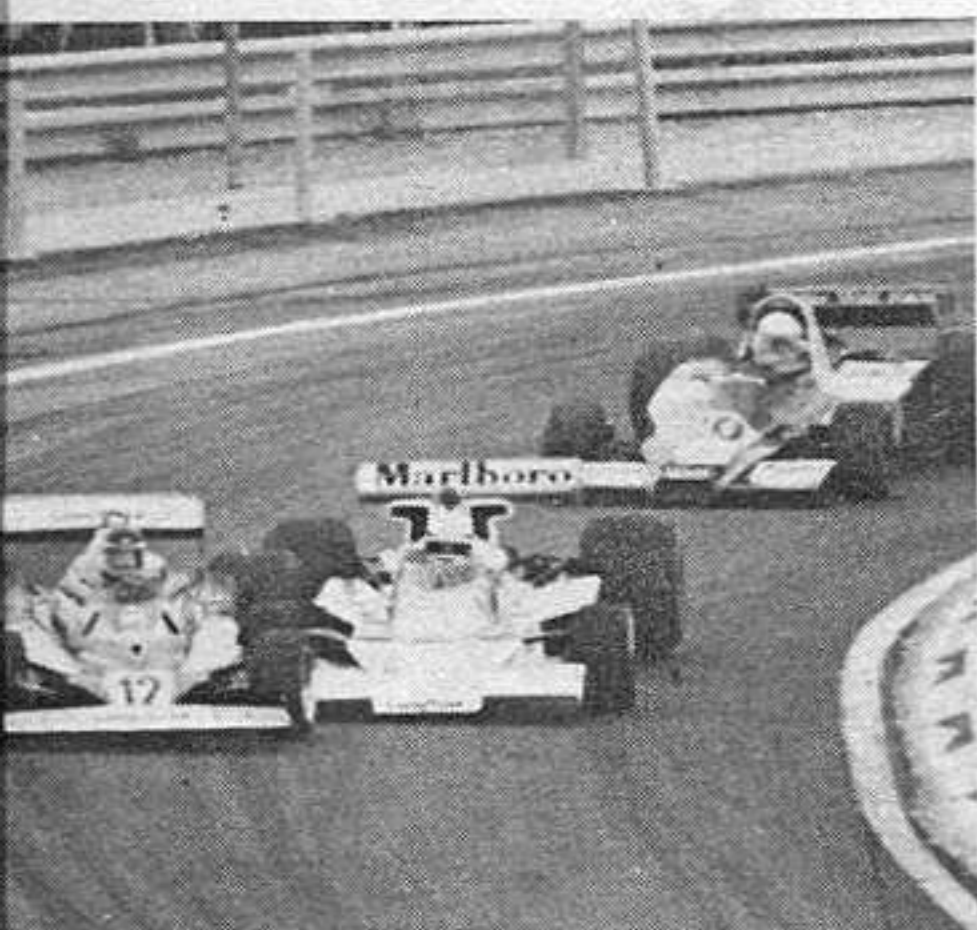
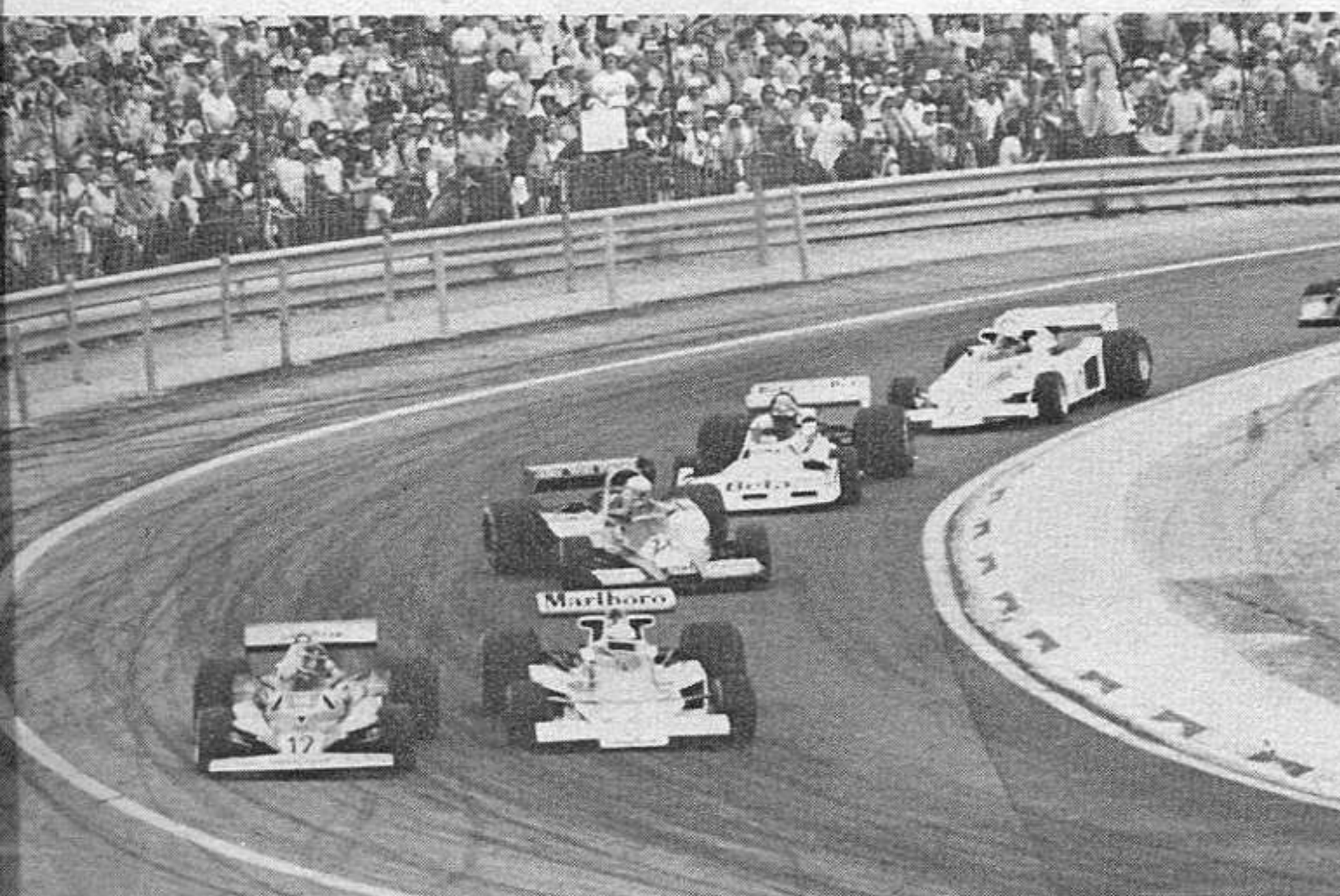
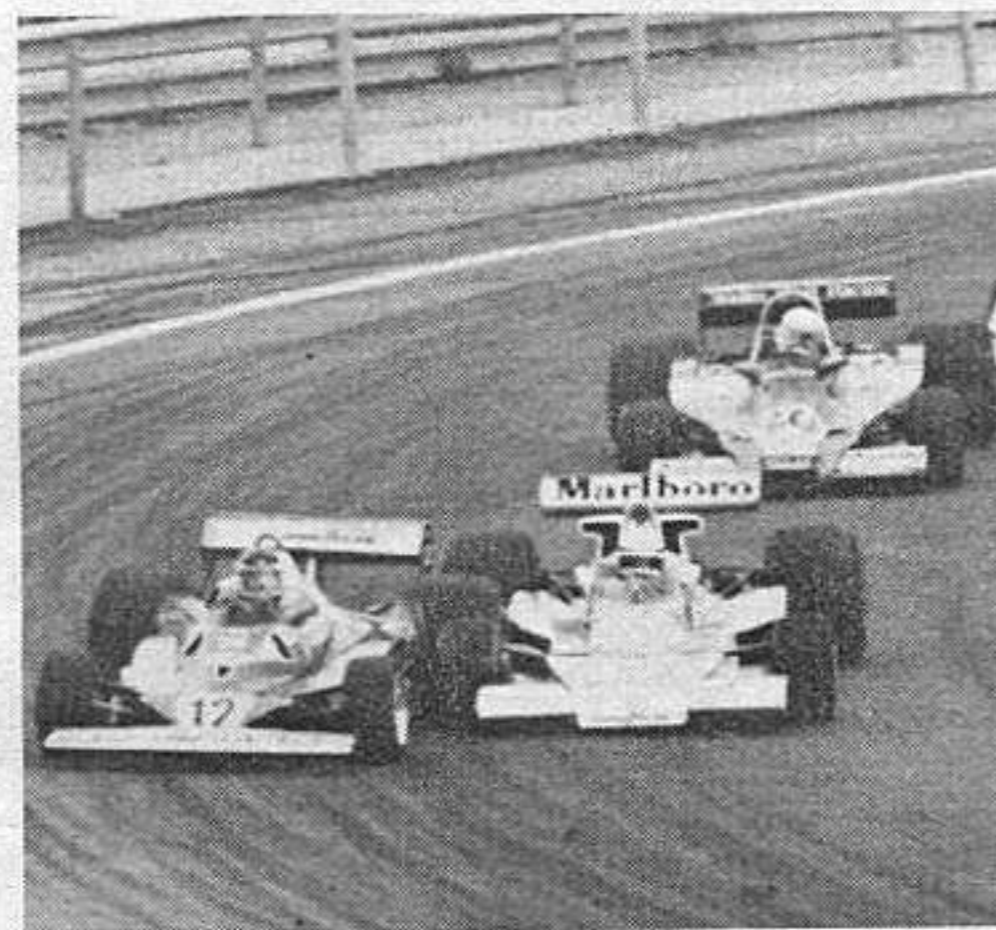


Era cominciato così il «contatto» fra Reutemann e Mass quasi subito dopo la partenza. Alle spalle Andretti e Nilsson. Vedete le ruote della McLaren praticamente incassate fra le due della Ferrari (ATTUALFOTO)



Il contatto ha portato i due a staccarsi dal cordolo e, nella seconda foto Reutemann è già «spedito» sulla tangente e non supererà la curva...



... Reutemann è ormai diretto fuori strada, mentre (sopra) si nota Schecter che deve controsterzare per non trovarsi in difficoltà. Poi però (sotto) infilerà Mass il quale, anche se meno di Reutemann, avrà la sua difficoltà nel superare questa curva. Entrambi poi dovranno rimontare



LA VERA «SFORTUNA» DI WATSON A DIGIONE SI È CHIAMATA ANDRETTI

La benzina nel piedone



«...Andretti quest'anno è migliorato molto: attento, riflessivo, audace al momento giusto...». Bontà loro, anzi bontà sua (del critico auto sportivo del quotidiano Fiat). Mario Andretti, vincitore di Indianapolis, uno dei pochi piloti al mondo che ancora, miliardi o no, disputa con la stessa grinta ogni corsa e finché la bandiera a scacchi non si abbassa non molla, ecco come deve essere con sufficienza «scoperto» dopo la vittoria di Digione.

Senza dire che in casa Brabham e Alfa seguitano a lamentarsi, ripetendo atteggiamenti di moda ormai, fra coloro che debbono trovare sempre un alibi ad un risultato negativo. Il sorpasso dell'ultimo giro è stato digerito peggio di quanto fosse logico. Si capisce la delusione, ma in ogni caso si tratta pur sempre di un clamoroso errore dello staff Brabham.

Perché questa storia di centellinare la benzina a gocce d'oro, con la scusa di dover ridurre il peso al minimo, è diventata davvero ridicola e quasi a certe beffe della sorte ci si autocondanna. Per di più è davvero impensabile che a 14 giorni di distanza da un episodio analogo, non si sia tratto coscienza delle disavventure altrui (guarda caso proprio di Andretti).

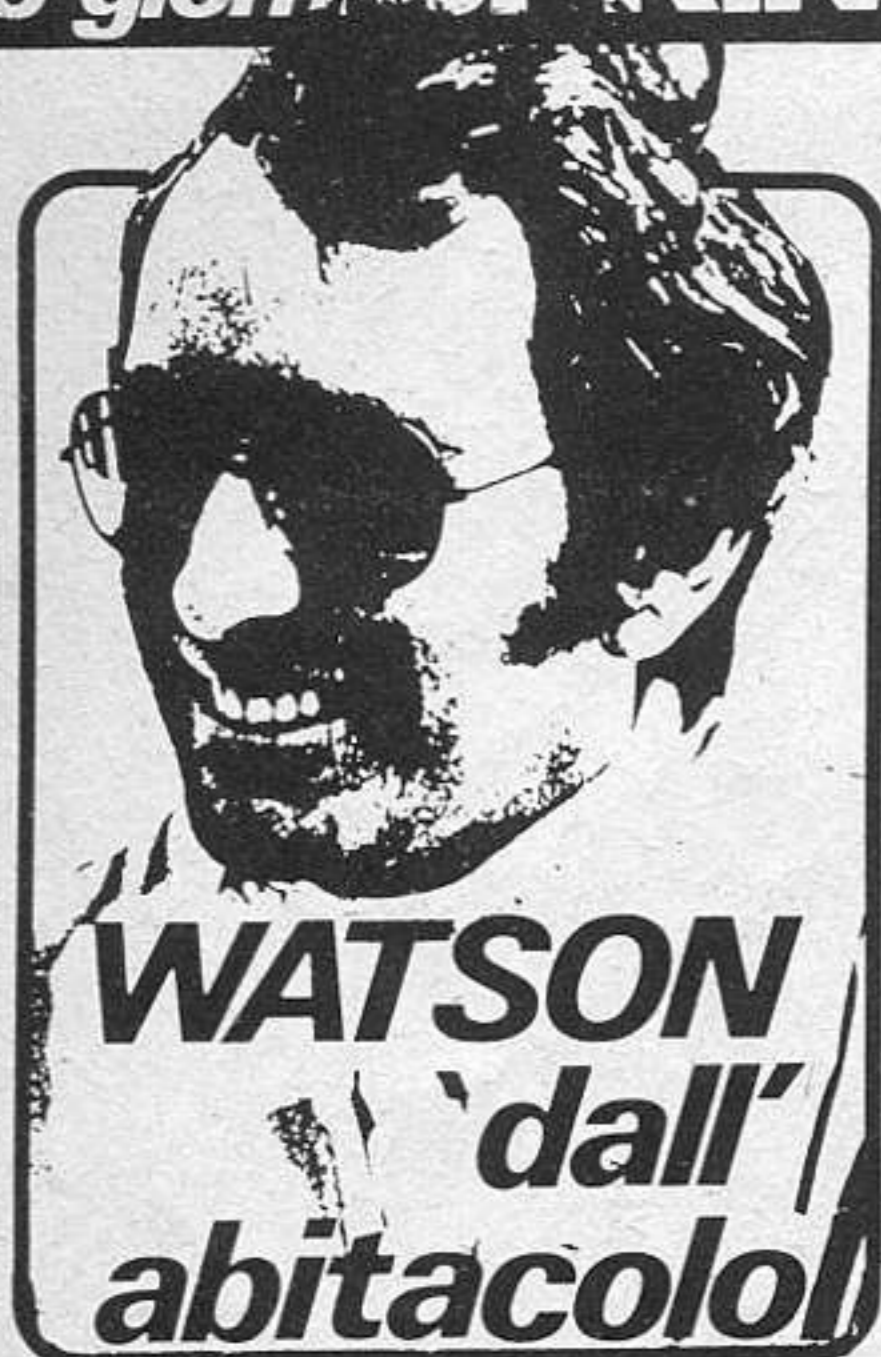
Dice Chiti: «Non si riesce davvero a capire come possa essere capitato questo errore. I metodi di calcolo sono abbastanza normali. Quando si cominciano le prove, si mette la vettura a vuoto di serbatoio, poi si versano dei litri e, man mano, se ne aggiungono secondo le necessità. E' ovvio che si tiene un conto preciso dei litri versati nel serbatoio. Finite le prove si vuotano i serbatoi, si calcola la benzina rimasta e quella consumata la si divide per i giri percorsi. Così si stabilisce quant'è il consumo della macchina. Nel calcolo naturalmente si tiene poi conto per le gare che il consumo è in genere sempre maggiore specie per le condizioni ambientali. C'è tendenza tra l'altro a maggiore evaporazione. In genere si mettono 4 galloni in più. Però è vero che le squadre inglesi pensano troppo al mezzo chilo (di benzina) e che capitano disavventure di questo genere diventa sempre possibile. E' capitato in più di una corsa sentir dire, vuotati i serbatoi alla sera: Che fortuna, però, ancora un giro e restavamo a secco!...».

Ma anche queste serene considerazioni non è che al vertice Alfa siano state digerite filosoficamente. Forse perché la vittoria che tarda a venire mette nei pasticci i dirigenti che si sono battuti contro il Presidente, per evitare la F. 1 integrale Alfa. E perciò puntano tutto sulla prima vittoria per annunciare il rinnovo del contratto con Ecclestone. Il quale, se non ha questo rinnovo, non tira fuori la sua macchina nuova. Perché è evidente che lo farà soltanto quando avrà la certezza di poter mantenere i motori Alfa Romeo.

Benzina o non benzina comunque, è stato ridicolo la vittoria di Andretti metterla in discussione con quella coincidenza anche perché, è ovvio, nel momento in cui Andretti ha tentato il sorpasso non pensava certo che Watson non potesse reagire. D'altro canto, come si è visto nella ripetizione rallentata e documentata di TELESPIRINT, anche se Watson avesse potuto accelerare nel momento in cui Andretti lo ha passato in curva, egli ormai non avrebbe più potuto risuperarlo perché: o si sarebbe girato, o avrebbe preso l'avversario nella ruota posteriore sinistra.

Un omaggio alla prodezza di Andretti, l'ha fatto lo stesso Watson proprio nell'articolo che segue, quando racconta dello stupore di Schecter convinto che in quella curva non si potesse superare!

Il G.P. di Francia, diciamo chiaro, Watson l'ha perso nel momento in cui, dopo aver avuto 6 secondi di vantaggio, si è fatto raggiungere. Amministrare il vantaggio (o lo svantaggio) è una politica ormai abusata, ma che magari si addice ai ragionieri, non certo ai veri campioni del volante.



WATSON
'dall'
abitacolo!

JODY non credeva a sorpassi in quella curva!...

DIGIONE - Ho fatto il viaggio di ritorno dal GP di Svezia insieme a Mario Andretti. La sua voce, il suo aspetto, le spalle curve, tutto parlava della sua delusione. Aveva guidato la corsa per tutto il tempo, poi a tre giri dalla fine la mancanza di carburante gli è costata la vittoria certa. Lo compativo. Ma si trattava del genere di compassione che sorge dalla condiscendenza e non da una vera comprensione.

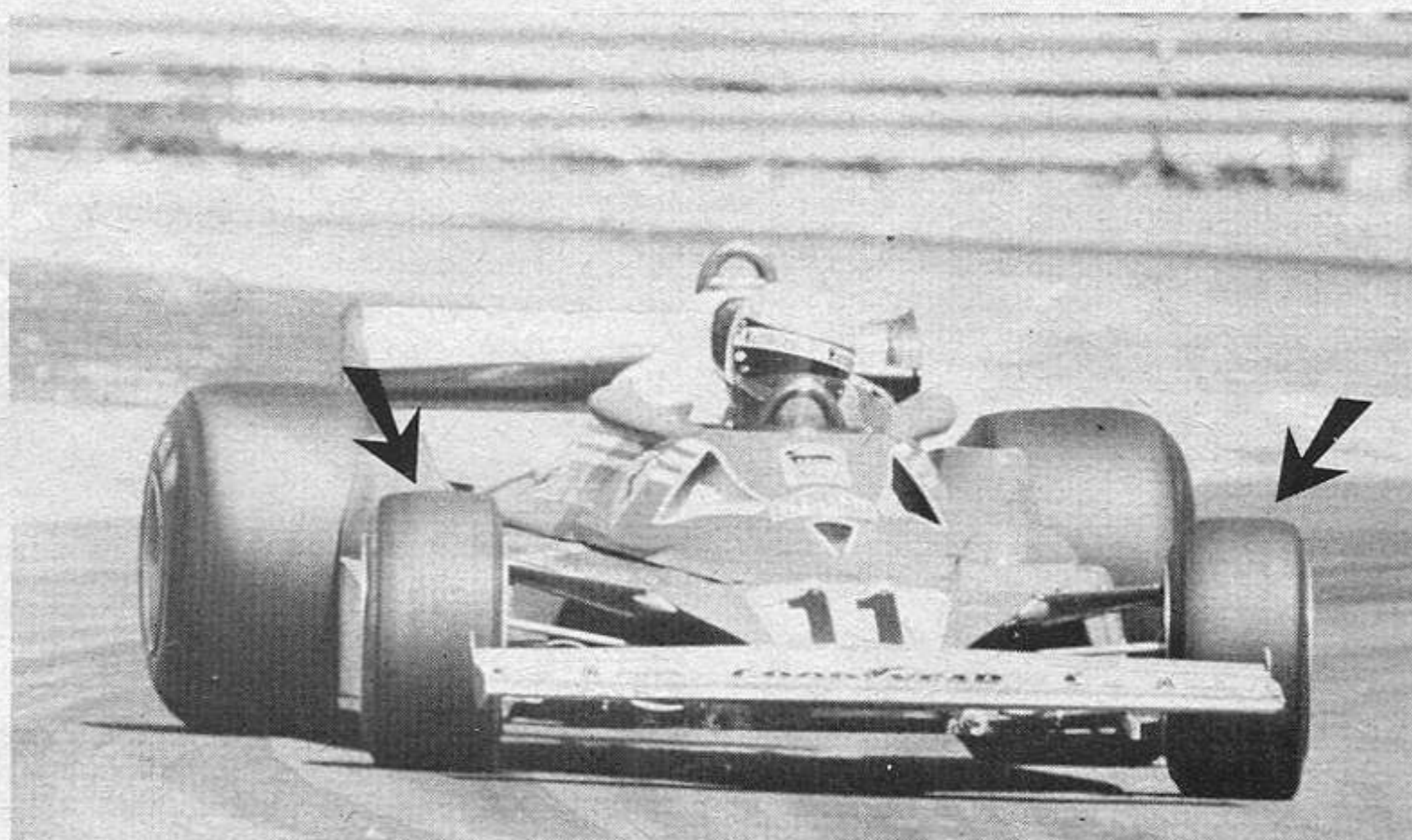
Solo ora posso capire come si sentiva veramente. Ho guidato la corsa a Digione sin quasi dall'inizio fino a metà giro dalla fine, quando la mancanza di benzina, per un valore di 250 lire, mi ha derubato d'una certa prima vittoria per il Martini-Brabham-Alfa team.

Avevo disputato ciò che considero una corsa perfetta al 100%. Mi sono fatto strada all'inizio della corsa, al 4. giro, mettendomi al comando, passando James Hunt; ho spinto giusto abbastanza per costruire un confortevole margine di vantaggio, ho curato le gomme, ho guidato la macchina con facilità lungo il percorso alla media di 115 mph, non sono mai passato sui cordoli, non ho sbagliato una marcia. Era una corsa di cui ero veramente fiero.

Avendo fatto tutto ciò, la delusione era stata enorme. Ero veramente scioccato, alla fine. Mario ha detto dopo che non avrebbe avuto modo di passarmi. Lui è rimasto



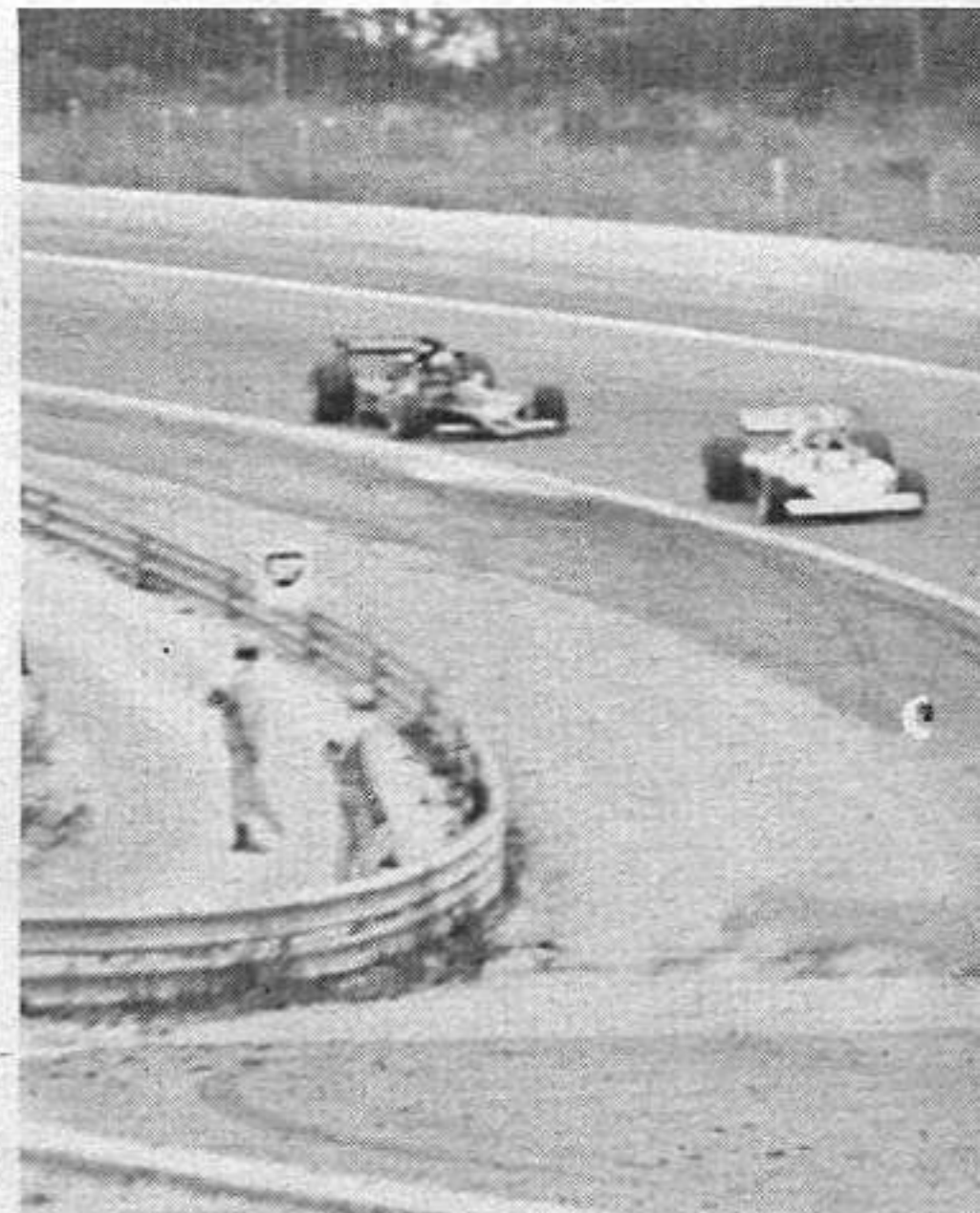
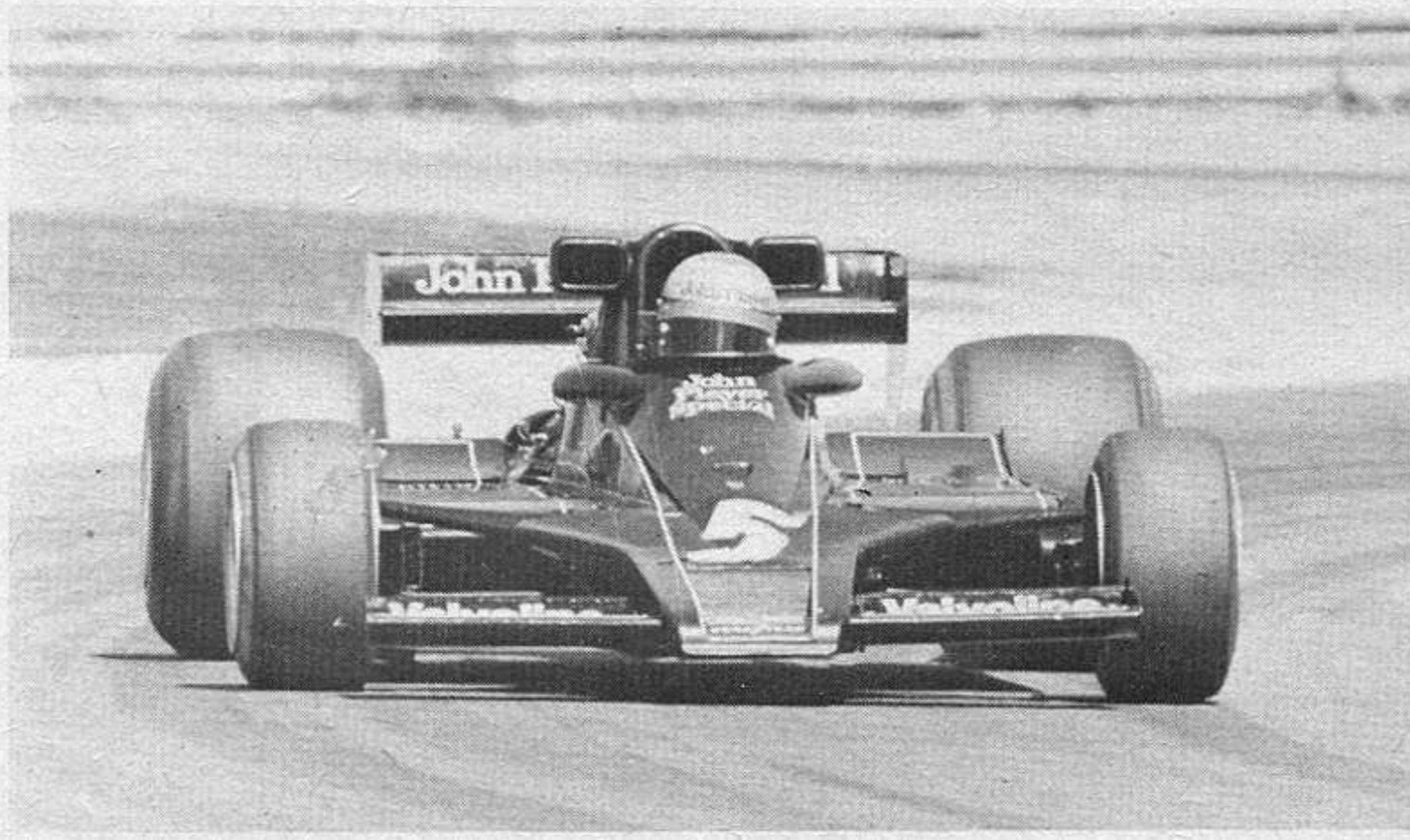
Ecco cosa si intende per tenuta di strada. Le foto sono state scattate a Digione esattamente nello stesso punto (cioè in quella curva dove Watson ha perso la gara) nella prima fase del GP a pochi secondi di distanza e con pista in condizioni simili. Ecco, vistosissimo il controsterzo di Watson...



... la Ferrari di Lauda e la Hesketh di Ertl sono in evidente controsterzo per correggere la tendenza del retrotreno a sbandare in maniera esagerata...



... di contro la Lotus di Andretti è perfettamente in linea. Adesso capite il perché di certe prestazioni della JPS vincitrice del GP di Francia? (LINI)



tanto sorpreso, quanto io deluso, quando ha visto che la mia vettura quasi si fermava, perché la benzina non alimentava più il motore.

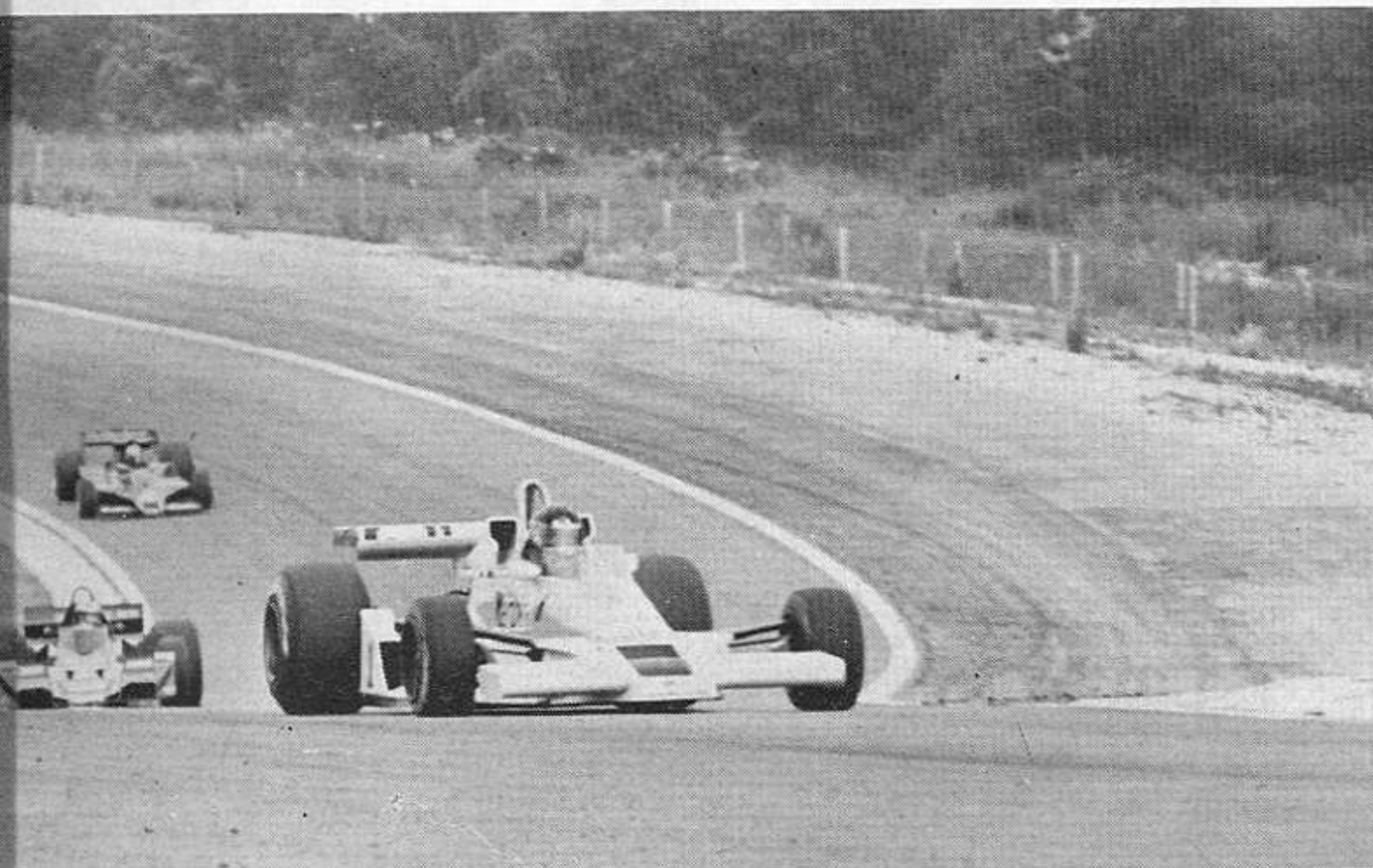
Il motore tossiva quando stavo entrando nella veloce curva a sinistra e in quel secondo, quando il carburante non affluiva al motore, Mario si trovava all'interno e si è portato al mio fianco. Non gli avrei dato strada neanche in quel momento: se Mario voleva guadagnare il comando doveva darsi da fare. La potenza tornava e ho tenuto giù il piede. Abbiamo fatto la curva affiancati. Non so proprio come abbiamo fatto a passare la curva, ma l'abbiamo fatto, e temo di aver rovinato la storiella a Jody. Clay era entrato in collisione con lui proprio in quella curva e si era rotto una ruota anteriore. E lui stava lì a raccontare a Nick Britten come era capitato. Jody sosteneva che Clay non avesse il diritto di passarlo lì. Nessuno passa in quel posto, diceva Jody con decisione. E mentre alzavano gli occhi potevano vedere come il comando della corsa potesse passare da un pilota all'altro proprio in mezzo a quella curva, sotto il loro naso.

Ho tagliato la linea del traguardo dopo aver acceso la pompa d'alimentazione elettrica, che è bastata appena per farmi arrivare al traguardo al secondo posto. Poche centinaia di metri dopo l'arrivo, la macchina si è fermata del tutto e ho trovato un passaggio per tornare ai box, seduto lateralmente sulla Ferrari di Niki Lauda.

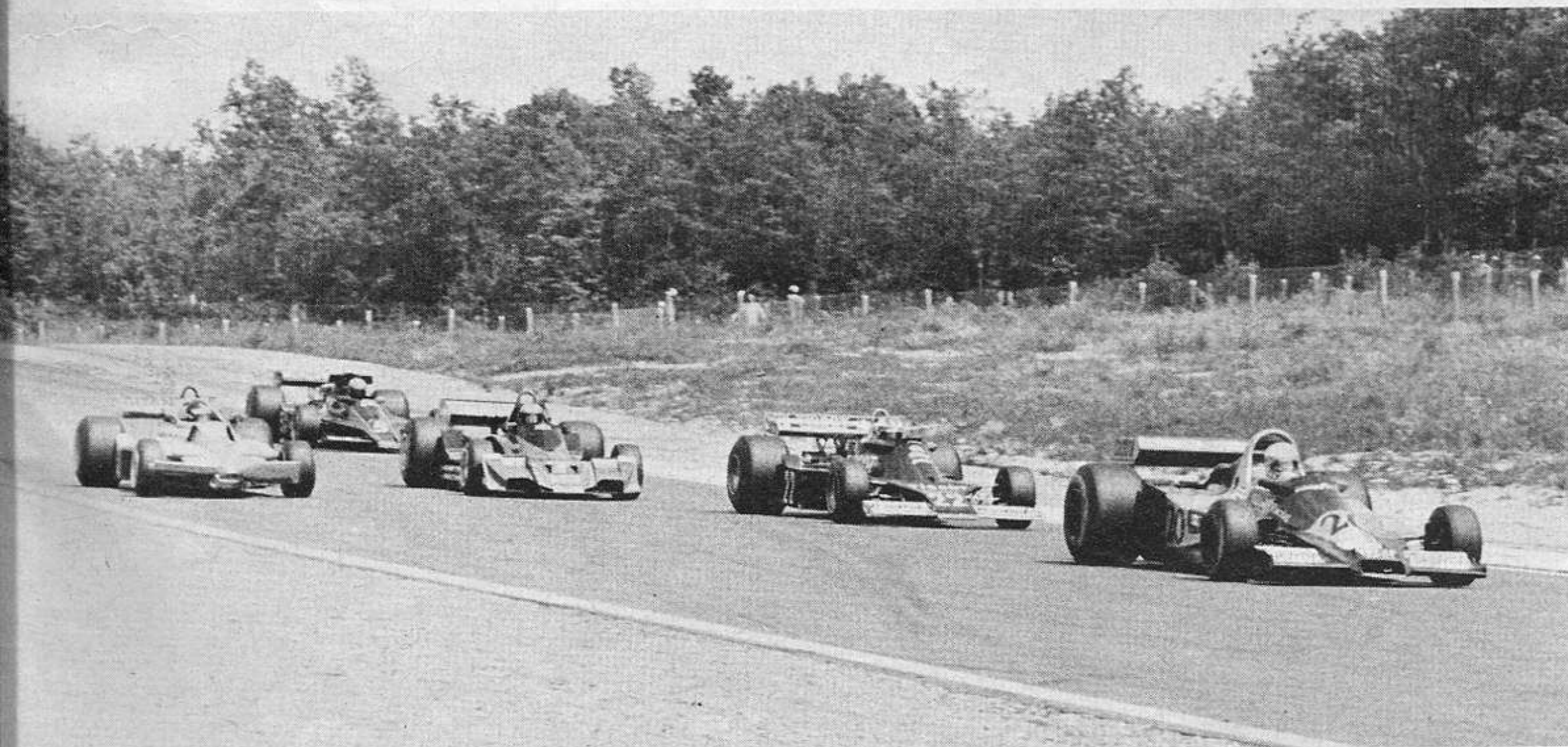
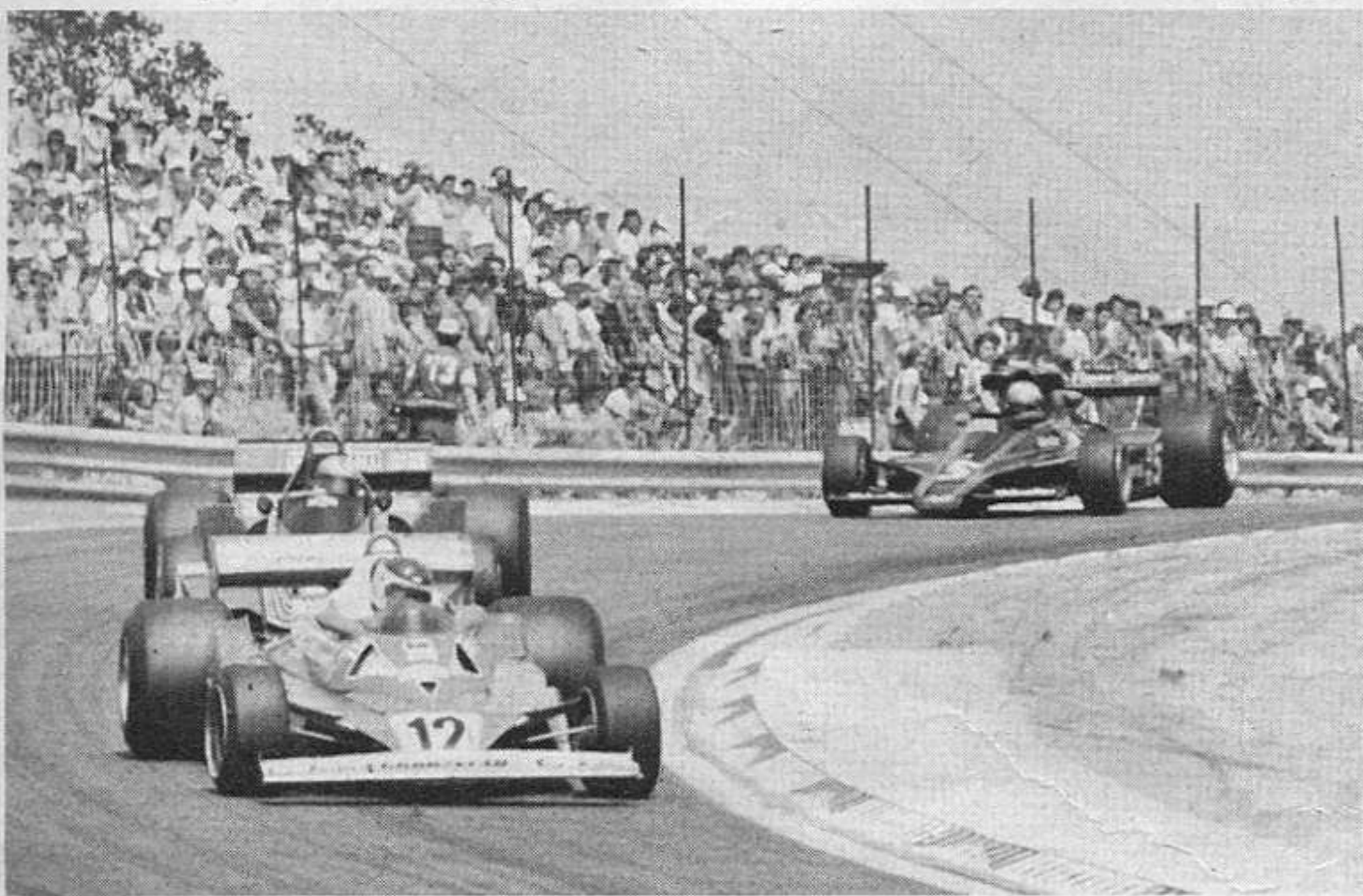
Il secondo posto è una bella cosa, ma non c'è lo stesso gusto quando si è stati già così vicini al primo.

Ad un certo punto Hunt io e Andretti formavamo un «treno» di tre macchine ed io ero preoccupato che Mario potesse trarre vantaggio dalla mia scia sorpassandoci entrambi. Ma non lo ha fatto.

Ora tutti vogliono sapere come abbiamo fatto a rima-



La prima fase del GP di Francia, James Hunt con la McLaren M26 al comando davanti a Watson, Andretti, Laffite e Nilsson. Sotto: la foto « storica ». Reutemann è davanti a Watson e Andretti, a pochi giri dalla fine della corsa di Digione. Lauda sfuggirà solamente per pochi metri al doppiaggio



nere senza benzina. La risposta è che non lo sappiamo. La quantità di benzina che abbiamo messo nei serbatoi era basata sul nostro massimo consumo di carburante avuto. Ne abbiamo aggiunto altri tre galloni, per essere sicuri. Forse c'era una leggera perdita, non lo so. L'unica cosa che so è che un litro in più sarebbe bastato. Ma debbo infine essere grato per i sei punti e il fatto che nessuno

mi ha spedito fuori pista questa volta.

Sono fiducioso che andremo bene a Silverstone. Si tratta di un circuito veloce che si adatta alla nostra macchina. Forse il GP d'Inghilterra sarà il luogo della mia prima vittoria, da tempo matura, con il motore Alfa.

Nel frattempo sono partito per un po' di esercizio di cricket. Domenica, dopo il GP d'Inghilterra, dovrò giocare contro un team di Lords a



Scommetto che «Wattie» vince a Silverstone

Un momento importante del GP a Digione. Watson e Andretti raggiungono Scheckter e Regazzoni e debbono passare al centro perché a destra è la Ligier di Laffite (appena danneggiata nella collisione con Stuck). Watson passerà bene, ma Andretti perderà altro tempo. Però si riaggancerà lo stesso nel giro seguente

Althorp presso Northampton. Si tratta di una partita di beneficenza, il cui guadagno va all'associazione nazionale di Boys Clubs. Un bel divertimento e una buona causa. L'unica cosa di cui mi debbo ricordare è di non fare confusione tra cricket e corse, tra «spin-off» (testacoda fuori pista) e «off-spin» (battuta in direzione sbagliata): questo sarebbe una brutta cosa.

John Watson

DEVE SEMBRARE molto strano per gente al di fuori dell'ambiente che teams multimilionari dei G.P. sembrano essere incapaci di stabilire quanto carburante bisogna mettere nella macchina. Difatti, molti me lo hanno chiesto dopo domenica, quando il secondo GP successivo è stato deciso per il fatto che una macchina è rimasta senza benzina. Le squadre di fatto, stanno enormemente attente per quanto riguarda la quantità di carburante da caricare per la corsa. In teoria la macchina va tanto più veloce quanto è più leggera.

Durante le qualificazioni si può calcolare l'esatto ammontare di carburante consumato e il numero di chilometri per gallone. Il consumo varia da circuito a circuito e da giorno a giorno, perché dipende anche dalle condizioni atmosferiche. Tutti questi fattori vengono considerati quando si fanno i calcoli per la corsa la sera precedente.

Di solito si prevede che vengano usate le ultime gocce contenute nel serbatoio e nel novantanove per cento dei casi le vetture arrivano al traguardo con ancora abbastanza carburante per poter effettuare pochi altri giri. Il guaio è che le circostanze possono cambiare in corsa, aumentando il consumo sufficientemente per rimanere a secco.

Se, per esempio, si ha il vento di fronte, i giri del motore non salgono tanto quanto previsto in rettilineo: l'impianto di dosaggio può avere un piccolo difetto e alterare la miscela, ed è evidentemente ciò che è successo a Andretti in Svezia. Benché sapessimo tutti che si dovevano riempire i serbatoi al massimo per la corsa, la mia macchina è stata nuovamente riempita dopo il giro di riscaldamento.

Basta dire che tutti i teams fanno tutto il possibile per evitare che capitino ciò che è successo a Andretti o Watson, e qui si tratta solo di una delle mille cose che possono andare «male» in una macchina durante la corsa.

Sono stato molto contento di aver finalmente preso qualche punto domenica. Ero molto più contento della macchina ed era bello essere di nuovo in prima fila. Tra la Svezia e la Francia abbiamo risistemato completamente l'impianto di guida e le modifiche hanno reso la vettura molto meno pesante nella guida. Un altro problema (il fatto che i miei piedi si riscaldano notevolmente col calore dei radiatori) non è ancora stato del tutto risolto, benché non me ne sia tanto accorto domenica.

Abbiamo effettuato prove a Digione prima e poiché la M26 era rimasta a casa, abbiamo usato la M23. Erano tests generali, provando gomme e imparando il pezzo nuovo del circuito. Siamo stati abbastanza contenti del nostro lavoro (ciò che mi è dispiaciuto, però, sono state le dieci ore che ho impiegato da Digione a Ginevra dopo le prove, per uno sciopero dei ferrovieri francesi).

Avendo provato la M23 erava-

CONTINUA A PAGINA 12

diario HUNT

CONTINUAZIONE DA PAG. 11

mo convinti che la M26 andasse altrettanto bene, se non meglio a Digione, e perciò abbiamo deciso di usarla. Ci siamo ora affidati alla M26, perché crediamo che sia migliore della M23 e tornare indietro sarebbe un passo negativo. Anche la nuova macchina per Jochen Mass sarà presto pronta, eventualmente per Silverstone. E dovrebbe essere positivo per il team che a quel punto tutti ci si possa concentrare sullo stesso modello.

Le qualificazioni a Digione sono andate bene, l'unico problema era Andretti e la sua Lotus. Durante le prove di riscaldamento, nella mattinata di domenica, abbiamo girato con i serbatoi pieni e la sentivo veramente bene. Dopo il forte sottosterzo in Svezia,

guardo abbastanza in forma.

Non avevo idea di chi avesse vinto, e ancora meno del dramma che si era svolto all'ultimo giro. Ero disperatamente dispiaciuto per il povero «Wattie», ma credo che l'incredibile sfortuna che ha avuto in questa stagione smetterà entro poco, e non sarei sorpreso di vederlo in ottima posizione per il titolo. Gli ho ricordato la mia situazione in questo periodo dell'anno scorso e calcolo che nelle corse automobilistiche fortuna e sfortuna si compensino alla fine.

Una caratteristica interessante della corsa era che entrambe le Ferrari erano ben distanziate dai primi ed è quasi incredibile pensare che Niki sia in testa al campionato. Egli ha avuto, per i suoi livelli, una stagione mediocre e benché sia arrivato quinto domenica, era stato quasi doppiato dal massimo avversario della Ferrari, l'Alfa Romeo. Non credo che la gerarchia di Modena ne sarà mol-



Erano andati alla Ferrari per discutere con Lauda i problemi della sicurezza, ma almeno uno potrebbe tornare per rimanere a Maranello. Da sinistra Jody Scheckter, Fittipaldi, Patrese e Hunt. Quale preferite?

abbiamo pensato fosse saggio non cambiare niente, ma mettere a punto la vettura solo con un po' più di sovrasterzo, tenendo presente che la pista sarebbe stata più calda nel pomeriggio.

Ho fatto una partenza superba, mentre tutti gli altri attorno a me facevano girare le loro ruote a vuoto, ma «Wattie» mi era alle spalle e mi ha passato dopo quattro giri. Ho disputato una corsa abbastanza buona, con Andretti di dietro, finché non ho fatto una grossa confusione con la selezione delle marce nel tornante e così lui è stato in grado di sorpassarmi con comodità. Poi ho conservato un vago contatto con i battistrada per un po' di tempo, prima che lo stomaco in disordine non mi desse noia.

Era a quel punto che Teddy Mayer mi faceva segnalare «+39» (al quarto posto) e così ho rallentato un po' per essere sicuro di arrivare alla fine. Ma questo, di fatto, è stato un errore, perché ha significato che ho allentato la concentrazione leggermente e immediatamente mi sono sentito peggio. Tuttavia, il pensiero dei quattro punti mi ha rallegrato durante gli ultimi giri, e sono stato in grado di arrivare al tra-

to contenta e non vedo l'ora di vedere come reagiranno.

Dopo le prove a Silverstone andrò a Montecarlo per il torneo di backgammon organizzato dalla Philip Morris. Non farò in tempo ad arrivare per il torneo principale ma giocherò in una partita sussidiaria, che mi dovrebbe dare anche un po' di tempo per tennis e golf. Poi torno in Inghilterra per il GP. Arriverò un giorno prima per assistere alla festa organizzata per lanciare il libro che Eoin Young ha scritto sul campionato dell'anno scorso. Non dimenticate di comperarne una copia.

Ritengo che il GP d'Inghilterra sia assolutamente aperto a tutti. Le qualificazioni saranno molto importanti ed immagino che anche questa volta le Lotus, Brabham e Ferrari e Wolf saranno tra i primi. Ho vinto le ultime quattro corse di F. 1 in Inghilterra (tra cui anche il GP a Brands Hatch dell'anno scorso). Perciò mi impegnerò al massimo sabato prossimo. Sarebbe fantastico poter dare alla M26 la sua prima vittoria sul suolo britannico, esattamente un anno dopo la sua presentazione.

James Hunt

I MIRACOLI DI SANTA BENZINA



Questa camicia cavallino dei clubisti americani fa gola a tanti

LAUDA
penza di
smettere?

DIGIONE - Venerdì sera il camion della Ferrari era assediato da un gruppetto di giornalisti anglosassoni, delle varie agenzie internazionali, che volevano conoscere da Lauda la verità delle notizie del suo passaggio dalla Ferrari alla Brabham-ALFA. Lauda era però occupatissimo con Forghieri, Ghedini e Tomaini a fare il punto, per cui non ha voluto ascoltare i quattro, i quali si sono rivolti a noi, credendo di avere notizie sensazionali. Ad un certo punto Lauda, che abbiamo interpellato, si è spazientito ed ha affermato: «Dica loro, per favore, che ho molte cose importanti da fare adesso e che non ho tempo. Comunque può dire che fino a che correrò resterò con la Ferrari».

Tutto sta a vedere fino a quando Lauda correrà, ma questo è un altro discorso. (Anche perché in molti hanno notato che, contro il solito, tutte le scadenze dei suoi contratti pubblicitari risultano a dicembre '77).

● **FITTIPALDI** ha portato a Digione la nuova macchina a cui si era rotto un braccetto della sospensione in Svezia. Il pezzo fatto verificare in Inghilterra non ha dimostrato nessuna anomalia; si pensa che si sia rotto perché fissato in modo poco flessibile.

● «... Siamo più veloci di 13 kmh in rettilineo della Lotus — dice Noretto — ma non riusciamo a fare il tempo di Mario...».

● La più grande paura delle prove se l'è presa Fittipaldi che alla fine del rettilineo si è visto cedere il supporto che tiene l'alettone, e ha continuato zigzagando per alcune centinaia di metri fino a rallentare ad una velocità di sicurezza. Keegan ha detto di aver avuto una paura terribile credendo che la Copersucar volasse fuori con l'alettone alto e rovesciato come era. Solo la classe di Emerson ha evitato la tragedia come quella di Barcellona alcuni anni fa con Stommelen. Certo se invece che in curva succedeva in rettilineo...

● Nella prima giornata di prove la Shadow di **PATRESE** era decisamente inguidabile. Si è scoperto poi che aveva un ammortizzatore anteriore scarico e uno stelo era piegato. Messa a punto la macchina secondo i suoi gusti, al sabato finalmente Patrese ha potuto girare e fare un buon tempo.

● La prima giornata di prove è stata disastrosa per **FITTIPALDI** perché gli avevano dato delle gomme sbagliate, ma anche la seconda non è che sia andata come si sperava. Ne fa fede l'ultimo tempo, la marea di problemi insoliti della Copersucar che fanno dubitare delle qualità di collaudatore di Emerson.

● Sembra che la ragione del cattivo tempo di Stuck sia stata la troppa velocità della vettura che schiacciava il musetto a terra rendendo la macchina poco guidabile. Per la gara il tedesco ha fatto montare delle molle più dure.

● Per le prove di sabato, rotti il motore di **STUCK**, i meccanici sono stati chiamati ad un super lavoro, in quanto sono stati montati su tutte le macchine, muletto compreso, motori nuovi.

● **LAFFITE** si lamentava che la macchina non stava in strada bene. I suoi meccanici sono stati espliciti e gli hanno detto: «Senti, la macchina è esattamente come l'hai voluta e hai fatto i tempi nelle prove della scorsa settimana, quindi tienila così e gira più che puoi...». Hanno avuto ragione loro...

● Erano stati regalati due secondi a **RIBEIRO** nelle prove di venerdì. Quando se ne sono accorti i cronometristi hanno corretto l'errore; il brasiliano dice che il tempo lo avevano preso anche quelli della March, ma sembrava poco convinto...

● Per le prove di sabato sulle due **SHADOW** di Jones e Patrese hanno montato motori nuovi, che hanno permesso a Jones il bell'exploit e a Patrese di poter infine girare con una macchina che finalmente andava dritta, e con più potenza di quanto avesse lo stanco motore della prima giornata di prove.

● Nelle prove libere di sabato **REUTEMANN** ha rotto il motore e ha dovuto fare l'ultima decisiva ora di prove con il muletto.

● Qualche giorno dopo il **GP DEL BELGIO** David Purley è stato sia giubilante che depresso. «Giubilante» perché era stato in testa ad un GP (anche se solo per qualche centinaio di metri in una corsa in cui la fortuna ha svolto un ruolo di primo piano); «depresso» perché la sua stagione finora ha assorbito tutti i mezzi finanziari messi a disposizione della Lec.

L'identikit del turbo Renault RS 01

Motore: 6 cilindri a V di 90°, alesaggio 86, corsa 42,8 mm, cilindrata totale 1492 cc, 4 valvole per cilindro, testate in lega leggera, blocco motore in ghisa, albero motore su 4 supporti, peso totale 180 kg

SILVERSTONE non scommette sul debutto della F.1 silenziosa

DIGIONE - « Abbiamo rinunciato a farla debuttare a Digione — ci hanno detto i responsabili — perché manca ancora di affidabilità il motore, alcune piccole modifiche e saremo a Silverstone ». Domenica prossima quindi la più grossa innovazione tecnica nel campo della F. 1, un turbocompressore dovrebbe debuttare nel campionato mondiale. Alla Renault confidano molto in questa macchina tanto da avere ambizioni da titolo mondiale nel giro di due anni.

La rivoluzionaria Renault turbo è guidata da Jabouille per ora mentre il prossimo anno sarà forse un grosso nome (Hunt? Fittipaldi?) a portarla in gara. Le maggiori doti, ha detto Jabouille

a Digione, sono l'accelerazione. « Una vera bomba, siamo riusciti ad eliminare il problema del "calcio in schiena" quando la macchina entra in coppia almeno in buona parte. Le gomme sono competitive, tanto che quelli della Goodyear ne hanno preparate delle nuove per controbattere le nostre Michelin ».

Alla Renault, Larrousse e gli altri sono convinti delle qualità della macchina e sperano di poterlo dimostrare presto sui circuiti. Piuttosto alla Renault — rimasti male nell'essere stati iscritti d'ufficio (senza averlo chiesto tengono a far sapere) dal sig. Ecclestone nell'elenco della FOCA — tengono a dire che loro i maneggi di questi signori non li approvano e non vogliono averci nulla a che fare. Silverstone dunque, una pista velocissima, sarebbe l'ideale per il debutto ufficiale, ma dopo le prime prove inglesi della silenziosa Renault turbo con Jabouille si è rafforzato il timore per l'affidabilità alla distanza. E perciò il rinvio



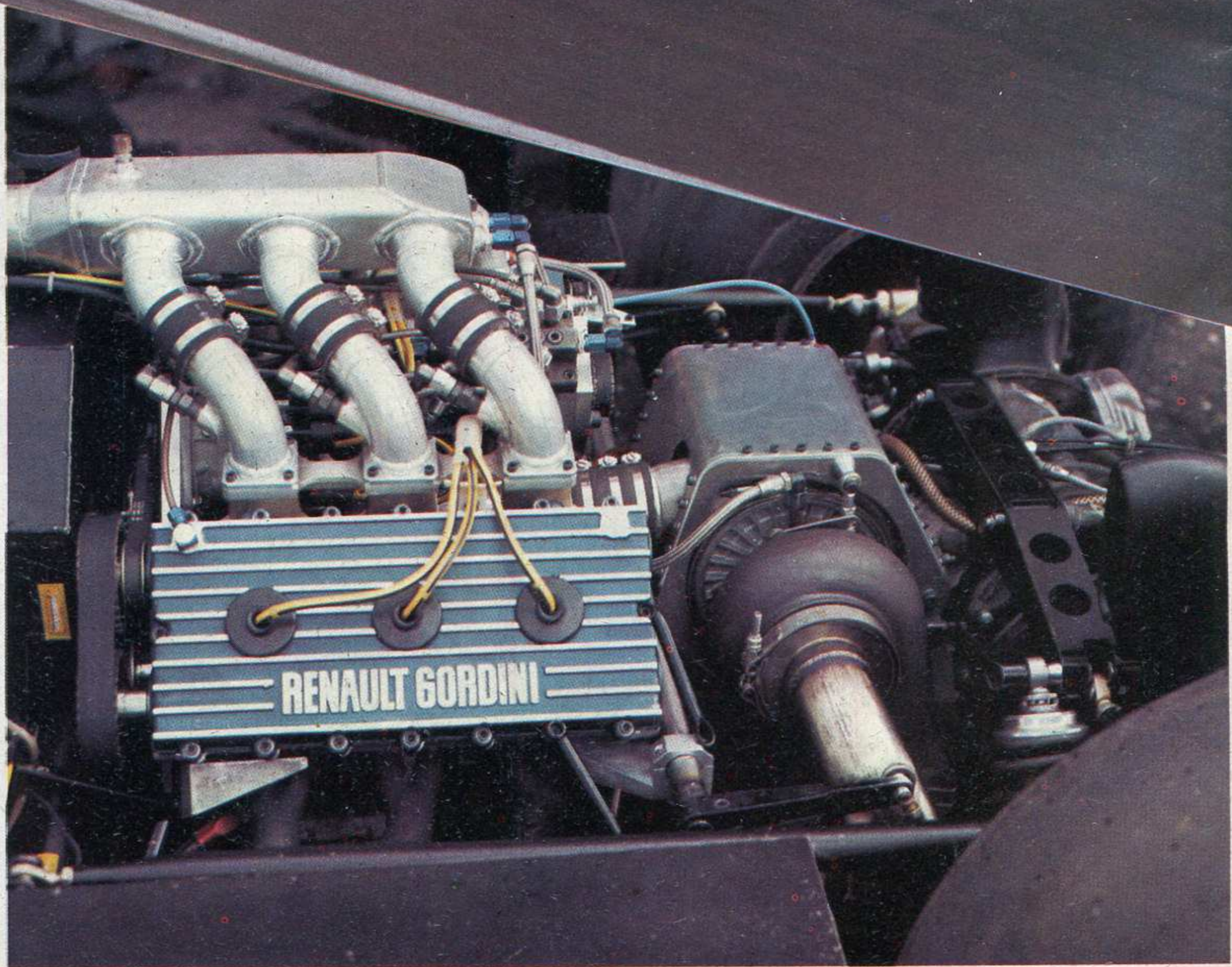
Raffreddamento: ad acqua con due pompe centrifughe

Alimentazione: ad iniezione indiretta con pompa Kugelfischer

Sovralimentazione: mediante turbocompressore, rapporto volumetrico 7:1

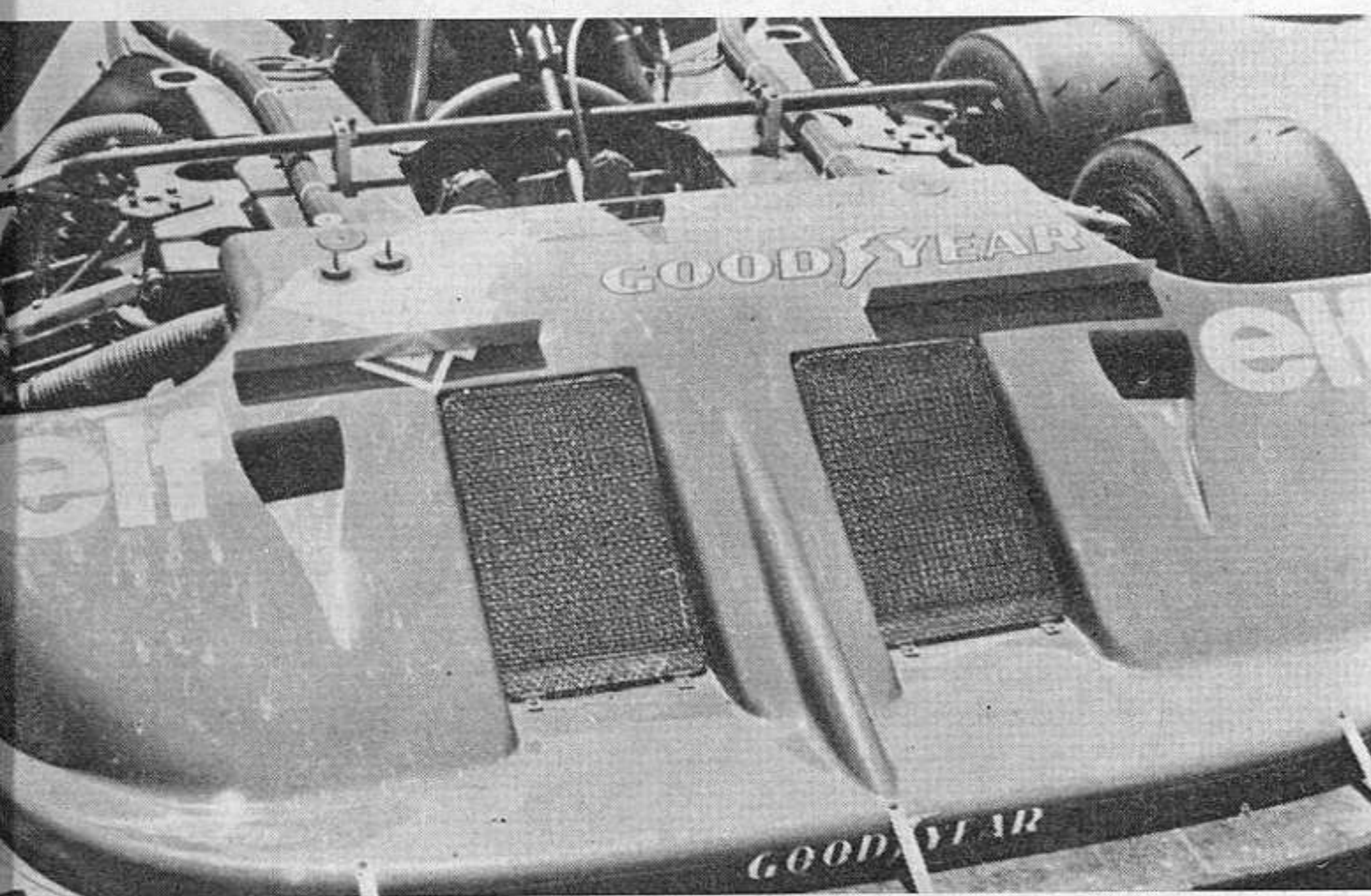
Accensione: elettronica Magneti Marelli

Potenza: 515 cv a 11.400 giri, coppia massima 33 kgm a 9600 giri

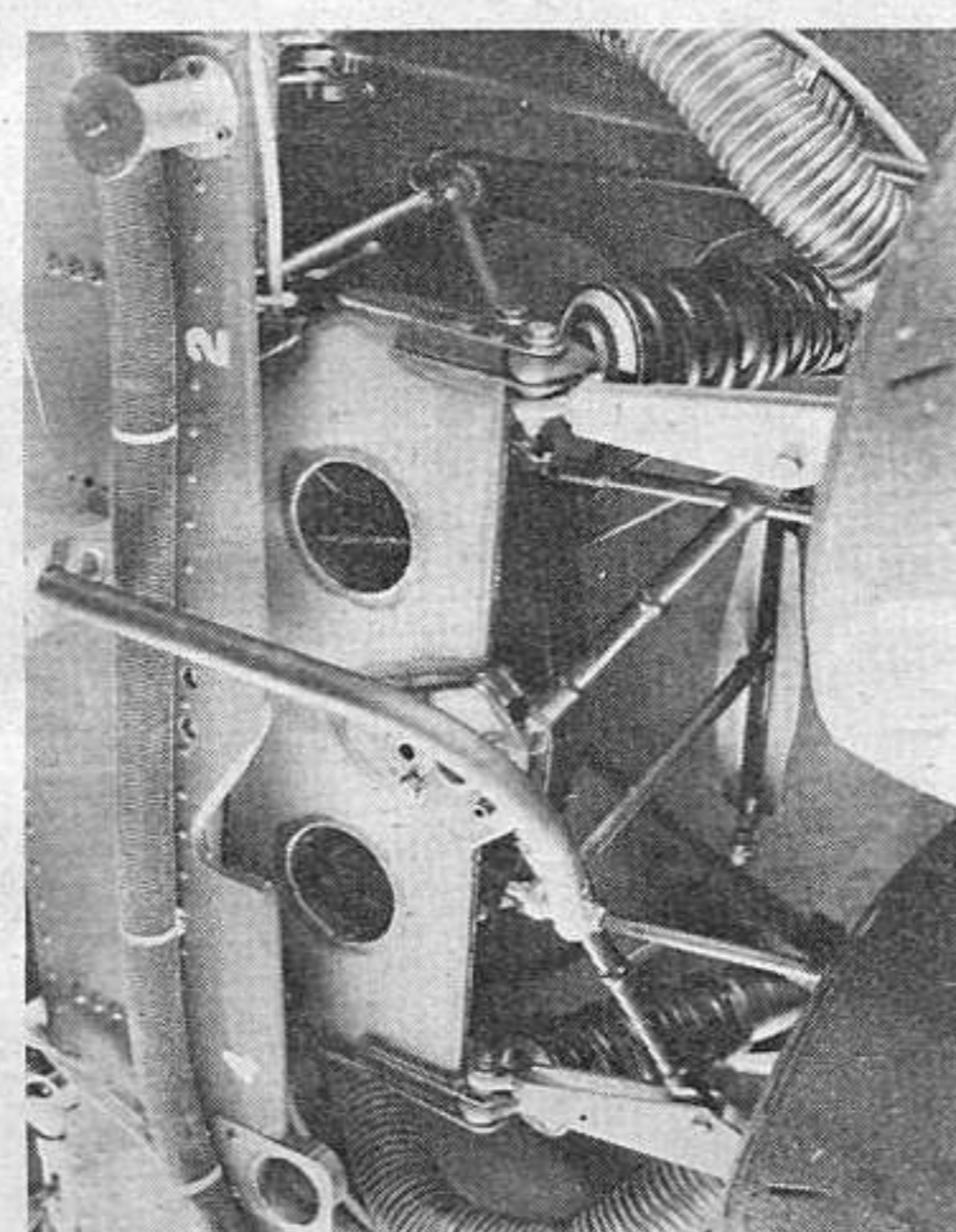


La Renault RS 01 con al volante Jean Pierre Jabouille in azione nella seduta di prove prima del GP di Francia a Digione. Dopo aver sbalordito con un « tempone » in prova non si è presentata in gara, e dovrebbe debuttare a Silverstone questa settimana. (LINI)

Praticamente invariato il motore sei cilindri turbo visto nelle ultime edizioni: è stato solo sostituito il turbocompressore di piccola taglia con uno più grosso, esattamente quello utilizzato sui motori di Le Mans, e con quest'ultimo non si sono più riscontrati dei problemi

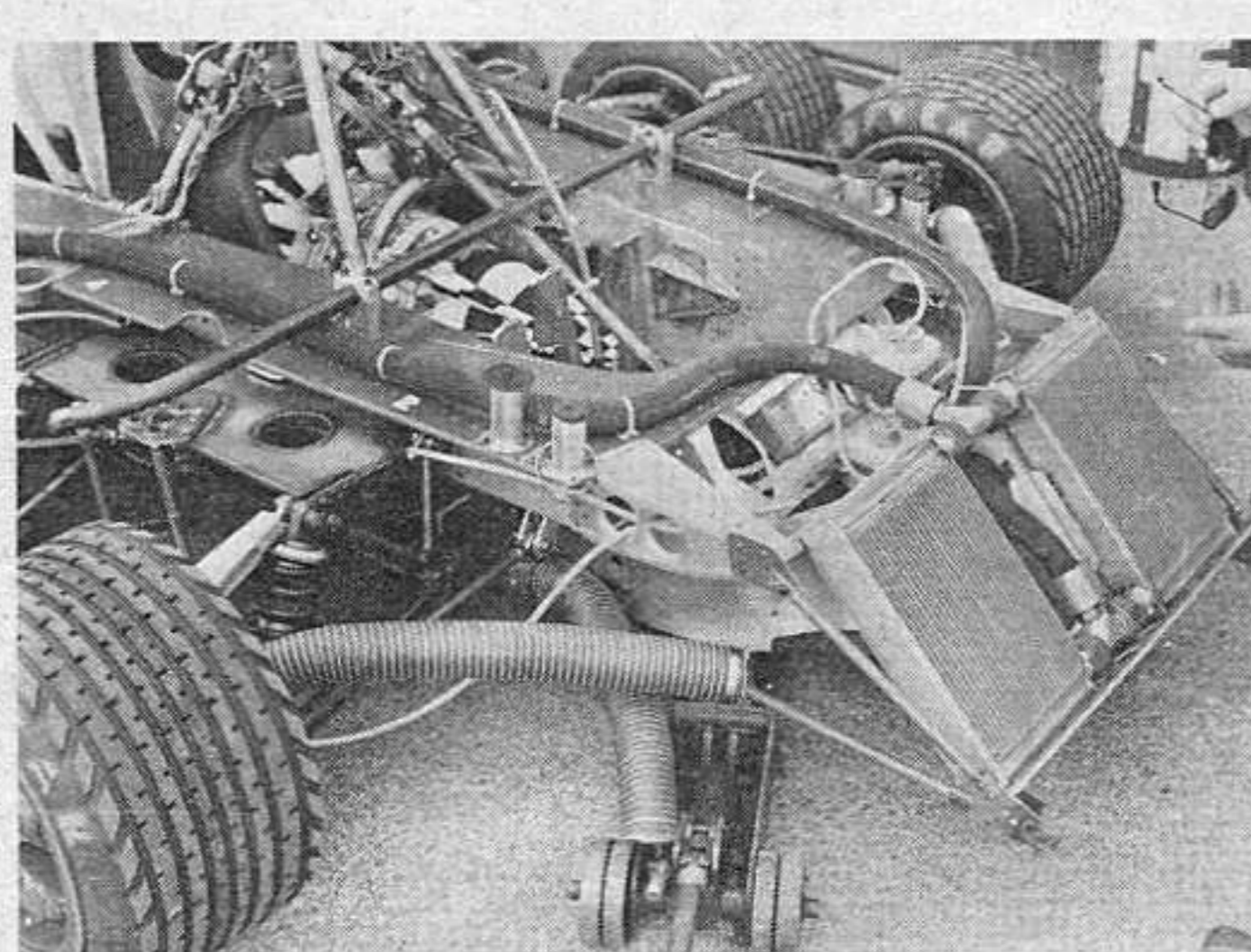


Il muso della Tyrrell è stato così modificato nella parte anteriore. Affidata a Depailler non è però che abbia migliorato le sue prestazioni

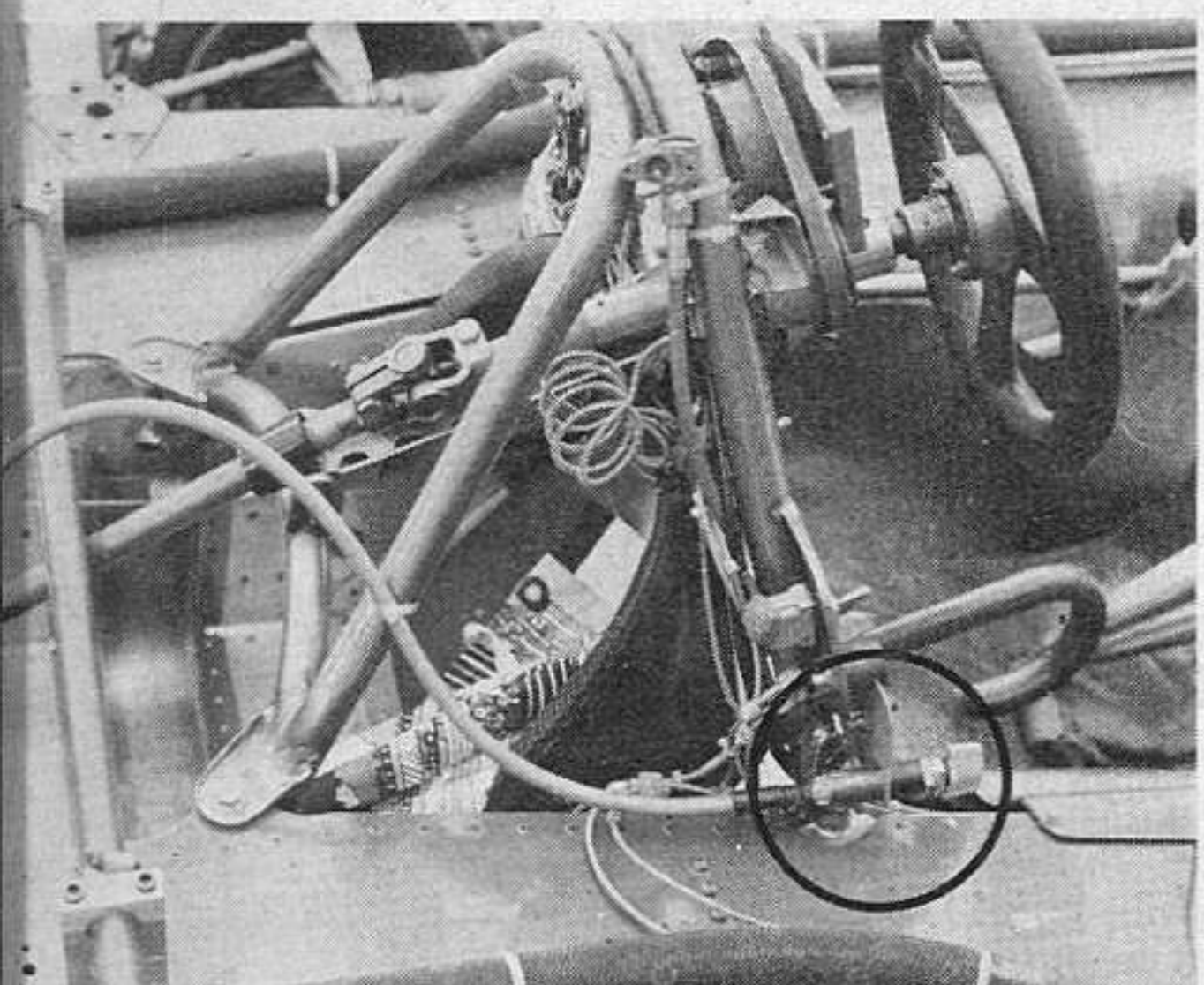


L'allargamento della carreggiata anteriore della Tyrrell è stato ottenuto con la aggiunta di strutture di lamiera sciolata alla scocca

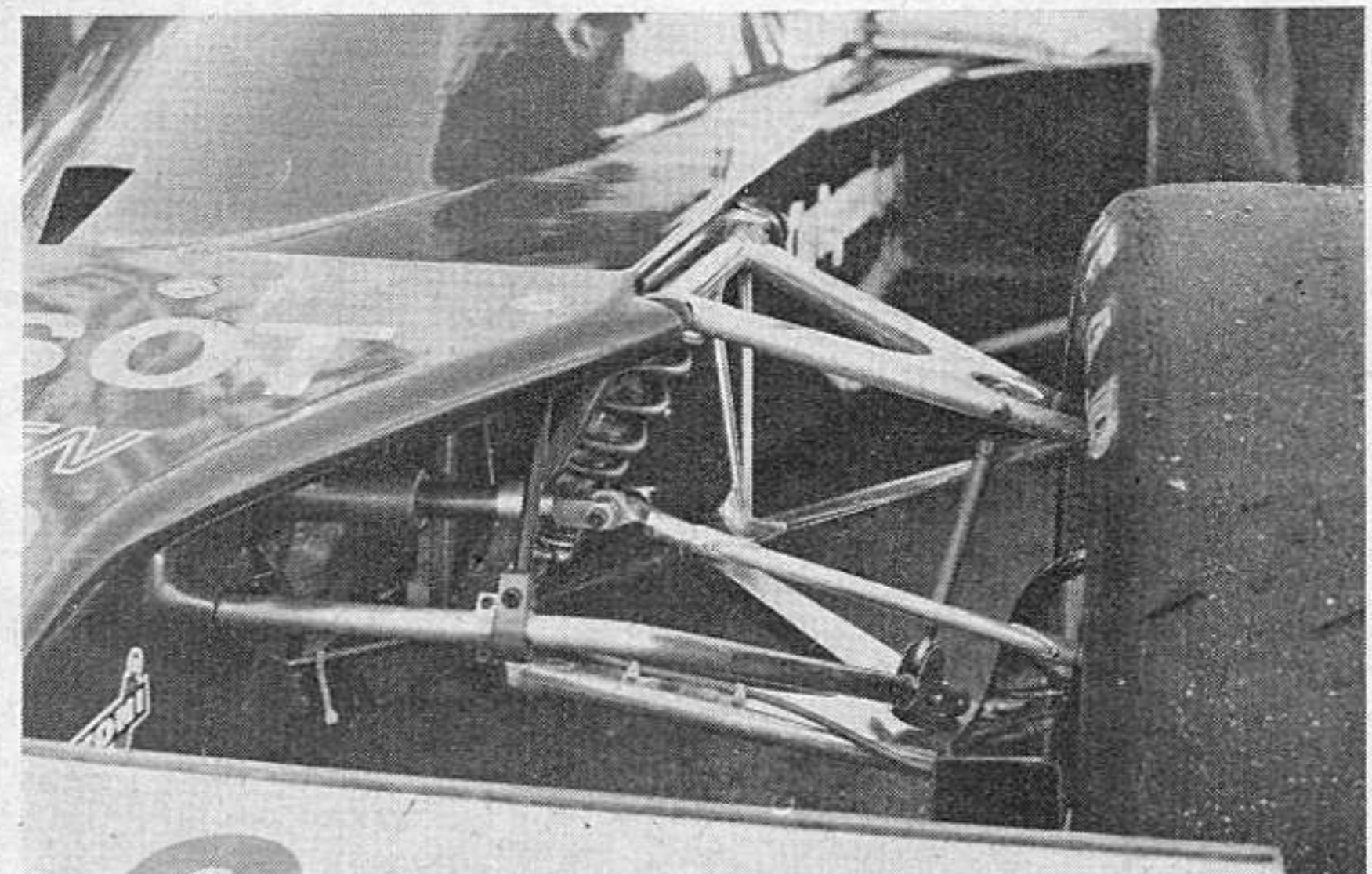
La variazione di ripartizione ai freni è ottenuta con un eccentrico che sposta la posizione di fulcro sul pedale che aziona la pompa



A destra, la sistemazione dei due radiatori olio nella parte anteriore della Tyrrell. Sono molto più piccoli di quelli che erano collocati davanti alle ruote posteriori



Sul lato basso del cruscotto della Tyrrell è il manettino di comando per la regolazione della ripartizione della pressione sui freni posteriori



Sopra: la rinnovata sospensione anteriore della Ensign. Sopra a destra: Altra novità della Ensign è l'allargamento dell'aletatura anteriore. Il rollbar (a destra) è ora rinforzato

IL «LABORATORIO ELETTRONICO» DI KEMPF PROMETTE RISULTATI MA NON A SCADENZA BREVE

La TYRRELL rinvia il riscatto al '78

LONDRA - Prima del GP di Svezia Ken Tyrrel aveva sostenuto che il programma di sviluppo elettronico avanzato, nel quale si è lanciato con Karl Kempf stava mostrando «risultati incoraggianti» dopo le sessioni di prova effettuate con quell'equipaggiamento montato sulla vettura, commentando: «Ora che riesco a vedere i risultati che stiamo ottenendo, non ho più dubbi sul fatto che abbiamo fatto la cosa giusta». Tuttavia non prevede che queste conclusioni possano mostrarsi nelle effettive prestazioni in corsa prima della fine della stagione. Un atteggiamento realistico che è rimasto tale anche dopo le prove svolte a Digione.

Per quanto riguarda la stagione attuale ha detto: «Abbiamo cominciato male, principalmente per la decisione presa nell'autunno scorso, quando abbiamo provato una nuova forma di carrozzeria, e trovandola favorevole abbiamo deciso di continuare con quella per le prime corse della stagione. Questo è stato uno sbaglio. Non abbiamo avuto il tempo per prestare abbastanza attenzione al raffreddamento e, poiché avevamo bisogno delle carrozzerie in fretta, sono risultate più pesanti di quanto non prevedessimo. Pesano 13,6 kg in troppo».

Ken non dice niente sulla Tyrrell 4 ruote, di cui si parlava da quando è iniziata la stagione europea. Nessuno nell'ambiente delle corse sa conservare meglio un segreto di Ken Tyrrell e quando viene interrogato in merito non c'è il minimo cambiamento d'espressione nel suo viso, che potrebbe dare una traccia... Può darsi però che l'arrivo di Philippe prelude a qualche cosa del genere.

Per quanto riguarda le prestazioni di altre vetture, Tyrrell ritiene che

sia solo per la questione che «alcune macchine sfruttano meglio le gomme su certi circuiti, di altre». Benché questo esprima, fino ad un certo punto, il punto di vista inglese generale (per esempio, si ritiene che la Ferrari dovrà adattare le sospensioni alle gomme), non si tratta probabilmente dell'intera faccenda, almeno per quanto riguarda la Lotus. Ciò che è diventato chiaro è che il sospetto che la



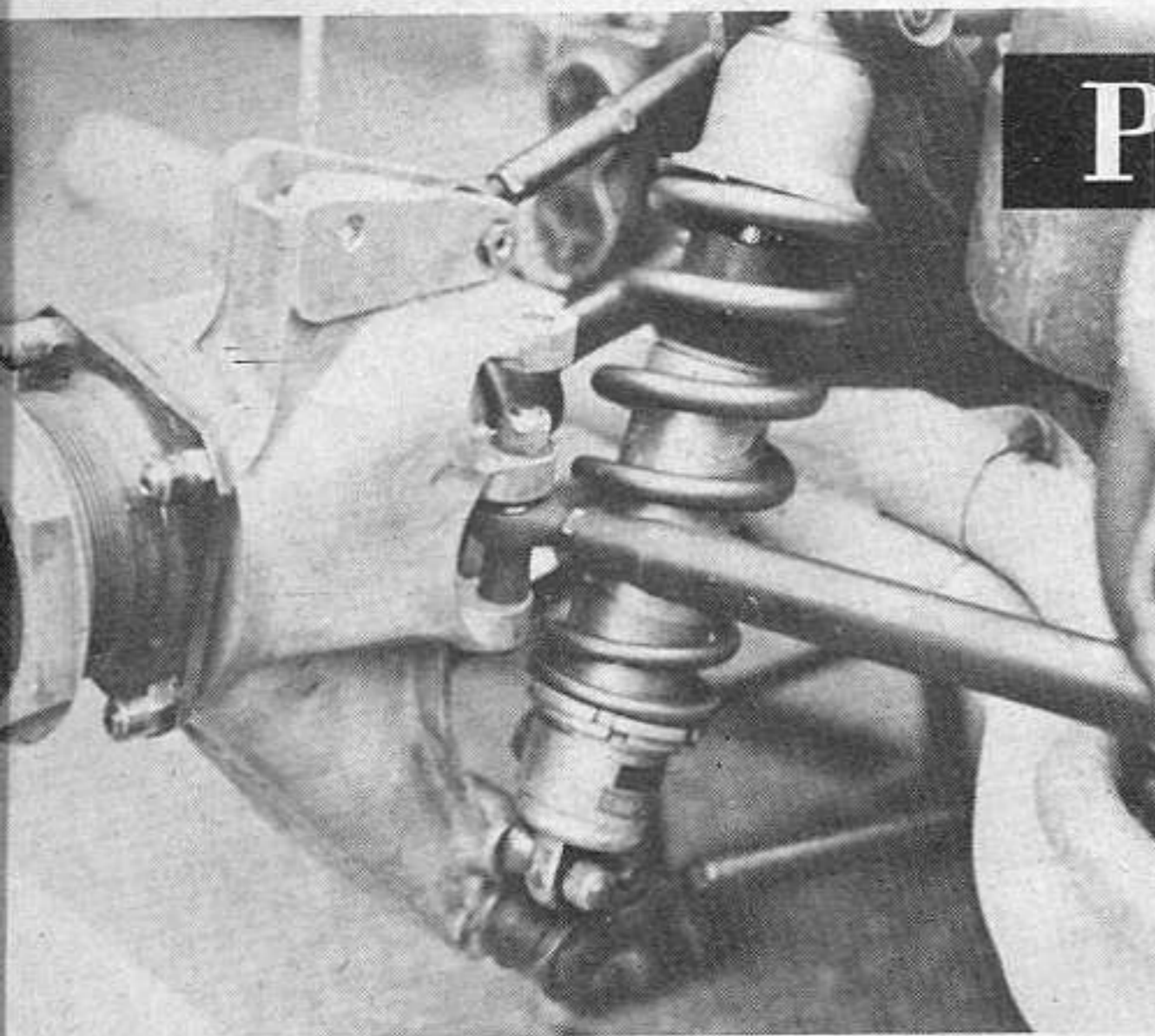
Maurice Phillippe (col giubbotto) ha rilevato alla Tyrrell Derek Gardner che andrà alla Borg-Warner a progettare trasmissioni automatiche

Lotus stia usando differenziali completamente bloccati non sia del tutto preciso; più precisamente, l'azione libera nei loro differenziali autobloccanti è stata veramente molto limitata, maggiormente sulla macchina di Andretti che su quella di Nilsson.

Per la sua grande esperienza Andretti è stato in grado di adattare la sua tecnica di guida a questo tipo di messa a punto (e tranne i vantaggi in accelerazione all'uscita delle curve) molto meglio di Nilsson, per cui derapaggio e controsterzo sono profondamente radicati per l'esperienza sportiva più limitata.

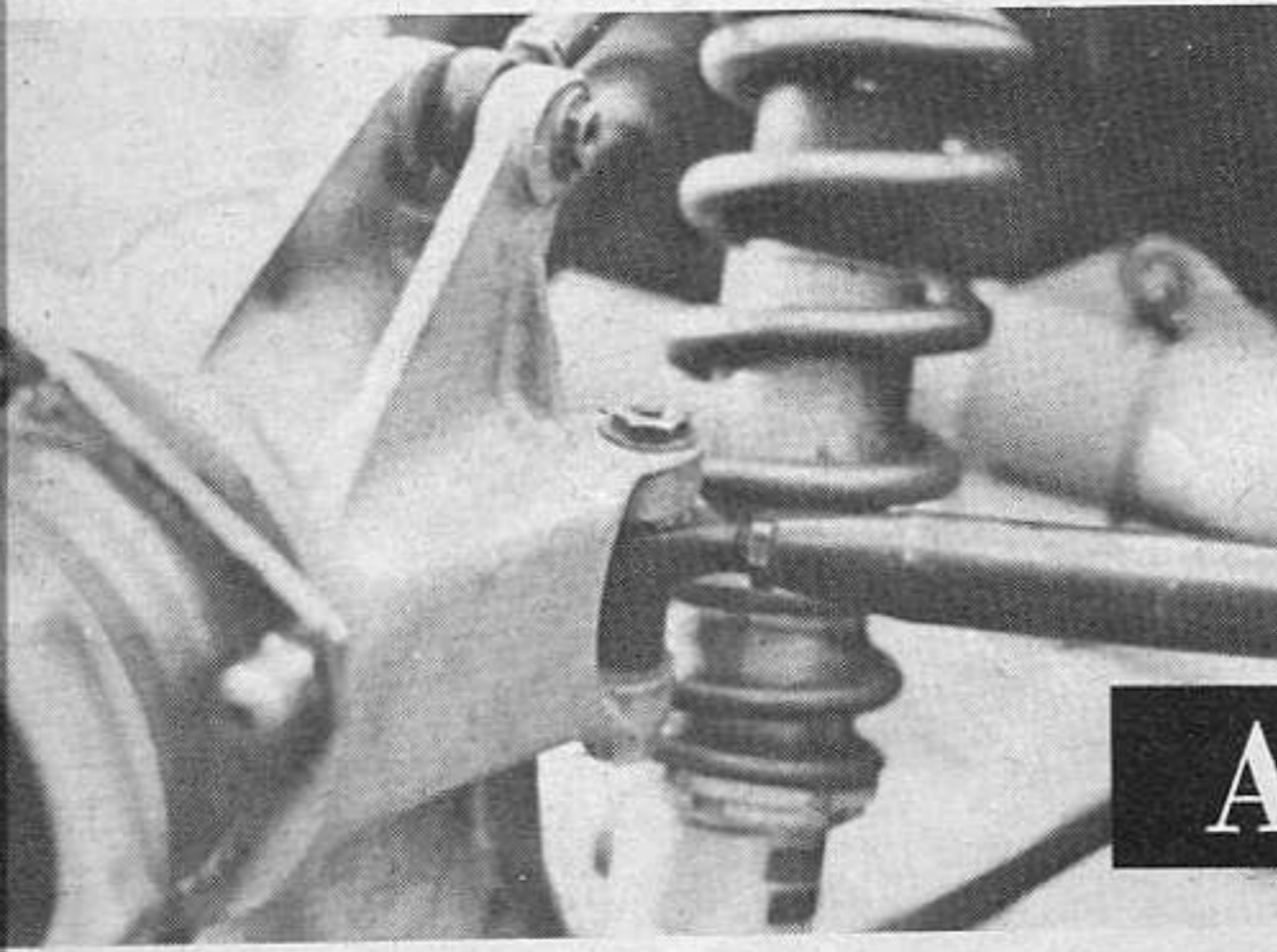
d. h.





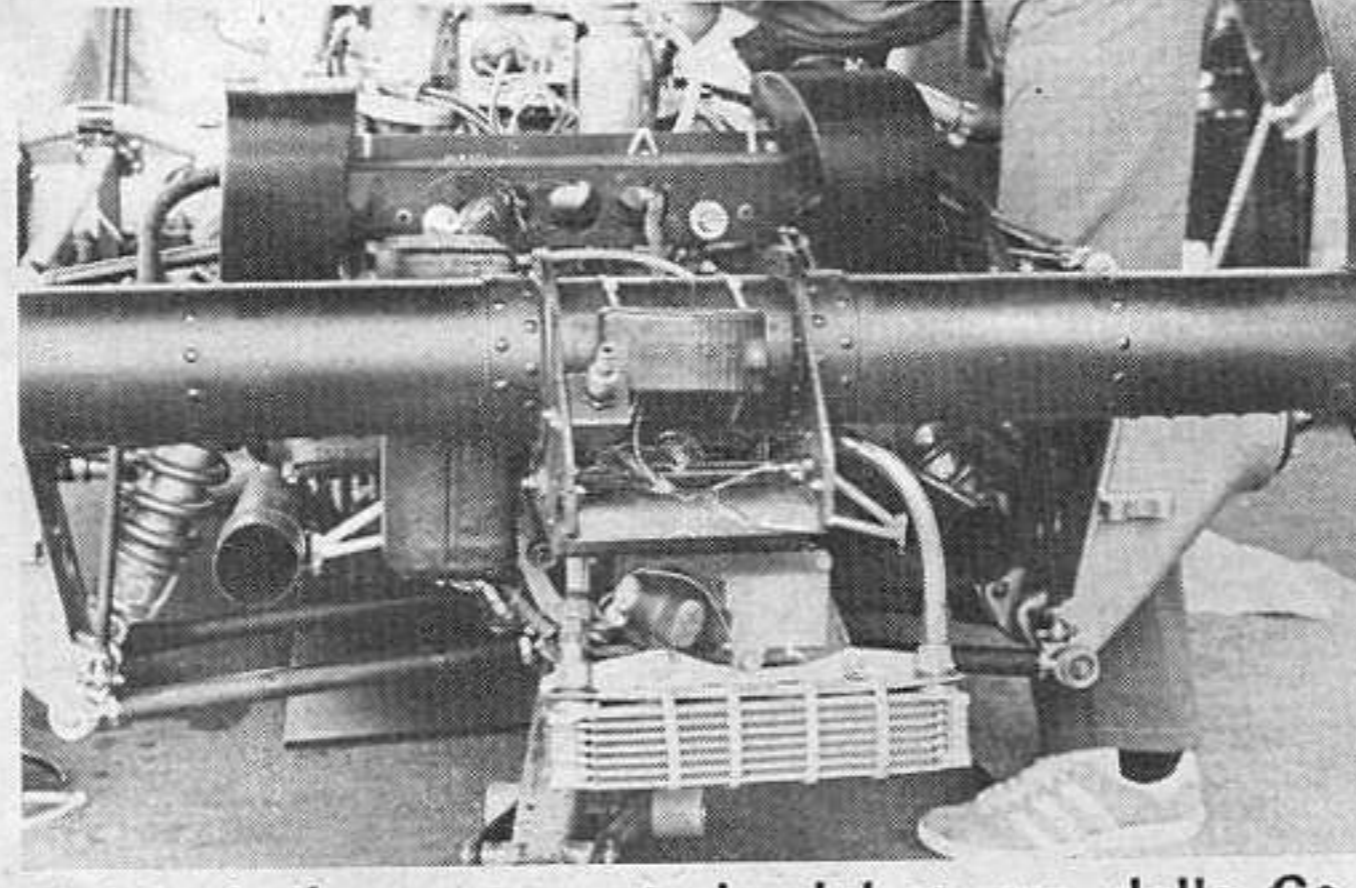
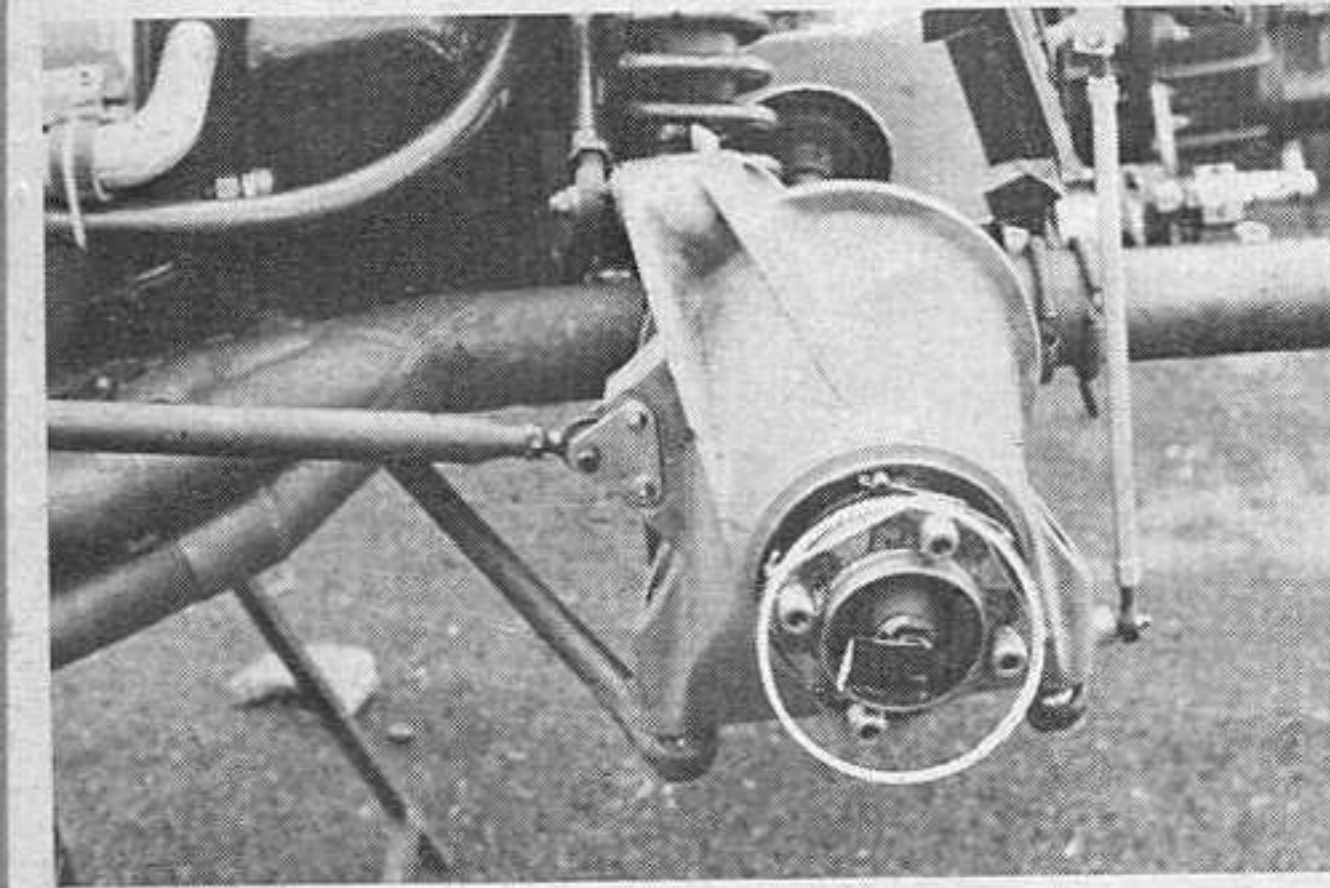
PRIMA Cambiato così il portamozzo della FERRARI

il nuovo portamozzo delle Ferrari dimostra (a sinistra) la ricerca di migliori assetti, con la possibilità di notevoli variazioni dei punti di attacco dei bracci della sospensione. In alto è dotato di attacchi che possono essere utilizzati da bracci corti (come nella foto) o da bracci lunghi, mediante il secondo foro. I punti di attacco sono su una linea parallela e sovrastante all'asse del mozzo. In basso ha tre « orecchiette » che permettono molti punti di fissaggio dei puntoni longitudinali. Il confronto delle innovazioni sul portamozzo Ferrari è evidente nella fotografia del portamozzo vecchio tipo (sopra a sinistra)



ADESSO

FOTO LINI



Coperto da un pezzetto di nastro adesivo ecco (a sinistra) il perno centrale del mozzo della Copersucar di Fittipaldi, quel perno che si è spezzato in Svezia facendo volar via la ruota. Per sicurezza non hanno voluto utilizzare la macchina in gara. A destra: il discusso radiatore olio del cambio della Wolf. Dal punto di vista strettamente regolamentare è legale, perché vi sono parti sporgenti più arretrate, ma lo spirito era di mettere i radiatori in posizione protetta

«SHISH» non spiega il caso BALDWIN

James Hunt è stato molto più contento della sua McLaren M26 a Digione che in Svezia, dove ha dovuto impiegare notevole forza fisica per pilotarla. Lo sterzo è stato reso molto più leggero, mentre il radiatore dell'olio montato anteriormente ha causato problemi notevoli ai piedi di Hunt, che stavano quasi bollendo nei loro stivali. Hanno applicato una scatola rivestita d'alluminio attorno alla frizione e ai principali cilindretti dei freni, nel tentativo di eliminare un po' del calore che passa per la parete frontale della M26.

Gunnar Nilsson era felice prima della partenza del GP di Francia. Finalmente ha avuto il suo trofeo dal GP del Belgio, che gli è stato consegnato da parte degli organizzatori personalmente, dopo che Niki Lauda lo aveva « ritrovato » e rimandato.

E' tornato ai box di Digione « Shish » il progettista che ha lavorato per la Surtees e poi per la Tyrrell negli ultimi anni e ora è capo progettista del team Copersucar, dopo la sorprendente « scomparsa » di Dave Baldwin, progettista dell'ultima Copersucar F05, che ha fatto il suo debutto a Digione, dopo l'incidente di prova in Svezia. La macchina è rimasta invariata sin dalla Svezia, benché il pezzo che si era rotto nel mozzo posteriore sia stato fatto di un altro metallo con un diverso trattamento a caldo. « Shish », dopo diversi anni di secondo progettista alla Surtees e Tyrrell, ha deciso di andare in America « dove si trova il denaro » per scrivere un libro sulle sue esperienze nell'ambiente delle corse. « La Copersucar mi ha trovato a Boston e quando mi hanno offerto l'occasione di diventare capo progettista, ho deciso che fosse una cosa che dovevo fare », ha detto. « Avevo riserve soltanto per il fatto che dovevo entrare a far parte di un team per lavorare su una macchina che qualcun'altro aveva progettato. Poi ho pensato, se avessi progettato una vettura nuova avrei avuto il 50% di possibilità che potesse funzionare e 50% che non sarebbe andata bene, il che, penso, è lo stesso con la macchina

attuale, perché non fa veramente molta differenza cercare di sviluppare la macchina di Baldwin, facendola diventare mia, benché abbiamo delle idee diverse.

« Spero naturalmente di poter progettare la mia propria macchina alla fine dell'anno ».

Nessuno era disposto a spiegarci esattamente perché Baldwin avesse lasciato il team tutto d'un tratto. « Secondo me perché voleva occuparsi di più delle macchine van Diemen di F. Ford che sta progettando in Inghilterra, per la sua società », dice « Shish ».

Le voci dicono che la Tyrrell per l'anno prossimo sia già stata disegnata da Maurice Phillippe, il sostituto di Derek Gardner nel team Tyrrell, e che decisamente non avrà più di quattro ruote.

Ray Allen, ex soldato e pilota da corsa, passa ora la maggior parte del suo tempo in Giordania, dove costruisce, insieme al costruttore ex Royale Bob King, e vende degli Hovercraft. Recentemente ha fatto cronaca per qualcosa di molto diverso delle corse. E' stato premiato con la medaglia di coraggio da parte del governo giordano, per aver salvato tre soldati giordani, che sono atterrati nelle sabbie mobili. Uno è morto, ma grazie a Allen gli altri tre sono stati salvati grazie al suo Hovercraft.



Mario Andretti in relax tennistico nel suo campo della tenuta vicino a Nazareth (sotto), dispone anche di una modernissima macchina automatica che fornisce le palle da tennis



SPECIALE AUTOSPRINT

POCONO - Lontana dagli occhi indiscreti, dal chiasso, dal traffico, la tenuta di Mario Andretti incastonata tra colline verdeggianti, cipressi colossali, baciata da un lago di circa mezzo chilometro di diametro, ci accoglie scintillante al sole. Trecento ettari di terreno che il campione di Nazareth usa di tanto in tanto, quando il programma corse non lo soffoca. La famiglia comunque lascia Nazareth, a circa 80 chilometri, per venire a trascorrere qualche mese estivo godendosi il sole, l'aria pura e la pace alpestre.

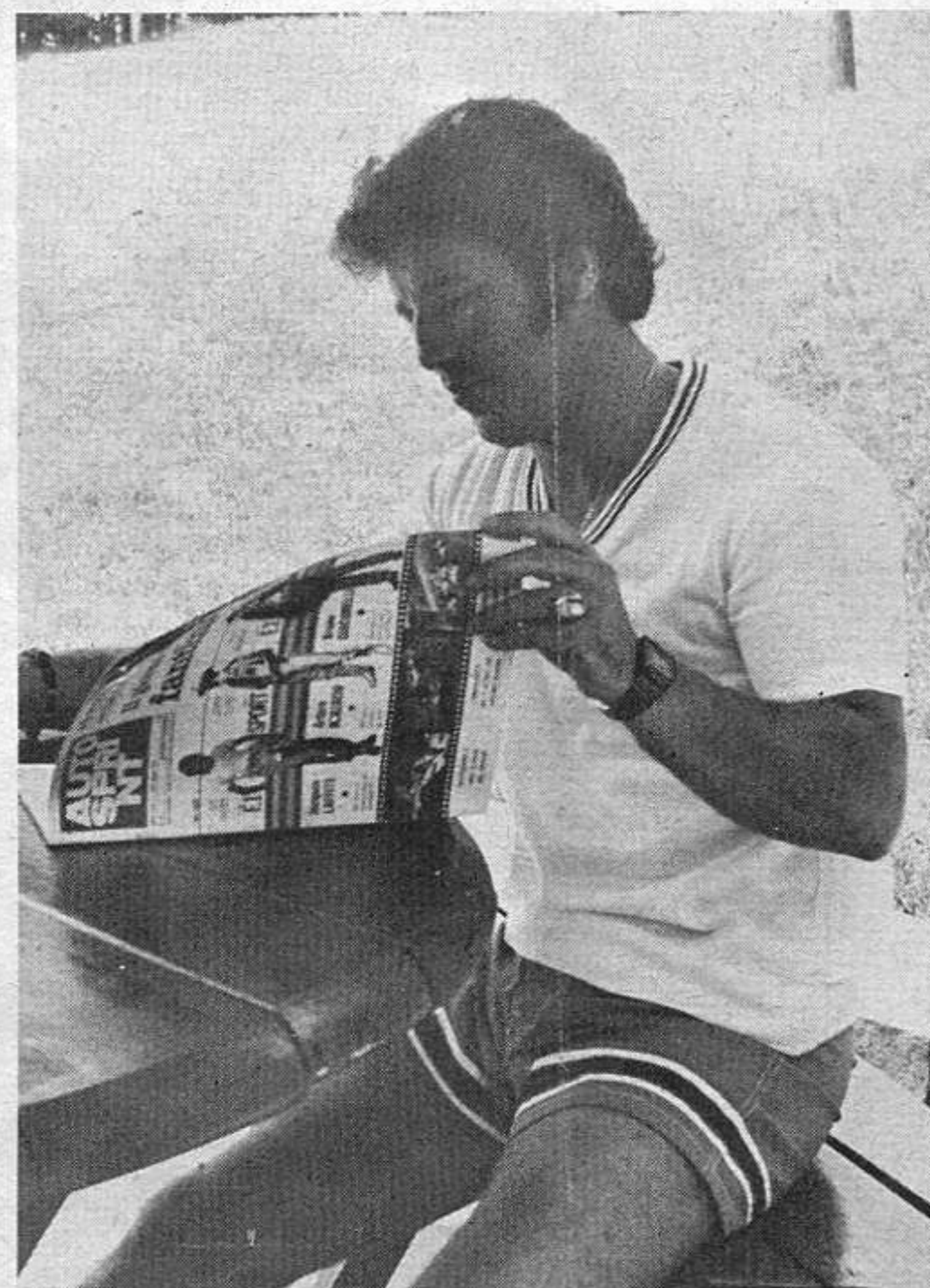
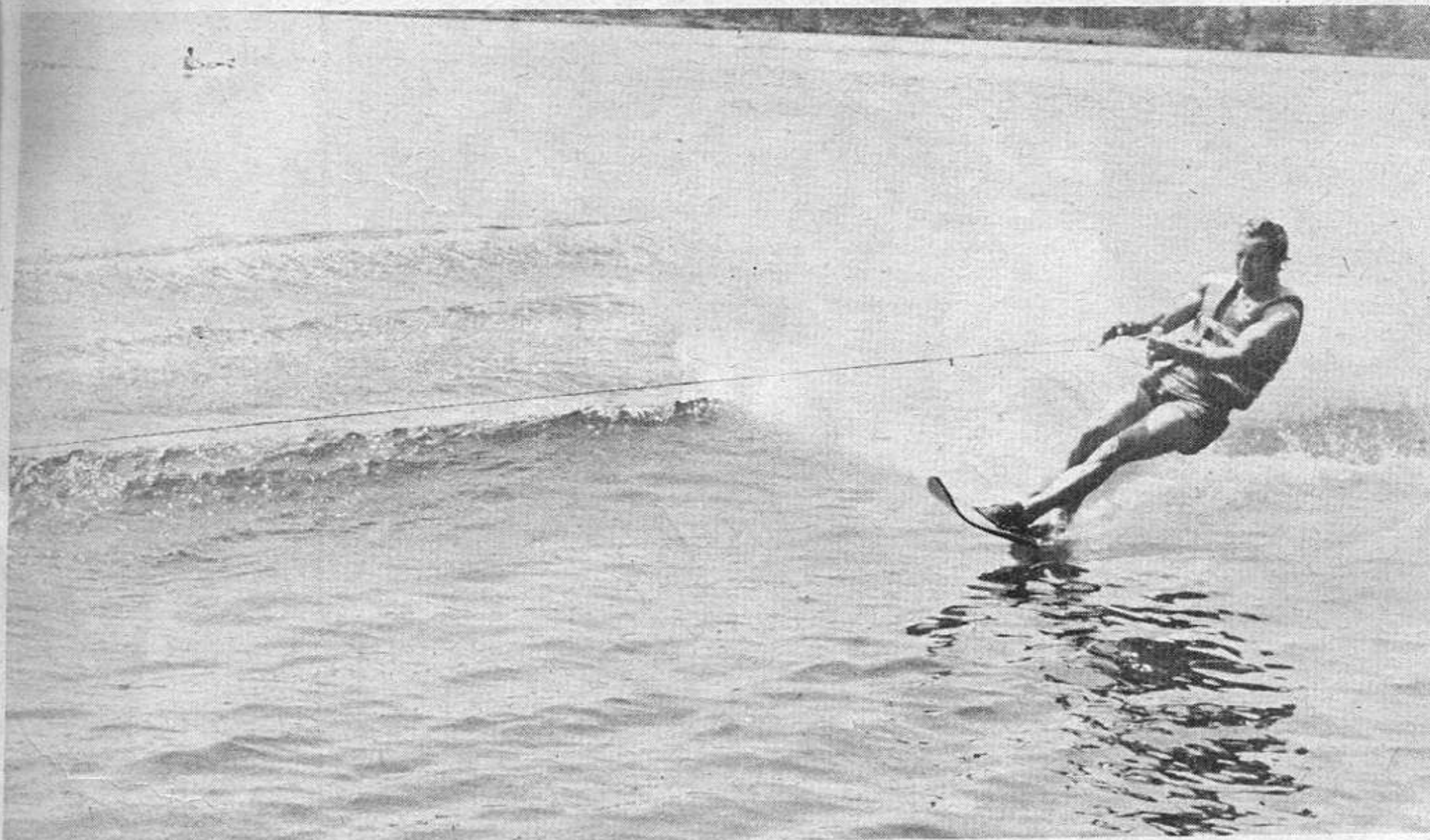
Mario è venuto quassù dopo la 500 Miglia di Pocono, due giorni prima di volare alla volta della Francia per il vittorioso Grand Prix e per distendersi un po' senza pensare al tachimetro, alla pressione dell'olio, dell'alettone, ai box, meccanici ed autografi.

Il ragioniere della velocità però non può star lontano dalla « speed ».

Mario sembra nato con la velocità nel sangue. Circondato da una dozzina di motociclette di tutti i tipi, a tre ruote, a due, 75 cc, 250 cc, scooters ecc., ama tuttavia trascorrere parte della giornata sul lago, con Mike, il maggiorenne, audace e provato driver di « go kart », con l'amico d'infanzia Jim Mc Guire, che nel 1968 perse un braccio in gara (e tuttora partecipa alle manifestazioni delle « midget » e vince anche).

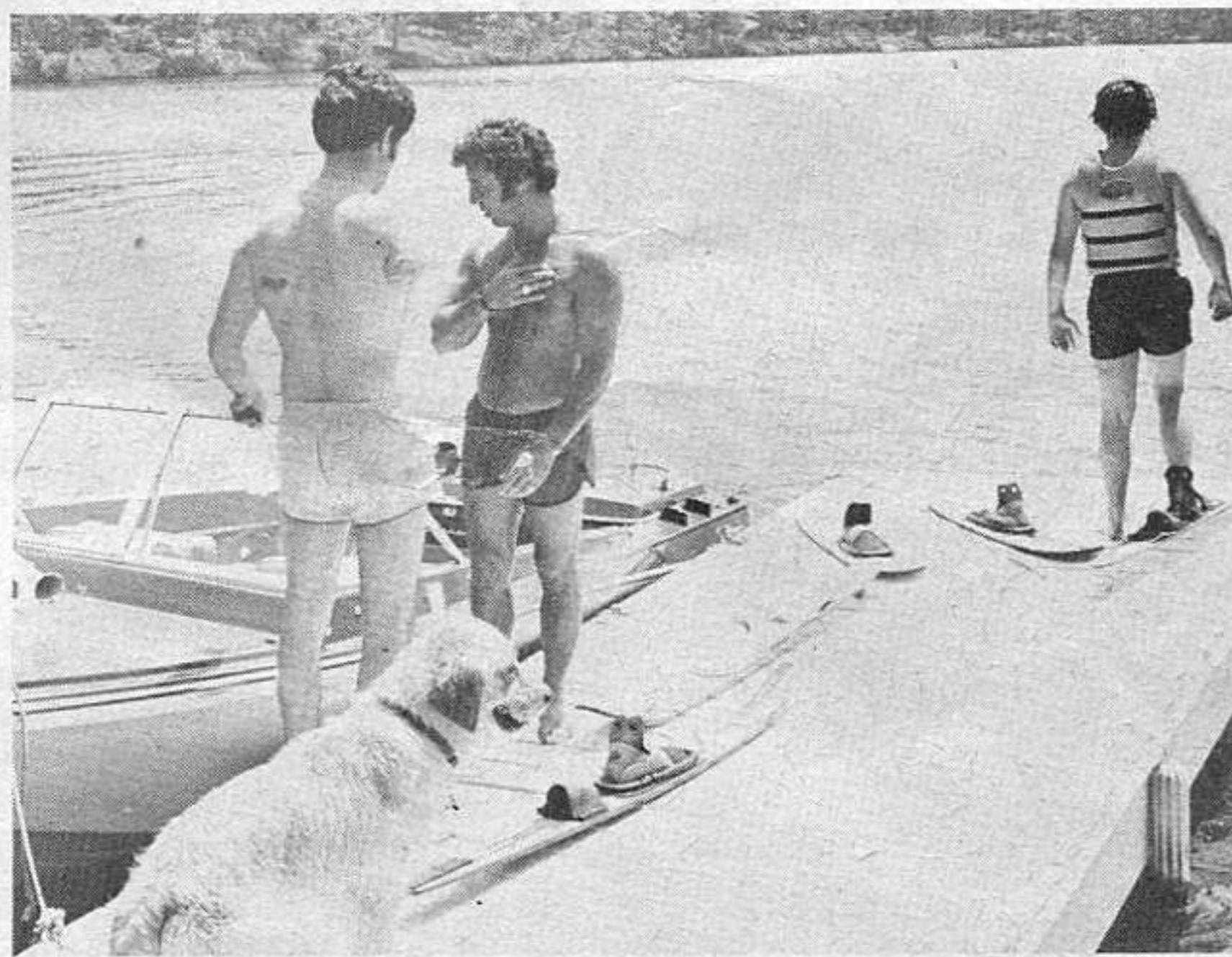
Lo sci acquatico, e la corsa su « waterscooter » — che Mario prepara personalmente « chiedendo » al mezzo tutta la forza che possiede — sono il passatempo preferito dell'asso di Nazareth.

ECCO COME, NELLA QUIETE DELLA SUA TENUTA SUL LAGO OLTRE NAZARETH MARIO ANDRETTI HA PREPARATO DIGIONE



Mario è un accanito lettore di AUTOSPRINT e a guardare questa foto deve arrivare puntuale

Sul lago della tenuta (sopra) lo sci d'acqua rinforza i muscoli del campione. In banchina ad attenderlo c'è il figlio e il setter da caccia. Il motoscafo per lo sci d'acqua (a destra) è spesso guidato dal collega sfortunato amico d'infanzia di Mario, il pilota Jim McGuire, che perse un braccio in corsa nel '68 e che ora corre ancora, vincendo spesso nelle gare midget



Per le « trasferte » in tenuta un mototriciclo pare sia molto comodo

Che avresti fatto, gli chiedo, se non fossi divenuto un driver di macchine?

« Forse il pilota civile o un corridore di fuoribordo ».

Comunque per Mario Andretti correre è un motivo di vita, non nel senso finanziario, ma sportivo.

« Beh, la finanza ci sta bene e ci vuole, ma io debbo dire che sono nato per correre, la velocità è nel sangue ».

Calmò, introverso, meticoloso, amante della verità, questo grosso personaggio del mondo del « vroom » è in senso tecnico anche un grande meccanico.

« Sì, conosco abbastanza bene la macchina e questo aiuta molto il lavoro nei box dei meccanici ».

Tre volte campione americano della categoria USAC (Indy), vincitore della 500 Miglia di Indianapolis nel 1969, trionfatore a Daytona, acclamato in altre categorie, ora Mario punta all'assoluto in Formula 1.

— Cosa resta nel libro dei sogni di Andretti?

« Il mio grande sogno è vincere proprio un titolo mondiale di F. 1. Sto tentando anche se la fortuna spesso mi tradisce, ma spero un giorno di riuscirci ».

— Ti piacerebbe correre per la Ferrari ?

« Volentieri, ma se fosse la Ferrari di qualche anno fa. C'è troppa politica interna, cosa del resto, nota in tutti i teams. Troppi pettegolezzi che rovinano il lavoro ».

— Mario, qualcuno ti accusa di non provare abbastanza la Lotus. E' vero?

« Io provo quando sento di dover provare. Il pilota non è un robot che viene messo nell'abitacolo e lo si lancia a 300 chilometri l'ora. Certe squadre provano e riprovano senza concludere nulla. E molte volte dipende dal pilota che non vede in queste prove un motivo specifico ed importante. Nel mio team, Colin (Chapman) non mi forza mai. Sa che se chiedo di voler provare ho le mie ragioni e sento di poter e dover correre. Insomma, non si può imporre ad un uomo certi "tour de force" che spesso abbassano sì e no il tempo di frazioni di secondi e basta ».

— Vincerai il titolo mondiale quest'anno?

« Se lo sapessi scommetterei una fortuna. Sto tentando. La Lotus in Svezia aveva una carburazione troppo grassa e mi fece quello scherzo. Altrimenti avrei preso altri punti. Digione mi ha ripagato. Ma, ripeto, tutto dipende dalla sorte. Come a Pocono. Un giro prima della fine, avevo un bel vantaggio ed ho dovuto cambiare pneumatico quasi sgonfio. Speriamo che questo filone nero non ricominci ».

— Quando appenderai il casco cosa farai?

« Il giorno in cui mi accorgerò di dover smettere, lo farò ed allora penserò a far qualcosa ».

Intanto noi diciamo che Mario non... morirà mai di fame. E' ricco, famoso, richiesto dappertutto a... suon di dollari, per cui il futuro non lo impressiona. Ora poi con le azioni di Wallstreet, Mario ha le spalle più che foderate.

Ma è bravo, « Piedone », non s'inalbera, ci mostra il campo da tennis a fianco alla tenuta, mette

in azione il « rifornitore di palle » ma non può reggere al « train ».

« Fa caldo, questo gioco è faticoso, ma ti tiene in forma ».

Gli chiedo di firmare una palla che un giorno sarà « famosa ».

Mario ride e dice: « Quando giungerà quel giorno avremo i capelli lunghi sino ai piedi ». Poi aggiunge: « Vedi, te la firmo con la penna verde, ma se fossi stato in pista ti avrei detto no ».

Dunque, anche Mario, come tutti gli esseri di questa terra è superstizioso. Ma questa è superstizione dei piloti, almeno americani i quali non vogliono il color verde sulle vetture. L'unica ad avere il verde è la Janet Guthrie, l'irlandese... non troppo fortunata in gara.

Questo il Mario Andretti, lontano dall'atmosfera corsaiola.

Un padre affettuoso, un marito bravo e rispettoso, un ragazzo, in fondo che si gode il frutto delle sue fatiche, delle sue prodezze, delle sue « debacles », tutte affrontate con spirito rinnovato, senza cruccio o vanagloria. Forse, pochi, sino ad oggi hanno capito « Piedone ».

Due anni fa, alcuni colleghi scrissero: Mario Andretti è finito e farebbe bene a ritirarsi. Gli ignari scrittori non conoscevano Andretti e la sua tempra di combattente. Perché Mario più è sconfitto, più attacca.

Il vero combattente delle arene motoristiche.

Lino Manocchia



Scambio?

● L'ALFA-BRABHAM di WATSON campeggiava sul manifesto del GP. FRANCIA...

● ... per il GP. inglese sul manifesto campeggia la nera monoposto di ANDRETTI. Vincerà WATSON?



ANCHE QUALCHE CONSIGLIO «TURISTICO»
PER CHI VA AL G.P. D'INGHILTERRA

DECIDONO due curve a SILVERSTONE

LONDRA - La copertina del programma del GP d'Inghilterra, quest'anno anche GP d'Europa, mostra una John Player Lotus, il che non è molto sorprendente, poiché la società di sigarette è sempre il principale sponsor della corsa. Altrimenti potrebbe essere considerato come augurio, perché il team Lotus ha certamente mostrato di essere tornato alla sua vecchia forma quest'anno e Mario Andretti si sente molto « a casa sua » a Silverstone. Ma anche altri teams sono favoriti e, considerati gli avvenimenti degli anni passati sin dal 1973, esiste un forte fattore di incertezza in questa corsa. Ricordate? Incidenti multipli nel primo giro, pista dei box bloccata, improvvisi diluvi, collisioni, nella prima curva che ebbero come risultato finale la squalifica del vincitore. Almeno il RAC si augurerà una corsa tranquilla e noiosa quest'anno!...

Il tracciato di Silverstone è familiare, anche se dovesse essere solo valutato da fotografie e piantine. Ma ciò potrebbe ingannare. Di fatto, dal volante della macchina da corsa, a velocità di gara i vasti spazi aperti sembrano restringersi, la pista stessa diventa stretta, le curve si susseguono velocemente, e la maggior parte di loro è più veloce di quanto appaia possibile. In due di esse i piloti si trovano di fronte alle « scogliere » confuse delle tribune principali. Per darvi un'idea, i piloti Tyrrell prendono la variante Woodcote in terza a 9000 giri, pari a circa 200 kmh).

Sarebbe da augurarsi che il team Ferrari potesse raccogliere la sfida dei rivali, fosse solo perché sarebbe la loro decima vittoria, o perché è qui dove hanno per la prima volta battuto l'Alfa Romeo in una corsa valevole per il campionato nel lontano 1951 (sarebbe una bella ironia se una Brabham a motore Alfa Romeo dovesse battere stavolta la Ferrari!).

Una cosa che il GP d'Inghilterra ha guadagnato, da quando la serie di sventure recenti è cominciata, è l'atmosfera. Il pubblico britannico non è più cortesemente quasi silenzioso, ma partecipa. (Come leggete nelle parole di Andretti, Hunt e Lauda a parte). Ma forse gli inglesi non saranno più tanto cortesi quando si tratterà di lottare per un buon posto con una buona vista, o quando subiranno le frustrazioni del traffico durante il viaggio per recarsi al circuito o quando torneranno a casa.

PER CHI CI SARA'

Cercatevi un posto
alla STOWE
(e niente caffè...)

● SE VI RECAETE alla corsa, stando a Londra e se qualcuno vi suggerisce un orario di partenza che vi sembra ridicolmente presto, fate come vi dicono, a meno che non vi piaccia stare fermi per ore in macchina studiando le vacche o le pecore britanniche! Io abito a Londra, ma per il GP a Silverstone sto in un albergo locale e quest'anno farò il miglior uso di una piccola e agile Ford Fiesta, tornando a casa per le vie se-

condarie! In questi anni ho imparato la lezione...

Già precedentemente vi abbiamo messo in guardia su ciò che fanno passare per caffè nei circuiti britannici e anche i precedenti avvertimenti sul tempo capriccioso di Silverstone sembrano essere adeguati quest'anno. Un giornale londinese è recentemente uscito con il titolo: « Strano disco argentato identificato nel cielo di Londra ». In realtà si trattava del sole...

L'ingresso al paddock è facile da ottenere — costa 1 sterlina (meno di 1500 lire) per la giornata di prove, 3,50 sterline il giorno della corsa, ma se non avete riservato non aspettatevi di trovare un posto in tribuna.

● SE VI TROVATE PRESTO SUL CIRCUITO forse vi conviene di fare un giro per cercare il punto migliore per appostarvi (suggerirei la prima curva dopo il via, Stowe) e naturalmente ci saranno venditori di souvenirs, che potrebbero

essere poco familiari per voi. La Ford ha fatto un poster piuttosto bello, che rappresenta, a colori, ogni macchina che abbia vinto un GP con il motore DFV (lo avete visto su AUTOSPRINT), oppure un nuovo libro di James Hunt, cui hanno collaborato E. Young e D. Hodges, che sarà in vendita per la prima volta. Contiene alcune buone foto...

Il dubbio che resta

● SE CI SARETE già il 13 luglio, ci dovrebbe essere la gara supplementare, quella in cui 17 piloti cercheranno di aggiudicarsi l'onore di poter partecipare alle qualificazioni ufficiali il 14 e 15. Sono: Tambay, Neve, Villeneuve, Lunger, Purley, Kozarowitsky, Havyje, Jarier, Villota, Merzario, Henton, Rebaque, Bell, Trimmer, McGuire, Prophet e piloti Surtees ancora da nominare. McGuire e Prophet potranno essere il solo per poter sostenere nel futuro di essere stati iscritti ad un GP, e forse anche alcuni altri non si preoccuperanno troppo!



**Possiamo
vincere
in sei**

MARIO ANDRETTI

MARIO ANDRETTI: «Amo tutti i circuiti come Silverstone dove si può veramente andare veloce. Abbiamo fatto molte prove con la vettura a Silverstone e siamo sempre stati abbastanza soddisfatti. Nel complesso ritengo che la pista ci sarà favorevole. Ma ci sono almeno 6 piloti che possono vincere. Una cosa, poi, che ho notato da anni è l'estrema gentilezza del pubblico britannico. Per esempio quando vengono i bambini per chiedere autografi, non spingono come accade in quasi tutti gli altri Paesi, chiedono semplicemente cortesemente se possono avere un autografo».



**Se guido
pulito
vinco...**

JOHN WATSON

JOHN WATSON: «Le Brabham-Alfa promettevano bene e lo hanno confermato, e questa era anche la mia opinione quando ho firmato con il team l'anno scorso, ma sfortunatamente non abbiamo terminato troppe corse. Se si guarda i risultati di quest'anno, a condizione che avessi concluso le corse nelle posizioni in cui mi trovavo al momento del mio ritiro, mi troverei ora al secondo posto del campionato. Perciò, tutto è molto deludente. La differenza tra una vettura a motore V8 e il mio Alfa Romeo 12 non è molta: la differenza maggiore sono i 1000 giri in più e una scatola a sei velocità. Penso

che la nostra vettura andrà molto bene a Silverstone, essendo un circuito molto veloce. Se è andata bene su circuiti come Zolder, Monte Carlo e Jarama, figurarsi qui! Per Silverstone si deve avere la velocità massima possibile per il rettilineo Hangar e giù per Abbey Curve e dentro nella Woodcote, e caratteristiche di maneggevolezza che rendano la vettura veramente scattante nelle curve. Le curve sono assai più veloci di quanto non sembrino; Copse, Stowe e Club sono velocissime e perfino Becketts, benché sia la curva più lenta di Silverstone, è assai veloce paragonata agli altri circuiti di G. P. Ritengo che andremo bene a Silverstone, però bisogna guidare in maniera pulita e precisa».



**Mi darà
carica
il pubblico**

JAMES HUNT

JAMES HUNT: «Silverstone sarà una corsa cruciale per il campionato mondiale. Sarà la mia ultima occasione per tentare di conservare il titolo anche quest'anno. Ma è pur sempre la corsa di casa, perciò sarò caricato al massimo per dare il meglio. Non ho ancora perduto le speranze di vincere il titolo. Ho commesso l'errore di dare una possibilità a tutti, cosa che non intendevo affatto, però ora debbo affrettarmi a fare in modo che le cose vadano bene per non perdere il contatto con i primi nel campionato. Lo posso ancora fare. Siamo un po' più contenti dopo la prestazione della M26 in Svezia, ma non sono ancora entusiasta della macchina. E' molto difficile dire delle sue possibilità a Silverstone perché le caratteristiche della macchina cambiano continuamente per far fronte alle ultime gomme sviluppate dalla Goodyear. Non abbiamo mai corso con la M26 due volte nelle stesse condizioni per quanto ri-

guarda l'assettamento delle sospensioni. La M26 però dovrebbe andare bene nelle curve veloci di Silverstone. E' un circuito "sfidante", benché le curve siano assai simili l'una all'altra, salvo la variante di Woodcote. Il segreto è una macchina ben equilibrata, con un po' di sovrasterzo. Entrare bene nelle curve di Silverstone è la base per buoni tempi di giro e poi bisogna tenere i tempi il più costanti possibile. Naturalmente rimpiango la vecchia curva Woodcote, ma nell'interesse della sicurezza ritengo che fosse essenziale di cambiarla prima di un grave incidente che avrebbe potuto coinvolgere anche gli spettatori. Correre davanti a questo pubblico, dopo l'appoggio che mi ha dato all'inizio della mia carriera, è sempre molto bello per me. Poi, dato che il GP si disputa a Silverstone quest'anno mi rende possibile di stare insieme agli uomini della Hesketh, rinfrescando ricordi del mio inizio in F. 1. Tutto ciò è molto piacevole per me. Il pubblico britannico appoggia maggiormente i suoi piloti. Il suo entusiasmo non ha conosciuto limiti negli ultimi anni. Paragonato all'impostazione tattica di qualche anno prima, il suo entusiasmo è aumentato, è cresciuto fino a provocare manifestazioni di sostegno, come quelle per le controversie sulla seconda partenza in occasione del GP dell'anno scorso, come non si sono mai viste prima in questo Paese».



**Si decide
alla
STOWE**

NIKI LAUDA

NIKI LAUDA: «Silverstone non è un circuito facile, sarà dura per noi. Penso che ci vorrà molto tempo per mettere a punto la macchina in modo adeguato, specialmente gli alettoni, perché bisogna conservare un'ottima velocità massima sui rettilineari ed un'alta velocità anche nelle curve. Non bastano tre ore di prove. I teams che hanno la loro sede in Gran Bretagna hanno il vantaggio di provare regolarmente lì. Tra l'altro preferivo di avere avuto una stagione più costante, non avere buoni risultati del tutto e lavorare moltissimo per migliorare la macchina. Ma abbiamo subito alti e bassi che hanno causato ulteriore confusione nel team, paragonato agli altri, su come bisogna preparare la macchina. E' proprio questo il problema del momento. L'incidente del Nurburgring ha cambiato il mio atteggiamento verso le corse? Non penso c'entri l'incidente. Anzi credo di guidare meglio. Né penso di essere cambiato dal punto di vista emotivo. La gente potrebbe dire che sono più rilassato o meno teso, ma penso di impegnarmi tanto quanto prima per fare andare le cose per il verso giusto. Piuttosto, quando una squadra perde il contatto con lo sviluppo tecnico anche solo per una settimana, può succedere che si sia fuori competitività. Sembra che al momento lo siamo per quanto riguarda il mettere a punto la vettura adeguatamente per le gomme che ci vengono fornite. Comunque, mi piace correre in Inghilterra perché il pubblico è molto buono. Dappertutto nel mondo, specialmente in Italia, Sud America ed alcuni altri Paesi europei, un tifoso si presenta e urla se vuole un autografo, o vi afferra e dice "firma". In Inghilterra un tifoso arriva dicendo "Buon giorno, come sta? Sarebbe così gentile di darmi un autografo!" Questo piace a tutti i

piloti di GP. Siamo rispettati e trattati come esseri umani e non come animali. La caratteristica di Silverstone sono le curve veloci e i lunghi rettilineari. Perciò è essenziale che si prendano le curve assolutamente nel modo giusto, con un'uscita buona e veloce, per fare tempi buoni. Stowe Corner in particolare è molto importante e necessaria che vi si esca in modo perfetto. A Copse Corner si tende a sotto-sterzare, per il manto della pista e il dosso; Abbey Curve si prende in pieno, mentre la variante Woodcote è abbastanza facile e veloce».



**Dopo
le prove
dirò...**

C. REUTEMANN

CARLOS REUTEMANN: «Sarà una corsa durissima e competitiva, poiché la maggior parte dei teams di GP hanno sede in Gran Bretagna, e perciò è molto importante per loro vincere. Penso che tutti saranno ottimamente preparati per quella corsa. Tutti desiderano vincere. Il team Ferrari vuole battere i britannici sul loro circuito di casa, come i britannici desiderano battere gli italiani a Monza. Per il momento la Ferrari costituisce un problema. Dopo le prove avremo un'idea più precisa delle nostre possibilità. L'intero circuito è molto veloce e penso che le curve Stowe e Club siano molto difficili».



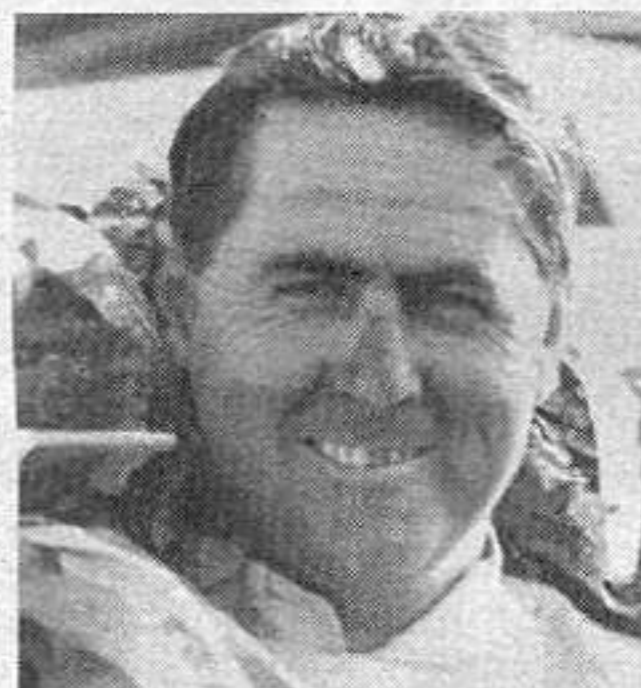
**Vorrei
proprio
vincere**

RONNIE PETERSON

RONNIE PETERSON: «La settimana scorsa ho provato la macchina di prova della Research & Development Elf Tyrrell. La vettura era attrezzata con un impianto elettronico che registrava ogni movimento delle sospensioni, del comando, dei freni, dell'apertura del gas e la forza G della macchina. Ken Tyrrell calcola che questo reparto ricerche e sviluppo gli costi 1 milione di sterline. E' un'idea nuova questo programma e speriamo di rendere le nostre vetture più veloci. Ecco ciò che conta... è ciò che mi interessa maggiormente. Secondo me Silverstone è una buona pista di prova. E' un circuito con curve diverse da quelle della maggior parte degli altri circuiti, con bombature e senza, cosa importante in curva perché sconvolge sempre l'equilibrio della macchina. Se si riesce a far funzionare la macchina a Silverstone, funzionerà bene ovunque. Naturalmente preferivo la Woodcote come era prima, ma la nuova chicane è fatta bene. Se dobbiamo avere varianti, dovrebbero essere tutte come questa. Prendo la chicane in terza a 9000 giri con la Elf Tyrrell sei ruote, pari a circa 180 all'ora. Ho disputato alcune buone corse a Silverstone, ma non ci ho mai vinto. Nel 1971, quando correvo per la March, sono arrivato secondo nel GP dietro Jackie Stewart e nel 1973, quando correvo con la John Player Lotus, ero di nuovo secondo, dietro a Peter Revson. Forse quest'anno riesco a mettere le cose a posto e vincere».



MOSS



BRABHAM

MOSS e BRABHAM nel G. P. «storico»

● Tra gli iscritti per la corsa di vetture d'epoca nel programma pre G.P. inglese figurano: Moss, Jack Brabham e Salvadori, i primi due su Maserati 250F, Salvadori con una Aston Martin DBR4. Questa gara promette di diventare speciale, poiché ci sono iscritte non meno di otto 250F, due Aston Martin, due Ferrari (una 625 e una 375), una BRM P25, una Lago Talbot, due Connaughts, cinque Cooper-Bristol, tre Maserati più vecchie, un'Alfa Romeo, Bugatti e così via. Questa gara potrebbe diventare una buona corsa ma anche una lezione di storia.

L'opinione britannica favorisce Tambay, Neve, Purley, Jarier e Merzario, ma sarà piuttosto interessante. Ammenoché non salti fuori la disposizione CSI, pare concordata a Digione, per cui tutti saranno alle prove ufficiali insieme ma scendendo in pista a turni secondo i numeri pari e dispari.

A condizioni che la sfortuna non abbia la mano in gioco un'altra volta, potrebbe insomma diventare una corsa interessante. Certamente il momento è critico per i piloti. Forse vi vedrò lì? Comunque, se venite — amici italiani — siete i benvenuti.

David Hodges

● IL CAVALIERATO si addice ora anche a Ninni Vaccarella il simpatico presidente pilota palermitano che tanto ha fatto e continua a fare per lo sport auto in Sicilia. Il titolo gli è stato conferito da pochi giorni su proposta del Ministro dello Spettacolo per meriti derivanti dall'attività di organizzatore e guida delle corse isolate.

41 piloti si giocano il VIA

NUMERO - PILOTA	SCUDERIA	MACCHINA
1 James Hunt	Marlboro Team McLaren	Marlboro McLaren M26
2 Jochen Mass	Marlboro Team McLaren	Marlboro McLaren M26
3 Ronnie Peterson	Elf Team Tyrrell	Elf Tyrrell 34
4 Patrick Depailler	Elf Team Tyrrell	Elf Tyrrell 34
5 Mario Andretti	John Player Team Lotus	John Player Special MK3
6 Gunnar Nilsson	John Player Team Lotus	John Player Special MK3
7 John Watson	Martini Racing	Martini Brabham Alfa BT45
8 Hans Stuck	Martini Racing	Martini Brabham Alfa BT45
9 Alex Ribeiro	Hollywood March Racing	March 771
10 Ian Scheckter	Rothmans International Racing	March 771
11 Niki Lauda	Ferrari SEFAC	Ferrari 312 T2
12 Carlos Reutemann	Ferrari SEFAC	Ferrari 312 T2
15 Jean Pierre Jabouille	Renault	Renault RS 01 Turbo
16 Riccardo Patrese	Ambrosio Tabatip Shadow Racing	Ambrosio Tabatip Shadow DN8
17 Alan Jones	Ambrosio Tabatip Shadow Racing	Ambrosio Tabatip Shadow DN8
18 Hans Binder (1. ris.)	Durex Team Surtees	Surtees TS19
19 Vittorio Brambilla	Beta Team Surtees	Surtees TS19
20 Jody Scheckter	Walter Wolf Racing	Wolf Ford WR1
22 Clay Regazzoni	Tissot Ensign with Castrol	Tissot Ensign MN4
24 Rupert Keegan	Penthouse Rizla Racing	Hesketh 308E
25 Harald Ertl	Hesketh Racing	Hesketh 308E
26 Jacques Laffite	Ligier Gitanes	Ligier JS07
27 Patrick Neve	Williams Racing	March 761
28 Emerson Fittipaldi	Copersucar	Copersucar FD 05
29 Brett Lunger	—	McLaren M23
30 David Purley	—	Lec CRP
31 Mikko Kozarowitsky	—	March 761
32 Boy Hayje	—	March 761
33 Jean-Pierre Jarier	—	ATS-Penske PC4
34 Conny Andersson	—	BRM P 207
35 Emilio Villota	—	McLaren M23
36 Arturo Merzario	—	March 761B
37 Brian Henton	—	March 761
38 Hector Rebaque	—	Hesketh 308E
Derek Bell	—	Penske PC3
Tony Trimmer	—	Surtees TS19
Divina Galica	—	Team Surtees-Surtees TS19
Brian McGuire	—	McGuire BM1
David Prophet	—	Surtees TS16
Patrick Tambay	—	Ensign MN 1
Gilles Villeneuve	—	McLaren M 23

Aria in su per la T.2 a singhiozzo

FIORANO - Dopo aver passata l'intera settimana sul circuito di Silverstone, la Ferrari è rientrata a Fiorano dove ha impiegato tutta la giornata di sabato per continuare le prove ed avere dei termini di paragone con i dati che si sono potuti ricavare sul circuito inglese. Già dal venerdì si erano avute le avvisaglie di queste prove, ma il lavoro in officina non aveva consentito di scendere in pista anche a seguito di uno sciopero di 4 ore che nella mattinata aveva fermato la ditta. Il tutto si è quindi trasferito e concentrato nella giornata di sabato che ha visto Lauda scendere in pista verso le 11 e continuare a lavorare sin dopo le 19. Nella mattinata un tipo di lavoro e ricerca piuttosto inconsueto con il pilota che effettuava ad andatura modesta buona parte del circuito per poi scaricare la potenza e tirare ad andatura sostenuta solo in una determinata curva. Alternativamente tutte le curve del circuito sono state oggetto di questo particolare tipo di prove.

Pochi giri poi nuovamente ci si fermava ai box per scambiare le proprie opinioni con i tecnici e permettere ai meccanici di effettuare le regolazioni necessarie della sospensione anteriore, in particolare. A seguire le prove tutti i tecnici della Ferrari: Forghieri, Bussi, Tomaini e Noretto mentre anche lo stesso



FIORANO - Niki Lauda impegnato sabato, al rientro dall'Inghilterra, nei collaudi di nuove sperimentazioni tecniche per Silverstone. Notare la protuberanza utilizzata per evacuare l'aria dal radiatore anteriore e lo spoiler

ing. Ferrari ha passato buona parte del suo tempo ai box.

Dopo il breve intervallo per la colazione Lauda ha ripreso a girare completando tutti i 3000 metri a ritmo sostenuto. Un giro di lancio seguito da un giro veloce e quindi la decelerazione per rientrare ai box.

Si è proseguito così sino a quando la necessità di interventi più approfonditi ha consigliato il trasferimento della vettura al reparto corse da cui è invece stata portata in pista un'altra F. 1 che era in fase di allestimento. Per entrambe le vetture una caratteristica comune: una carrozzeria ancora priva di decals e decisamente appena terminata di realizzare.

Stesso programma con tempi sul giro dell'ordine dell'1'17"1, 1'18" sino a quando non è rientrata la prima vettura, utilizzata nella giornata, con una evidente

TEMPI PROVE GOMME

mercoledì mattina mercoledì pom. giovedì

ANDRETTI WATSON subito più veloci

SPECIALE AUTOSPRINT

Andretti	1'19"10	1'18"54	1'19"20
Watson	1'20"96	1'19"74	1'18"9
Hunt	1'19"88	1'19"03	—
Lauda	1'20"17	1'19"22	1'19"51
Reutemann	—	—	1'19"6
Laffite	1'21"46	1'19"78	—
Brambilla	—	1'20"16	—
Depailler	1'21"00	1'20"45	—
Ian Scheckter	1'20"52	1'20"67	1'20"5
Jody Scheckter	1'20"84	1'20"64	—
Jabouille	1'26"33	1'24"52	1'21"0
Villeneuve	1'22"26	1'21"33	1'20"90
Keegan	1'21"41	1'21"16	—
Jones	1'21"44	1'22"15	—
Fittipaldi	1'21"29	1'21"65	—
Perkins	1'22"36	1'21"91	—
Evans	—	—	1'21"98
Pescarolo	—	—	1'23"19

LONDRA - Quasi tutti i teams hanno partecipato alle due giornate di prove per il GP inglese a Silverstone mercoledì 6 luglio e giovedì 7. Si sono tenute tre sessioni di oltre 4 ore. Le macchine delle squadre ufficiali non presentavano vere novità, a parte naturalmente la più grossa novità, la Renault RS 01. Essa ha fatto la sua prima uscita in diretto confronto con le altre vetture di F. 1. Ha completato solo pochissimi giri in mattinata prima che il motore facesse «bam» per usare la parola espressiva francese (di fatto, probabilmente si è rotto un pistone). Sotto lo sguardo interessato di Keith Duckworth, il team si è messo a cambiare il motore e se la sono presi piuttosto comoda. Quando Jabouille l'ha fatto infine uscire dal garage dei box era rimasta meno di un'ora delle prove del pomeriggio di mercoledì da fare. L'intenzione del team era che dovesse abbassare gradualmente i suoi tempi di giro, ma dopo soli pochi giri si è rotto stavolta l'alettone anteriore. Rimedierà il giorno dopo toccando l'1'21" e facendo decidere Larrousse per tentare comunque il debutto sabato prossimo.

Poiché le condizioni erano buone (una temperatura approssimativamente di 26°C, con una leggera brezza) è sorprendente che così pochi piloti si siano avvicinati ad un divario ragionevole del record di giro, detenuto da Hunt con 1'18"81 (il giro migliore di Andretti in mattinata era pari a 211.70 kmh). Il team Lotus era ovviamente contento di essere appena più veloce degli altri (Chapman è stato un po' seccato che Andretti fosse andato tanto più veloce degli altri in occasione delle prove per il GP del Belgio). Salvo per quanto riguarda un cambio dei rapporti di marcia la M 26 di Hunt era uguale a quella di Digione, a parte un breve esperimento con piastre larghe all'alettone posteriore (che i meccanici hanno descritto con commenti come «Boh, neanche noi sappiamo che cosa possano fare») James li ha usati per solo tre giri. Benché abbia detto: «La M 26 ha ora una maneggevolezza perfetta», aveva difficoltà per ottenere tempi buoni, ed era tutt'altro che contento. Poiché non può dare la colpa alla macchina e sa che si sta impegnando tanto quanto l'anno scorso, era semplicemente stupito che i suoi tempi si aggirassero a un secondo da quelli dei migliori. Questo è stato il caso particolarmente quando ha montato le gomme da corsa (il tempo migliore Hunt lo ha registrato con le gomme di qualificazione).

Lauda ha usato la Ferrari che in Svezia faceva da «muletto», con qualche modifica minore, che mira a rendere la vettura più compatibile con le gomme Goodyear. Infine Lauda ha registrato il suo tempo migliore con le gomme da corsa, così come Andretti. La macchina entrava ed usciva dai box, poiché il team stava lavorando con impegno per migliorare la maneggevolezza.

Ian Scheckter ha registrato dei tempi imprevedibilmente buoni con la March nella sessione del mattino. Jody era coinvolto nell'unico incidente «di cui valesse la pena di parlare» della giornata, quando si è spostato l'alettone posteriore e una delle piastre posteriori. Jody ha perso completamente il controllo della sua Wolf, ma per fortuna senza urtare contro qualche cosa.

Keegan è stato più veloce con la Hesketh di Ertl che con la propria macchina, che accusava noie di maneggevolezza. Jones aveva problemi con il cambio. Villeneuve ha esplorato i suoi limiti personali con una M 23 ufficiale a Silverstone con dei testa-coda ed altri brutti momenti, ma nel pomeriggio è venuto a capo della macchina e del circuito.

Diversi teams sono rimasti a Silverstone dopo la sessione di prove FOCA ufficiale il 6 luglio. Reutemann si è u-

d. h.

a. s.

CONTINUA A PAGINA 24

6 giorni **SPRINT**

CONTINUAZIONE DA PAG. 23

nito a Lauda in una sessione di prova esauriente della Ferrari sotto la guida di Forghieri. Il team Renault ha superato i problemi iniziali conosciuti il 6 luglio. Lauda è stato leggermente più lento nelle prove del 7 luglio (tempo migliore: 1'19"51 confrontato ai 1'19"22), mentre Reutemann ha girato in 1'19"67. La Renault ha deciso che prove di «durata» fossero più preziose che altri collaudi di «laboratorio» a Le Castellet e così il 7 luglio Jabouille ha effettuato oltre 100 giri, prima di rompere la sospensione anteriore alla RS OI. Il suo miglior tempo è di 1'21"00 è competitivo per le vetture di F. 1 di «seconda categoria», ma in termini di velocità in rettilineo la RS OI si è rivelata la macchina più veloce a Silverstone, essendo passata per un posto di controllo di velocità più veloce di 13 km delle macchine successive (Ferrari e Brabham).

Villeneuve ha migliorato in modo impressionante, registrando 1'20"90 con la M 23 ufficiale (godendo di tutta l'attenzione del team dopo che Hunt era tornato a casa in Spagna; James non è molto amante delle prove).

Andretti ha usato una JPS Mk3 nuova e leggermente modificata, non arrivando del tutto ai tempi del 6 luglio con il suo miglior tempo di 1'19"20.

E' interessante notare che Jody Scheckter non ha migliorato i suoi tempi del 6 luglio dopo l'incidente (ha detto: «Pensavo veramente che fosse tutto finito per me»), e il suo tempo migliore è stato quasi raggiunto da suo fratello Ian.

Evans e Pescarolo erano al volante di muletti del team Surtees, il primo ha registrato tempi quasi competitivi, ma sembra ora possibile che la terza iscrizione per il GP del team Surtees verrà ritirata.

Non è ancora stata confermata la notizia secondo la quale la Stanley-BRM si dovrà «qualificare per le prove» insieme alle macchine private, non FOCA il 13 luglio, però questo rispecchierebbe precisamente il suo potenziale.



James Hunt in un attimo di relax in motoscafo sul lago di Ginevra dopo le prove di Silverstone. Sono con lui Nina Rindt, vedova del compianto Jochen assieme alla sorella