

il GP SVEZIA
avvelena
una crisi

V8 log scans
domenica SPRINT

Mentre il pericolo blu si materializza con un altro 12 cilindri vincente in F.1 (il MATRA della LIGIER di LAFFITE) alle 312-cavallino viene a mancare l'ALIBI-GOMME

SIGNOR X

del «cavallino»

si sfoga:

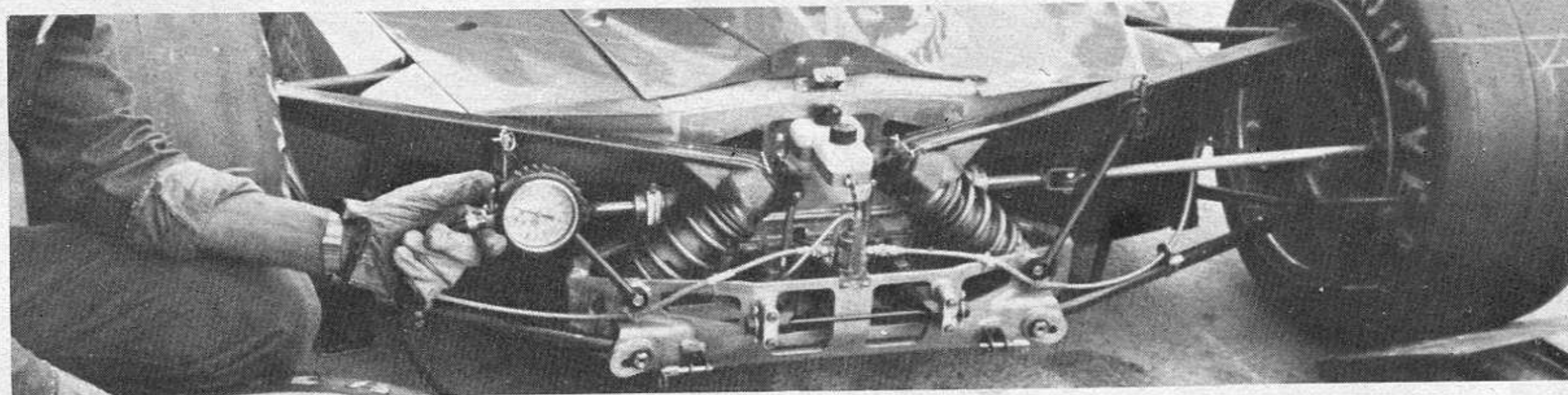
La «ti»
è da buttare
ma dopo?...

ANDERSTORP - «...Forse era meglio se montavamo il cambio a sbalzo che avevamo una volta, almeno eravamo più tranquilli con la disposizione dei pesi, e con la potenza che ora viene mangiata da questa scomoda soluzione...».

Così un personaggio del team Ferrari ci ha sussurrato all'orecchio durante le amareggianti prove in Svezia. Poi la solita raccomandazione «Non fare il mio nome, ho famiglia...». Tutto è nato quando si è dovuta preparare la macchina a passo lungo per Reutemann, utilizzata poi anche da Lauda in extremis quando ha rotto il motore della sua. La macchina era

FERRARI

Il male oscuro T.2 sfalda il mito LAUDA



Dov'è

LA CRISI?

Solo FORGHIERI
non vuole
cercarla nelle
sospensioni
anteriori

Niente e così sia!

quella collaudata da Lauda a Fiorano, che l'ha subito rifiutata. Sembra abbia detto: «... Tanto vale ritornare al cambio tradizionale...».

La versione a passo lungo altro non è che un tentativo della Ferrari di avere una diversa distribuzione dei pesi, per avvicinarsi a quello che appare l'optimum di quasi tutte le vetture inglesi, cioè 65 e 35 per mille. Sulla T2 è stata così montata una struttura distanziale fra la schiena del pilota e il motore che allunga il passo della macchina di 200 mm. E' la versione che la scorsa settimana Autosprint ha presentato in copertina, e che vedete anche in questo numero nei dettagli.

Chiediamo: «Ma se l'attuale macchina dovesse continuare ad essere poco competitiva, ne avete una di riserva?».

«No, di pronto a breve o media scadenza non abbiamo nulla e dobbiamo lavorare su questo».

«Ma non si doveva fare una macchina nuova, la T3?».

«E' stata scartata per varie ragioni. La prima è che Lauda aveva detto, dopo il Brasile, che se gli davamo fiducia avrebbe rimesso in grado di vincere la T2,

g. c.

ANDERSTORP - Che la Ferrari sia in crisi ormai non vi sono dubbi. E' grave, la situazione attuale, ma non deve essere drammatizzata enormemente, perché... accade nelle migliori famiglie di trovarsi talvolta in difficoltà. Basti ricordare le traversie che ha subito la Lotus negli anni appena passati, prima di tornare in alto come è attualmente.

Quello che sembra ormai accertato è che i guai delle Ferrari sono stati ben localizzati, come anomalia di comportamento del treno anteriore. Su questo pare che siano d'accordo tutti, tecnici e piloti.

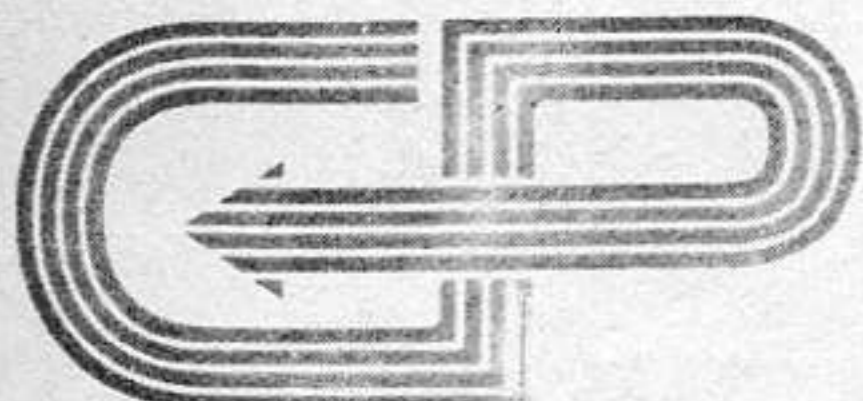
Dove invece l'accordo non c'è è sui possibili rimedi, vale a dire su quali siano le cause effettive del cattivo comportamento delle macchine in curva. I punti di possibile modifica sono infatti di ordine meccanico o aerodinamico, e su questo occorre lavorare. Questo è ovvio ed intuitivo. C'è però discordanza di vedute, aggravata dal fatto che tutti i tentativi compiuti sono praticamente falliti non avendo dato risultati.

Nelle prove hanno agito sulle sospensioni (nei limiti delle possibilità offerte dalle sospensioni attuali, beninteso), poi sui carichi di molle ed ammor-

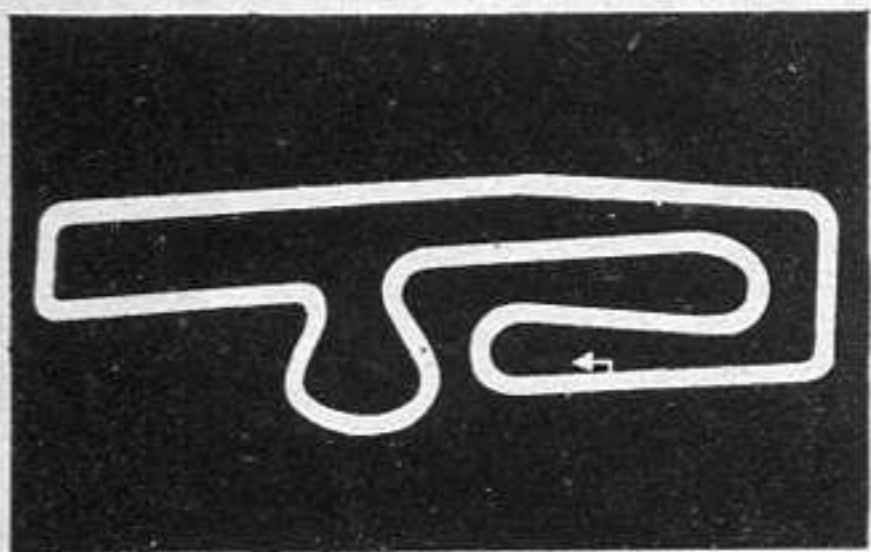
tizzatori, poi anche sulla aerodinamica, ma in sostanza non è cambiato nulla. Cosa abbastanza scoraggiante, perché se si fossero verificate delle modifiche di comportamento, in bene o in peggio, almeno qualche idea sul come proseguire sarebbe saltata fuori.

Secondo Forghieri, alla base del problema dovrebbe esserci la linea aerodinamica della parte anteriore, mentre secondo Tomaini ed anche Nossotto sarebbe il tipo di sospensione ad essere in causa. Cosa che è condivisa anche da Reutemann.

Quel che è certo è che le Ferrari, come è avvertibile anche ad occhio da chi possa osservarle in azione in curva, all'ingresso delle curve hanno caratteristiche sottosterzanti, richiedono cioè un notevole angolo di sterzata per seguire la traiettoria, ma subito dopo modificano il loro comportamento diventando sovrasterzanti, vale a dire richiedono una correzione dello sterzo che naturalmente costa leggere sbandate e inevitabile rallentamento. Per cui i tempi di percorrenza delle curve sono allungati e di qui vengono i distacchi ri-



SVEZIA



Così (in 24) al VIA

1. FILA	
Mario Andretti (Lotus-JPS Mk. 3) 1'25"404	John Watson (Martini-Brabham) 1'25"545
2. FILA	
James Hunt (McLaren M26) 1'25"626	Jody Scheckter (Wolf WR 1) 1'25"681
3. FILA	
Hans Stuck (Martini-Brabham) 1'26"127	Patrick Depailler (Tyrrell P34/2) 1'26"209
4. FILA	
Gunnar Nilsson (Lotus JPS Mk. 3) 1'26"227	Jacques Laffite (Ligier-Matra JS7) 1'26"259
5. FILA	
Jochen Mass (McLaren M23) 1'26"380	Ronnie Peterson (Tyrrell P34/2) 1'26"383
6. FILA	
Alan Jones (Shadow DN 8) 1'26"529	Carlos Reutemann (Ferrari 312 T2) 1'26"542
7. FILA	
Vittorio Brambilla (Surtees TS 19) 1'26"575	Clay Regazzoni (Ensign 177) 1'26"616
8. FILA	
Niki Lauda (Ferrari 312 T2) 1'26"826	Jackie Oliver (Shadow DN 8) 1'27"492
9. FILA	
Jean Pierre Jarier (Penske-ATS) 1'27"537	Emerson Fittipaldi (Copersucar FD04) 1'27"620
10. FILA	
David Purley (Lec. F. 1) 1'27"716	Patrick Neve (Williams) 1'27"758
11. FILA	
Ian Scheckter (March 716 B) 1'27"806	Brett Lunger (McLaren M23) 1'28"205
12. FILA	
Harald Ertl (Hesketh 308E) 1'28"377	Rupert Keegan (Hesketh 308E) 1'28"404

Domenica 19 giugno 1977

ottava prova mondiale F. 1

● **Organizzazione:** Anderstorp Racing Club, Box 180, S-330 Anderstorp, Svezia - circuito di Anderstorp di metri 4.018 - 72 giri pari km 289,3

● **Partenza:** ore 13,30 locali

● **Condizioni climatiche:** PROVE, ottima e calda la prima giornata, pioggia al mattino della seconda, pista asciutta per il pomeriggio del sabato - GARA, tempo nuvoloso con minaccia di pioggia prima della gara, poi cielo coperto, temperature fra i 22° ed i 28°

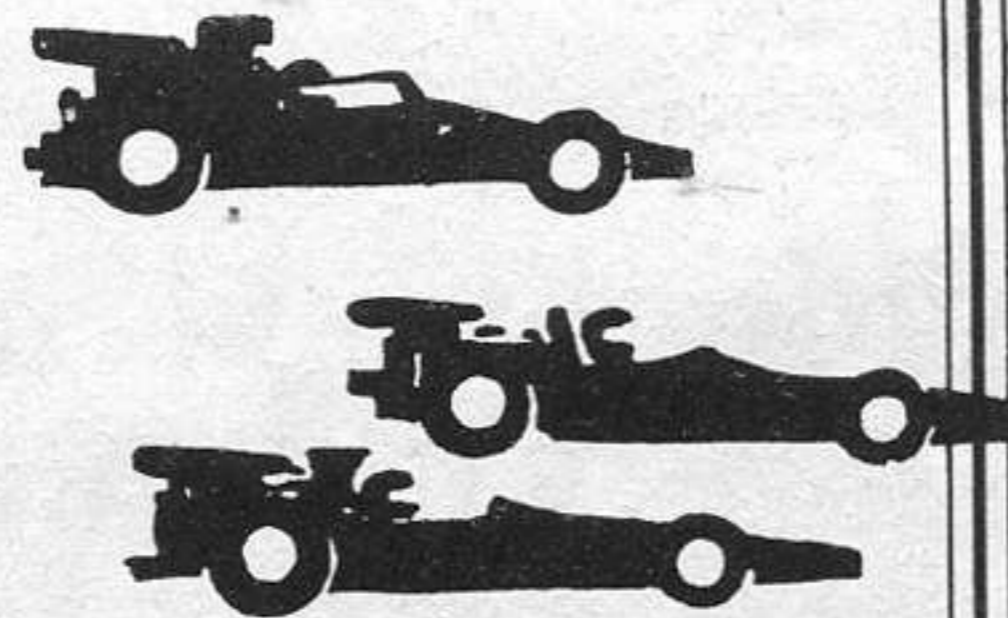
● **Condizioni della pista:** discrete

● **Direttore di corsa:** Sven « Smoke » Asberg

● **Spettatori:** 65.000 circa

● **Organizzazione:** 9

● **Sicurezza:** 9



Così (in 19)

al
TRAGUARDO

1 **LAFFITE**
Ligier-Matra JS7
a 162,3 kmh

PILOTA	MACCHINA	GIRI	TEMPO	DISTACCO
1. Laffite	Ligier-Matra	72	1.46'55"520	—
2. Mass	McLaren M23	72	1.47'03"969	8"449
3. Reutemann	Ferrari 312 T2	72	1.47'09"889	14"396
4. Depailler	Tyrrell P34/2	72	1.47'11"828	16"308
5. Watson	Brabham-Martini	72	1.47'14"225	18"705
6. Andretti	Lotus JPS Mk. 3	72	1.47'20"797	25"277

Classifica Mondiale Piloti

(dopo 8 prove)

	ARGEN. 9-1	BRASILE 23-1	SUDAFR. 6-3	USA-WEST 3-4	SPAGNA 8-5	MONACO 22-5	BELGIO 5-6	SVEZIA 19-6	FRANCIA 3-7	TOT. 1. parte	G. BRET. 16-7	GERMAN. 31-7	AUSTRIA 14-8	OLANDA 28-8	ITALIA 11-9	CANADA 2-10	USA-EST 9-10	GIAPP. 23-10	TOTALE GEN.
J. Scheckter	9	—	6	4	4	9	—	—	—	32									
Lauda	—	4	9	6	—	6	6	—	—	31									
Reutemann	4	9	—	—	6	4	—	4	—	27									
Andretti	2	—	—	9	9	2	—	1	—	23									
Mass	—	—	2	—	3	3	—	6	—	14									
Nilsson	—	2	—	—	2	—	9	—	—	13									
Depailler	—	—	4	3	—	—	—	3	—	10									
Laffite	—	—	—	—	—	—	—	9	—	9									
Hunt	—	6	3	—	—	—	—	—	—	9									
Fittipaldi	3	3	—	2	—	—	—	—	—	8									
Pace	6	—	—	—	—	—	—	—	—	6									
Peterson	—	—	—	—	—	—	4	—	—	4									
Brambilla	—	—	—	—	—	—	3	—	—	3									
Watson	—	—	1	—	—	—	—	2	—	3									
Jones	—	—	—	—	—	1	2	—	—	3									
Stuck	—	—	—	—	1	—	1	—	—	2									
Regazzoni	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1									
Zorzi	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1									
Jarier	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1									

Coppa Costruttori Formula 1

(dopo 8 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	—	50									
Lotus	2	2	—	9	9	2	9	1	—	34									
Wolf	9	—	6	4	4	9	—	—	—	32									
McLaren	—	6	3	—	3	3	—	6	—	21									
Tyrrell	—	—	4	3	—	—	4	3	—	14									
Brabham	6	—	1	—	1	—	1	2	—	11									
Ligier	—	—	—	—	—	—	—	9	—	9									
Copersucar	3	3	—	2	—	—	—	—	—	8									
Shadow	—	1	—	—	—	1	2	—	—	4									
Surtees	—	—	—	—	—	—	3	—	—	3									
Ensign	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1									
ATS	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1									

L'altalena della corsa

GIRI	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
10	AND	WAT	SCH	HUN	DEP	MAS	REU	STU	LAF	LAU
20	AND	WAT	SCH	HUN	DEP	MAS	REU	LAF	STU	JAR
30	AND	HUN	DEP	MAS	LAF	REU	WAT	STU	REG	JAR
40	AND	HUN	LAF	DEP	MAS	REU	WAT	REG	STU	JAR
50	AND	LAF	MAS	REU	DEP	WAT	HUN	REG	JAR	STU
60	AND	LAF	MAS	REU	DEP	WAT	REG	JAR	OLI	NIL

i RITIRATI

CHI	QUANDO	PERCHE'
J. Scheckter	63. giro	motore
Brambilla	52.	motore
Lauda	47.	gomme
J. Scheckter	29.	collisione
Peterson	7.	accensione

IMBATTUTI I PRIMATI

● sul GIRO:

Andretti, in 1'27"607, media 165,110 kmh

● primato imbattuto:

Patrick Depailler (Tyrrell 007) in 1'27"262, media 165,880 kmh (1974)

● sulla DISTANZA:

Laffite (Ligier JS) media 162,300 kmh

● primato imbattuto:

Jody Scheckter (Tyrrell 007) media 162,723 kmh (1974, su 80 giri)

LA PROSSIMA PROVA

Gran Premio di Francia, in programma a Digione il 3 luglio prossimo

Sospensioni

CONTINUAZIONE DA PAG. 21

spetto alle altre macchine più efficienti.

Rilevamenti di tempi parziali, effettuati con accuratezza e precisione, hanno dato una differenza pressoché costante di due decimi di secondo tra le Ferrari e la Lotus di Andretti, nella lunga curva che è dopo i box di Andrestorp, su tempi di circa otto secondi e mezzo. Senza far ricorso ai calcoli percentuali che sono esercizio speculativo, è ovvio che queste differenze non causali, ripetute su tutte le curve del circuito con gli stessi valori, portano alla differenza di oltre un secondo al giro che è stata consacrata dai tempi ufficiali. E con la aggravante del grande impegno che i piloti hanno profuso, perché era anche evidente che Reutemann e Lauda davano il massimo mentre appariva più fluida e meno impegnata la azione di Andretti.

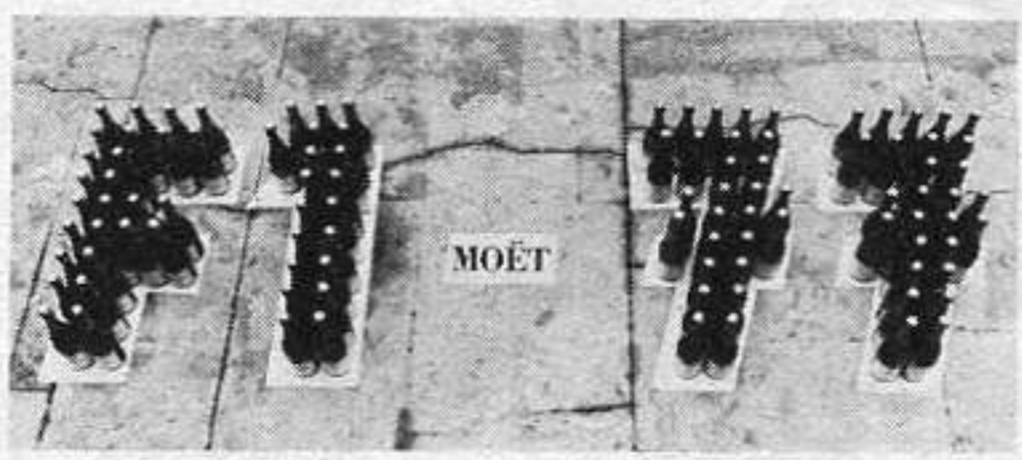
E' tutto qui, in parole semplici, il problema della Ferrari. La enunciazione è semplice e facile. Il difficile è trovare il modo di eliminare questi che adesso sono diventati difetti. Per i quali il comportamento delle gomme può certo influire, ma non deve essere considerato come unico fattore negativo.

Alla Ferrari stanno portando avanti tutta una serie di sperimentazioni, rifacendo praticamente tutto da capo, proprio come se dovessero cominciare adesso a mettere a punto qualcosa di nuovo e sconosciuto.

f. l.

I giri più veloci in gara

Andretti	1'27''607	Brambilla	1'28''624
Hunt	1'27''615	Jarier	1'28''093
Laffite	1'27''681	Lauda	1'28''935
Nilsson	1'27''731	Peterson	1'29''269
Stuck	1'27''861	Purley	1'29''302
Mass	1'28''050	Oliver	1'29''323
Depailler	1'28''121	Lunger	1'29''539
Regazzoni	1'28''166	Scheckter	1'29''638
Watson	1'28''201	Fittipaldi	1'29''904
Jones	1'28''308	Keegan	1'30''180
Reutemann	1'28''312	Ertl	1'30''364
Scheckter	1'28''458	Neve	1'30''878



Andretti 100 bottiglie

	Argentina	Brasile	Sud Africa	Usa-West	Spagna	Monaco	Belgio	Svezia	Totale
Andretti	2	10	1	10	15	4	9	19	70
Hunt	19	19	13	3	—	—	—	10	64
Scheckter	—	—	5	10	5	16	7	3	46
Watson	6	—	10	1	2	15	6	6	46
Lauda	3	—	10	19	4	2	—	—	38
Reutemann	4	9	—	3	7	4	—	—	27
Laffite	—	—	—	4	16	3	—	4	27
Depailler	5	3	3	1	—	—	4	1	17
Nilsson	—	—	—	—	—	—	14	3	17
Mass	5	7	—	—	2	—	1	1	16
Stuck	—	—	—	—	—	2	6	4	12
Brambilla	—	—	—	—	—	2	3	—	5
Peterson	—	—	—	—	—	3	1	—	4
Regazzoni	—	1	—	—	—	—	—	—	1

ANDERSTORP - Anche le prove libere del mattino prima della gara hanno dimostrato che la Ferrari, nonostante gli interventi di emergenza, non ha migliorato. Reutemann, il migliore dei due ferraristi, è solo undicesimo con il tempo di 1'28''179 mentre Lauda (un po' svogliato) è 13. in 1'28''311.

Migliore di tutti è stato Laffite seguito dal solito Watson e Depailler, molto bene Brambilla che è quarto, davanti ad Andretti. Tutti i team (dicono) di aver provato con il pieno di benzina, ma si avanzano riserve su ciò.

Ecco i tempi della domenica mattina:

Laffite	1'26''674	Peterson	1'28''064	Oliver	1'29''257
Watson	1'27''526	Reutemann	1'28''179	Fittipaldi	1'29''464
Depailler	1'27''531	Purley	1'28''296	Lunger	1'30''147
Brambilla	1'27''589	Lauda	1'28''311	Jarier	1'30''557
Andretti	1'27''636	Mass	1'28''382	Keegan	1'30''696
Hunt	1'27''664	Jones	1'28''457	Ribeiro	1'30''766
Nilsson	1'27''813	Regazzoni	1'28''667	Neve	1'31''121
Scheckter	1'27''915	Ian Scheckter	1'29''220	Ertl	1'31''846

la PAGELLA AUTO SPRI NT

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

il più e il meno

SFORTUNATO

+ Andretti
- Laffite

COMBATTIVO

+ Reutemann
- Oliver

FORTUNATA

+ Ligier
- Brabham

EFFICACE

+ Lotus
- BRM

TUTTI i TEMPI delle PROVE

Tempi 1976	Pilota	Vettura	Venerdì		Sabato		
			I	II	I	II	
1'26''008	(Lotus-JPS 11)	Andretti	Lotus MK3	1'25''889	1'26''071	1'32''27	1'25''404
1'28''065	(Penske PC 4)	Watson	Martini-Brabham-Alfa	1'26''699	1'25''545	1'47''46	1'26''213
1'26''958	(McLaren M23)	Hunt	McLaren-Marlboro M26	1'26''052	1'26''094	1'46''48	1'25''626
1'25''659	(Tyrrell P34/2)	J. Scheckter	Wolf WR 1	1'26''343	1'25''681	1'42''35	1'25''858
1'28''230	(March 761)	Stuck	Martini-Brabham-Alfa	1'26''619	1'26''461	1'35''18	1'26''126
1'26''362	(Tyrrell P34/2)	Depailler	Tyrrell-Elf P34/2	1'26''921	1'26''209	1'40''30	1'26''471
1'26''570	(Lotus-JPS 11)	Nilsson	Lotus-JPS Mk. 3	1'26''604	1'27''028	1'48''09	1'26''227
1'26''773	(Ligier JS 5)	Laffite	Ligier-Matra JS 7	1'26''583	1'26''259	1'46''63	1'27''711
1'27''568	(McLaren M23)	Mass	McLaren-Marlboro M23	1'27''935	1'28''384	1'51''05	1'26''380
1'27''040	(March 761)	Peterson	Tyrrell-Elf P34/2	1'27''321	1'26''383	1'45''30	1'26''450
1'28''207	(Surtees TS19)	Jones	Shadow DN 8	1'26''760	1'27''146	1'42''95	1'26''529
1'27''762	(Brabham-Alfa)	Reutemann	Ferrari 312 T2	1'27''075	1'26''542	1'36''49	1'27''002
1'27''640	(March 761)	Brambilla	Surtees-Beta TS 19	1'27''655	1'26''573	1'43''14	1'26''956
1'27''157	(Ferrari 312 T2)	Regazzoni	Ensign 177	1'27''628	1'26''810	1'37''34	1'26''616
1'26''441	(Ferrari 312 T2)	Lauda	Ferrari 312 T2	1'27''040	1'26''826	1'47''06	1'26''873
—	—	Oliver	Shadow DN 8	1'28''176	1'27''499	1'48''86	1'27''492
1'27''618	(Shadow DN5)	Jarier	Penske-ATS PC4	1'27''507	1'27''588	1'44''86	1'27''869
1'28''670	(Copers. FD04)	Fittipaldi	Copersucar FD-04	1'28''238	1'27''620	1'47''39	1'27''927
—	—	Purley	Lec. F. 1	1'27''991	1'27''716	—	1'27''960
—	—	Neve	Williams	1'29''179	1'28''100	—	1'27''758
—	—	I. Scheckter	March 761-B	1'27''806	1'28''259	—	1'38''818
1'29''343	(Surtees TS19)	Lunger	McLaren M23	1'28''678	1'28''234	1'46''61	1'28''205
1'28''885	(Hesketh 308)	Ertl	Hesketh 308 E	1'30''378	1'29''847	1'49''00	1'28''377
—	—	Keegan	Hesketh 308 E	1'29''004	1'30''287	1'50''26	1'28''404
—	—	Villota	McLaren M23	1'29''507	1'29''144	1'46''54	1'28''708
1'28''815	(Ensign)	Perkins	Surtees TS 19	1'29''175	—	—	1'28''812
—	—	Hayje	March 761 B	1'39''500	1'29''541	1'47''05	1'29''086
—	—	Binder	Surtees TS 19	—	1'28''766	—	—
—	—	Rebaque	March 761 B	1'29''889	1'32''297	—	1'30''814
—	—	Andersson	BRM P 207	1'31''420	1'30''286	—	1'30''865
—	—	Kozarowitsky	March 761 B	1'32''177	1'31''435	—	1'31''079

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

● Si vede che AMBROSIO è riuscito ad avere il «plafond» dall'ufficio italiano dei cambi, tant'è vero che le Shadow in Svezia avevano nuovi e costosi scarichi in titanio che facevano un rumore completamente diverso da quello a cui si era abituati... Per la cronaca, assente Patrese al Mugello per la F. 2, il suo posto è stato preso da Oliver che è partito nella fila di Lauda, mentre Ambrosio non si è fatto vedere...

● La competitività delle vetture con telaio inglese (Ligier a parte) è stata dimostrata ad Andrestorp con nuove vetture nello spazio di un secondo, nelle prime cinque file dello schieramento; praticamente la metà dei piloti ammessi al via...

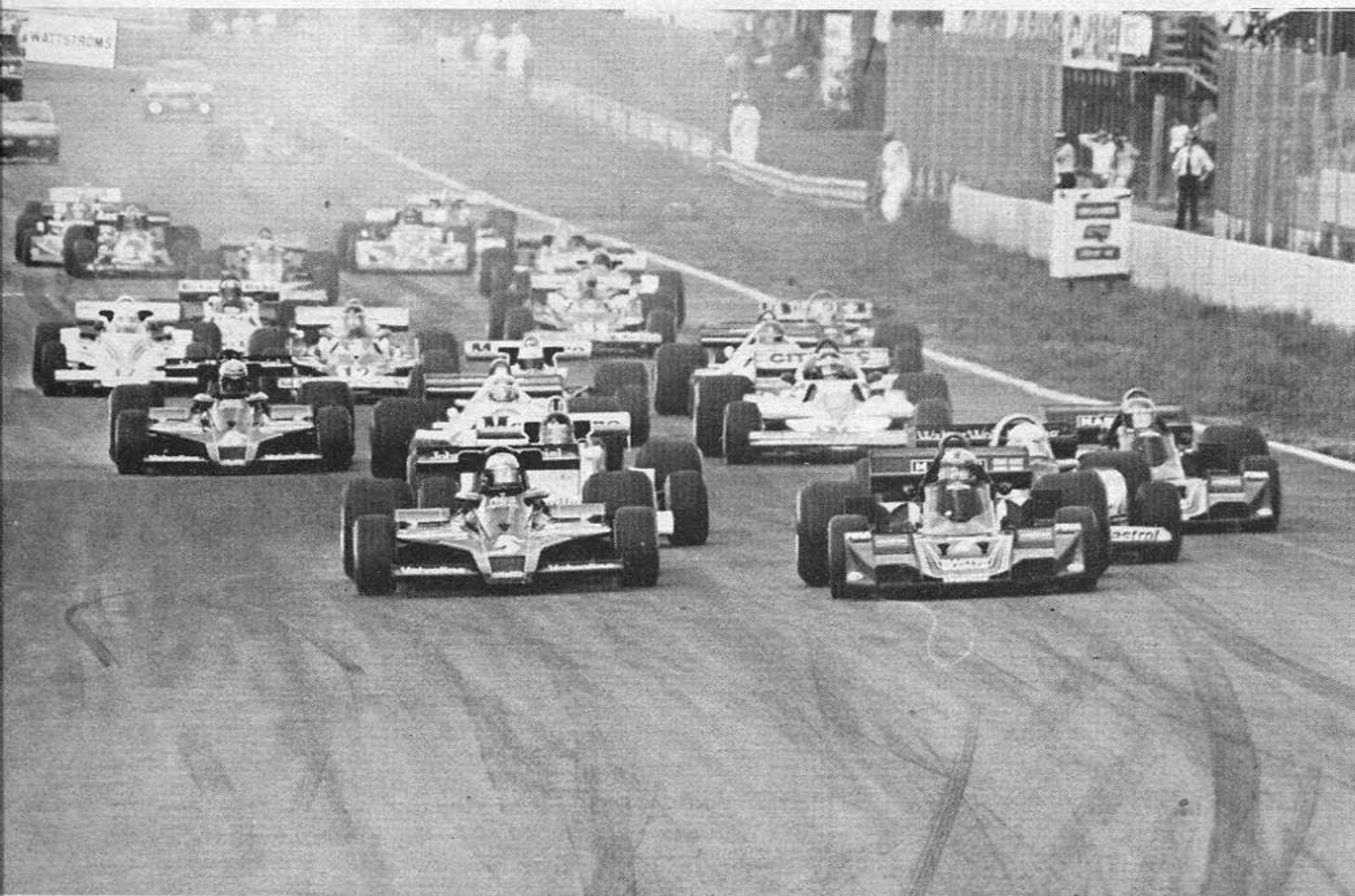
● Alla fine delle prove, REGAZZONI si lamentava perché non aveva potuto provare la macchina con le sospensioni dello scorso anno che erano andate molto bene con Amon e che era stata portata in Svezia. Anche Brambilla non era molto contento alla fine delle due giornate di prove, perché il suo propulsore non riusciva a prendere più di 10.200 giri, e non ha potuto quindi dare il meglio di se stesso.

● Escluse le prove con la pole position ANDRETTI ha detto: «Credo che la mia Lotus sia più veloce in curva di tutte le altre, in rettilineo non riuscivo a passare Villota, ora dovremo lavorare in questo senso. Il tempo l'ho fatto con le gomme dello scorso anno, le 49 anteriori e le 23 posteriori, mentre tutti i miei colleghi hanno provato nella maggioranza dei casi con le 23 posteriori e le 38 anteriori».

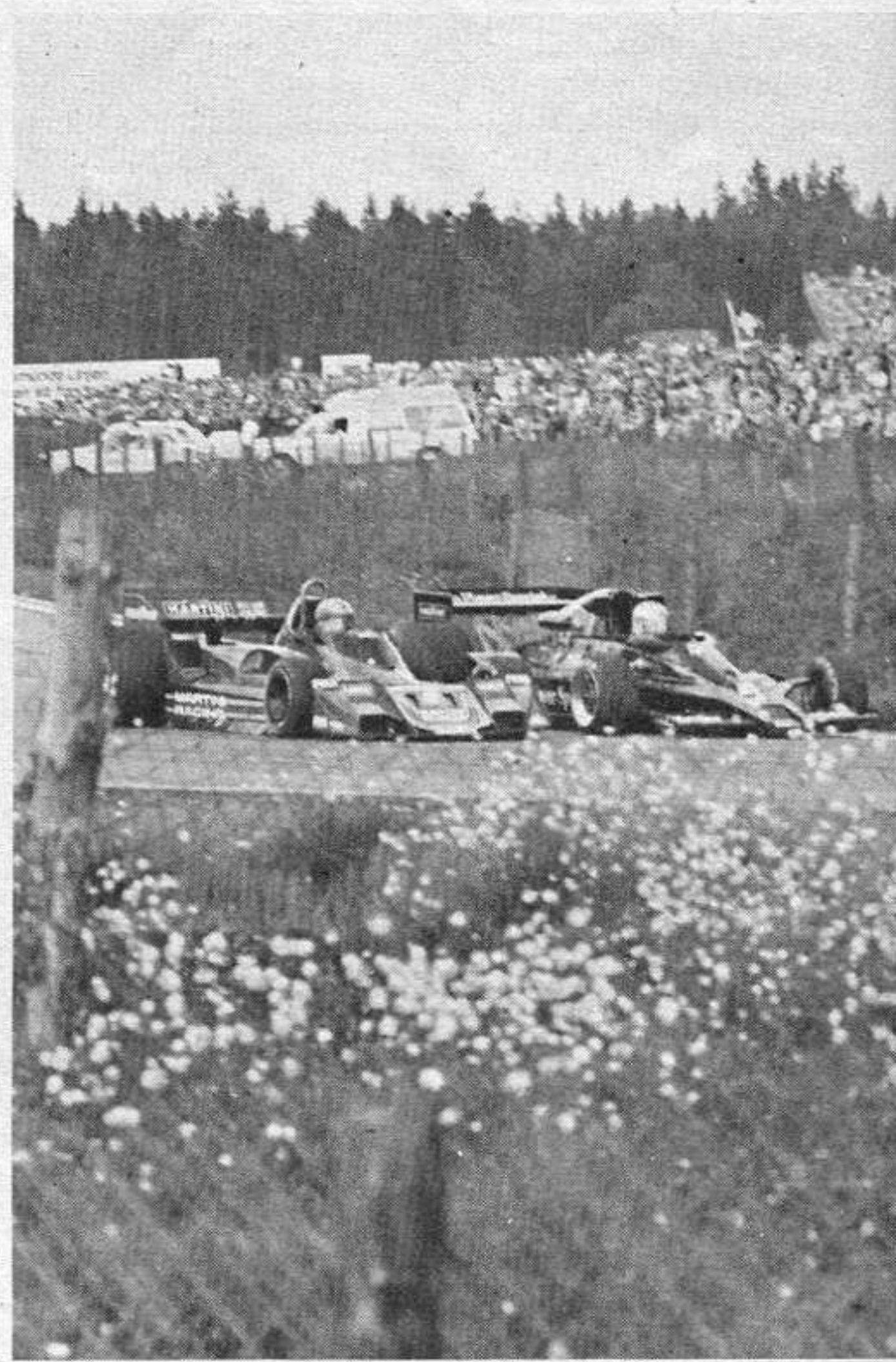
● Sulle SHADOW di Oliver e di Jones è stato montato un alettone posteriore con due grandi ali laterali come quelle che ha voluto Stuck a Zolder sulle Brabham Alfa Martini.

21 ANNI DOPO UN'ACCOPIATA
TUTTA FRANCESE NEI G.P. F.1
CON LAFFITE E LA LIGIER

10 chilometri di troppo per Andretti



Al via, Andretti pur partendo bene è rimasto sorpreso dall'accelerazione di Watson, che al centro lo sta superando. Sulla scia della Brabham-Alfa, anche la Wolf di Scheckter si infilerà nella prima curva davanti alla Lotus. Andretti, però, non perderà molto tempo prima di prendere il comando. Dopo aver superato Scheckter, eccolo infilare facilmente la Brabham-Martini di Watson



ANDERSTORP - Il via viene dato in perfetto orario alle 13,30 locali. Il più lesto al via è come al solito Watson che sfrutta meglio la potenza del suo dodici cilindri, e mentre Andretti arranca egli è lanciaatissimo.

E' più veloce di Andretti anche Scheckter, al via, ma è una supremazia che dura poco. Infatti, alla curva Gislaven, Andretti passa prima Scheckter e poi Watson, prendendo la testa della corsa al termine del secondo passaggio davanti ai box.

Subito iniziano le sorprese. Al termine del secondo giro transitano nel seguente ordine: Andretti, Watson, Scheckter, Hunt, Stuck, Depailler, Nilsson, Mass; ma si ferma quasi subito Nilsson. Ha toccato, ed ha la fiancata sinistra con la lamiera dello spoiler laterale rotta. Riparte perdendo tempo prezioso mentre si ferma ai box anche Brambilla che al via, per passare Oliver, è terminato nel prato riempiendosi il musetto di terra e di erba. Ai box glielo ripuliscono ma ormai il motore ha preso una scaldatura e la corsa per Vittorio continuerà per una quarantina di giri prima di arrestarsi con il motore che non rende bene.

Si fermano al settimo giro anche Peterson con una defaillance elettrica e Jones per far controllare una gomma.

Al termine del decimo giro è in testa Andretti con quattro secondi su Watson, cinque e mezzo su Scheckter, sette su Hunt, dieci su Depailler. Seguono poi Mass, con Reutemann a undici secondi. Stuck, Laffite e Lauda a quattordici secondi.

Alle spalle di Lauda stanno lottando Jarier e Regazzoni per la conquista della undicesima posizione.

Le posizioni cambiano cinque giri dopo. Guida sempre Andretti davanti a Watson, Scheckter, Hunt, Depailler, Mass, Reutemann, Laffite, Stuck, Jarier che ha passato Regazzoni, Oliver, Lauda, Fittipaldi. Stuck perde terreno e si ha l'impressione che abbia qualche problema di gomme.

Oliver passa Lauda due giri dopo, e mentre davanti ai box Nilsson in ultima posizione si fa passare da Andretti, con la chiara intenzione di fare da « tampone » verso gli avversari, Andretti fa strani segni davanti a Chapman che

DALL'INVIATO

ANDERSTORP - Registriamo la prima vittoria di un pilota francese con una macchina francese dopo tantissimi anni. Jacques Laffite riporta la Francia alla gloria completa, dopo i successi di Stewart e Cevert, con le Matra Ford, facendo naturalmente nascere fiammate di orgoglio tra i nostri amici transalpini, che hanno dovuto fare tanto digiuno.

Un evento del genere era accaduto per l'ultima volta nel 1956, nel Gran Premio di Napoli F. 1, gara non di campionato mondiale, quando Robert Manzon concluse praticamente il ciclo più bello della Gordini. Manzon su Gordini nel 1956, Laffite su Ligier adesso. Ventun'anni di attesa sono stati tanti e adesso immaginiamo che in Francia vi sia esultanza. Cosa che continua a non esserci in casa nostra, perché anche noi siamo fermi da tantissimo tempo (Scarfiotti, 1966).

La registriamo con piacere, questa vittoria di Jacques Laffite, che è andato spesso vicino al successo pieno senza però ottenerlo. Il pilota è simpatico e brillante, uno di quelli che bisogna amare per forza per la carica umana, la lealtà e la sincerità, oltre che per le doti di spontanea combattività che sciorina ad ogni occasione.

Tuttavia viene da piangere, o almeno da imprecare, contro la sfortuna che ha colpito ancora Mario Andretti, il quale stavolta aveva il successo davanti agli occhi, a due giri e mezzo dalla fine del Gran Premio di Svezia, ed ha dovuto perderlo senza colpa e senza che nella occasione vi siano stati motivi imprevisti.

Andretti, anzi, lo aveva quasi previsto, quel che stava accadendo, ed ha fatto tutta la sua splendida gara sapendo perfettamente quel che lo attendeva, perché si era reso conto della natura del guaio che gli stava capitando, senza aver la possi-

bilità di far qualcosa per cambiare la situazione.

Mario Andretti ha perduto la gara per eccessivo consumo di carburante, per via del nottolino di arricchimento della iniezione che si è piano piano svitato a causa delle vibrazioni e che ha così portato tantissima benzina dove ne occorreva meno. Se n'è accorto, e, da pilota esperto qual è aveva bene in mente quel che poteva capitargli. Gli si sono presentate due soluzioni possibili: o tirare al massimo finché poteva e raggiungere un vantaggio enorme, che gli avrebbe permesso di fermarsi ed avviare con un rifornimento volante alla paventabile carenza della benzina, oppure limitare l'uso del motore a regimi di economia (relativa) fidando in questa specie di « economy run » veloce per arrivare in fondo.

Gli è andata male, ed i suoi calcoli, nonostante la limitazione a 9500 giri che si è imposta (e che gli permetteva comunque di stare da-

vanti comodamente) la benzina gli è mancata a due giri e mezzo dalla fine. Dieci chilometri, pensate, e ce l'avrebbe fatta. Sarebbero stati nove punti e l'affiancamento a Lauda nella classifica mondiale, con tanta possibilità di giungere prossimamente allo scavalco di tutti.

Mario Andretti è certo l'uomo più sfortunato di questa corsa, come lo è stato di quella del Belgio anche se in ultima analisi a Zolder la colpa della eliminazione può essere considerata sua. La sua sfortuna è simile soltanto a quella di John Watson e della Brabham Alfa Romeo, che sarebbero stati finalmente sul podio, e magari con la vittoria, se stavolta non ci fosse stato l'inenarrabile Jody Scheckter a sostituirsi ad Andretti nella « operazione tamponamento » che pare sia la sorte che deve toccare alle Brabham in tutte le corse.

Mario Andretti ha almeno potuto essere al traguardo, stavolta, ed ha anche la consolazione di sapere

nessuno del team riesce a decifrare. Si verrà a sapere poi che ha l'iniezione troppo grassa e che il motore non tira più di 9500 giri.

Laffite si è avvicinato pericolosamente a Reutemann al 18. passaggio, quando transita per primo Andretti alla media di 162 Km/h, davanti a Watson a 6 secondi, e a Scheckter Hunt a 9 secondi, Depailler Mass, Reutemann a 13 secondi. Lauda è tredicesimo a 34 secondi Brambilla è ventesimo con la macchina che si vede ad occhio che non va.

Ventitreesimo passaggio, Andretti in testa da solo, poi attaccati Watson e Scheckter, poi Hunt, Depailler che sta andando molto forte, Mass, Laffite che ha passato Reutemann, Stuck, Jarier e Regazzoni.

La lotta fra il francese e lo svizzero è entusiasmante e i due si passano a vicenda fra l'entusiasmo del pubblico.

Laffite è lanciafite e parte all'attacco di Mass, mentre le due Ferrari non entusiasmano. Reutemann va molto meglio di Lauda ma pur mettendoci tutto il cuore la macchina non rende come il pilota la potrebbe portare.

Ventiseiesimo e ventisettesimo passaggio, Watson e Scheckter sono a ruota, al giro successivo il « fattaccio »: Scheckter tampona violentemente Watson nella curva a sinistra che immette davanti ai box, così per la seconda volta in quindici giorni Watson è fuori corsa non per colpa sua ma per l'imprudenza degli altri. Watson in mezzo alle macchine che lo evitano per miracolo, fermo al centro della curva, riparte dopo interminabili secondi ed è in settima posizione.

Trentesimo giro, Andretti sempre in testa alla media di 162,600 Km/h. ha venti secondi di vantaggio su Hunt, poi vengono Depailler, Mass, Laffite, Reutemann a 22 secondi, Watson, Stuck, Regazzoni, Jarier, Lauda, Oliver, Ian Scheckter, Lunger, Fittipaldi e Keegan. Sono gli unici a giri pieni.

Trentaquattresimo passaggio, Lauda si ferma ai box e cambia le due gomme anteriori. Ha troppo sottosterzo la Ferrari e va via davanti. Lauda riparte ma si rifermerà dieci giri dopo a cambiare tutte e quattro le gomme prima di ritirarsi definitivamente, al 50. passaggio, dopo aver fatto un testa e coda nel tentativo di passare Stuck e aver in questo modo reso inguidabile la macchina con l'anteriore che va via da tutte le parti.

Laffite passa Mass, mentre in testa è sempre Andretti seguito da Hunt Depailler, Laffite, Mass, poi Reutemann, Watson, Regazzoni e Stuck.

La corsa sembra ormai avviata sui binari di un'altra vittoria Lotus. La lotta alle spalle è molto bella ma non impensierisce il pilota di Nazareth che ha il più vicino avversario, Hunt, a 11 secondi.

Comincia la rimonta di Laffite che passa anche Depailler e si installa, al quarantesimo passaggio, in terza posizione mentre il vantaggio di Andretti su Hunt sfiora ora i 23 secondi. Anche Fittipaldi deve fermarsi per la seconda volta ai box per cambiare le gomme, mentre al 46. giro Laffite è secondo dietro Andretti, Mass, Reutemann che sta andando al di là delle più rosee previsioni. Hunt è in difficoltà con le gomme anteriori, come tutti gli altri, tanto che poi si dovrà fermare. Seguono Depailler, Stuck, Regazzoni e Jarier.

Hunt al 50. giro passa in settima posizione per fermarsi al giro successivo a far cambiare le gomme assieme a Stuck. Ambedue perdono tempo prezioso, irrecuperabile.

A dieci giri dal termine queste le posizioni: Andretti con 19 secondi di vantaggio, Laffite, Mass, Reutemann, Depailler, Watson, Regazzoni, Jarier, Oliver e Nilsson.

Tutto sembra concluso con una vittoria più che meritata di Andretti quando, a tre giri dal termine, Andretti fra lo stupore generale e le parolacce di Chapman rientra ai box. Si crede sia per le gomme invece i meccanici fanno benzina. Si verrà a sapere che il pilota ha sulla sua Lotus la carburazione troppo ricca e che di conseguenza ha consumato di più.

Riparte come un fulmine, ma ormai la prima posizione è compromessa. Nell'immettersi in pista sembra non rispetti il semaforo, e da qui il reclamo di Regazzoni.

Va in testa Laffite che fra il gioire incredulo dei suoi della Ligier e della moglie Bernadette taglia il traguardo da vincitore per la prima volta davanti a Mass, Reutemann, Depailler, Watson, Andretti e Regazzoni.

Giancarlo Cevenini

Il signor X

CONTINUAZIONE DA PAG. 21

che già dopo l'Inghilterra dello scorso anno cominciava ad essere sorpassata dalla concorrenza. La seconda è che con la malattia di Rocchi e Salvarani (quest'ultimo ha chiesto il pensionamento) deve fare tutto l'ing. Forghieri. E non ce la fa a prendere parte allo sviluppo dei progetti, pensare a qualcosa di nuovo, e venire alle corse...».

«Come mai un tracollo così improvviso?».

«Diamo la colpa alle gomme, è comodo, ma la realtà è che non abbiamo migliorato, il motore è sempre quello, è una balla dire che è sempre nuovo ad ogni corsa. Si fanno piccole modifiche ma sono palliativi, e motori o idee nuove non ce ne sono neppure nel cassetto. Certo che il 12 boxer è competitivo: era facile vincere quando avevamo 40 cv più degli altri, era buono anche Lauda...».

«Come, era buono anche Lauda? Che cosa vuoi dire?».

«Beh, hanno scomodato tanti nomi per Niki da far rivoltare nella tomba gli interessati, Varzi, Nuvolari... Diciamo chiaramente: Lauda è buon collaudatore, ma in occasioni come le attuali, quando dovrebbe fare il tempo di forza, di classe, il tempo non lo fa. E' in casi come questi che salta fuori il campione con la "C" maiuscola...».

«Credi che Lauda resterà alla Ferrari?».

«No, per me va via, in molti ne hanno le scatole piene dell'austriaco, che non è che sia poi molto gentile con chi lavora, in particolare in momenti, come questi, chiamiamoli di transizione. Si era pensato anche di non partecipare ad un paio di GP, una pausa tecnica di riflessione, ma poi l'idea è stata scartata perché se si manca a più di due GP i costruttori mettono non so quale ammenda se non vi è una ragione plausibile...».

«Che cosa farete?».

«O modificammo radicalmente la macchina o la buttiamo, più facile la seconda che la prima soluzione. Per me la T2 ha finito il suo ciclo, è ormai vecchia... ma all'orizzonte non c'è nulla».

«Dove andrà Lauda secondo te?».

«Per me va alla Brabham, lì con la Martini e l'Alfa Romeo può trovare i soldi che vuole, eppoi alla Brabham-Martini potrebbe far comodo avere un pilota che collaudi a fondo la macchina, ora che sono più competitivi della Ferrari. Loro, come noi, hanno l'obiettivo di stare davanti all'odiata concorrente che hanno in casa...».

«Chi verrà in Ferrari il prossimo anno?».

«... Credo Scheckter...».



Jacques Laffite era fiducioso nelle sue possibilità, dopo delle prove ufficiali un poco tribolate, ma certamente non si aspettava di vincere. Ecco la Ligier-Matra precedere l'altra monoposto 12 cilindri di Carlos Reutemann, risultato il migliore della Ferrari. Con i quattro punti del suo terzo posto, il regolare Reutemann si è portato a ridosso di Niki Lauda e Jody Scheckter nella classifica provvisoria del mondiale

che degli avversari diretti nella corsa al titolo soltanto Carlos Reutemann ha fatto punti, cosa che lascia almeno aperta la speranza ad una modifica delle cose da verificare magari già al Gran Premio di Francia. Consolazione, ma certo non balsamo per la disdetta che è stata davvero grande.

Sfortunatissimi Andretti, Watson, Jacques Laffite non deve il suo successo ad altri avvenimenti eccezionali. Quelli che gli erano davanti e che sono poi stati superati non potevano resistergli, a nostro parere, in ogni caso. La efficienza della Ligier, che non aveva potuto essere dimostrata nelle prove per via di un guaio al cambio venerdì (che ha impedito le prove con le nuove gomme) è stata eccellente, ed in gara Laffite ha fatto presto a recuperare le posizioni ed a mettersi in caccia dei primi posti.

Dall'undicesima posizione era risalito comunque nel gruppetto che inseguiva i primi tre, e poi ha supe-

rato quelli che erano davanti. La sua posizione è quindi legittima, mentre quelli che possono recriminare, ma su loro stessi, sono Jody Scheckter, scrieteriato, e Hunt che guidando come guida « sfotterà » sempre le gomme e non riuscirà a finire una corsa, se vi è caldo.

Abbiamo dato dieci punti in pagella ad Andretti e Laffite. Andretti li merita tutti, perché è andato fortissimo e bene, e non ha chiaramente colpa di quello che è accaduto alla macchina. Anzi ha il merito di aver tentato (e di essere quasi riuscito) di finire la corsa al primo posto in quelle condizioni. Se c'è uno che adesso dovrebbe essere davanti a tutti nella classifica mondiale è proprio lui. E speriamo che accada presto, per giustizia sportiva.

Laffite è stato splendido. Lo abbiamo visto attaccare sempre con grande decisione, sfruttare al massimo le qualità della Ligier che sono grandi e che per varie ragioni

non avevano potuto essere consolidate dal risultato, finora. La sfortuna della Spagna, ad esempio, è stata grande. Adesso Laffite ha finalmente trovato il successo, e se ammette lui stesso onestamente che è stato fortunato in fondo doveva ben accadere, un giorno o l'altro. Per lui tra l'altro si tratta di un successo di grande valore in ogni caso, perché adesso diventa chiaramente il più in vista dei francesi.

Subito dopo, nella nostra pagella, trovate Mass, Reutemann e Watson. E crediamo che tutti siano d'accordo nella valutazione. Jochen Mass aveva la vecchia McLaren ed è riuscito a stare coi primi, impresa certo non facile, a pochissima distanza da Hunt che aveva la macchina nuova. Ha finito la corsa con le gomme in degenerazione totale, con imbarcate impressionanti, tenu-

Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 26

CONTINUAZIONE DA PAG. 25

te dalla sua notevole forza fisica in limiti di incolumità. Merita davvero molto, e adesso la classifica mondiale gli consacra la posizione di più positivo nella squadra.

John Watson ha fatto quel che poteva, cioè moltissimo, con il miglior tempo nella prima giornata di prove, con la posizione finale in prima linea alla partenza, con un avvio splendido che lo ha posto in testa davanti a tutti. Poi ha dovuto lasciar passare l'irresistibile Lotus di Andretti e si è accontentato del secondo posto. Aveva dietro il funambolico Scheckter ma non se ne preoccupava, perché lo controllava come voleva. Ha avuto torto, però, perché Scheckter, irregolare nella sua guida « a balzelloni », ha finito col tamponarlo. Cosa che noi abbiamo capito quando la Wolf del sudafricano è arrivata sotto i nostri occhi sprizzando scintille dai bracci della sospensione che toccavano il suolo e abbiamo visto rispuntare Watson.

Infine Reutemann. Le magagne della Ferrari le vedete descritte a parte, e non sono invenzioni o opinione nostra soltanto. Esistono, e sono notevoli, e su questo circuito sono state ancora più avvertibili perché ad Anderstorp la Ferrari non è mai andata bene. Nonostante ciò, Reutemann è stato sempre in attacco, sempre al massimo consentito dalle leggi dell'equilibrio e della incolumità personale. Un combattente davvero splendido, l'argentino, che merita piena fiducia anche sul piano puramente agonistico oltre che su quello della classe.

Sono stati questi i protagonisti e se vogliamo ben guardare le cose la « operazione-Anderstorp » è stata buona proprio per Reutemann che ha conquistato quattro punti che possono diventare molto utili ai fini del campionato. Non si sa mai, anche se con quel che passa il convento di Maranello in questo momento le speranze di vincere si riducono.

Alla Ferrari non sono diventati improvvisamente inetti. Alla Ferrari sanno lavorare e vedrete che troveranno ben la maniera di uscire dalla pania. Il motore c'è sempre, anche se non più irresistibile come era fino a un anno fa, e non crediamo che la trasmissione sia in causa, nella decadenza della Ferrari, che è comunque relativa. Le caratteristiche di Digione, per esempio, potrebbero permettere una rinascita che è attesa, anche in conseguenza del lavoro che nel frattempo sarà compiuto.

A questo proposito diciamo che per Lauda c'è stata una giornata. Anche lui era poco lontano da Reutemann, nei primi giri, ma è incappato in un testa-coda simile a quello di Zolder, nel tentativo di sorpassare qualcuno, e da allora ha « mollato ». Si è fermato a cambiare gomme e quindi è precipitato in basso nella classifica e dopo questo lui ed i tecnici hanno deciso di trasformare il Gran Premio di Svezia in una seduta di prove, effettuando parecchi esperimenti che non erano stati possibili nelle prove.

Combattivo al massimo è stato anche Stuck, al quale è capitata la disavventura di una foratura che lo ha tolto dal gruppetto dei primi nel quale stava benissimo. Ha ripreso e non ha mai rallentato il ritmo che gli era normale. Finisce relativamente bene. Combattivo e molto pulito è stato David Purley, anche lui penalizzato da una sosta al box per cambiare gomme e poi bene in corsa. Combattivo e molto bravo anche Nilsson, che non ha potuto ripetere la bella corsa del Belgio, penalizzato dalla rottura parziale di uno dei « grembiolini » mobili che sono sotto la Lotus.

Vittorio Brambilla non ha avuto fortuna. Per evitare un investimento è andato sull'erba ed ha avuto una



Arrivo solitario per Jacques Laffite al termine del suo primo vittorioso G.P. (e per la Ligier) dopo 39 tentativi

LAFFITE brindava quasi incredulo...

ANCHE LAUDA SI È COMPLIMENTATO CON REUTEMANN AL QUALE L'ENTUSIASTA MOGLIE MIMICHA GRIDAVA:

«Che carriera, hombre!...»

ANDERSTORP - Mentre un incredulo Laffite brindava annaffiando tutti di champagne Ferrari dall'alto del camion della Ligier, una rossa Alfetta è sfrecciata particolarmente fra il pubblico e gli addetti ai lavori. Era Ecclestone con Watson che se ne andavano da Anderstorp con tanta rabbia (giusta) in corpo, perché l'etichetta di pilota più tamponato nei GP non piace a Watson, a Ecclestone, alla Martini e all'Alfa...

Poco prima, Watson ci aveva detto: « Ero partito bene ma indubbiamente la Lotus era superiore e Andretti non ha faticato a tenere prima la mia ruota e poi a passarmi alla Gislaved senza problemi. Con Mario non c'era nulla da fare, oggi, la mia macchina andava in modo spettacolare, era inferiore alla Lotus ma non alla Wolf. Scheckter non ce l'avrebbe mai fatta a passarmi, lo controllavo come volevo. Poi il fattaccio, colpa di un doppiato, credo Ertl, Scheckter si è avvicinato troppo e alla curva che immette nel rettilineo dei box mi ha tamponato, alzandomi da terra e facendomi girare ».

Scheckter: « Mi spiace immensamente per quello che mi è successo; non ho tentato di passare Watson in quel punto, sarebbe stata follia, forse lui ha rallentato in anticipo o io ho allungato la frenata... Non so, fatto sta che l'ho tamponato mettendo fuori uso la mia Wolf con la sospensione anteriore destra rotta. Poteva essere una buona occasione, questa, per fare dei punti preziosi a vantaggio di Lauda che oggi era malridotto, invece tutto è rimandato... ».

Andretti: « Dopo pochi giri, una decina, ho sentito che la macchina andava male, la carburazione era troppo grassa. Non sapevo che cosa era, poi abbiamo scoperto che si era mossa la canna dell'iniezione. Nonostante non prendessi più di 9500-9800 giri, non avevo problemi a staccare gli altri, se la macchina fosse andata come doveva avrei inflitto tre secondi al giro a tutti, invece mi sono dovuto accontentare. La carburazione troppo grassa mi ha fatto consumare troppa benzina e a tre giri dal termine mi sono dovuto fermare a fare un rabbocco ».

« Come è stata la partenza? ».

« ... Mamma mia come va quel motore Alfa! Nel vederlo andare via così forte mi sono incantato per un attimo tanto che mi ha passato anche Scheckter... Poi non ho avuto problemi a passarli in mezzo giro, ma l'accelerazione di Watson mi ha fatto paura... ».

Lauda: « ... Grande kasino, con macchina troppo sottosterzante, cambiato gomme eppoi, nel tentativo di passare Stuck, grande testa-coda... Macchina diventata inguidabile ancora di più, forse le gomme non erano perfettamente eguali, ora ingegneri vedranno. Calma, cercheremo di lavorare, io ancora fiducia in Ferrari... ».

Stupenda la corsa di Reutemann, senza strafare ma pronto a cogliere ogni occasione. Alla fine è terzo. Ci ha detto nel camion Ferrari, mentre si riposava, stanchissimo, dalla infuocata corsa:

« Avevo delle vibrazioni anteriori che mi facevano sperare poco, ma se fosse stato più caldo con le gomme che avevamo si poteva anche vincere. Ho avuto una sensazione incredibile, tutte le volte che passavo davanti ai box si sentiva un puzzo di gomma bruciata ».

Si avvicina Lauda e si complimenta con lui, mentre la moglie Mimicha lo abbraccia felice dicendogli: « Che Carriera, hombre!... ».

Laffite, dopo l'annaffiata di champagne Ferrari, ci è stato « rapito » dalla radio francese. Finalmente scende dal trespolo

occlusione al radiatore, con conseguente surriscaldamento del motore. La sosta non è bastata perché il motore aveva sofferto e così egli ha dovuto abbandonare.

Infine parliamo di due campioni del mondo. Quello in carica ha confermato il suo momento infelice, con una guida veemente che non poteva che avere conseguenze nefaste

sulle sue gomme. Come è stato.

Al contrario vi è stata una splendida dimostrazione di volontà e di agonismo da parte di Emerson Fittipaldi, che ha dovuto accontentarsi della vecchia macchina, non avendo la nuova, e che ha continuato a correre anche quando il motore era decisamente fuori fase, con brontolii inenarrabili. Insieme con que-

incredibile dove sono stati messi i colleghi della radio e ci dice:

« Troppo, troppo... credevo di fare una bella corsa, ne ero convinto fin dalle prime prove, ma avrei fatto salti di gioia per un secondo o un terzo posto, il primo era fuori dalla mia dimensione... ma è giunta una vittoria, la prima, ci voleva ».

« Ing. Noretto: la Ferrari è terza con Reutemann, che cosa ci dice? ».

« La macchina ha purtroppo le defaillances che sono state evidenziate dalle prove ma è una macchina che ha il grande pregio dell'affidabilità, è questa che ci ha parzialmente salvato qui ad Anderstorp. I problemi rimangono, però abbiamo visto tutti Oliver davanti a Lauda per tanti, troppi giri. Abbiamo girato costantemente in 28", e questo secondo noi è un buon segno ».

L'ing. Forghieri: « All'inizio abbiamo girato sempre sul piede di 1'28"6, anche alla fine eravamo su questi tempi, il nostro problema era che le gomme non andavano in temperatura. Gomme poco calde vuol dire che nei rettilinei la gomma si puliva meno delle altre. Le avete viste tutti, ai box, le gomme di Lauda con tutta la gomma attaccata. Ecco, quello è il nostro problema ».

Bisogna dire che la Ferrari è strana: dopo aver fatto quel po' po' di caos per avere le gomme nuove, alla gara è partita con le vecchie che erano state usate fino a Zolder, per intenderci le 13 anteriori e le 11 posteriori. Ora con le gomme nuove (le 49 e le 23, oltre alle 38) si sono indubbiamente avvantaggiati gli avversari, tipo la Lotus e la stessa Ligier che le ha usate con grande profitto. Forse, se la Ferrari avesse usato le gomme nuove più tenere, con il caldo che c'è stato avrebbero avuto le gomme in temperatura giusta e Reutemann avrebbe potuto fare il miracolo. La Ligier che ha vinto aveva le 38 anteriori, le nuove quindi, e le 29 posteriori.

Brambilla: « Al primo giro, per passare Oliver, sono andato nel prato e si è riempito il musetto di terra e di erba. Il motore scaldava e mi sono fermato ai box per fare pulire il radiatore. Poi la pressione della benzina è calata tanto che nelle curve a sinistra il motore si spegneva. Quando è successo l'ultima volta mi sono fermato e non sono più riuscito a mettere in moto ».

Peterson: « L'impianto elettrico mi ha piantato in asso dopo pochi giri. Non siamo riusciti ad individuare che cosa fosse e per me la corsa è durata troppo poco. L'ho seguita dai box, è stata una bella corsa, combattuta e con un finale al brivido ».

Mass: « E' l'ultima corsa che faccio con la M 23, e quasi quasi mi spiace anche alla luce di come è andata, veramente bene... Non ho avuto nessun problema e ho controllato agevolmente i miei avversari. Se c'erano altri giri non so se ce l'avrei fatta a prendere Laffite, forse sì forse no ».

Stuck: « Terribilmente sottosterzante, inguidabile, la macchina. Dopo che cambiato gomme un po' meglio, ma non molto... Macchina molto competitiva, se smettono di buttarlo fuori Watson presto vince GP... ».

Sembra di sentire parlare Lauda...

Ecclestone ha fatto forse una mossa sbagliata sulle sue macchine, o per lo meno non indovinata: ha montato a Stuck le gomme dure e a Watson quelle morbide. Da come sono andate le cose, se avesse fatto diversamente forse Stuck sarebbe fra i primi sei, e non decimo.

g. c.

f. l.

NELLE PROVE SUBITO
ANDRETTI, MA POI...

FITTI vuol capire

Uno e due per Emerson Fittipaldi finito nelle reti durante le prove del venerdì e costretto a tornarsene a piedi ai box assieme alla moglie



ANDERSTORP - Si è ripetuta la storia di Zolder. Quindici giorni fa, in Belgio, emersero Andretti e Watson, qui in Svezia sono ancora loro due a tenere banco. Come a Zolder, la crisi Ferrari ha avuto una ulteriore conferma. Non c'è il distacco abissale del Belgio, ma Reutemann è a 1'138 da Mario Andretti, mentre Lauda è a 1'422 millesimi.

Se la supremazia delle prove dovesse trovare un riscontro nella gara, le due Ferrari potevano essere doppiate in corsa. E' triste pensare una cosa del genere ma il responso dei cronometri è stato inesorabile. In più, per la Ferrari c'è l'aggravante di aver avuto, come tutti gli altri, le nuove gomme (mescola anteriore 38) ma di non aver progredito, mentre nella stragrande maggioranza ciò è avvenuto. Resta il caso (isolato) di Andretti che ha fatto la sua migliore prestazione, che equivale alla pole position, con i pneumatici dell'altr'anno, ma ad onor del vero, la Lotus era sempre stata fra le protagoniste, sempre prima anche nella giornata iniziale quando è emersa la Brabham-Alfa di Watson, ma era stata una mossa stretta di Ecclestone a riuscire ad avere prima le gomme per la Ferrari e per lui, mentre a Chapman sono state date quando mancavano due giri al termine.

Questo senza nulla togliere ovviamente alla bella, bellissima prestazione delle Brabham-Alfa-Martini che con Watson e Stuck hanno dimostrato una volta di più di essere mature per vincere, con il motore più potente del «circo» della F.1, il loro primo G.P. Anche se stavolta sono stati nuovamente sfortunati.

Venerdì, prima giornata di prove, il circuito di Anderstorp accoglie i 31 iscritti con un bel sole e tanto caldo. La Goodyear annuncia che le sue gomme sono ferme a Göteborg e che spera di darle per la seconda sessione di prove, cosa che avviene puntualmente ma non per tutti in egual misura, come abbiamo già detto.

Brivido durante la prima ora e mezza. Dopo venti minuti esce di strada, alla curva dopo il ponte, Fittipaldi causa la rottura di una bielletta della sospensione posteriore che gli fa perdere una ruota. La vettura, la nuova Copersucar, è forse aggiustabile essendo finita nelle reti, ma Emerson non vuole rischiare senza prima aver visto la ragione della rottura, e continuerà con la vecchia Copersucar.

Emerge Andretti, davanti a Hunt e Scheckter. Il vincitore dell'ultimo G.P., Nilsson, ha problemi con il cambio, mentre problemi ben più grossi li ha la Ferrari. La macchina è lenta, entra ed esce piano nelle curve, si invocano le nuove gomme, per ora Lauda e Reutemann sono rispettivamente in decima e undicesima posizione.

Ha potuto provare poco Scheckter, perché bloccato per un guasto all'impianto elettrico, bloccato anche Laffite con la quarta marcia che esce. Innocua uscita di strada di Rebaque, mentre arriva sul circuito il camion della Goodyear. In questa prima sessione un po' in ombra le due Brabham-Martini-Alfa di Stuck, che è protagonista di una innocua uscita di strada, e di Watson che deve girare con il «muletto» perché la sua macchina ha problemi ai freni che devono essere spurgati.

Arrivano le gomme nuove nella seconda sessione di prove, ma la musica non cambia. Lauda è sempre in crisi, gli altri migliorano ma lui no. Viene il sospetto che i mali della Ferrari non siano poi tutti da addebitare alle gomme, come i tecnici Ferrari vogliono far credere.

OLOFSSON in famiglia nella F.3

ANDERSTORP - Con il tempo di 1'33''779 il solito Olofsson si è assicurato la pole position della gara di F.3, ad Anderstorp. Lo svedese ha fatto meglio dei suoi tradizionali avversari Alriksson e Elgh che utilizzano come lui la Ralt Toyota.

Il dominio di Olofsson è stato indiscusso infliggendo in prova quasi un secondo di distacco ai due rivali. Hanno provato 28 macchine, ma non era presente nessuno degli italiani.

Netto il dominio di Olofsson anche in gara, dove ha nettamente staccato Elgh di oltre 6 secondi con una gara velocissima e sempre condotta in testa. Al terzo posto Nygren con la March-Toyota, che ha battuto Alriksson, autore di un testacoda al quarto dei 18 giri in programma. Olofsson ha fatto suo anche il record sul giro in 1'35''404 alla media di 151,600 kmh.

GARA DI FORMULA 3 - 19 giugno 1977 - Gara internazionale svedese valida per il campionato svedese. Anderstorp (Svezia)
LA CLASSIFICA

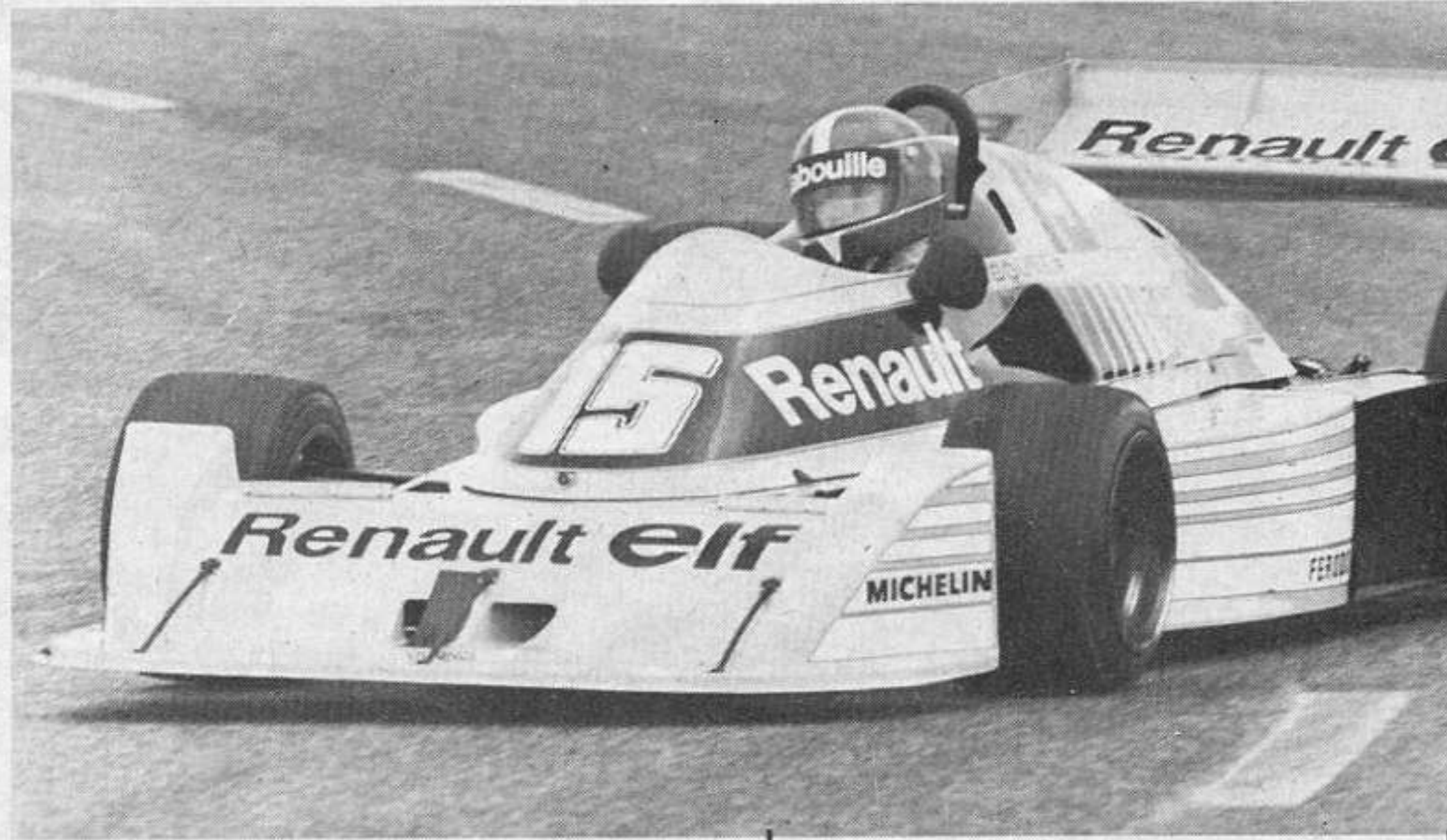
1. Olofsson (Ralt) in 28'56''513; 2. Elgh (Ralt) 29'06''659; 3. Nygren (March) 29'07''459; 4. Alriksson (Ralt) 29'10''046; 5. Sigurdsson (Ralt) 29'12''901; 6. Svensson (Ralt) 29'21''520; 7. Rothengath (March) 29'26''385; 8. Karlsson (Wiking) 29'46''085; 9. Spellerberg (Chevron B 38) 29'46''794; 10. Gramberg (Argo) 29'51''536.

Respinto il reclamo contro ANDRETTI

ANDERSTORP - Appena finita la gara, è stato presentato un reclamo contro la Lotus di Mario Andretti, per presunto rifornimento irregolare. I commissari hanno stabilito che effettivamente il rifornimento della Lotus non è stato effettuato secondo tutte le regole di sicurezza, ma hanno anche giudicato la infrazione non abbastanza grave da escludere Andretti dalla classifica. Per cui il risultato ottenuto sul campo è stato confermato.

Il reclamo era stato presentato dalla Ensign, alla quale ovviamente la eventuale squalifica di Andretti sarebbe tornata molto utile perché Regazzoni avrebbe ottenuto un punto per il campionato mondiale, con ovvia rivalutazione dei premi in danaro nella spartizione secondo le regole FOCA.

A nostro parere la decisione dei commissari sportivi è stata molto saggia ed onesta ed anche sportiva.



Il turbo RENAULT rinvia...

LE CASTELLET - Dopo le recenti prove al RICARD dove ha avuto problemi sia al telaio ma anche con il turbo (nella foto), la Renault deciderà martedì se debuttare in Francia o a Silverstone. Sembra più probabile la seconda che la prima ipotesi. Una decisione verrà presa venerdì prossimo dopo le prove che la Renault andrà a fare assieme ai costruttori di F.1. In vista del GP di Francia. Ad ogni modo, ha detto un responsabile della Renault, il vero debutto avverrà a Silverstone...

Lauda rompe il motore (o per dirla alla maniera Ferrari: ha sentito un calo di rendimento e si è fermato prudenzialmente...). Farà quattro giri con la versione a passo lungo ma non combinerà nulla di buono. Anche Reutemann non riesce a migliorare, si cerca di individuare che cosa ha la vettura di Maranello, si parla vagamente di cambiare le sospensioni, ma sembrano più confusionari palliativi che veri interventi diretti alla ragione del «male».

Lauda quest'anno non è riuscito a fare meglio del suo tempo dello scorso anno, che era 1'26''441. E' stato infatti accreditato di 1'26''826, mentre invece hanno migliorato: Andretti, Hunt, Nilsson, Stuck, Watson, Depailler, Reutemann, Peterson e Brambilla, oltre ad altri di minore importanza.

Watson, con il tempo di venerdì, rimane in prima fila, mentre in seconda, a fianco di Hunt, troviamo Scheckter, che sembra assieme ad Andretti il più serio candidato al titolo di Hunt. Terza fila per Stuck, una riconferma (ma non ve ne era bisogno) del motore Alfa. Al suo fianco c'è Depailler, che ha ritrovato ad Anderstorp una competitività con la sua sei ruote che prima gli mancava.

Nilsson e Laffite sono in quarta fila. Dal francese ci si aspettava di più (ma si rifarà in gara), così come Nilsson che gioca in casa... Mass, Peterson e Jones hanno fatto meglio di Reutemann che è il primo della Ferrari in sesta fila, settima per Brambilla e per Regazzoni (che ride per essere davanti a Lauda), ottava fila per Lauda a fianco di Oliver.

cev.

LAUDA ricusa la «T» lunga

● **ANDERSTORP** - Mancavano dieci minuti alla fine delle prove quando **LAUDA** si è fermato con il motore rotto. Il pilota ha chiamato subito Ghedini che si è precipitato a mostrargli i tempi. Un moto di stizza, poi Niki ha ordinato che gli preparassero la versione a passo lungo che aveva sempre ostinatamente rifiutato di guidare dopo aver fatto alcuni giri a Fiorano. Ha fatto solo quattro giri in 1'27"9, 1'27"8, 1'27"2, 1'26"5, prima di fermarsi definitivamente e confermare che la sua prima impressione era valida, la T2 a passo lungo non è migliore dell'altra...

● Dopo pochi giri nella seconda sessione di prove di venerdì **REUTEMANN** è uscito con la versione della Ferrari T allungata di 20 cm., rovinando il musetto. La macchina era terribilmente sottosterzante, tanto che si è deciso di abbandonarla...

● Subito dopo le prove di sabato (infelici) **LAUDA** si è presentato in sala stampa ma non rilasciava dichiarazioni se non al «coro fedele», ad oltranza e ai due fidi giornalisti austriaci, soprannominati da uno spiritoso collega i fratelli De Rege. Lauda in sala stampa ha telefonato alla moglie Marlene a casa a Ibiza...



Abbondanza per Niki: fra nuove e vecchie, non si può certo dire che la Ferrari non avesse a disposizione delle gomme, poi ha usato le solite

La rivincita GOODYEAR

● La **GOODYEAR** aveva portato ad Anderstorp le ruote anteriori della mescola 49, le posteriori della 23, più le nuove, arrivate in ritardo, le 38 anteriori, che sono quelle provate in Sudafrica quest'anno, e che sono più tenere e hanno una diversa costruzione di tele che dovrebbe favorire la Ferrari, ma in Svezia di risultati non se ne sono visti. E' una «verifica» di niente per la Goodyear dopo tante accuse avute da Maranello!...

● Il primo team ad avere le gomme nuove Goodyear è stata la Ferrari che le ha montate subito a Lauda. Quando **ECCLESTONE** se ne è accorto è andato alla Goodyear a reclamare e mentre venivano montate anche a Reutemann le aveva anche Watson. Chissà che cosa ha minacciato Bernie con il dito alzato a mo' di ammonimento...

● C'è chi ha un problema chi un altro, alla **FERRARI** non riescono a mandare in temperatura le gomme, alla Lotus invece c'è un meccanico apposta che quando i due piloti si fermano raffredda le gomme con una brocca d'acqua...

● A **PATRICK NEVE** è successo lo stesso inconveniente sudamericano di Andretti, gli è scoppiato infatti l'estintore durante le prime prove, e ha perso così una mezz'ora essendo rimasta la macchina inutilizzata sul percorso.

● Sono in molti a giurare, vista la prova delle Ferrari e quella delle Shadow, che se **PATRESE** fosse stato presente avrebbe fatto meglio delle vetture di Maranello, ma forse è stato meglio così: si sarebbe forse bruciato ogni speranza di cavallino...

● Nell'ultima ora di prove **IAN SCHECKTER** è uscito di strada danneggiando il musetto e l'alettone; la macchina non è stata recuperata come per Jarier, bloccato lungo il circuito, che ha potuto provare pochissimo.

● Il tempo di **HUNT** nelle ultime prove di sabato è stato ottenuto con il motore al magnesio, utilizzato poi in corsa. Anche **ANDRETTI** ha utilizzato lo stesso motore, ma con le teste in alluminio; glielo hanno imposto ma lui avrebbe preferito il motore di Nicholson.

● Sembra che **ECCLESTONE** badi molto all'economia, non spendere e guadagnare molto sembra il suo motto, anche se questo stato di cose pare non gradito dalla Martini. La Brabham non è venuta a provare come tutti gli altri team di una certa importanza. Inoltre i motori delle prime prove erano ancora quelli di Zolder (e questo passo) ma le macchine non erano neppure state guardate tant'è vero che Watson ha perso una mezz'ora perché la sua macchina aveva i freni che dovevano essere spurgati.

● Due bandiere nere durante la prima sessione di prove: una a **HUNT** e l'altra a **WATSON**, avevano tutti e due superato con la bandiera gialla di pericolo esposta.

● Due innocue uscite durante la prima sessione di prove: quella di **STUCK** e di **ERTL**; ambedue come unica conseguenza hanno avuto un bel fascio di erba raccolta nel prato e... scaricata ai box.

● Dopo pochi giri, nella prima giornata di prove, **REUTEMANN** ha fatto montare delle molle anteriori più dure per vedere di ovviare in parte al difetto della sua macchina che va via troppo con il posteriore.

● Dopo 45' di prove, venerdì, si è sospeso tutto per recuperare la vettura di **FITTIPALDI** fra le reti nella curva del carosello. L'ing. Forghieri, molto scocciato dell'interruzione che sconvolgeva i suoi piani di prove, ha chiesto all'ing. Noretto se gli organizzatori potevano farlo. Avutane conferma ha brontolato ed accettato...

● Anche il messicano **REBAQUE** è uscito di pista durante la prima sessione di prove danneggiando il musetto della sua Hesketh...

● Era preoccupato, **REUTEMANN**, all'aeroporto di Copenhagen non vedendo arrivare l'ing. Forghieri e Ghedini in ritardo per il solito sciopero Alitalia. Arrivati alla sera, i due hanno fatto contento Reutemann che è stato soddisfatto di vedere l'occhialuto ingegnere che ha curato particolarmente la sua macchina come già fece in Brasile. Ma Lauda che cosa dirà ai suoi amici torinesi di questa manifesta preferenza?

Un contratto biennale per BRABHAM e ALFA

● Abbiamo chiesto a **ECCLESTONE** se ha già firmato il contratto con l'Alfa.

«No, ma lo farò presto, sarà un contratto biennale».

La macchina nuova?

«Non prima di Monza...».

I piloti?

«Ancora presto per parlarne...».

Lauda?

«No comment...».

Come sarà la macchina nuova?

«Eccellente: manderà tutti a dormire quando esce...».

● La Heuer, che tradizionalmente distribuisce i tempi ai GP di F.1, è stata, ad Anderstorp, largamente battuta dalla **HEGO TIMING** che dava i tempi al millesimo di secondo di tutti i piloti, mentre la Heuer li dà, per un massimo di 12, al centesimo.

● **LAUDA** e **REUTEMANN**, durante le prove, hanno cambiato molti alettoni alla ricerca di una competitività che è misteriosamente sparita. Lauda preferisce una macchina neutra, mentre a Carlo piace che la macchina sbandi con il posteriore... ma non troppo come succedeva qui.

● Si è rivisto l'avv. **CAUSO** ai box di Anderstorp, ma non doveva essere presente né come CSI né come CSAI; a parte il solito vezzo di servire cerimoniosamente solo ed esclusivamente la Ferrari non portava la solita fascia, ma un normale cartellino bianco attraversato da una striscia rossa con la scritta «personale di team». E il numero progressivo 613. Quale?

● **MASS** avrà anche lui molto presto la nuova M26 in gara, dopo i collaudi di Hunt, Mayer si è convinto che la macchina è competitiva e i tempi parlano chiaro, quindi a Digione saranno due le M26 in pista.

● Dopo appena un giro, al venerdì, alla Ligier di Laffite è saltata la quarta marcia, facendo perdere tempo prezioso al pilota francese. La Ligier, a parere dell'ing. Chiti, è la vettura più nuova aerodinamicamente che vi sia in F. 1 mentre tutte le altre più o meno si equivalgono.

● L'ing. **NOSETTO**, dopo la fine delle prove, era un po' arrabbiato: aveva infatti preso dei tempi parziali nella curva alla sinistra dei box, quando le macchine transitavano davanti a lui e quando lo rifacevano dall'altra parte del circuito. Il risultato non è stato soddisfacente per la Ferrari che perdeva solo in quella curva moltissimo. Ecco i tempi: Andretti 8"21; Reutemann 8"44; Lauda 8"45; Watson 8"38; Scheckter 8"39; Hunt 8"39; Peterson 8"63; Depailler 8"44; Nilsson 8"75. Le difficoltà di inserimento in curva: la solita storia, si entra piano e si esce ancora più piano.

La WOLF resta irregolare...

● La **WOLF** continua ad essere irregolare... monta infatti il radiatore dell'olio del cambio che sporge sotto il cambio come la Ferrari dell'altr'anno che venne squallificata e fatta cambiare...

● Durante le prime prove di venerdì, **ANDRETTI** ha dovuto far alzare la macchina di due cm. perché il musetto toccava per terra...

● Prove un po' travagliate per **SCHECKTER**: già da primo giorno, infatti, il pilota sudafricano saltava da una Wolf all'altra perché c'era sempre qualche guaio di natura elettrica a bloccarlo, nonostante ciò il tempo lo ha fatto lo stesso...

● Faceva freddo per le F. 1 in Svezia, tant'è vero che sulla McLaren M26, durante la prima giornata di prove, **HUNT** ha dovuto parzializzare il radiatore, poi il sole a picco ha fatto la sua apparizione e le temperature sono tornate normali per tutti.

● Ad Anderstorp erano esposti manifesti con Reutemann e la sua Ferrari con lo stemma Fiat che c'era regolarmente anche qui in prova e in gara, ma che reclamizzavano il vermouth **CINZANO**. Non c'era Lauda sui manifesti...



Laffite finalmente sul podio. Se lo meritava da tempo, anche se la vittoria gli è arrivata in modo fortunoso. Con lui, Reutemann, ottimo terzo

CHITI sopporta anche 2 meccanici in meno

● L'ing. Chiti è venuto ad Anderstorp con due soli meccanici al seguito dei suoi motori che equipaggiano le Brabham Martini. E' successo infatti che a Zolder gli altri due meccanici Alfa che erano venuti con un camion al seguito per portare due motori nuovi stati buttati fuori dai box da **ECCLESTONE** che ha preteso, contratto alla mano, che come prescrive l'accordo debbano essere solo due i meccanici Autodelta... Ad Anderstorp c'era anche Calloni venuto a portare i soliti motori, e per evitare... grane, non è neppure entrato ai box, bivaccando fuori nel parking. Vedi mai che Ecclestone si arrabbiasse e montasse un motore Cosworth sulle sue macchine; forse hanno paura di questo all'Alfa, se accettano tutto dal padrino...

Cinque chilometri di differenza...

● La differenza della media sul giro più veloce ottenuta in prova da **ANDRETTI** (pole position) e **KEEGAN** (ultimo classificato) è di 5 chilometri e 700 metri.

● Tyrrell e Ferrari non hanno potuto rilevare le velocità massime delle vetture nel rettilineo, perché gli organizzatori non hanno permesso che mettessero le cellule nella posizione ottimale, ma in un punto della pista troppo largo, dove le cellule non si potevano centrare bene. Il risultato è stato di avere finalmente una F. 1 a oltre 300 Km/h, ma era una rilevazione inesatta che non è stata usata per nessun parametro...