

HOCKENHEIM - Al momento in cui scrivo non siamo ancora del tutto sicuri quale sia stata la causa del mio ritiro nel GP di Germania. Dopo circa 15 giri il motore ha cominciato ad emettere un rumore che faceva pensare alla rottura di un tubo di scarico, ma ancora l'ispezione iniziale effettuata dopo la corsa non lo ha confermato.

Qualunque sia stato il problema, esso divenne accademico circa dieci giri dopo, quando ha smesso di funzionare la pompa meccanica di alimentazione. Pensavo effettivamente che il motore fosse scoppiato, benché non avessi sentito alcun rumore del genere. Ma quando i meccanici si sono recati presso la macchina sono stati in grado di farla partire con la pompa elettrica e di riportarla con le proprie forze ai box. In caso qualcuno dovesse pensare che avrei potuto terminare la corsa con la pompa elettrica, permettetemi di assicurarvi che sfortunatamente la piccola pompa elettrica non è progettata per quel genere di imprese!

Sono arrivato in Germania per la corsa non molto ottimista per quanto riguardava le mie possibilità, perché durante le prove della settimana precedente le macchine a motori 12 cilindri avevano dimostrato una netta superiorità. Sebbene fossi il più veloce delle macchine di «Formula Ford», non c'era modo di tenere il passo con le Ferrari, Ligier e Brabham sui rettili di Hockenheim, che richiedono molta potenza.

E' passato tanto tempo da quando sono stato a Hockenheim per l'ultima volta. Di fatto, la mia ultima uscita lì fu con una F2 Surtees del team Hesketh, appena prima del mio primo GP di Monaco. Quel giorno si disputarono due batterie di F2 e non riuscii a prendere il via neanche in una. Mi ritirai entrambe le volte durante i giri di riscaldamento per rottura del dosatore.

La poiana sull'air-box

Si trattò della famosa occasione, di cui forse qualcuno di voi si ricorda, quando un'assemblea di giornalisti europei chiese a Bubbles Horsley che cosa fosse successo alla mia macchina. «Ecco», disse Bubbles, «non mi crederete. James è partito per il giro di riscaldamento. Nessun problema. Esce dallo stadio per entrare nella foresta. Nessun problema. Poi, d'un tratto, senza preavviso, una grossissima poiana esce dalla foresta, atterra sull'air box e comincia a beccare il dosatore e lo rompe completamente». Non ne sono sicuro, ma penso che ci siano ancora alcuni giornalisti che non sono del tutto certi se lo debbono credere o no!

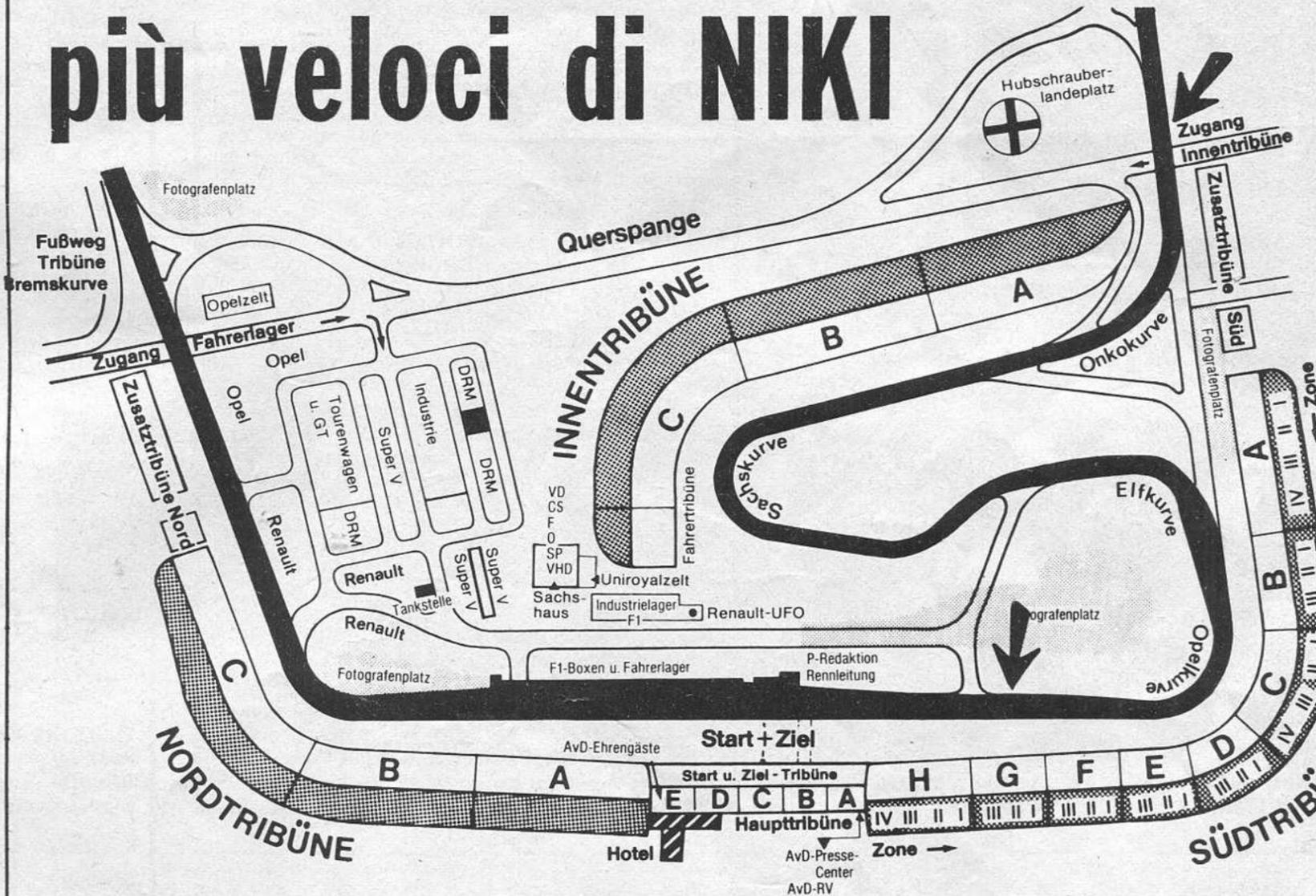
Ma sto divagando! Eravamo piacevolmente sorpresi di ritrovarci con il miglior tempo dopo la prima sessione di venerdì e tutta la mattina di sabato abbiamo girato con i serbatoi pieni, preparandoci per la corsa. Nuovamente si fece sentire il vecchio problema di sottosterzo della M26, ma non tanto forte come era stato a Digione o Anderstorp ed eravamo ragionevolmente fiduciosi che saremmo stati in buona forma per la gara.

Una volta iniziata l'ultima fase di prove cominciai a diventare ovvio che i teams Wolf, Ferrari e Brabham avevano lavorato so-

James Hunt

«LA FERRARI IN RETTILINEO NEANCHE CI VEDEVA...»

Non serviva essere nel «motodromo» più veloci di NIKI



Segnati con le frecce, nella pianta del motodromo, i due «traguardi» dei cronometraggi nel tratto «misto»

I tempi paralleli nel misto

Per l'ultimo turno di prove del Gran Premio di Germania quello che è servito a determinare lo schieramento di partenza, mentre Sante Ghedini veniva inviato in missione speciale da Niki Lauda alla staccata della variante per rilevare la velocità massima delle varie monoposto, (e su questa base l'austriaco decideva di non caricare l'alettone e giocare tutto in rettilineo) alcuni giornalisti si prendevano la briga di cronometrare i passaggi dei «big» all'interno del motodromo. In pratica la sequenza dei tempi si riferisce ad un «cromo» che è relativo al cosiddetto misto cioè dall'entrata nel motodromo al punto in cui le vetture si ripresentano sulla dirittura d'arrivo. I rilievi sono confermati da quello che leggete nei diari di HUNT e WATSON e da ciò che si è visto in TV.

LAUDA	32"9	-	32"2	-	32"2	-	32"2	-	32"4	-	32"5
LAFFITE	33"0	-	32"7	-	32"8	-	34"5	-	32"5	-	32"8
RIBEIRO	33"7										
REUTEMANN	32"3	-	33"3								
PETERSON	33"6	-	33"3	-	33"9	-	33"3	-	33"2	-	33"4
MASS	32"2	-	32"5	-	33"3	-	33"2	-	33"3	-	32"9
ANDRETTI	32"0	-	31"9	-	31"6	-	31"8	-	32"6	-	31"6
BRAMBILLA	32"5										
SCHECKTER	33"6	-	32"3	-	32"5	-	32"5	-	32"5		
STUCK	32"5	-	32"3	-	32"1	-	32"3	-	32"3	-	32"6
HUNT	32"6	-	32"6	-	32"8	-	32"7	-	32"6		
WATSON	32"9	-	32"6	-	31"8	-	32"0	-	32"4	-	32"6

CONTINUAZIONE DA PAG. 9

do anche loro in mattinata, poiché erano immediatamente veloci. Ci siamo impegnati duramente negli ultimi minuti per riacquistare la pole position, ma un tempo sorprendente, aiutato un po' da sua fratello Ian, ha assicurato la pole position a Jody. Non ero indebitamente sorpreso di essere più lento di Wattie e Niki e, dopo il giro di riscaldamento la mattina di domenica, quando la macchina mi sembrava molto migliore con i serbatoi pieni, pensavo di essere in buona forma per la corsa.

Sono riuscito a partire abbastanza bene e sono arrivato alla prima curva davanti a Niki. L'unico guaio era che, una volta arrivati sul lungo rettilineo, mi ha passato come se non ci fossi neanche! La potenza della Ferrari era fantastica e benché Jody ed io potessimo tenere il passo con Niki nelle fasi iniziali della corsa, perché eravamo più veloci nella parte dello stadio, non c'era assolutamente possibilità di passarlo, perché non saremmo mai riusciti ad avvicinarci abbastanza a lui sui rettilinei. Mario aveva evidentemente lo stesso problema con Carlos Reutemann, finché il motore della Lotus non è scoppiato.

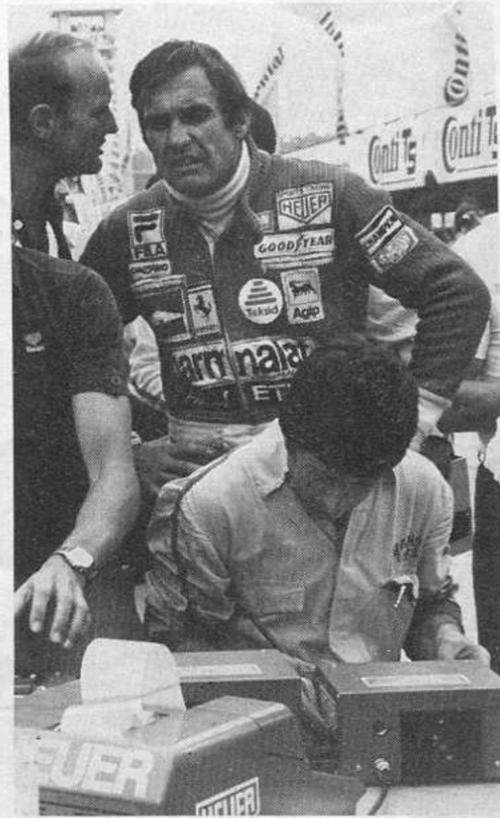
Niki ha disputato una gara senza errori e, come è stato il primo caso di quest'anno, la Ferrari era preparata in modo perfetto. Sarà difficilissimo per chiunque inseguire o addirittura superare Niki ora, particolarmente perché non risulta che ci siano gli stessi problemi interni che la Ferrari ha dovuto affrontare l'anno scorso. Jody ha fatto una bella gara arrivando secondo e Hans Stuck è stato un felice terzo di fronte alla enorme folla tedesca. Sono stato compiaciuto di vedere come Patrick Tambay si sia guadagnato un ben meritato punto, perché ha disputato gran parte della corsa senza quarta marcia e si trattava solo del suo secondo o terzo GP.

Managers tipo 007

Sembra che ogni anno cominci la stupida STAGIONE DEI TRASFERIMENTI dei piloti con il GP di Germania. Circolavano ogni tipo di voci e si discutevano durante quel fine settimana alcune spaventose combinazioni pilota-team. In caso qualcuno volesse saperlo, sono sotto contratto con Marlboro,



James Hunt segue Lauda nel « misto » di Hockenheim, nell'unico punto in cui aveva la possibilità di avvicinarsi. Hunt esclude che si potesse raggiungere la Ferrari nei rettilinei. A destra, Reutemann con l'espressione che ormai gli è consueta. L'argentino, lo dice anche la moglie, non ride più



Approfittando della scivolata in partenza di Watson, Scheckter era andato in testa dalla prima fila, dove si trovava per il suo exploit in prova dopo che si era fatto « tirare » per un poco dalla March del fratello Ian

Texaco e McLaren almeno ancora l'anno prossimo, perciò mi posso rilassare senza preoccupazioni ed osservare i direttori di teams con gli occhiali scuri e grandi cappotti che si incontrano con famosi piloti dietro « motorhomes » e nel retro dei camion di trasporto. A giudicare da tutte le voci che ho sentito, io sa-

rei l'unico pilota che non cambierà team. Tutti sembrano aspettarsi cambiamenti radicali. Non sarei per niente sorpreso di vedere pochissimi cambiamenti, ma non si sa mai: comunque è sempre molto interessante speculare.

Dalla Germania mi recherò in Austria per delle prove e poi torno a casa per qualche giorno di golf ed eventualmente mettermi alla caccia di una casa. Qualcuno da qualche parte sembra avere l'idea che sto per trasferirmi (e qualcuno dice che lo abbia già fatto) a Bruxelles. Questo non è strettamente vero. Ho preso in considerazione di trasferirmi a Bruxelles e forse lo farò un giorno, ma per il momento sono contento di stare in Spagna e ci starò probabilmente per un altro po'.

Un circuito per i 12 cilindri

Il GP d'Austria sarà interessante quest'anno ed immagino che ci sarà un'immensa folla, particolarmente se il tempo è buono. L'anno scorso né Niki né le Ferrari erano presenti (per ragioni piuttosto diverse) e c'erano pochissimi spettatori: faceva pietà! Le vetture a 12 cilindri dovrebbero andare bene lì, e sarebbe bello per John Watson se

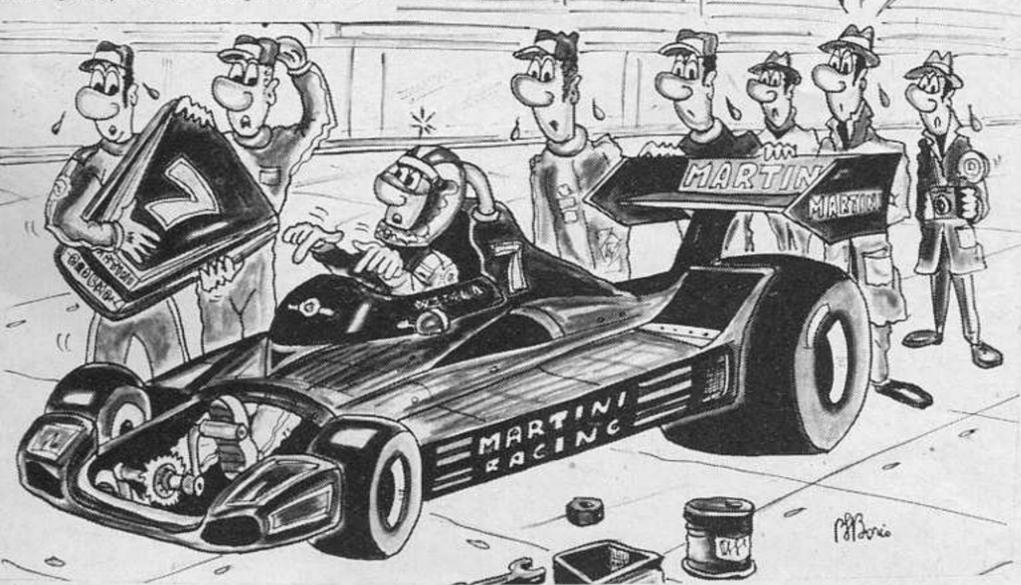
cambiasse la sua malasorte, permettendogli di ripetere la grande vittoria ottenuta un anno fa. Debbo vincere per conservare qualche leggera possibilità di poter tenere il titolo e direi che anche a Niki piacerebbe di comportarsi bene lì. Non vedo l'ora...!

j. h.



Sotto a questo anonimo telone, con quella scritta misteriosa, c'è il 12 cilindri boxer ultimo tipo montato a Lauda per la gara tedesca

Dalle cronache: « Stuck a Hockenheim è arrivato 3. al traguardo a motore spento, non aveva più benzina ».



« Sì, sì! E' una variante che ho fatto io: nel caso dovessimo restare ancora senza benzina! »



Una delle Mercedes anni-50 pilotate da WATSON e C., e che poi hanno disputato una corsa revival in occasione del G.P. tedesco. Con le impressioni rese da Watson, c'è da capire che un pilota « alla Lauda », a giudicare dalle pretese tecniche di oggi, non sarebbe nemmeno salito su una macchina di quella limitatezza tecnica. Ma Watson sbaglia quando parla di potenza. La differenziazione velocistica massima tra

vetture di ieri e di oggi, specie sui circuiti d'alta velocità, che oggi i piloti non vogliono più, non era poi tanto distante! E questa esalta di più i « cavallieri del rischio » rispetto ai remuneratissimi « principini » del giorno d'oggi

La delusione dell'irlandese BRABHAM è tutta in questo diario: quasi non parla del G.P. tedesco, ma in compenso ha scoperto come dovevano essere « grandi » i piloti di ieri quando è salito su una MERCEDES GRAND PRIX di 22 anni fa.

Ma come facevano « senza freni »?

HOCKENHEIM - Mercoledì, prima del GP di Germania a Hockenheim, diversi piloti sono stati invitati alla fabbrica Mercedes-Benz con lo scopo di acquistare una macchina ma anche di fare una visita al museo. Abbiamo veramente apprezzato l'occasione di guidare alcune delle macchine di loro produzione e, in particolare, due delle loro vecchie macchine da corsa — la W196 e la 300 SLR.

E' veramente sorprendente il progresso che si è fatto nello sviluppo delle macchine da corsa in 22 anni, quando la Mercedes correva. Non ci avrei creduto, se non avessi pilotato le vetture di quell'epoca. La cosa che più ha progredito, per me, è stata la frenata. Principalmente perché le Mercedes avevano freni a tamburo, contrariamente ai freni a disco nelle macchine da GP dei nostri giorni. Ma le prestazioni dei freni, insieme alla tenuta di strada e le prestazioni delle gomme, erano semplicemnte incredibili.

Le Mercedes del 1955 sviluppavano 260 - 270 CV, mentre le macchine di GP di oggi, che hanno solo 500 cc in più, sviluppano 500 CV. Mentre la velocità massima di quelle macchine era probabilmente alta paragonata alle macchine degli anni '70, con i loro alettoni e gomme larghe, la differenza di tenuta di strada e di frenata era abissale, in confronto.

Benché fosse molto divertente pilotarle, necessitavano di una tecnica completamente differente da quella attuale. In partenza, la posizione di guida è seduta, dritti e a gambe larghe. Ma una volta partito, non mi sono accorto di avere le gambe troppo larghe. Sedere tanto vicino al volante significa dover guidare molto di più con gli avambracci, mentre la posizione semi reclinata nelle monoposto attuali significa che lavoro con la parte superiore del braccio e con le spalle.

Per il timore di danneggiare la vettura ero probabilmente un po' teso al volante. Ma penso che le macchine di quell'epoca richiedessero molta più forza fisica per guidarle, mentre le macchine di questi tempi richiedono più un'estrema abilità, perché sono molto meno prevedibili e il controllo diventa molto più improvviso e violento. Non soltanto questo. I piloti delle vecchie macchine erano seduti sull'asse posteriore e così ricevevano direttamente il « messaggio » dell'assetto. (Perciò dicevano: la macchina si guida col sedere n.d.r.).

Sul circuito di collaudo della Mercedes hanno un « muro della morte » che è praticamente un pendio di 90°. Ci hanno fatto fare un giro in una macchina normale che trasmetteva una strana sensazione a 120 kmh, perché si ha l'impressione che la macchina stia per rovesciarsi. Ma naturalmente le forze « G » l'hanno tenuta su. Infine, ci hanno permesso di partire con le macchine e, essendo piloti da corsa, dovevamo andare più forte di quanto forse avremmo dovuto. Alla fine giravo a 150 kmh con la 450 SEL. A quella velocità è intervenuta la gravità e si potevano alzare le mani dal volante e la vettura continuava a girare da sola. In occasione di recenti prove qui un paio di astronauti americani, essendo abituati ad altissime forze « G », hanno girato con le vetture a qualcosa come 5 « G », il che è colossale per una macchina da strada.

Guidare pulito

SEBBENE Hockenheim sia fondamentalmente un circuito rettilineo, è stato molto duro per me registrare un buon tempo. Ben presto mi sono

accorto che uno dei trucchi per andare veloce era, particolarmente nella parte interna dell'autodromo, guidare in modo molto, molto pulito, poiché ritenevo che far slittare la vettura sciupava tempo e non era neanche molto utile alle gomme. Penso che la mia sia stata la macchina più veloce durante tutte le prove nella parte interna dell'autodromo, e la larga fascia di potenza del mio motore Alfa vi ha contribuito molto perché ero in grado di tenere la terza dalla lentissima curva Sachs per tutto il tempo durante la fila di curve che portano sul rettilineo dei box.

Sono stato ragionevolmente contento nelle prove con la macchina che ho usato a Silverstone. Non abbiamo ancora veramente risolto il problema di alimentazione accusato lì, benché si siano cambiate molte cose alla macchina. Ma non siamo riusciti a trovare una risposta conclusiva a questo problema, perciò siamo piuttosto confusi da quella faccenda.

Uno degli svantaggi, usando il « muletto » è il peso che si aggira sui 630 kg, circa 30 kg di più delle Ferrari e la Wolf. Questo peso supplementare significa un altro handicap: la necessità di più carburante. E tutto questo peso in più fa una grossa differenza, particolarmente alla partenza.

Non credo che molti si rendano conto che quel particolare telaio - BT45/I ha corso per un equivalente di 75 Gran Premi. Questo significa più di 15.000 miglia.

Fino all'ultimo giro delle prove tutto sembrava indicare che fossi in pole position, poi Jody ha tratto un enorme vantaggio da una scia di suo fratello Ian, non so se per caso o appositamente. Comunque era in « pole » alla fine, ma sono riuscito a con-

servare il mio posto in prima fila per la partenza.

Per la prima volta in due anni abbiamo avuto una partenza con la bandiera, perché qualcuno con un carro attrezzi è andato a finire contro l'incastellatura delle luci. La conseguenza di questa partenza a bandiera è stata una confusione in prima fila, ormai rara, perché i semafori ormai sono diventati il modo più giusto per dare il via.

L'astuzia di JODY

Jody aveva scelto la posizione esterna e, quando ho fatto una partenza di prova dall'interno, ho scoperto presto il perché. Un forte vento soffiava polvere e sabbia sulla parte interna, rendendo la pista molto scivolosa. Non ho superato i giri, ma le ruote posteriori continuavano a girare a vuoto e Jody è partito meglio.

La mia corsa è stata brevissima, perché si è rotto il motore all'8. giro, proprio quando stavo accingendomi a passare Jody. Ero deluso, è naturale, però uscire per guasto meccanico all'inizio era preferibile che essere derubato della vittoria all'ultimo minuto.

Ritengo che Niki abbia disputato una corsa da manuale, dando alla Goodyear la 100.a vittoria. E' interessante riflettere su come le cose cambiano in fretta. In Svezia la Lotus era supercompetitiva e la Ferrari per niente. Ma a Hockenheim sembrava che le Ferrari avessero migliorato, mentre le Lotus non erano all'altezza dei primi. Ma è bello poter dire che le Brabham abbiano dato una prestazione costantemente competitiva per tutta la stagione.

John Watson