Lunger (McLaren M23) 1'56"64	Clay Regazzoni (Ensign MN04) 1'56"68
<b>12. FILA</b>	Rupert Keegan (Hesketh 308/E) 1'56"89	Hector Rebaque (Esketh 308/E) 1'57"18
<b>13. FILA</b>	Hans Heyer (ATS-Penske PC4) 1'57"38	

## L'altalena della corsa

GIRI	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
12	SCH	LAU	HUN	STU	REU	AND	MAS	TAM	LAF	BRA
24	LAU	SCH	HUN	STU	REU	AND	MAS	BRA	TAM	NIL
36	LAU	SCH	STU	REU	PET	BRA	TAM	RIB	SCU	AND

Domenica 31 luglio 1977

### Undicesima prova del mondiale F.1

● **Organizzazione:** AvD, Lyonderstrasse 16, Francoforte sul Meno, Germania occidentale - Autodromo di Hockenheim, di metri 6.789 - 47 giri pari a km 319,083

● **Partenza:** ore 14,31

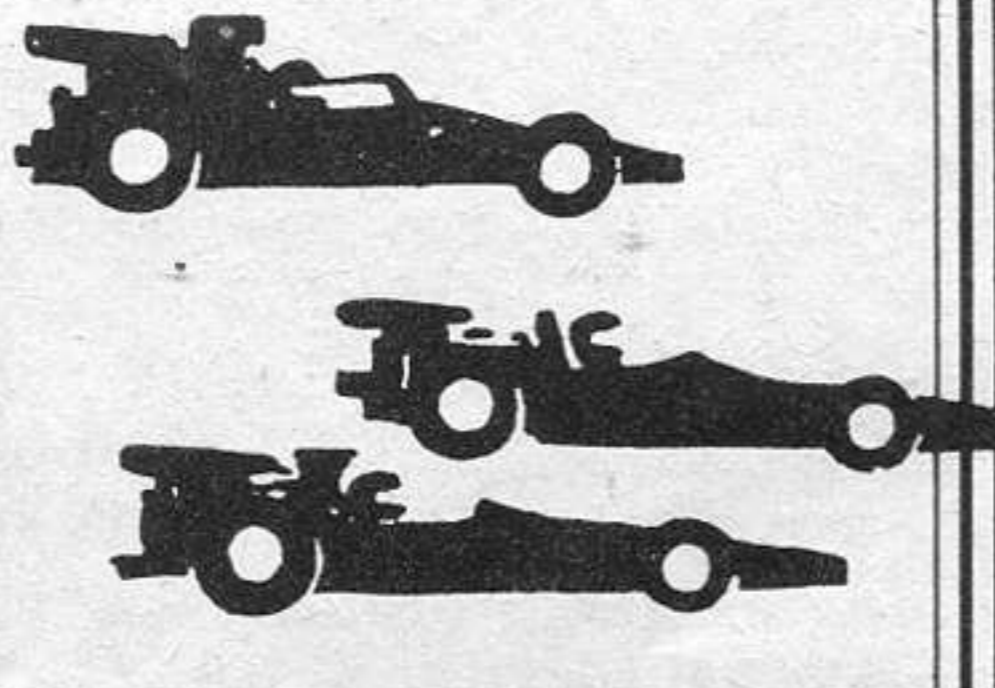
● **Condizioni climatiche:** PROVE, pioggia nella seconda parte della prima giornata, tempo buono nella seconda. GARA, giornata soleggiata, leggera foschia, vento, 22 gradi

● **Condizioni della pista:** eccellenti, anche se a volte un po' sporca di sabbia

● **Spettatori:** 200.000 circa

● **Organizzazione:** 10

● **Sicurezza:** 9



Così (in 10)

al **TRAGUARDO**



**1° LAUDA**  
(Ferrari 312 T2)  
a 208,496 kmh

PILOTA	MACCHINA	TEMPO	DISTACCO
1. Lauda	Ferrari 312 T2	47 1.31'48"62	—
2. J. Scheckter	Wolf WR 1	47 1.32'02"95	14"33
3. Stuck	Brabham-Alfa	47 1.32'09"52	20"90
4. Reutemann	Ferrari 312 T2	47 1.32'48"89	1'00"27
5. Brambilla	Surtees TS 19	47 1.33'15"99	1'27"37
6. Tambay	Ensign MN 01	47 1.33'18"43	1'29"81

### Classifica Mondiale Piloti

(dopo 11 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.
Lauda	—	4	9	6	—	6	6	—	2	33	6	9	2	6	6	8	8	8	48
J. Scheckter	9	—	6	4	4	9	—	—	—	32	—	6	—	—	—	—	—	—	38
Andretti	2	—	—	9	9	2	—	1	9	32	—	—	—	—	—	—	—	—	32
Reutemann	4	9	—	—	6	4	—	4	1	28	—	3	—	—	—	—	—	—	31
Hunt	—	6	3	—	—	—	—	—	4	13	9	—	—	—	—	—	—	—	22
Nilsson	—	2	—	—	2	—	9	—	3	16	4	—	—	—	—	—	—	—	20
Mass	—	—	2	—	3	3	—	6	—	14	3	—	—	—	—	—	—	—	17
Laffite	—	—	—	—	—	—	—	9	—	9	1	—	—	—	—	—	—	—	10
Depailler	—	—	4	3	—	—	—	3	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	10
Watson	—	—	1	—	—	—	—	2	6	9	—	—	—	—	—	—	—	—	9
Stuck	—	—	—	—	1	—	1	—	—	2	2	4	—	—	—	—	—	—	8
Fittipaldi	3	3	—	2	—	—	—	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	8
Pace	6	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	6
Brambilla	—	—	—	—	—	—	3	—	—	3	—	2	—	—	—	—	—	—	5
Peterson	—	—	—	—	—	—	4	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	4
Jones	—	—	—	—	—	1	2	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Regazzoni	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Zorzi	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Jarier	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Tambay	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0	—	1	—	—	—	—	—	—	1

### Coppa Costruttori Formula 1

(dopo 11 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	4	2	50	6	9	—	—	—	—	—	—	65
Lotus	2	2	—	9	9	2	9	1	9	43	4	—	—	—	—	—	—	—	47
Wolf	9	—	6	4	4	9	—	—	—	32	—	6	—	—	—	—	—	—	38
McLaren	—	6	3	—	3	3	—	6	4	25	9	—	—	—	—	—	—	—	34
Brabham	6	—	1	—	1	—	1	2	6	17	2	4	—	—	—	—	—	—	23
Tyrrell	—	—	4	3	—	—	4	3	—	14	—	—	—	—	—	—	—	—	14
Ligier	—	—	—	—	—	—	—	9	—	9	1	—	—	—	—	—	—	—	10
Copersucar	3	3	—	2	—	—	—	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	8
Surtees	—	—	—	—	—	—	3	—	—	3	—	2	—	—	—	—	—	—	5
Ensign	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	2
ATS	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1

- 7. Schuppan (Surtees TS 19) a 1 giro
- 8. Ribeiro (March 761 B) a 1 giro
- 9. Peterson (Tyrrell P34-2) a 5 giri
- 10. Patrese (Shadow DN8) a 5 giri

### I RITIRATI

CHI	QUANDO	PERCHE'
Keegan	41. giro	collisione
Andretti	35.	motore
Hunt	33.	motore
Nilsson	32.	motore
Mass	27.	frizione
Depailler	23.	motore
Laffite	22.	motore
Rebaque	21.	motore
Lunger	15.	cambio
Heyer	10.	semiasse
I. Scheckter	10.	motore
Watson	9.	motore
Jarier	6.	semiasse
Regazzoni	1.	collisione
Jones	1.	collisione

### I NUOVI PRIMATI

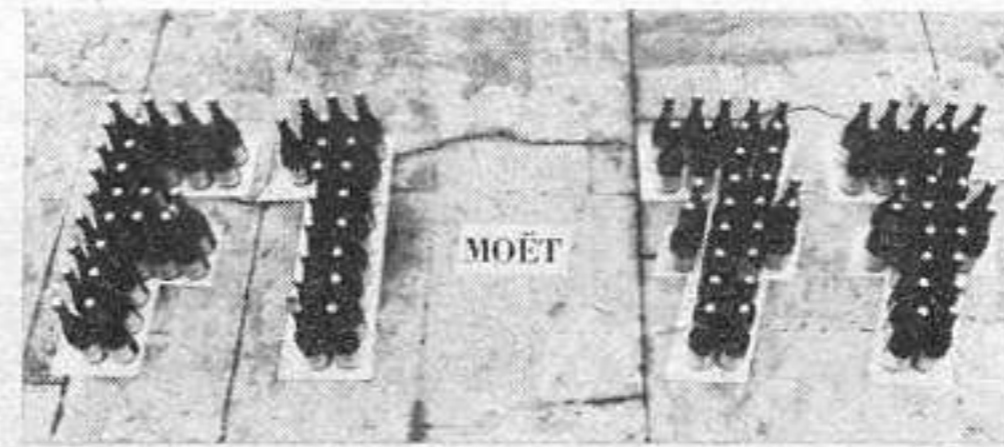
- **sul GIRO:** Lauda, il 28. giro in 1'55"99, media 210,680 kmh
- **primato precedente:** Jacky Ickx (Ferrari 312 B) in 2'00"05, media 202,810 kmh (1970)
- **sulla DISTANZA:** Niki Lauda, alla media di 208,496 kmh
- **primato precedente:** Jochen Rindt (Lotus 72), media 199,400 (1970)

### LA PROSSIMA PROVA

Gran Premio di Austria, in programma all'Osterreichring (Zeltweg) il 14 agosto prossimo

I giri più veloci di ognuno

Lauda 1'55''99	Reutemann 1'57''13	Patrese 1'57''92	Rebaque 2'00''19
Scheckter J. 1'56''17	Mass 1'57''19	Keegan 1'57''99	Scheckter I. 2'00''32
Hunt 1'56''35	Nilsson 1'57''41	Depailler 1'58''32	Lunger 2'01''08
Stuck 1'56''42	Brambilla 1'57''48	Ribeiro 1'58''64	Heyer 2'02''31
Andretti 1'56''84	Peterson 1'57''54	Jarier 1'58''66	Watson non comun.
Tambay 1'56''88	Laffite 1'57''66	Schuppan 1'58''76	



Scheckter 100 bottiglie

Piloti	Totale precedente	GP Germania	Totale attuale
JAMES HUNT	92	7	99
MARIO ANDRETTI	90	2	92
JOHN WATSON	67	6	73
JODY SCHECKTER	52	15	67
NIKI LAUDA	44,5	14	58,5
CARLOS REUTEMANN	30,5	—	30,5
JACQUES LAFFITE	29	1	30
GUNNAR NILSSON	24	—	24
PATRICK DEPAILLER	17	—	17
HANS STUCK	12	5	17
JOCHEN MASS	16	—	16
VITTORIO BRAMBILLA	12	—	12
RONNIE PETERSON	4	—	4
GILLES VILLENEUVE	2	—	2
CLAY REGAZZONI	1	—	1
PATRICK TAMBAY	—	1	1

La classifica è aggiornata in base ai comunicati ufficiali della Moët & Chandon

CON 14 G.P. È PER LA FERRARI IL PILOTA PIÙ VINCENTE

Così LAUDA b. ASCARI

Con la vittoria nel GP di Germania ad Hockenheim, Niki Lauda supera Alberto Ascari nella graduatoria dei piloti più vittoriosi con monoposto Ferrari nel Mondiale Piloti. Ecco come:

Alberto Ascari	Niki Lauda
<b>1951</b>	<b>1974</b>
GP Germania	GP Spagna
GP Italia	GP Olanda
<b>1952</b>	<b>1975</b>
GP Belgio	GP Monaco
GP Francia	GP Belgio
GP Inghilterra	GP Svezia
GP Germania	GP Francia
GP Olanda	GP USA
GP Italia	<b>1976</b>
<b>1953</b>	GP Brasile
GP Argentina	GP Sud Africa
GP Olanda	GP Belgio
GP Belgio	GP Monaco
GP Inghilterra	GP Inghilterra
GP Svizzera	<b>1977</b>
	GP Sud Africa
	GP Germania

la **PAGELLA** AUTO SPRI NT

PILOTI	VOTO	MACCHINE
Lauda, Scheckter	<b>10</b>	Ferrari
Stuck, Reutemann, Andretti	<b>9</b>	Brabham, Wolf
Brambilla, Tambay, Hunt, Mass, Laffite, Watson	<b>8</b>	McLaren, Surtees
Ribeiro, Peterson, Patrese, Nilsson, Depailler, Jarier	<b>7</b>	Lotus, Ensign, Ligier
Schuppan, Lunger, Heyer	<b>6</b>	Shadow
Rebaque, I. Scheckter	<b>5</b>	Tyrrell
Keegan	<b>4</b>	March, ATS
	<b>3</b>	Hesketh
n.c.: Regazzoni, Jones	<b>2</b>	

il più e il meno

**SFORTUNATO**

- + Ribeiro
- J. Scheckter

**COMBATTIVO**

- + J. Scheckter
- I. Scheckter

**FORTUNATA**

- + Wolf
- McLaren

**EFFICACE**

- + Ferrari
- Hesketh

TUTTI i TEMPI delle PROVE

Pilota	Vettura	Venerdì		Sabato	
		I	II	I	II
J. Scheckter	Wolf WR1	1'55''08	1'55''65	1'55''36	1'53''07
Watson	Brabham-Martini	1'54''12	1'55''70	1'53''85	1'53''34
Lauda	Ferrari 312 T2	1'54''35	1'55''39	1'53''87	1'53''53
Hunt	McLaren M26	1'53''68	1'57''02	1'56''57	1'53''89
Stuck	Brabham-Martini	1'55''26	1'56''25	1'53''92	1'53''91
Laffite	Ligier-Matra	1'53''97	1'55''54	1'54''36	1'54''74
Andretti	Lotus JPS Mk3	1'55''88	1'55''46	1'54''01	1'53''99
Reutemann	Ferrari 312 T2	1'54''60	1'55''23	1'55''23	1'54''27
Nilsson	Lotus-JPS Mk3	1'54''97	1'55''73	1'56''34	1'54''44
Brambilla	Surtees-Beta TS19	1'55''18	2'00''00	1'54''63	1'54''52
Tambay	Ensign MN 01	1'55''58	—	1'55''68	1'54''77
Jarier	Penske-ATS	1'55''19	2'10''02	1'56''02	1'57''27
Mass	Mc Laren M26	1'55''25	1'57''44	1'56''60	1'56''23
Peterson	Tyrrell P34/2	1'57''97	1'58''36	1'57''74	1'55''70
Depailler	Tyrrell P34/2	1'57''74	1'57''48	1'56''40	1'55''92
Patrese	Shadow-DN8	1'57''01	1'59''01	1'57''61	1'56''09
Jones	Shadow-DN8	1'56''53	1'58''40	1'57''61	1'56''22
I. Scheckter	March 761B	1'57''71	1'58''05	1'57''12	1'56''35
Schuppan	Surtees TS19	1'57''91	2'23''15	1'56''72	1'56''54
Ribeiro	March 761 B	1'57''83	1'57''67	1'56''60	1'56''63
Lunger	McLaren M23	1'58''25	2'04''12	1'57''92	1'56''64
Regazzoni	Ensign MN04	1'56''68	1'57''85	1'56''02	1'56''92
Keegan	Hesketh 308/E	1'57''44	1'56''89	1'57''43	1'56''90
Rebaque	Hesketh 308/E	1'59''83	2'01''18	—	1'57''18
Neve	March 761 B	—	1'59''55	—	1'57''26
Villota	McLaren M23	1'58''80	2'00''31	1'57''75	1'57''39
Heyer	Penske-ATS	2'00''83	1'58''51	1'57''92	1'57''38
Fittipaldi	Copersucar FD04	1'59''19	2'08''59	—	1'58''53
Merzario	March 761 B	2'02''64	—	—	1'59''13
Pilette	BRM P 207	2'01''93	2'03''72	—	1'59''55

In neretto i tempi validi per lo schieramento di partenza. † tempi della terza sessione di prove non sono validi. I tempi 1976 non sono stati riportati in quanto il G.P. si svolse al Nurburgring, e non vi sono riferimenti altro che con il G.P. del 1970 su questo tracciato di Hockenheim

LAUDA il più veloce sul dritto

Prove	Pilota	Velocità massima	Curva Sachs
290,17	Lauda (Ferrari)	288,72	140,31
	Stuck (Brabham)	287,28	137,47
290,10	Depailler (Tyrrell)	287,04	137,47
	Peterson (Tyrrell)	286,92	133,07
290,14	J. Scheckter (Wolf)	285,14	137,47
	Tambay (Ensign)	284,44	144,18
288,43	Reutemann (Ferrari)	284,09	140,31
	Patrese (Shadow)	281,66	137,22
	Mass (McLaren)	281,31	134,10
	Ribeiro (March)	279,95	139,63
	Schuppan (Surtees)	279,61	135,92
287,64	Laffite (Ligier)	279,61	135,44
284,79	Hunt (McLaren)	279,27	139,47
	Brambilla (Surtees)	278,93	138,87
279,00	Andretti (Lotus)	277,25	133,25
	I. Scheckter (March)	277,25	130,39
281,00	Nilsson (Lotus)	275,59	134,50
	Rebaque (Hesketh)	275,26	133,47
	Lunger (McLaren)	273,30	136,00
	Keegan (Hesketh)	272,98	136,00
	Heyer (Penske-ATS)	264,22	138,71
284,47	Watson (Brabham)	—	—

Le velocità massime, sono state rilevate prima del motodromo, nella parte più veloce del circuito. Quelle alla curva Sachs in uscita della stessa, che è la seconda curva, a sinistra, nel motodromo.

Le cifre sono abbastanza indicative. La velocità massima è certo un elemento importante, anche se occorre tener presente che per qualche macchina essa è stata rilevata quando i serbatoi erano ancora pieni e quindi nelle accelerazioni iniziali le macchine sono più lente. Quindi i dati non sono di valore assoluto.

Lo stesso dicasi per le velocità di uscita della curva Sachs che ovviamente sono state più elevate per le macchine che sono rimaste in gara fino alla fine, più che per le macchine che hanno abbandonato subito o che hanno poi avuto problemi. Tuttavia rileviamo che non sono state rilevate le velocità durante i primi quindici giri della corsa, proprio tenendo conto di questi fattori, per questo non vi è la velocità di Watson, ad esempio.

**CONTINUAZ. DA PAG. 21**

rappresentare uno spauracchio, un avversario davvero temibile. E Lauda lo sapeva, come sapeva e vedeva che sarebbe stato molto difficile tentare di superarlo dato che nelle accelerazioni e in velocità pura la Brabham Alfa Romeo era leggermente più forte, o almeno uguale, alla Ferrari. Di conseguenza Lauda poteva supporre che soltanto Watson avrebbe rappresentato un effettivo pericolo sulla strada del primo posto. Deve quindi aver visto con sollievo il getto di liquido pressoché incolore (e pensiamo fosse acqua) che è uscito dalla parte posteriore della Brabham dopo soltanto otto giri.

Per il resto, deve aver pensato Lauda, si trattava soltanto di aver pazienza ed attendere il momento in cui la Wolf sarebbe stata abbordabile. Cose che è puntualmente avvenute.

Scheckter ha probabilmente avvertito la fatica, o forse le sue gomme troppo maltrattate dalla foga iniziale e con la macchina a pieno carico, sono diventate irregolari. Fatto sta che Lauda ha potuto avvicinarsi a pochissima distanza e poi ha potuto infilarlo all'ingresso della seconda chicane, cosicché ad un terzo della gara il gioco era fatto.

**Il ritmo saggio di SCHECKTER**

Scheckter ha poi tentato di restare almeno dietro la Ferrari, ma finalmente ha capito che non valeva la pena di continuare a rischiare, eppoi quando Hunt ha perduto contatto prima per via probabilmente di una candela sporca o di una valvola mal chiusa, e poi per l'aggravarsi del malessere del motore, Scheckter ha adottato anche lui un ritmo saggio. Per Lauda è stata quindi, da quel momento, una passeggiata, conclusa in bellezza e che lo ha portato a far sventolare come non mai le tante bandiere Ferrari che erano spuntate a frotte sugli spalti immensi di questo circuito anfitheatro.

Come Lauda e la Ferrari abbiano potuto giungere in alto, dopo le tante polemiche e le tante critiche sullo stato della macchina, è presto spiegato e non ha nulla di misterioso. Dapprima col tanto lavoro, che alla Ferrari hanno continuato a fare con applicazione ed anche con raziocinio, perché alla Ferrari non erano diventati tutti imbelli.

E poi perché le circostanze sono state favorevoli. I circuiti veloci, senza curve lentissime, sono certamente meno penalizzanti per i guai che la Ferrari ha denunciati sui tracciati tortuosi. Come abbiamo avuto occasione di dirvi altra volta, la relativa pochezza nella aderenza del treno posteriore, che mortificava la motricità, sarebbe stata meno avvertita sui tracciati a curve molto veloci o lentissime.

Come è stato il caso di Silverstone e adesso di Hockenheim. E come dovrebbe essere il caso di Zeltweg tra due settimane. Nel frattempo le qualità della Ferrari sono anche migliorate, con la adozione delle innovazioni che si son viste da Digione in poi. E quindi ecco che, mettendo tutto insieme, viene fuori il ritorno della squadra a posizioni alte, con addirittura il successo pieno.

Per Lauda, che conquista altri nove punti, questa giornata è stata magnifica, ma in fondo non esaltante, visto che lui ha immediatamente fatto piani di lavoro per la prossima corsa, per fare in modo che... la storia continui se possibile.

Vi è stata anche la prestazione di Reutemann, il quale è stato svantaggiato da qualcosa di imperfetto ad uno scarico, a dire che le Ferrar-

ri sono sempre in alto. A ben guardare, il successo delle macchine italiane è stato massiccio, e preoccupante per gli avversari, per i quali se vi è la soddisfazione di puntate in alto occasionali (tempi in prova, giri veloci, scatti in partenza) manca la qualità essenziale che è la affidabilità. Visto che le corse si vincono solo se si passa per primi quando si abbassa la bandiera a scacchi, sono loro ad aver ragione, non vi pare?

Abbiamo visto una gara bellissima... nelle retrovie. La battaglia tra Reutemann ed Andretti, per la quinta e poi per la quarta posizione, è stata la cosa più interessante da seguire. Un duello accanito e bellissimo, nel quale la superiorità della Ferrari in velocità pura era bilanciata dalla superiorità della Lotus nella parte sinuosa. Una battaglia davvero, con accenti da combattimento, che ci ha fatto pensare all'incontro tra Monzon e Valdes che la sera prima aveva avvinto tutti ai televisori.

Ha vinto anche stavolta un uomo di Santa Fè, Argentina, un amico di Monzon, ma non abbiamo potuto gustare fino in fondo il confronto



Carlos Reutemann e Mario Andretti sono stati gli animatori del duello più interessante del GP di Germania, fino a che la Lotus non ha rotto il motore

che era davvero la sola cosa interessante della corsa. Il frazionamento degli altri, dopo non molti giri, e qualche guaio capitato ad alcuni che erano in vista sul piano dell'agonismo, avevano infatti reso un poco noiosa la corsa, che purtroppo non offriva spunti di rilievo.

Non per colpa degli uomini ma dell'ambiente, perché questo Gran Premio di Germania sul circuito troppo moderno e troppo anonimo di Hockenheim, dal punto di vista dello sport, non poteva certo darci i motivi che invece erano abituali sul Nurburgring, cioè la valorizzazione delle qualità individuali.

C'è stato lo sprazzo di Hunt, che aveva tenuto dietro ai primi e che ad un certo punto pareva potersi mettere in lista per il combattimento per il primo posto. Però anche per lui come per tanti altri c'è stata la mortificazione del cedimento del motore.

C'è stata la bellissima corsa di Jochen Mass, che dalla sezione centrale del gruppo era risalito bellamente fino ad accodarsi ad Andretti, e forse con la fondata speranza di tentare il sorpasso, ma anche lui ha dovuto arrendersi.

Ai fini del campionato mondiale, adesso Lauda è in una posizione più confortevole ancora, anche se Jody Scheckter ha conquistato sei punti. Dieci punti di vantaggio sono un bel gruzzoletto, tanto più che il numero di corse da disputare diminuisce. E poi resta il fatto che Scheckter è sempre troppo sotto pressione, per via delle caratteristiche della sua macchina, per poter essere considerato avversario davvero temibile, dato che è costretto a troppe acrobazie e non sempre può andargli bene.

A questo punto, anzi, dovremmo dire che gli avversari di Lauda restano Andretti e Reutemann.

Andretti aveva fatto tutto il possibile. Certo che non deve essere stato molto contento, fino a che è rimasto in corsa del come le cose andavano, perché si sentiva in grado di superare la Ferrari di Reutemann. La Lotus tuttavia era troppo lenta sulle rette, e la Ferrari la staccava troppo. Così, in ultima analisi, la sua posizione era logica. Come hanno ceduto altri Cosworth, l'Alfa Romeo di Watson ed il Matra di Laffite. Cedimenti in massa che non possono essere occasionali, ma che le medie altissime di Hockenheim

come al solito, ma come al solito ha forse tirato un poco troppo sulla macchina. E' però probabile che la disavventura al motore non sia di sua responsabilità, visto che è capitata a molti.

Chi ha fatto cose splendide è stato Mass, che era riuscito a raggiungere Andretti dopo essere stato avviluppato dal gruppone nei primi giri. Il tedesco ha anche lui, però, dovuto fermarsi. Laffite ha guidato benissimo, fino a che il suo motore ha retto. Poi ha rallentato pian piano, si è fermato al box per far verificare che tutto fosse a posto, e appena ripartito ha visto negli specchietti una gran fumata blu, che ha per un poco annebbiato la zona dei primi spettatori.

Di Watson sapete. Anche stavolta il suo gran lavoro per essere in prima fila alla partenza è stato reso inutile. A sua consolazione (mediocre) resta il fatto che quel che doveva capitargli gli è capitato subito.

Con sette punti vedete tra gli altri Alex Dias Ribeiro. Per la prima volta lo abbiamo visto correre molto bene, pulito e composto sempre ed anche con notevole efficacia. Aveva saputo trovare un buon equilibrio della vettura e lo stava sfruttando. Il settimo posto che avrebbe dovuto occupare era meritato. Stavolta però è incappato in un Keegan come al solito irrazionale, infuriato come un toro, che dopo aver rischiato per tre volte di tamponarlo finalmente ci è riuscito, buttando la March fuori strada, avviluppata per le ruote alla sua Hesketh. Ci ha rimesso Keegan che non è riuscito a ripartire, ma Ribeiro ha perduto la posizione conquistata per merito.

**La sfortuna di PATRESE**

Nilsson si è dato da fare, portando la Lotus un poco meno bene di Andretti, e poi anche a lui è scoppiato il motore. I due della Tyrrell hanno penato, moltissimo, e se li abbiamo messi a sette punti anziché più in alto è perché forse un poco di responsabilità della pochezza delle loro macchine la hanno anche loro.

A sette è anche Patrese, che ha fatto la sua corsa abbastanza bene e che poteva puntare ad un buon risultato, ma è stato fermato da una ruota che si è staccata, superandolo, con una scena anche divertente perché un commissario la inseguiva per impedirle di finire sulla pista dall'altra parte del prato. Divertente per chi era fuori, beninteso, non per

**PURLEY smette di correre e vende due monoposto L.E.C.**

LONDRA - In un'intervista nel « Daily Mail » Purley — in via di guarigione, ora — attribuisce il suo incidente di Silverstone a due cose contemporanee, il comando del gas bloccato e la rottura dei freni dovuta, secondo lui, ad un piccolo incendio verificatosi nella Lec precedentemente nella stessa giornata. « Sapevo che avrei avuto un incidente, non c'era possibilità di sfuggirne, al momento in cui sono entrato nella curva. Ero convinto che sarei morto ». Egli conclude l'intervista dicendo che non correrà più.

Nel frattempo il team Lec sta avvisando nei giornali motoristici britannici che cerca « una persona o una società che fosse interessata ad acquistare una parte di un team di F. 1 esistente, una macchina quasi completa e un'altra appena cominciata ».

hanno certamente favorito. Dal che si evince che la affidabilità è anch'essa una cosa molto importante.

Di Reutemann vi abbiamo detto. L'argentino non era certo felicissimo, ma da come sono andate le cose aveva di che essere soddisfatto, perché la sua macchina non era perfetta come quella di Lauda. Cosicché il risultato ottenuto deve considerarsi molto buono ed alla altezza della sua combattività.

A spiegare la pagella, che forse vi lascerà un pochino perplessi in qualche punto, parliamo adesso degli altri. Vittorio Brambilla forse meritava un tantino di più. Aveva il cambio in disordine, impossibilitato ad usare la quinta velocità, per cui ad un certo punto ha dovuto mollare, perdendo contatto coi primi. Alla fine si trovava lo stesso al quinto posto, e se lo è meritato davvero, perché altri hanno avuto la loro parte di disavventure.

Come ad esempio Patrick Tambay, che ha sofferto dello stesso inconveniente (per lui era la quarta velocità a non entrare). Tambay ha fatto una corsa bellissima, confermando le qualità che aveva già mostrate. James Hunt è stato bravo,

## Un superboxer ed altre strategie...



CONTINUAZ. DA PAG. 21

ammazzò Jim Clark quando ancora non aveva tutte le protezioni e le «libere uscite» di oggi, è di macchina che si vince. (E si perde).

La decisa facilità nel prevalere dei motori 12 cilindri, l'arresto generale dei più sfruttati propulsori rivali, vuoi l'Alfa di Watson k.o. di guarnizioni testa (e quello stesso di Stuck che non avrebbe fatto un altro giro), la moria generale di otto Cosworth finiti loro arrostiti stavolta, hanno reso persino monotona una corsa che ha ritrovato una regia televisiva magistrale (anche se Poltronieri è riuscito a condirla del suo lapsus d'obbligo (il Brambilla del doppiaggio era Schuppan con la Surtees).

suoi cavalli in più. Solo il 12 Alfa, per un momento iniziale ce l'ha fatta a rispondere a tono all'attacco velocistico dell'austriaco; Poi però quando Watson è uscito ancora una volta di scena, Lauda non ha avuto certo più problemi. Gli è bastato sfiancare il gorillesco Scheckter per un'altra ventina di giri, per piantarlo poi di netto quando a Jody ha cominciato a mancare anche quel po' di sostegno di motore, se anche lui come Stuck è arrivato a propulsore muto, evitando anche di far persino il giro d'onore.

Bandiera tricolore e inno di Mamelì solennizzano così la Ferrari tornata proprio con acuti di potenza alla vittoria, in vigilia di altri G.P. (almeno Zeltweg e Monza) dove conterranno i cavalli di nuovo (ma anche Zandvoort...). C'è chi giura che già in Germania sulla vettura n. 11 (assegnata a sorte — si dice — in una simbolica lotteria, naturalmente persa da Reutemann) sia stato installato quel boxer-bomber, risposta ferrari-

sponsabile della Direzione Stampa Fiat, nei giorni scorsi. L'avvocato, dopo il sofferto GP di Spagna, era bruscamente tornato a sparire dalle piste dove operava la Ferrari. La sua mantenuta tutela psicologica aveva creato seri dissapori. Il momento della Ferrari aveva continuato però a far persistere voci di sottili critiche «torinesi», mentre a Maranello si scalpitava per una maggiore indipendenza del team corse. Poi vennero le voci sulle grandi manovre di Lauda, disposto a passare con la Brabham (Alfa) a sostanzioso conguaglio di 300 milioni; le trattative all'aperto con Ecclestone, e un neretto non firmato sul giornale sportivo milanese di capitale (ancora) unpo' Fiat. Un neretto in cui si condannava la macchina T. 2, le scelte tecniche, si confermava che Lauda sarebbe andato via, se non fosse riuscito ad imporre le sue «condizioni». Reazione di Ferrari, lettere, telex, ma ne saltò fuori solo un brevissimo neretto, anche se il rivale quotidiano sportivo torinese pensò a riecheggiare (l'anticipò TELESPRINT) la interpretazione «originale» modenese al problema Lauda, diffondendo la famosa frase di Niki: «Finché c'è lei (Ferrari) io resto alla Ferrari».

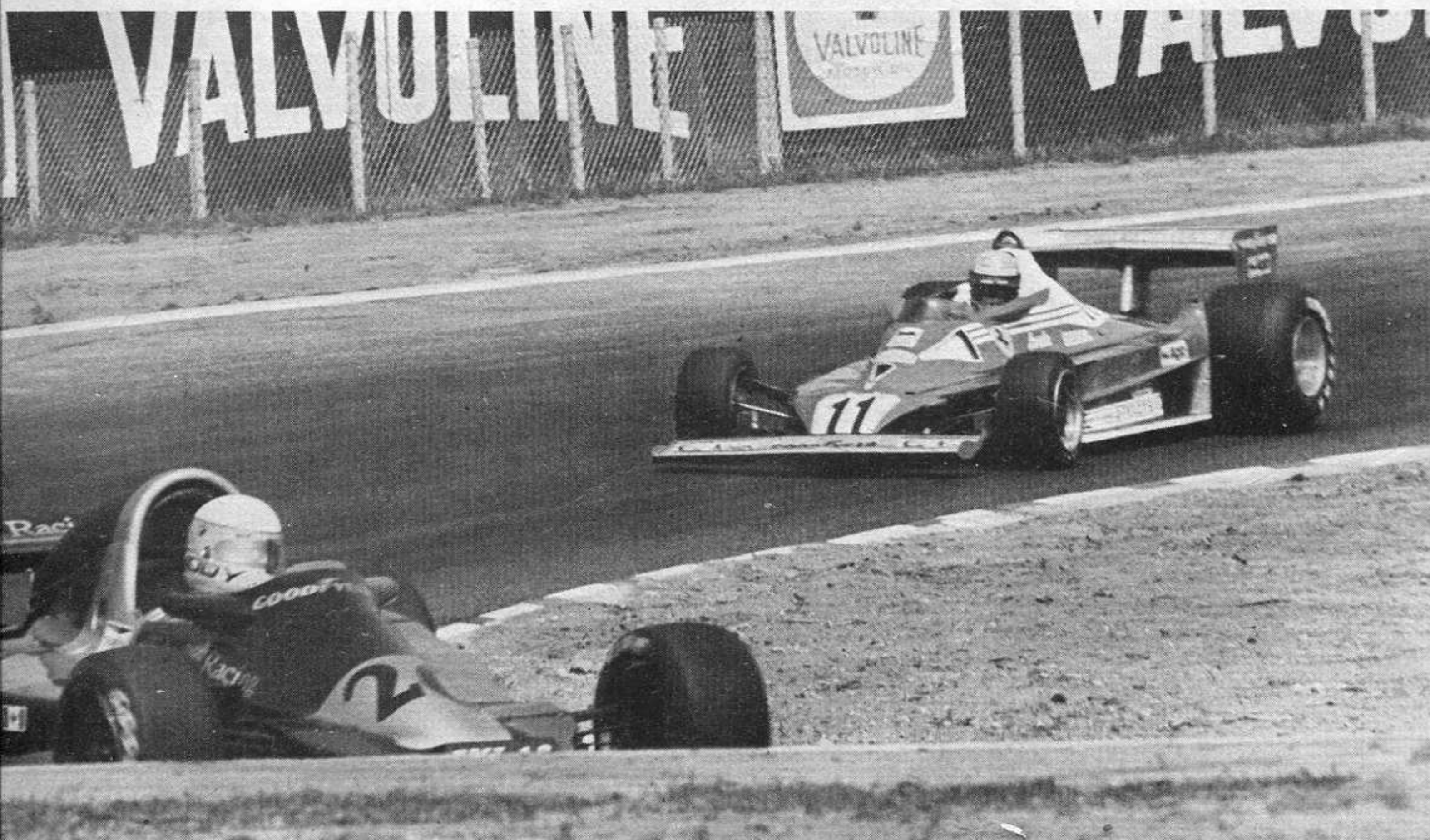
Fra mezze smentite e bizantine interpretazioni, si doveva arrivare alla trasmissione di «Voi ed io» della scorsa settimana, vigilia di Hockenheim, per capire chiaro che dietro le informazioni «non firmate» della «Gazzetta» c'era qualcosa di più di una semplice ricostruzione giornalistica, se lo stesso Luca Montezemolo sparava al microfono di Costanzo: Sarà dura per la Ferrari conservare Lauda, ma deve conservarlo, non deve perderlo. Ma per conservarlo deve fare come vuole lui e anzitutto dargli la macchina che vuole lui, non una «carretta».

Se non parola per parola il succo era questo, come milioni di radioascoltatori avranno potuto ascoltare.

Ora però che la macchina «non carriola» è risaltata fuori, c'è da chiedersi: chi ha il coltello per il manico? Lauda che, Ferrari a parte, bussa quest'anno a denari come non mai (e figuratevi cosa accadrà se rivincerà il titolo, cosa che si fa possibile dopo le occasioni buttate al vento finora da Lotus e Brabham). O ce l'ha Ferrari, che può ammiccare: però tocca sempre a me! Se non c'è la macchina giusta, boia che il mio pilota ci metta più di suo per vincere!...

Se pur l'avesse combinata con gli organizzatori dell'AvD, certo che meglio non poteva venirgli quell'inno e quella bandiera, a voler sottolineare il maggior merito della vittoria! Comunque la si metta, l'avrà vinta lui, il Vecchio. Ché, per tenere Lauda può sempre responsabilizzare alla Fiat (quei soldi necessari certo non li vorrà far pesare sul suo budget); il preteso dettar legge di Niki in sede tecnica può rintuzzarlo con il nuovo risultato-miracolo, di solo merito Squadra Ferrari (anche a livello di scelte dirigenziali), senza tutele ipotecanti. Sarà un'estate calda prima del 1. settembre, c'è da scommetterci, anche se sarà comunque difficile farsi andar via Lauda adesso che è diventato il pilota Ferrari più vincente in F. 1, avendo battuto, con il quattordicesimo GP vinto in Germania dalla permanenza in Ferrari, il primato che era (con 13 vittorie) di Alberto Ascari.

sab.



All'interno del Motodromo, Lauda «guata» Scheckter. Fra non molto, lo sfilerà facilmente alla seconda chicane, andandosene verso la vittoria. Il GP di Germania ha significato anche il 100. successo per la Goodyear Co.

mente spettacolare, che è tutto quel che volete ma che di certo non è tanto selettiva. Sacrificato all'altare della sicurezza, ma anche e soprattutto a quello dello spettacolo, il Nurburgring era nella mente di tutti. La prova suprema dell'uomo contro le difficoltà appare non essere più nei desideri di chi corre. Le cose facili sono migliori. Contenti loro...

Il Gran Premio di Germania, che ogni anno ci dava le bellissime cose veramente sportive che sapete, è diventato anonimo come tutti gli altri. Sul nostro taccuino, dopo le prove, troviamo scritto: «metti gomme, toglie gomme. Molle dure, molle tenere, alettone alto, alettone basso, rapporti lunghi, rapporti corti», che noia!

E' sempre tutto uguale, dappertutto. Non ci sono motivi di interesse oltre la routine. La formula 1 pare in buonissima salute. Sta invece decadendo, troppo. Forse qualcosa si può ancora fare per salvare il salvabile. E lo speriamo, non per noi ma proprio per chi vi è coinvolto.

f. l.

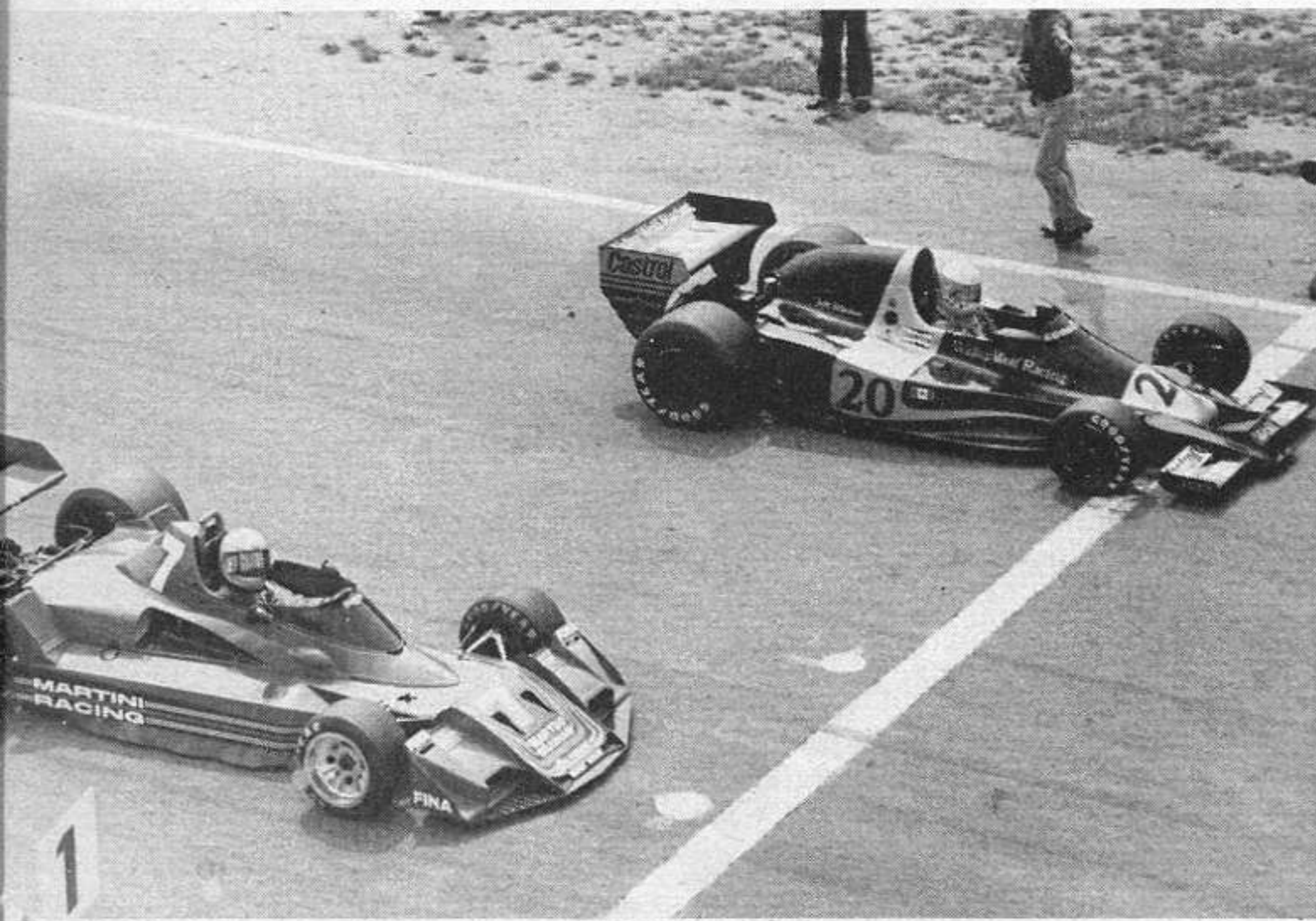
Vendetta per vendetta, quella di Lauda è stata certo più appagante. Tra l'altro si porta dieci punti avanti nel mondiale ed è importante per lui che anche Andretti non abbia fatto punti, costretto a remare (come Scheckter) dietro l'altro 12 Ferrari, che se pur aveva un Reutemann da comprimario rispetto al compagno austriaco (Carlos dà l'impressione che senta gli sgoccioli del suo contratto ferrarista), sottolineava la disperazione di questo confronto 12-8.

Veramente disperata l'impresa degli «ottisti» Cosworth dietro la ritrovata Ferrari, che si permette di dettar legge anche con le gomme più dure. Bastava guardare come l'argentino si sfilava via in rettilineo (e così Lauda) dal nero inseguitore, per ritrovarlo poi incollato dietro nel misto, il cosiddetto «motodromo», per capire dove è stato il segreto del risultato del GP di Germania.

Dopo tante chiacchiere di esteti della tecnica, la Ferrari per tornare a vincere, così come a Kyalami, ha dovuto ritrovarsi nella pienezza dei

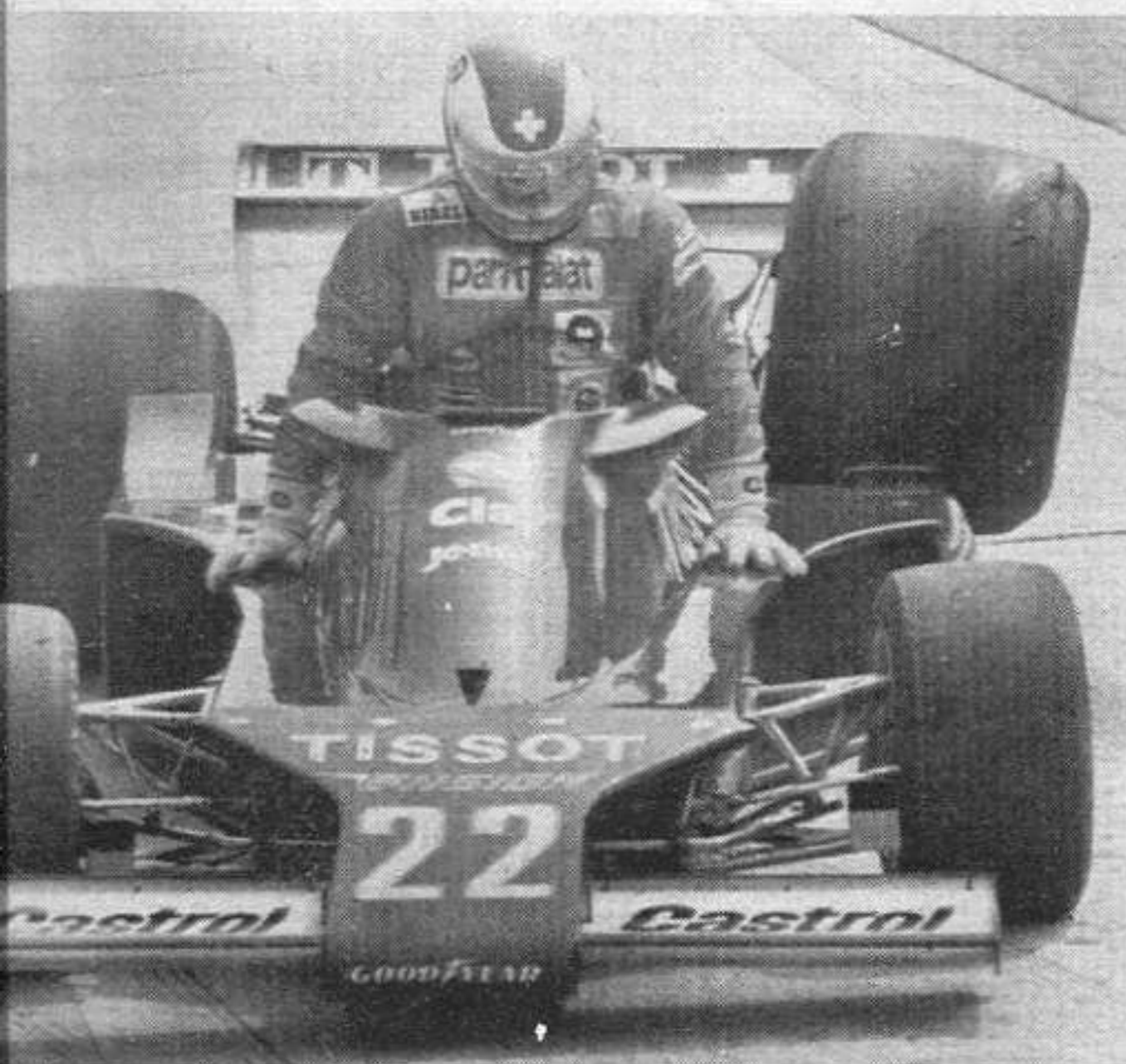
sta all'attacco del dodici Alfa. Un motore da tredicimila giri (e passa?) e per arrivare al quale c'è chi dice che Ferrari abbia fatto installare di sua tasca un nuovo bancoprova motori in grado di reggere fino a 16 mila col «freno» adeguato, ad evitarsi immancabili problemi di gestione a tempi lunghi nelle proposte andata-e-ritorno di finanziamento con Torino.

Una vittoria che, c'è da scommetterci, darà nuovi argomenti al Vecchio Terribile, nella sua complessa battaglia strategica, inaugurata con Torino all'indomani del famoso autopensionamento bomba. Se c'erano dei dubbi sulle complesse alchimie di questa guerra fredda, cominciata dal GP dell'inverno, quando il coro dei laudisti Fiat aveva messo sotto accusa duro i tecnici Ferrari (ma non per le stesse ragioni reali concrete che ci si poteva aspettare), esso è stato guardacaso fugato dalle confidenze radiofoniche regalate al Costanzo di turno a «Voi e Io» da Luca Montezemolo, attuale superre-



DOPO IL SORPASSO DI NIKI A JODY  
IL G.P. È VISSUTO SUL GRANDE DUELLO  
TRA REUTEMANN E MARIO ANDRETTI

# WATSON anticipa gli arrivi «muti» delle... SS d'onore



Meno strada di così, Clay non ne poteva fare... Ecco scendere nella corsia box dalla sua Ensign con la ruota posteriore quasi strappata nell'«urto»

**Colpa di  
LUNGER  
il k.o. di  
CLAY e  
JONES**

HOCKENHEIM - E' stato un incidente, quello al via, che abbiamo visto in mezzo al fumo azzurro dei pneumatici e la polvere della terra sulla pista. Si abbassa la bandiera e davanti tutto bene, Regazzoni in undicesima fila parte veloce, e stringe al centro per inserirsi fra Ribeiro e Schuppan. Davanti in ottava fila Depailler parte male e in molti devono rallentare, Lunger se ne accorge e anche lui stringe al centro con il risultato di toccarsi con Clay. Regazzoni, nella toccata, passa sopra la ruota posteriore di Lunger e continua, andando forse (non è sicuro) a colpire anche la macchina di Alan Jones che è anche lui al centro e cerca di evitare Depailler partito lentamente.

Ma potrebbe essere stato anche Lunger a colpire Jones, nessuno dei tre piloti, cui lo abbiamo chiesto, lo sa esattamente. Il risultato è però sconcertante: sia Regazzoni che Jones sono fuori tutti e due (e qui sta il mistero) hanno praticamente la ruota posteriore sinistra strappata dalle sospensioni.

Lunger si fermerà ai box e ripartirà, dopo un controllo.

## Ad HOCKENHEIM come allo stadio



### SPECIALE AUTOSPRINT

HOCKENHEIM - Con teutonica precisione, alle 14,30 esatte il direttore di corsa abbassa la bandiera a scacchi. Parte subito molto bene Scheckter che prende il comando, mentre nelle ultime file succede il caos di cui vi raccontiamo a parte. Ne sono protagonisti Regazzoni, Lunger e Jones.

Al termine del primo giro transitano tutti assieme, mentre ha preso il via Heyer perché Jones è fermo sulla linea di partenza con la ruota posteriore sinistra a sghebbescio per l'incidente.

In testa è Scheckter seguito da Watson, Lauda, Hunt, Stuck, Laffite, Reutemann, Andretti, Tambay.

In decima posizione Brambilla. Jody va fortissimo e si stacca leggermente da Watson. Al termine del secondo passaggio, non cambiano le prime posizioni. Al terzo giro si fa avanti Reutemann che passa Laffite ed è seguito come un'ombra da Andretti con la Lotus.

Alle spalle di quella che sarà la lotta più bella della gara si piazzano per ora Laffite, Tambay, Mass, Brambilla, Nilsson, Jarier che si fermerà ai box al quinto passaggio per la rottura di un semiasse che gli trancerà la sospensione.

Scheckter e Watson si stanno staccando leggermente da Lauda e Hunt che sembra in difficoltà a tenere il passo dei dodici cilindri di Maranello. Le posizioni non cambiano al settimo passaggio, in testa con bella sicurezza Scheckter seguito da Watson poi Lauda, Hunt, Stuck, Reutemann e Andretti che stanno duellando, Laffite, Tambay, Mass, Brambilla, Nilsson e Patrese.

Colpo di scena al giro successivo: Watson transita in quinta posizione, si pensa abbia commesso un errore invece rallenta vistosamente all'ingresso dei box e rientra fumando. Si è rotto il motore, un pistone ammetterà l'ing. Chiti.

Nono passaggio le posizioni sono cambiate in questo modo: in testa sempre Scheckter seguito da Lauda che si è avvicinato molto a Jody, poi Hunt che sembra non farcela ad avvicinarsi alla Ferrari, Stuck leggermente staccato, poi il quartetto formato da Reutemann, Andretti, Laffite, Mass. Più distaccati Tambay e Brambilla, mentre si ritira Ian Scheckter con il cambio rotto.

Unico cambiamento il giro successivo, mentre Lauda tallona da vicino Scheckter, è Tambay che passa Laffite. Si ritira Heyer per la rottura di un semiasse al dodicesimo passaggio. In testa Scheckter che ha un secondo e sei decimi su Lauda, poi seguono Stuck, Reutemann, Andretti, Mass, Tambay, Laffite, Brambilla, Nilsson, Peterson, Patrese, Keegan, Depailler, Ribeiro, Schuppan e Rebaque. Sono gli unici a giri pieni.

Lo sventolio di bandiere rosse della Ferrari annuncia che Lauda è in testa ancora prima di vedere la Ferrari al comando. Infatti, al tredicesimo passaggio, transita Lauda che fa segno «OK» ai box,

Leggermente distaccato Scheckter, poi Hunt, Stuck, Reutemann, Andretti, Mass, Tambay, Laffite e il bravissimo Brambilla che ha la quinta marcia che non gli entra ed è costretto a fare quarta-sesta e viceversa. Si ferma Rebaque con problemi al motore, entra ai box Depailler e riparte, mentre Lauda in testa prende un po' di vantaggio su Jody Scheckter.

La gara vive ora sul duello Reutemann-Andretti. L'argentino cerca in tutti i modi di scrollarsi dalla scia Andretti procedendo a zig-zag nei rettilinei, ma Mario non si spaventa e il pubblico in piedi segue le evoluzioni dei due.

Keegan entra ai box e riparte, mentre al 19. passaggio anche Laffite è ai box e cambia tutte e quattro le gomme nonostante faccia segni che vuole cambiare solo le due davanti. Riparte e non passerà più: romperà infatti il motore.

Anche Patrese è ai box con problemi di alimentazione, poi riparte ma si fermerà al 42. giro per la perdita di una ruota e sarà l'ultimo dei classificati, a cinque giri.

Ventiquattresimo passaggio, a metà gara, Lauda mena la danza alla media di 210,263 kmh. Jody è a 0,44 centesimi di secondo, Hunt a 2"41, Stuck a 4"77, Reutemann a 21"93, Andretti a 22"60, Mass a 23"79, Brambilla a 35"12. Sono rimasti solo in tredici a giri pieni. Il miglior tempo sul giro è stato ottenuto per ora da Scheckter in 1'56"17 alla media di 210,353 kmh.

Al giro successivo si ferma ai box Mass con la frizione completamente bruciata e per lui la gara è finita, mentre transita già da qualche giro Hunt che ha uno scarico rotto e ha perso la scia di Scheckter. Brambilla attacca Laffite e gli è a ruota quando il francese si deve ritirare, Nilsson sembra avere problemi con il cambio, e la gara vive sempre sul duello stupendo fra Reutemann e Andretti oltre che per la superba prestazione di Lauda in testa con baldanzosa sicurezza.

Depailler rompe il motore sul percorso e raggiunge a piedi i box; Hunt è distaccato da Lauda e Scheckter, il suo motore comincia a fumare. Al trentesimo passaggio queste le posizioni: Lauda, Scheckter, Hunt, Stuck che sta facendo davanti al pubblico di casa una gara maiuscola, il solito duo Reutemann-Andretti, poi il magnifico Brambilla, Nilsson che si ritirerà il giro successivo per la rottura del motore, Peterson, Tambay e distaccatissimi gli altri.

Non transita Hunt al 32. passaggio per la rottura «improvvisa» del motore, e quindi, dopo che Keegan ha tenuto dietro Lauda ostacolando visibilmente nel sorpasso, queste le posizioni a due terzi di gara: Lauda con 3"64 su Scheckter, 9"32 su Stuck, 32"46 su Reutemann. Si ritira in questo giro Andretti per la rottura del motore e quindi dietro al ferrarista c'è Peterson che ha passato Brambilla per un errore di quest'ultimo che non si è ricordato che la quinta non gli entrava più. Peterson dicevamo a 1'00"62, Brambilla a

# Anche NOSETTO ora pontifica!...

**HOCKENHEIM** - E' appena finita la corsa. Ghedini, «alla Chapman» in mezzo alla pista a braccia alzate, viene preso con rude gentilezza per il collo da un addetto e sbattacchiato a terra sotto il guardrail. Vezzali in mezzo alla pista ritorna precipitosamente sul muretto.

Felice e contento, ma composto, l'ing. Nosetto mentre la signora con le lacrime agli occhi dice: «...Senti i battimani per la Ferrari che sta vincendo». (Niki doveva ancora tagliare il traguardo, poi c'è stato anche qualche fischio) e quando la bandiera a scacchi si abbassa davanti a Lauda, Nosetto si sfoga su **AUTO-SPRINT**:

«...Eppoi voi dite che Lauda è un pavido e che non ha coraggio... che Reutemann ha il morale fragile, guardate che corsa hanno fatto... Reutemann è stato stupendo non ostante avesse sempre Andretti alle spalle altro che morale fragile! Sabbatini ha scritto che Lauda va bene solo a Montecarlo, ecco la smentita... Vorrei mettere Sabbatini sull'alettone della Ferrari e fargli fare un giro assieme a Lauda... Niki è stato stupendo, poi dicono che è un vigliacco...»

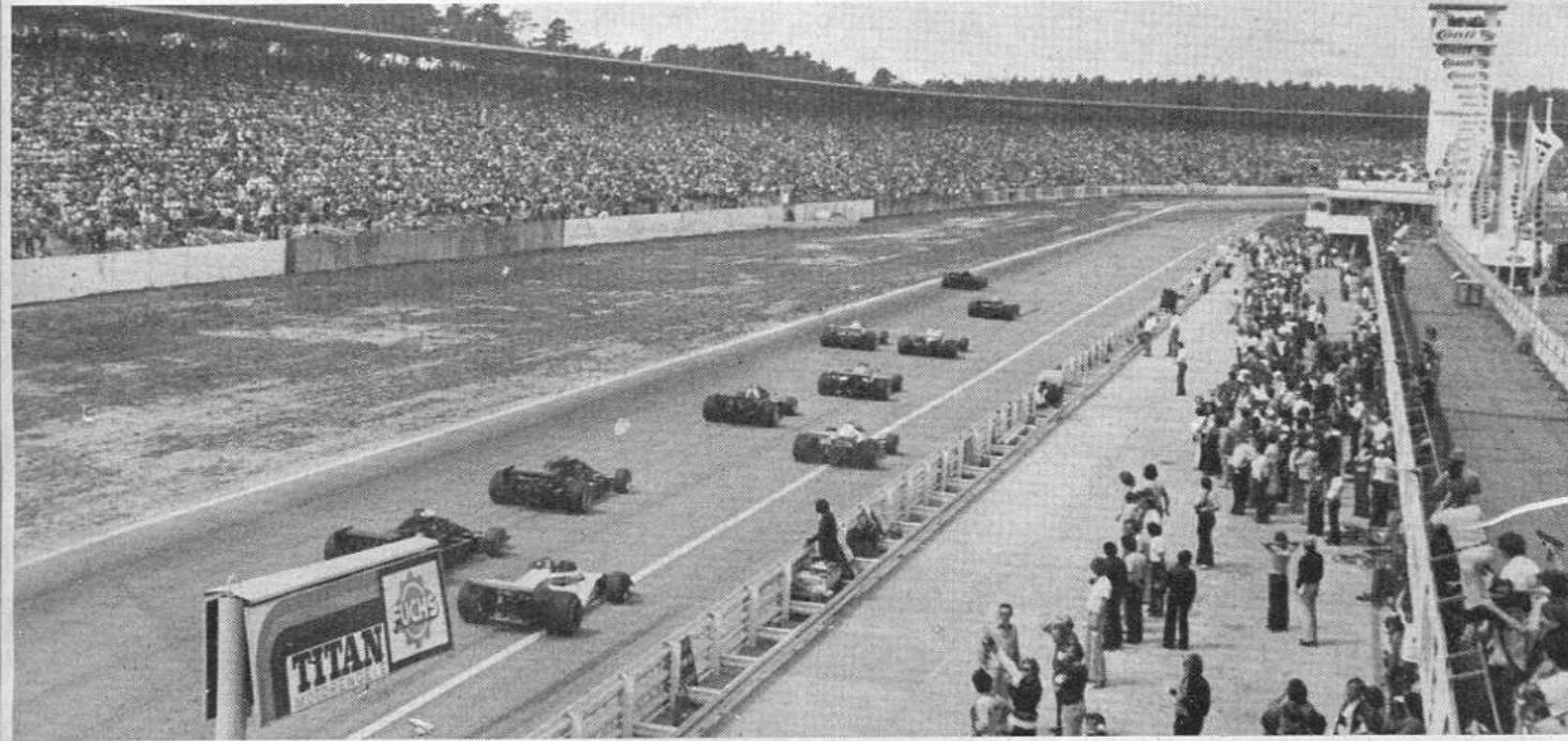
«Reutemann non gli è stato da meno, era talmente concentrato che quando non ha più visto Andretti nello specchietto è calato di due secondi al giro.»

Dopo lo sfogo lo guardiamo in faccia e l'ing. Nosetto dice: «La prego di scrivere queste cose, non se le dimentichi...».

Eccola accontentato, ingegnere...

**g. c.**

*Adesso si capisce perché Rogano l'ha allontanato! L'ex ingegnerino CSAI diventa un leone quando si sente forte (altrimenti fa il signorino ossequioso e... magari ti dà ragione, come qualche mese fa). Si vede che già ha capito tutto alla Ferrari. Ha un futuro certo!*  
(m. s.)



Da sinistra, Scheckter e Watson pronti allo scatto dalla prima fila. Jody è stato più pronto, sfruttando così al meglio la posizione all'esterno che aveva preferito. Al centro, Lauda ed Hunt scattano assieme dalla seconda fila. Qui sopra, si nota bene come la Wolf sia davanti alla Brabham-Alfa

1'02''88, Tambay a 1'10''58, gli altri sono doppiati e sono Ribeiro, Schuppan, Andretti, Keegan, Patrese.

Migliorato il tempo sul giro da Lauda che ha fatto fermare i cronometri su 1'55''99, alla media di 210,680 kmh, al 28. passaggio.

Brambilla non ha problemi, passa Peterson mettendosi in quinta posizione. La gara ormai non ha storia, mancano tredici giri, si teme che non duri la benzina visto il ritmo forsennato della gara...

Lauda aumenta il suo vantaggio anche se si ha l'impressione che vada al rallentatore, e come lui Scheckter. I disperati segni a Lauda dal box di Tomaini di andare piano sortiscono il loro effetto. Wolf li vede e crede che Lauda abbia problemi, e incita il suo Jody ma non c'è nulla da fare, anche Jody sembra rallenti, anche lui ha paura di rimanere senza benzina, e come tutti anche Stuck che fa segni dispe-

rati verso Ecclestone dicendo che ha sete... non è lui, il motore.

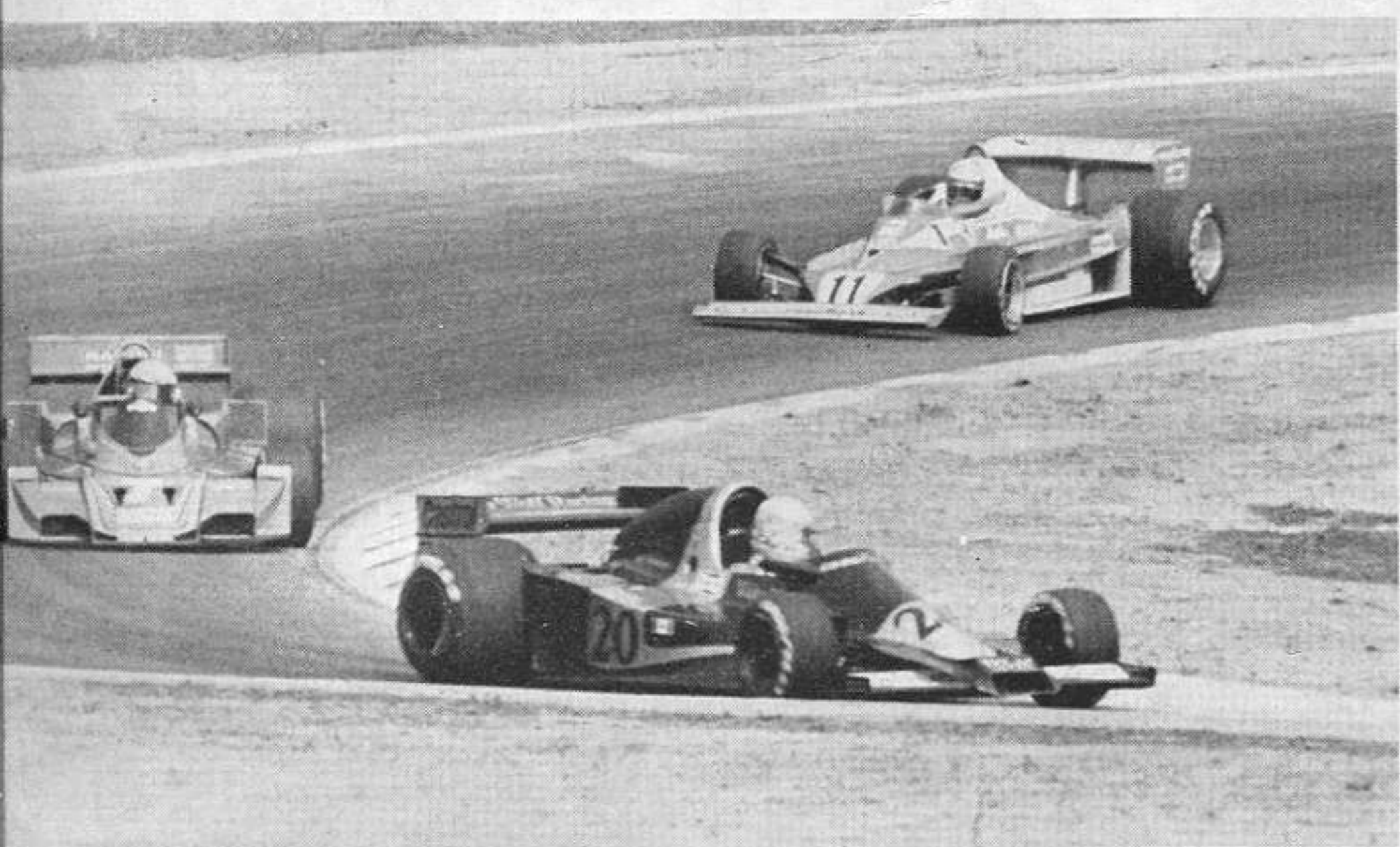
Si ritira Peterson per problemi al motore, e all'ultimo giro Lauda è in testa con bella sicurezza. L'altoparlante annuncia che sia Scheckter che Stuck sono al limite con la benzina e transitano piano. Si spera che ce la possa fare il bravissimo Reutemann, ma Scheckter arriva al rallentatore dietro ad uno scatenato Lauda, poi Stuck transita sotto il traguardo... spingendo la macchina muta con il fondo schiena... E' senza benzina.

Quarto è Reutemann, quinto è Brambilla, sesto è Tambay.

Un successo completo per la Ferrari e per Niki Lauda, proprio nell'anniversario della sua giornata più brutta, un anno fa al Nurburgring...

**Giancarlo Cevenini**

● Straordinaria affermazione pubblicata su **AUTO-SPORT**: pare che ci sia stato un tentativo di sabotare la March di Henton a Silverstone, buttando delle vecchie sfere di cuscinetti nella scatola del cambio. La porta del garage dei box è stata sforzata durante la notte prima delle prove del 14 luglio; il team è convinto che i pezzi di cuscinetti non abbiano potuto essere finiti nella scatola per lo sbaglio di uno dei loro meccanici, essi erano cuscinetti di uno Hewland FGA 400, e della misura sbagliata per la scatola montata sulla vettura di Henton.



Primo giro al Motodromo, il grande anfiteatro con 200.000 persone vede Scheckter precedere Watson e Lauda. A destra, Watson si è già ritirato, e Lauda sta per superare Scheckter, mentre Hunt osserva. Sotto a sinistra, il sorpasso è avvenuto, Lauda è già impendibile, mentre Hunt e Stuck sono ancora relativamente vicini a Scheckter. Sotto a destra, ancora Lauda, Scheckter ed Hunt. Poi Hunt mollerà, finendo per rompere il motore





# SCHECKTER si consola con i SEI PUNTI FORGHIERI teme Zeltweg

Cinque mesi dopo la vittoria del Sud Africa, e un anno dopo l'incidente del Nurburgring, Lauda ritorna alla vittoria con una impresa superba, una di quelle vittorie che non fanno discutere. Assediato da centinaia di persone, Niki si concede alla stampa che come sempre ha fame di notizie. Inizia dicendo che non ricorda più nulla dell'incidente del Nurburgring e non ne vuole parlare... Sulla gara dice:

«Senza problemi. All'inizio ho fatto una gara di attesa, la pista era scivolosa, poi Watson si è eliminato da solo, passare Scheckter è stato facile... all'interno della seconda chicane... Quando ho preso la testa ho condotto senza preoccupazioni perché vedevo che nessuno poteva farcela a prendermi».

— Lasci la Ferrari?

«Dopo una gara del genere credo sia più facile per me restare ora se ne dovrà discutere... Perché me ne dovrei andare?».

*Troppo veloce  
la FERRARI  
in rettilineo  
per battere  
NIKI...*



Sul podio, da sinistra Stuck, Lauda e Scheckter. A parte il tedesco, letteralmente impazzito di gioia per l'exploit davanti al suo pubblico, il più contento era proprio Scheckter, una volta che si era accorto che la Ferrari, sui rettilinei, era stavolta davvero imprevedibile per tutti gli altri

**C'è sempre  
una BRABHAM  
senza benzina!**

● BRAMBILLA è quinto. Dice Surtees, vicino a lui, «Punti d'oro per i soldi questi che mi ha preso il monzese». Vittorio dice: «Ero senza la quinta marcia, me ne sono "dimenticato" alla chicane e così Peterson mi ha passato. Dopo l'ho ripreso e ripassato io. Una macchina che ho avuto la fortuna di trovare molto veloce, prendevo come previsto 10500 giri e non ho avuto problemi».

TAMBAY: «Sono contento della vettura, ora andrò a parlare con Yip per il contratto del prossimo anno e di quest'anno. Ho fatto un punto in classifica mondiale molto importante, forse sarei riuscito a far meglio se non avessi avuto il cambio in disordine con la quarta che non mi entrava».

PATRESE: «Prima mi sono dovuto fermare ai box per l'alimentazione, poi ho perso la ruota posteriore sini-

— Che cosa ha la Ferrari oggi che fino a qualche GP fa non aveva?

«Niente di particolare, abbiamo lavorato e abbiamo raggiunto un buon equilibrio...».

A nostro avviso alla Ferrari si è lavorato molto sul motore, ed è stata proprio questa ritrovata potenza che ha permesso, sul superveloce Hockenheim a Lauda di vincere.

stra alla frenata prima del misto dietro ai box».

ANDRETTI: «Si è rotto il motore, ma non ce l'avrei forse fatta egualmente a passare Reutemann, oggi la Ferrari mi andava via di motore nel diritto, guadagnavo in curva ma qui erano poche... Devo rendere atto a Reutemann di essersi comportato da perfetto gentleman, non mi ha mai ostacolato né tagliato le curve, nulla...».

— Quali sono i problemi della Lotus?

«Ora cominciano i circuiti veloci e la nostra macchina manca di aerodinamica pura».

HUNT: «Improvvisamente si è rotto il motore, non so, precedentemente si era rotto uno scarico... sarei stato

terzo, ero convinto di fare meglio qui. Ora l'Austria, ma è difficile...».

NILSSON: «Già dall'inizio ho avuto problemi con il motore che non andava... poi al 31. giro si è rotto del tutto».

MASS: «Sono rimasto senza frizione. Dopo l'incidente la macchina rimessami a posto dai meccanici era perfetta e ne devo dare atto a tutti, solo la frizione dopo una decina di giri mi ha dato dei problemi».

DEPAILLER: «Non finiscono mai per la sei ruote i guai, l'unica cosa buona che avevamo fino ad ora erano i motori e difettavamo di tenuta di strada, oggi in gara la tenuta era non male ma si è rotto il motore...».

JODY SCHECKTER... «Niente da fare oggi contro la Ferrari, la macchina di Niki era più veloce in rettilineo. Ho comunque preso sei punti molto importanti...».

Stuck, sorridente con gli occhi sbarrati, sembra folle di felicità dopo il terzo posto in casa:

«Sono rimasto senza benzina a cento metri dal traguardo, ho pensato a Watson poi sono riuscito a tagliare il traguardo a motore spento... macchina fantastica... motore stupendo...».

Reutemann, magnifico quarto, completa il successo di squadra della Ferrari. Dice Carlos: «Non avevo problemi a tenere dietro di me Andretti, lui era più veloce in curva io nei rettilinei, mi spiace che abbia rotto il motore. Sono stanchissimo, la macchina è andata bene».

MAURO FORGHIERI: «Un circuito adatto ai dodici cilindri, la Ferrari e Lauda sono andati bene, Carlos ha fatto una bella corsa, ora ci aspettano due circuiti difficili. Noi andremo a provare a Zeltweg, è un circuito difficile dove trovare il perfetto equilibrio è dura. E' un circuito anche poco adatto alla Ferrari. Vedremo, altri team andranno invece a provare a Zandvoort e lavoreranno per noi con le gomme, speriamo lo facciano bene, come noi lo facciamo per loro a Zeltweg. La Ferrari, lavorando, l'abbiamo portata molto avanti».

LAFFITE: «Avevo problemi alle gomme anteriori, la macchina era inguidabile, mi sono fermato ai box a sostituirle, quando sono ripartito, nel medesimo giro ho rotto il motore...».

WATSON: «Meno male che non sono rimasto senza benzina, — scuote la testa sconsolato — certo che se continuavo, forse visto quello che è successo a Stuck avrei fatto anche io il tris di rimanere secco. Il motore mi ha tradito proprio quando stavo pensando di andare a prendere e passare Jody. Non credo che Lauda avrebbe potuto passarmi, avevo l'impressione di essere più veloce».

JARIER: «E pensare che i miei semiassi che non si rompono mai li avevo offerti anche a Merzario. Invece si è rotto anche il mio e ha tranciato le sospensioni».

## QUANDO ALLA FERRARI AVEVANO «SCOPERTO» IL TEMPO DI JODY...



A sinistra, nel box Ferrari si seguono concitatamente gli ultimi momenti delle prove ufficiali. C'è apprensione per il giro record di Jody Scheckter

A destra, Cuoghi segue attentissimo le spiegazioni urlategli da Forghieri, Tomaini lo osserva con aria scettica, Nosetto è chino su Lauda. Dopo la bella vittoria del pilota n. 1, Nosetto ha tenuto a «vuotare il sacco»



## Solo 12 giri per Merzario ma non basta il cambio «venduto» a 3 milioni...

### SPECIALE AUTOSPRINT

**HOCKENHEIM** - Stupendo Jody Scheckter nell'ultima decisiva ora di prove in vista del GP di Germania. Il sudafricano con la Wolf ha inanellato una serie di giri da «superman» tali da far rimanere a bocca aperta tutto il «circus» della F. 1.

Sono di quegli exploit, questi, che riabilitano delle prove opache. Scheckter ha dimostrato nell'ultima ora di prove di essere il più serio pretendente al trono di Hunt assieme a Lauda ed Andretti, un Andretti in crisi con la sua Lotus mal preparata. Come al solito da «radio-box» Ferrari, dopo il tempo eccezionale di Jody andavano dicendo a mezza bocca che la Wolf nel penultimo giro aveva letteralmente «saltato» la seconda chicane...

Poi è arrivato Ghedini, con i tempi delle velocità massime, dove anche a lui risultava Scheckter più veloce di tutti con 290 kmh, e dopo aver tastato il polso ai commissari che erano sul percorso la maldicenza è rientrata...

Questo però è un sintomo di quanto nel team Ferrari mai digeriscano qualcuno che vada più forte di loro, dopo che nelle prove libere avevano ottenuto una settimana fa un tempo fatto (forse si son dimenticati) con una miscela tenera, mentre gli altri hanno adoperato la miscela media utilizzata poi in prova e in gara da tutti, Ferrari compresa.

In prima fila, assieme a Jody, il solito Watson distaccato di 27 centesimi di secondo, una ennesima riconferma dei valori dell'uomo e del motore dell'Alfa Romeo.

Seconda fila per la Ferrari dell'ex-campione del mondo Lauda, che è a fianco del sempre temibile Hunt con la Mc Laren M 26, che sembra già competitiva come la M 23 che gli ha permesso di vincere il titolo mondiale.

Le prove, iniziate venerdì con tempo coperto nella prima ora e mezza di prove, e pioggia prima leggera poi fitta nell'ultima ora, avevano indicato in Hunt l'uomo più veloce con la Mc Laren, in 1'53"68 alla media di 214,961 kmh. Hunt si diceva contento della macchina e pronosticava di poter migliorare il tempo nell'altra ora pomeridiana, dopo alcune regolazioni al posteriore che gli avrebbero permesso di mettere la macchina in perfetto equilibrio prima del traguardo. La pioggia del pomeriggio nell'ora prevista di prove ha fatto «saltare» i programmi di tutti.

Secondo tempo per il sorprendente Lafite, la potenza del 12 cilindri si comincia a far sentire e il francese è a due decimi da Hunt. Alle spalle del 12 cilin-

dri francese, tre dodici cilindri italiani, sono quelli di Watson che ha problemi con la sua macchina e preferisce (ottenendo il miglior tempo) il «muletto», poi Lauda che ha qualche problema di assetto, e Reutemann che prova le pinne posteriori per migliorare l'aerodinamica, ma il tempo lo fa con la macchina tradizionale in 1'54"60.

Sesto tempo per Nilsson che ha la Lotus a posto, mentre Andretti è solo undicesimo con una vettura incredibilmente da mettere a punto, tanto da essere squilibrata e non andare neppure diritto nei lunghi rettilinei di Hockenheim.

Jody Scheckter è al settimo posto, mentre sorprendentemente all'ottavo troviamo il bravo Brambilla che è stato autore di una bella performance ed è andato velocissimo, anche se Watson ha qualcosa da ridire sul comportamento del monzese, ma ormai nessuno vi fa più caso...

Velocissimo anche Jarier, poi il sorprendente Tambay con la Ensign ex-Regazzoni ora di Teddy Yip, poi Stuck, Jones, Regazzoni, Keegan e il bravo Patrese che lamenta solo mancanza di motore e lo si vede all'uscita delle curve. Le sei ruote

sempre in crisi: Depailler è solo in diciottesima posizione, mentre Peterson è addirittura in 22. posizione, mai come qui le sei ruote sentono mancanza di aderenza al posteriore e i tempi lo dimostrano, tutti nel team sono sfiduciati...

Fittipaldi è ventisettesimo, la macchina non va... ogni commento è superfluo. Merzario fa tre giri e rompe il cambio, uno nuovo glielo «prestano» quelli della March in cambio di tre milioni... La riparazione terrà impegnati tutti i meccanici per molte ore, tanto che nella seconda sessione di prove non scenderà in pista.

Piove nella seconda sessione di venerdì, e i tempi sono lontani da quelli del mattino, a titolo di cronaca il migliore nell'ora di pioggia è Reutemann con 1'55"23, i «big» sono tutti su questi tempi, escluso Hunt che ha girato in 1'57"02.

Migliorano tutti nell'ultima decisiva ora, dopo che nelle prove non cronometrate aveva ottenuto la miglior prestazione Watson in 1'53"85, due centesimi in meno di Lauda, poi Stuck, Andretti Lafite, Brambilla, Reutemann che ha rotto il motore, Scheckter e Tambay.

## Giovedì 11 agosto in Austria le prove per i «non FOCA»

**VIENNA** - Sono arrivate presso l'ASTMSC, l'organizzazione del GP d'Austria, non meno di 35 iscrizioni, il che rende necessarie — secondo gli organizzatori — delle prove di qualificazione per i teams non facenti parte della FOCA, come vuole Ecclestone. Queste prove di qualificazione alle prove ufficiali si svolgeranno giovedì 11 agosto tra le ore 13.00-14.00 e tra le 15.00-16.00. Poiché sono ammesse alle prove ufficiali 31 vetture, le 6 macchine più veloci di queste prove «private» (ma Ecclestone dice 4) saranno ammesse alle prove ufficiali, per disputarsi i 26 posti dello schieramento di partenza.

Il 9 agosto l'inglese Basil Tye ispezionerà il circuito e, come si spera, darà la sua approvazione. Dopo di che l'Oesterreichring riceverà, come primo circuito europeo, un contratto di sicurezza di tre anni, il quale dispensa la società proprietaria della pista per tre anni da ulteriori investimenti e modifiche nel campo della sicurezza.

● Il GP D'AUSTRIA si disputa su 54 GIRI, la nuova lunghezza della pista è di 5942 metri, il che sarebbe un totale di 320,87 km. La partenza si avrà alle ore 14.00 (ora d'Europa centrale), cioè le 15.00 ore italiane.

● Il programma di contorno comprende una CORSA F. 3, la quale, però, non conta per il campionato europeo (quella prova si è già svolta in Austria l'8 maggio), ma è valevole per la coppa Toyota Europa. Ci sarà inoltre una gara F. Super Vau, valevole per il campionato europeo, una prova valevole per la coppa Europa Alfasud e una corsa nazionale di F. Renault 5.

● HARALD ERTL ne ha abbastanza dalla F. 1 e soprattutto dalla Hesketh; egli è in attesa di una Toyota Celica coupé, che è attualmente in fase di preparazione presso Schnitzer a Freilassing (Germania Federale), che dovrebbe sviluppare non meno di 660 CV con il motore turbo. «Allora correrò in futuro in gruppo 5» ha osservato Ertl seccamente.

Merzario fa solo qualche giro per rodare il cambio aspettando di girare nell'ultima ora quando verranno rilevati i tempi. Esce Mass e distrugge nel posteriore sinistro la sua M 26, tanto che dovrà fare le prove con la vecchia M 23.

Dietro ai quattro di cui vi abbiamo parlato in apertura di servizio, troviamo in terza fila Stuck, che avrebbe potuto fare meglio se a quindici minuti dalla fine, mentre usciva non avesse centrato in pieno il crick della macchina di Scheckter in mezzo ai box, con i meccanici che gli dicevano di passare. Risultato: radiatore anteriore destro rotto e perdita della possibilità di fare meglio.

Accanto all'Alfa-Brabham troviamo Lafite che è l'unico assieme a Hunt, Jarier, Mass e Regazzoni a non avere migliorato il tempo e ad avere, per miglior prestazione, quella ottenuta nella prima ora e mezza di prove di venerdì, con il «record» di Keegan che ha ottenuto il suo miglior giro nella seconda sessione di venerdì, sotto l'acqua.

Un Andretti scontento della sua Lotus è in quarta fila assieme a Reutemann, che è stato soprannominato «il taciturno». Da quando è alla Ferrari non parla più, manco dice buon giorno...

Quinta fila per Nilsson che ha rotto il motore nei primi venti minuti dell'ultima ora, e per Brambilla, velocissimo con la sua Beta competitiva tanto da far sperare per la gara un buon risultato. Sesta fila tutta francese con Tambay, ormai una certezza, e Jarier che purtroppo ha rotto il motore nell'ora decisiva ed ha potuto girare poco.

Mass con la Mc Laren è in settima fila assieme alla sei ruote di Peterson. Ronnie ha dovuto fare miracoli e sta pensando seriamente di cambiare squadra... Lo sapremo fra tre settimane, allo scadere del 1. settembre.

Depailler è alle spalle del compagno, mentre Patrese ha fatto meglio di Jones che ha a fianco Ian Scheckter. Undicesima fila per Regazzoni ancora in crisi con la sua Ensign, mentre per la prima volta in Europa si è qualificato Ribeiro. Non abbiamo mai visto un pilota più contento del brasiliano che saltava e correva per tutti i box fra lo sguardo divertito di tutto il «circo».

Ultima fila per Keegan e per il messicano Rebaque che riesce anche lui per la prima volta a qualificarsi. Ventiquattro partenti (diventeranno 25 con Heyer). Rimangono esclusi Neve con la Williams, Villota, Fittipaldi (è la seconda volta che gli capita di non qualificarsi) Merzario che ha avuto problemi con la frizione e Pilette con la BRM.

Giancarlo Cevenini

HOCKENHEIM in vigilia

## NEVE il più onesto nel pronostico

**HOCKENHEIM** - Come tutti gli anni la rivista tedesca **AUTO-ZEITUNG** ha chiesto ai piloti, che si supponeva avrebbero partecipato al Gran Premio di Germania, di indicare quale sarebbe stato, secondo loro, il tempo di qualificazione ottenuto in prova.

Le risposte sono servite a pubblicare uno schieramento di partenza in anteprima, abbastanza divertente. Legato alla iniziativa era un premio di mille marchi da assegnare al pilota che più si sarebbe avvicinato nel pronostico al tempo effettivo da lui ottenuto in pista.

Il premio è andato al belga **PATRICK NEVE**, che ha dato prova di molta chiarezza indicando come tempo supposto 1'57"30 e che in prova ha ottenuto 1'57"26, con lo scarto di soltanto quattro centesimi di secondo. Una vera prodezza!

Altri che sono andati molto vicini alla realtà sono stati **LAFFITE** che aveva indicato 1'54"55 e che ha fatto 1'54"74.

**MASS** con 1'55"50 (realtà 1'55"25)

**DEPAILLER** 1'55"68 (1'55"92)

**PATRESE** 1'56"30 (1'56"09)

**IAN SCHECKTER** con 1'56"50 (1'56"35)

**KEEGAN** 1'56"70 (1'56"89)

**LUNGER** 1'56"80 (1'56"64)

Decisamente ottimisti taluni, invece, come **NILSSON** che aveva indicato 1'48"19 e che ha fatto 1'54"44.

Oppure **JONES** che aveva indicato 1'52"65 ottenendo 1'56"22.

I pessimisti sono stati **ANDRETTI** indicando 1'55"23 ed ottenendo 1'53"99. **REUTEMANN** indicando 1'56"00 (1'54"27) e **STUCK** con 1'56"10 (1'53"91) e **HUNT** indicando 1'55"40 (1'53"68).

● E' apparso per la prima volta, dopo essersene andato dalla Lotus, **SOUTHGATE** alla Shadow. E' molto contento Patrese, che dice di veder finalmente lavorare dietro alla macchina per tante modifiche che prima non venivano fatte. Le idee nuove di Southgate hanno già dato dei risultati, tanto che Patrese (quello che più ha fatto fare delle modifiche sulla sua macchina) pur avendo un motore meno potente di Jones ha ottenuto un tempo migliore nelle prove.



Rogano spiega qualcosa, con grande convinzione, a Merzario e Palazzoli. La trasferta del team italiano in Germania è stata assai frustrante

● **IAN SCHECKTER** ha cambiato sponsor visto che in Germania è vietato fare pubblicità alle sigarette ha abbandonato temporaneamente il suo per passare alla birra Lager e ha ridipinto tutta la macchina in oro e rosso.

● Sulla nuova **LOTUS M 26** vi è un doppio attacco per l'interfono per parlare con il pilota. Uno è per Mayer, l'altro è per Caldwell. Chi ne ha due e chi nessuno! E' il caso della Ferrari, i cui tecnici debbono urlare tutte le volte col pilota ecc. La Ferrari è una delle ultime a esserne senza come è una delle ultime a non adottare i doppi freni a disco anteriori, anche se sono stati ripetutamente provati a Fiorano e in un primo momento sembrava dovessero essere usati qui in Germania.

## Sempre muletto per WATSON

● Ormai non è da novità che, dopo aver provato la sua macchina, **WATSON** decide di provare con il muletto. Già dalla prima giornata di prove il muletto è andato meglio. Ragione per cui lo ha scelto anche per le prove successive, che gli hanno permesso di essere in prima fila. Anche in gara ha adoperato il « cosiddetto » muletto

● Dopo l'abbandono di **ERTL**, che ha litigato con il Lord Della Rosa (Hesketh è così chiamato perché ora gira con un fiore in mano o all'occhiello) il posto è stato preso dal messicano **REBAQUE**. Il risultato non è stato male, se si considera che per la prima volta ha preso il via...

● Sempre più in crisi **FRANK WILIAMS** e il suo pilota (ex pupillo di Ecclestone, poi ripudiato...) Patrick Neve. La macchina non riesce a qualificarsi nonostante i petrodollari arabi. Forse non basterà la macchina nuova che (dice) sta facendo...

● La Renault non vuol avere rapporti con il « padrino »? Pare che non si facciano mai trovare i dirigenti francesi quando Ecclestone telefona. Ma si stupiscono della Ferrari...

● Anche in Austria Ecclestone, visto che vi sono molte iscrizioni, vuole far svolgere prove al mercoledì prima della gara, per poi accettare solo i quattro migliori alle prove ufficiali.

● Sulle **TYRRELL** e sulle Lotus il limitatore dei giri del motore è bloccato a 13.000. Questi motori sperimentali giura di non averli Scheckter, mentre Tyrrell si lamenta di non avere una macchina inspiegabilmente competitiva quando può disporre di un motore che può battere Ferrari e Alfa...

## Le Pirelli meglio delle G.Y. sulle sport

● Molto positive le prove con le gomme Pirelli al circuito piccolo del Castellet che Brambilla ha effettuato con la 33 SC 12. Il miglior tempo sul giro è stato inferiore a quello con le Goodyear: 1'14"30.

● **MESSAGGIO SPECIALE:** Nel circus della F. 1 dove crescono i funghi?

Ripetiamo: dov'è crescono i funghi?

● La Goodyear ha portato a Hockenheim 2 gomme anteriori nuove e una vecchia, tutte per l'anteriore. Per il posteriore non c'è problema tutti adoperano le 23. Le anteriori morbide con la sigla 18 sono quelle con cui ha fatto il tempo la Ferrari. Vanno bene solo a loro e alla Surtees. Brambilla infatti le ha adoperate in gara. Tutti gli altri hanno preferito le 20 e alcuni le vecchie 13. Lotus, McLaren, Ligier, ATS, Ensign, hanno provato con le 20 assieme a Scheckter e alla Brabham.

## BRAMBILLA torna sulla MARCH per HERD

● **VITTORIO BRAMBILLA** tornerà alla March? E' quel che molta gente potrà supporre tra poco, quando vedrà Brambilla seduto in una March un'altra volta. Avverrà la settimana ventura in occasione delle prove libere del gran premio di Austria, ma si tratterà soltanto di un favore che Vittorio renderà alla sua ex squadra. Su richiesta del tecnico Robin Herd, che vuole avere le idee chiare sul comportamento delle sue macchine. Poiché egli ha illimitata fiducia (ben riposta) nelle capacità di Brambilla come collaudatore, ha chiesto il favore di fare qualche giro, per poter sapere se sono davvero le macchine che sono diventate tanto cattive o se la colpa delle prestazioni molto modeste delle March nelle ultime corse è da attribuire ad una mancanza di sensibilità da parte dei piloti attuali.

### Le prove a go-go

● Si è rivista in pista la **BRM**. Stavolta col pilota belga Teddy Pilette. Il quale si è dato molto da fare per cercare di ottenere la qualificazione, ma ha dovuto rassegnarsi a tempi mediocri. Per le qualità della macchina che restano molto povere.

Da segnalare che la BRM si è presentata qui senza le iscrizioni pubblicitarie della marca di orologi che l'aveva appoggiata all'inizio della stagione e che probabilmente, si è accorta di non aver scelto il cavallo buono.

Secondo Pilette il potenziale della macchina non sarebbe poi tanto malvagio, ma la mancanza di appoggio a terra delle ruote motrici impedisce la utilizzazione della potenza, che sarebbe abbastanza buona anche se non eccelsa.

La diagnosi del pilota belga è stata abbastanza chiara ed anche intelligente: occorrerebbe che la BRM si decidesse a far fare tutti i tentativi di messa a punto da un solo pilota e con costanza. Il cambiare continuamente non può che portare a disorientamento e probabilmente, se dall'inizio della stagione vi fosse stata una linea di condotta migliore, la macchina sarebbe adesso molto migliore.

● **GILLES VILLENEUVE**, che è stato sensazionale al gran premio di Gran Bretagna, tornerà a correre in F. 1 in occasione del Gran Premio di Olanda.

## 100 vittorie sull'HONDA Goodyear

La Goodyear era ovviamente sicura di ottenere nel Gran Premio di Germania la centesima vittoria in gare di campionato mondiale, non essendoci alcuna possibilità che questo successo potesse essere messo in discussione.

Infatti la Goodyear continua ad essere sola a fornire gomme per le monoposto maggiori, ed in questa gara non c'era nemmeno la Michelin, dato il forfait della Renault.

Per festeggiare questo avvenimento, la Goodyear ha invitato espressamente in Germania due personaggi che sono stati abbastanza famosi nel recente passato ed ai quali è legata la prima vittoria della marca americana di pneumatici. Si tratta del pilota californiano Richie Ginther, che dopo essere stato alla Ferrari ed alla BRM aveva guidato la prima versione della Honda formula uno, e del tecnico Yoshio Nakamura, allora capo della squadra corse della Honda ed adesso direttore generale della marca.

Era stato Ginther, nel Gran Premio del Messico 1966, ad ottenere per la Goodyear la prima vittoria, al tempo in cui le gomme erano fornite dalla Firestone e dalla Dunlop. La prima vittoria Goodyear era coincisa anche con la prima della Honda.

● Ha girato pochissimo **MERZARIO** nelle due sessioni di prove. Nella prima ha rotto irrimediabilmente il cambio e, per averne uno nuovo in prestito dalla March, ha dovuto sborsare ben duemila sterline, come dire tre milioncini!...

● Festival di testa e coda alla chicane dietro ai box, durante la prima sessione di prove. Ne sono stati protagonisti Jody Scheckter, Rebaque, Brambilla.

● Durante una delle innumerevoli fermate ai box, in prova, Lauda quando è ripartito aveva sul cambio la livella che serve per regolare l'allettone, se ne è accorto Vezzali, che, con un balzo alla Tarzan, è riuscito a toglierla appena la macchina è partita...

● Fra una prova e l'altra **HUNT** va in visita alla Ferrari. E' l'unico che se ne frega del divieto di fare pubblicità alle sigarette e ha la scritta Marlboro scoperta. Lauda gliela copre con nastro adesivo. Il nastro si stacca e Hunt dice che non gliene importa nulla...

● Dopo aver rotto un motore nella prima giornata di prove, **FITTIPALDI** lo ha cambiato ma non è riuscito ugualmente a qualificarsi. La macchina non va nei rettilinei dice Emerson: « Certo che queste Ensign disegnate da Baldwin l'unica ad andare ancora bene è quella di Tambay, la vecchia di Regazzoni. Le nuove non vanno... ».

## Tutti nel prato i piloti «privati»!

● Solito « scandalo » dei costruttori. (Il furbo Ecclestone non è mai direttamente coinvolto, però è singolare che sia sempre lui a buttare il sasso). Venerdì mattina alle sei, quelli di serie B (i non F.O.C.A. per intenderci) chiedono dove sono i loro box. Non c'è problema, dicono gli organizzatori, ci sono 35 box e 30 macchine. Allora tutti si installano. Arriva Mc Intosh, e, da buon fido di Ecclestone, va a far presente la cosa al boss. Questi guarda, controlla, non dice nulla. Poi va dagli organizzatori; risultato: dopo due minuti gli organizzatori fanno sloggiare tutti. Nei 35 box restano 24 macchine, solo « FOCA », gli altri nel prato a bordo pista, dove capita. Ecclestone per sé aveva quattro box come la Ferrari... Vi pare giusto? Ora ci scriverà dicendo che, come per i giornalisti a Silverstone, non è colpa sua.

● Reutemann non finisce di stupire. Era uno che rideva poco anche una volta, ma ora è sempre serio. La stessa moglie dice che non si ricorda da quando il marito non ride. A chi gli chiede qualcosa non risponde neppure. Sabato gli ho chiesto: chi vincerà fra Monzon e Valdes?... Non mi ha risposto neppure. Che « senta » il rilancio Lauda e la fine del suo contratto Ferrari?

UN'ALTRA INCREDIBILE «TROVATA»: LE MANS DOVREBBE PAGARE QUATTRO MILIARDI ALLE FORZE DELL'ORDINE

# Corse sospese in Francia per il caro-gendarmi!...

● La 24 ORE DI LE MANS (sempre che siano risolti i gravi problemi legati al costo dei gendarmi e di cui parliamo a parte) sarà una grande battaglia a tre e non a due come è stata quest'anno. Infatti, oltre allo squadrone della Porsche ed a quello della Renault, anche la BMW sarà in campo ufficialmente, con la macchina a motore posteriore centrale che è in costruzione e che sarà omologata per quell'epoca.

● Nelle prossime gare della F. 2 la squadra Kauhsen-Renault avrà accanto al tedesco Ludwig anche il francese Alain Prost.

HOCKENHEIM - Il presidente della federazione francese dello sport dell'automobile, signor Jean Marie Balestre, era ad Hockenheim per incontrarsi con altri membri della commissione sportiva internazionale, al fine di discutere talune situazioni abbastanza pesanti maturate negli ultimi tempi e che hanno portato alla necessità di rivedere, almeno in gran parte se non completamente, gli ordinamenti attuali, la situazione merita trattazione ampia, anche per gli sviluppi che le azioni in corso potranno avere. Balestre, comunque, ci ha parlato a lungo di una situazione drammatica che si è improvvisamente prodotta in Francia, in seguito ad una incredibile decisione del generale comandante della gendarmeria (i nostri carabinieri) che, di colpo, ha deciso di portare i costi dei servizi della gendarmeria, per gli impieghi «per conto terzi» a prezzi che sono esattamente dell'ottocento per cento in più di quelli finora applicati. In sostanza, quello che fino a ieri era il costo di una giornata di otto ore, è diventato il costo di una sola ora di servizio.

E' stata una mazzata impressionante, che ha già provocato risultati negativi e molto preoccupanti. Cinque prove che erano in calendario in Francia la scorsa settimana sono state annullate. Gli organizzatori hanno dovuto rinunciare non potendo sopportare il carico finanziario derivante dalle nuove tariffe, effettivamente astronomiche. (E se non c'è la forza pubblica non si corre).

La decisione è stata presa partendo dal principio che, se fino a ieri i servizi della gendarmeria per la sicurezza e l'ordine pubblico venivano a costare la differenza tra l'impiego normale statutario e l'impiego straordinario, oggi questi servizi debbono essere addebitati al costo totale di un gendarme per ogni ora di servizio. In altre parole, finora la gendarmeria addebitava agli organizzatori di manifestazioni sportive soltanto i costi supplementari, vale a dire il trasporto, il cibo, il carburante eccetera. D'ora in avanti essa addebiterà tutto quello che un gendarme costa allo Stato, compreso il soldo, il vestiario, le indennità, il fondo-pensioni eccetera.

Di qui una nuova tabella che, in sintesi, dice come quello che prima era un addebito per otto ore, adesso diventa un addebito per ogni ora.

Cioè otto volte tanto. Tanto per fare un esempio di stretta attualità ecco, con cifre precise, quale è stato il caso della corsa in salita AMPUS-DRAGUIGNAN: 1976: circa 12.000 franchi (due milioni di lire); 1977: circa 90.000 franchi (sedici milioni di lire e rotti).

Gli organizzatori di quella gara hanno deciso di annullarla. La stessa cosa è avvenuta per lo slalom in salita di Chaynat (previsto il 10 luglio) per il quale le spese di gendarmeria erano passate da 729,75 franchi a 9322,17 franchi. Gara annullata. Corsa in salita Poilly su Serein: pagate nel 1976 somme per 5754,78 franchi. Chieste per il 1977 somme per 37740,18. Gara annullata.

Tanto per dare un ulteriore esempio: la 24 Ore di Le Mans è costata nel 1977 circa 470.000 franchi (una ottantina di milioni nostri) e nel 1978 dovrebbe costare qualcosa come 4.500.000 franchi (quattro miliardi)! cosa che si intuisce impossibile. Col rischio quindi, se le cose non cambiano, che non abbia luogo. Come rischia di non aver luogo il Giro di Francia auto, il Tour de Corse, tutte le altre gare che prevedono il servizio d'ordine (obbligatorio). La cosa non è specificatamente rivolta contro le corse d'automobile, ma riguarda tutte le attività, sportive e non. I servizi della gendarmeria, oltre quelli istituzionali, sono differenti, perché spaziano in molti campi. Ad esempio quello della scorta ai convogli eccezionali, ai veicoli porta valori, alla protezione personale, a molte altre forme. Per restare in campo sportivo è chiaro che anche il Giro di Francia ciclistico non potrà più sopportare queste spese. Come non le potrà sopportare il Rally di Montecarlo, che è ovviamente coinvolto anche se organizzato da altra nazione, visto che passa per la maggior parte su territorio francese.

Balestre si è già mosso, e si sta agitando per mettere in allarme le autorità centrali governative, a proposito di questa decisione che riguarda tutti. Pare che l'iniziativa sia stata personale del generale comandante la gendarmeria, ma qualcuno avanza anche l'ipotesi che vi sia sotto una manovra politica ad altissimo livello, una di quelle cose che purtroppo condizionano la effettiva vita della democrazia. Staremo a vedere, con la speranza che torni la ragione.

f. l.

## Scherzo FERRARI a due quotidiani

● Una falsa lettera (o no?) è arrivata a «La stampa» e alla «Gazzetta dello sport». Era su carta intestata Ferrari e diceva, per informazione, che Lauda domenica 24 ha firmato il rinnovo del contratto con la Ferrari e aveva compiuto trenta giri con la nuova Ferrari turbo. Raggiunto telefonicamente l'ing. Ferrari ha risposto a chi lo interrogava che «...non voleva entrare nel merito della questione». L'ing. Noretto, molto imbarazzato, ha detto che prima di rispondere avrebbe parlato con Ferrari, poi ha detto: «Non so, sono bugie...». Lauda si è avvicinato a Noretto e gli ha detto: che cosa ha detto il vecchio? Poi, interrogato Lauda, ha detto sul particolare della firma «che non ricordava...». Altrettanto non ricordava se avesse provato la macchina con il turbo domenica 24. Forse siamo in alone di vendite...

● Nella prima sessione di prove TAMBAY ha rotto un motore. «Nessun problema — ha detto Yip subito — un altro è pronto». Poi, alla mattina della gara, ha presentato un contratto e pretendeva che il francese lo firmasse subito. Nel contratto Tambay accettava di correre tutte le gare di quest'anno, più una opzione per il prossimo anno. Il francese ha detto che avrebbe firmato il contratto stilato dalla Mrd. Motor Racing Development dopo averlo fatto tradurre da un legale francese a Cannes e fatto controllare dal padre. Yip è stato irremovibile: «o firmi o non corri» e non gli ha permesso di fare le prove libere. Tambay ha precisato che la macchina, come da contratto con la Elf, gliela dovevano dare al GP di Francia e c'era stato un malinteso, che la Elf aveva signorilmente ignorato. Ora però non poteva firmare prima della gara un contratto anche per il '78. Per il '77 era OK ma non per il prossimo anno. Le discussioni sono andate avanti fino a mezz'ora prima della corsa, poi Tambay ha preso il via. Il furbo Yip voleva un contratto anche per il '78 perché qualche squadra si è interessata al suo pilota per il prossimo anno e voleva fare un affare come ha già fatto con Alan Jones sotto contratto con lui. Alla morte di Pryce, Jones ha dovuto pagare salato il riscatto per andare alla Shadow.



Gordon Murray, progettista della Brabham, il suo pilota Watson, e Niki Lauda. Sull'ing. sudafricano si infittiscono le voci che lo vogliono in trasferimento. Su di lui ha puntato anche la Copersucar

## FITTI e COPERSUCAR cercano ingegnere

HOCKENHEIM - Contrariamente alle voci di interruzione, le intenzioni del Team Fittipaldi di continuare col programma della macchina nazionale brasiliana sarebbero convalidate dalla notizia che la Copersucar è alla ricerca di un progettista di valore da utilizzare immediatamente col preciso compito di progettare e costruire una nuova versione della monoposto, per permettere alla squadra di disporre di un mezzo finalmente valido.

La notizia è vera e praticamente confermata anche dagli interessati. Quel che non è vero è che il candidato sia già stato scelto e praticamente ingaggiato, come ha fatto credere qualche giornale brasiliano nei giorni scorsi.

Uno dei tecnici interpellati non può lasciare la squadra nella quale lavora (e crediamo si tratti di Gordon Murray della Brabham), un altro non vuole lasciare l'Europa per andare in Brasile. Cosicché le cose sono ancora ad un punto morto, pur se contatti sono ancora in corso.

Quel che è certo comunque è che è completamente fantasioso che le offerte siano state fatte anche a Mauro Forghieri della Ferrari, al quale i brasiliani non si sono rivolti per niente, come ha scritto un giornale brasiliano sapendo a priori che Forghieri è troppo legato alla Ferrari per andarsene da un'altra parte.

Per ora comunque continua ad operare Baldwin, che ha disegnato la Ensign e poi la nuova Copersucar. E' strano comunque che la Ensign (vecchia) va abbastanza bene, mentre la Copersucar molto simile alla Ensign non va per niente. Che la Ensign sia una macchina più che discreta lo dimostra il fatto che Patrick Tambay, che non la conosce a fondo, ha già ottenuto dei risultati di rilievo.

Comunque la Fittipaldi-story continua...

● Sembra che gli organizzatori di Misano abbiano offerto solo due milioni per avere Merzario in F. 2 con la macchina di Kauhsen. L'offerta è stata superiore per avere Brambilla e sulla vettura del tedesco correrà il monzese.