

5 aspiranti
dopo
SILVERSTONE

V8 / log Scans

domenica **SPRINT**

'76

F.1 parallela
in media-iride

'77

HUNT +4 LAUDA -19

A «BOA» già abbondantemente girata, dopo 10 Gran Premi disputati quest'anno, tentiamo un paragone con la classifica mondiale della scorsa stagione (vinto da HUNT all'ultima corsa). Subito una cosa balza all'occhio: anche lo scorso anno James Hunt cominciò la sua rimonta proprio a metà stagione, e precisamente da quel GP di Francia al Ricard in cui le Ferrari ruppero il motore. Ma cerchiamo di vedere con le tabelline come stanno le situazioni (post GP inglese).

Certamente Lauda stava meglio la scorsa stagione, con un margine di **23 punti** (4 vittorie, 2 secondi e 1 terzo) su Hunt (2 vittorie, 1 secondo e 1 quinto) ma poi il campionato finì come ben ricordate.

Quest'anno la situazione è molto più fluida: Lauda è sempre in testa (1 vittoria, 4 secondi, 1 terzo e 1 quinto) ma ha alle spalle Andretti e Scheckter a pari punteggio, con soli 7 punti di svantaggio, poi c'è Reutemann a 11 punti e infine Hunt, che segue a **19 punti** di distacco, che in analogia con la stagione scorsa ha iniziato la sua risalita proprio dal GP di Francia, dove è giunto terzo ed ha riconfermato le sue possibilità vincendo il GP inglese.

Ora sono da disputare i due Gran Premi di lingua tedesca, molto importanti per risolvere un appassionante quesito: ce la farà Lauda a mantenere, a colpi di piazzamenti, la leadership o emergerà qualcun altro dei suoi inseguitori?

1976

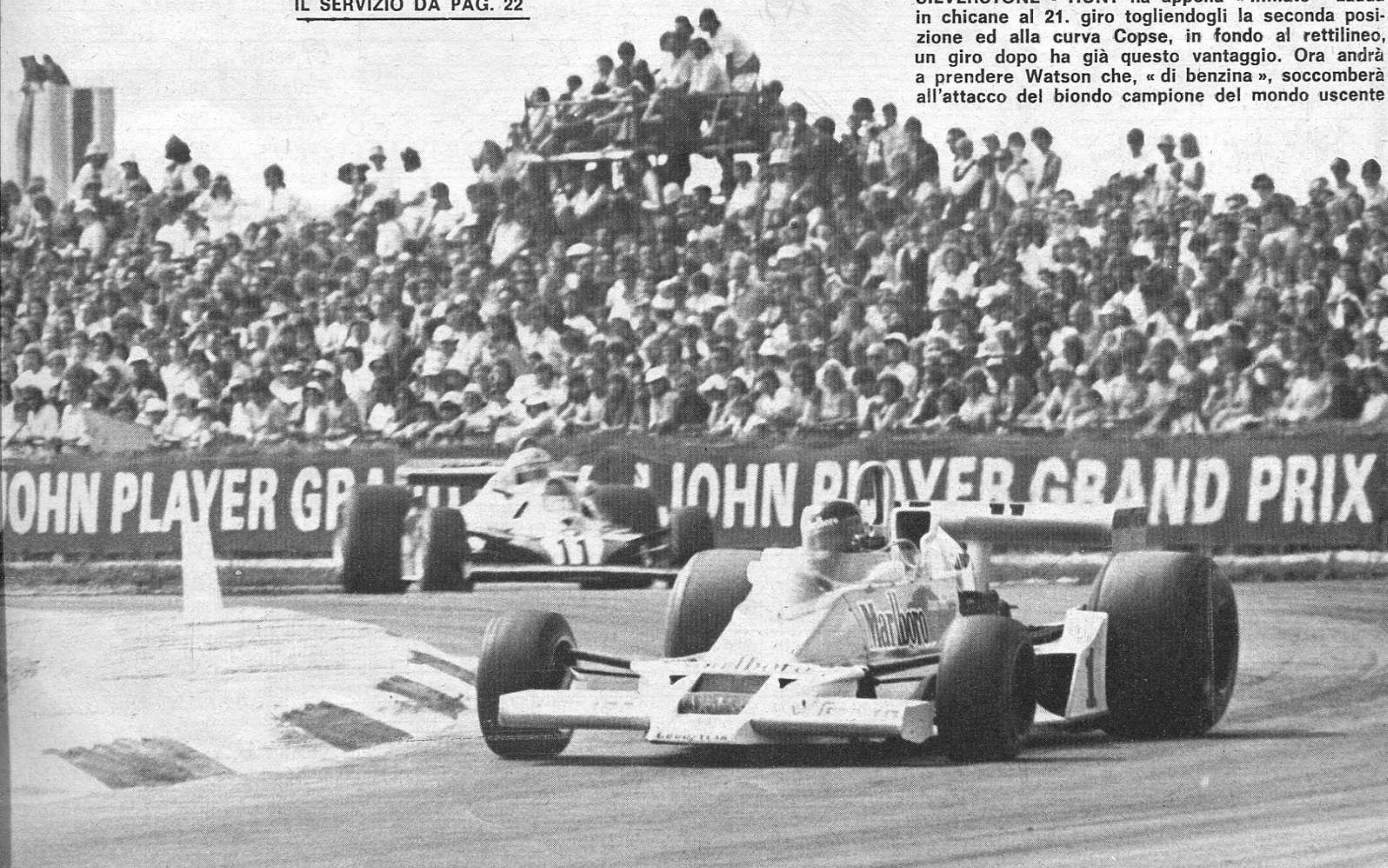
1977

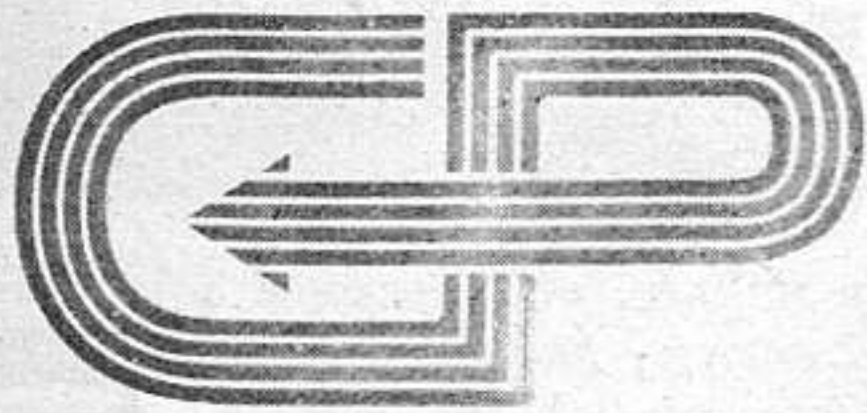
Lauda	p. 58
Hunt	35
Scheckter	29
Depailler	26

Lauda	p. 39
Andretti e Scheckter	32
Reutemann	28
Hunt	22

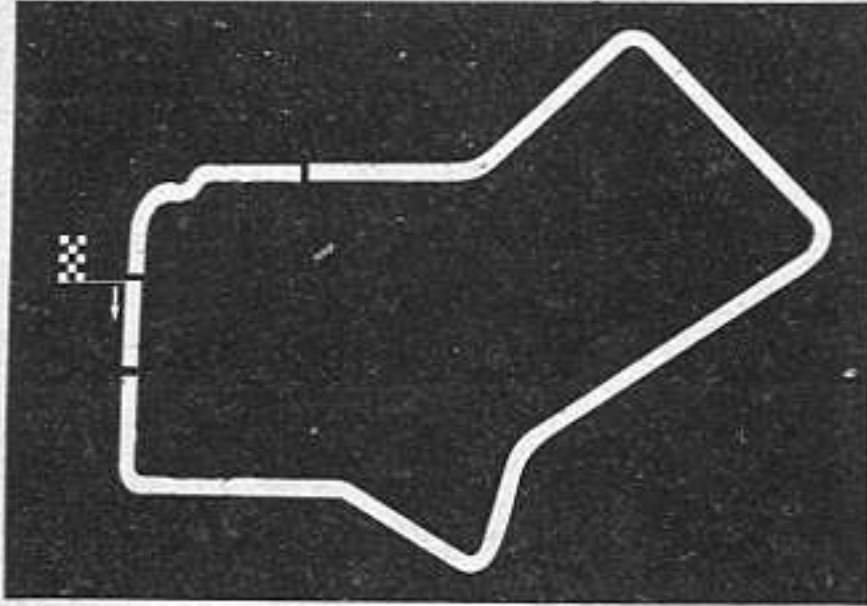
IL SERVIZIO DA PAG. 22

SILVERSTONE - HUNT ha appena «infilato» Lauda in chicane al 21. giro togliendogli la seconda posizione ed alla curva Copse, in fondo al rettilineo, un giro dopo ha già questo vantaggio. Ora andrà a prendere Watson che, «di benzina», soccomberà all'attacco del biondo campione del mondo uscente





SILVERSTONE



Così (in 26) al VIA

1. FILA	John Watson (Martini Brabham) 1'18"77	James Hunt (McLaren M 26) 1'18"49
2. FILA	Jody Scheckter (Wolf WR 1) 1'18"85	Niki Lauda (Ferrari 312 T2) 1'18"84
3. FILA	Mario Andretti (Lotus JPS MK 3) 1'19"11	Gunhar Nilsson (Lotus JPS MK 3) 1'18"95
4. FILA	Vittorio Brambilla (Surtees Beta TS19) 1'19"20	Hans Stuck (Martini Brabham) 1'19"16
5. FILA	Ronnie Peterson (Tyrrell P 34/2) 1'19"42	Gilles Villeneuve (McLaren M 23) 1'19"32
6. FILA	Alan Jones (Shadow DN 8) 1'19"60	Jochen Mass (McLaren M 26) 1'19"55
7. FILA	Carlos Reutemann (Ferrari 312 T2) 1'19"64	Rupert Keegan (Hesketh 308 E) 1'19"64
8. FILA	Patrick Tambay (Ensign MN 01) 1'19"81	Jacques Laffite (Ligier Matra JS 7) 1'19"75
9. FILA	Patrick Depailler (Tyrrell P 34/2) 1'19"90	Arturo Merzario (March 761 B) 1'19"88
10. FILA	Jean Pierre Jarier (ATS Penske PC 4) 1'20"10	Brett Lunger (McLaren M 23) 1'20"06
11. FILA	Emerson Fittipaldi (Copersucar FD 04) 1'20"20	Jean Pierre Jabouille (Renault RS 01) 1'20"11
12. FILA	Ian Scheckter (March 761 B) 1'20"31	Vern Schuppan (Surtees TS 19) 1'20"24
13. FILA	Patrick Neve (March 761 B) 1'20"36	Riccardo Patrese (Shadow DN 8) 1'20"35

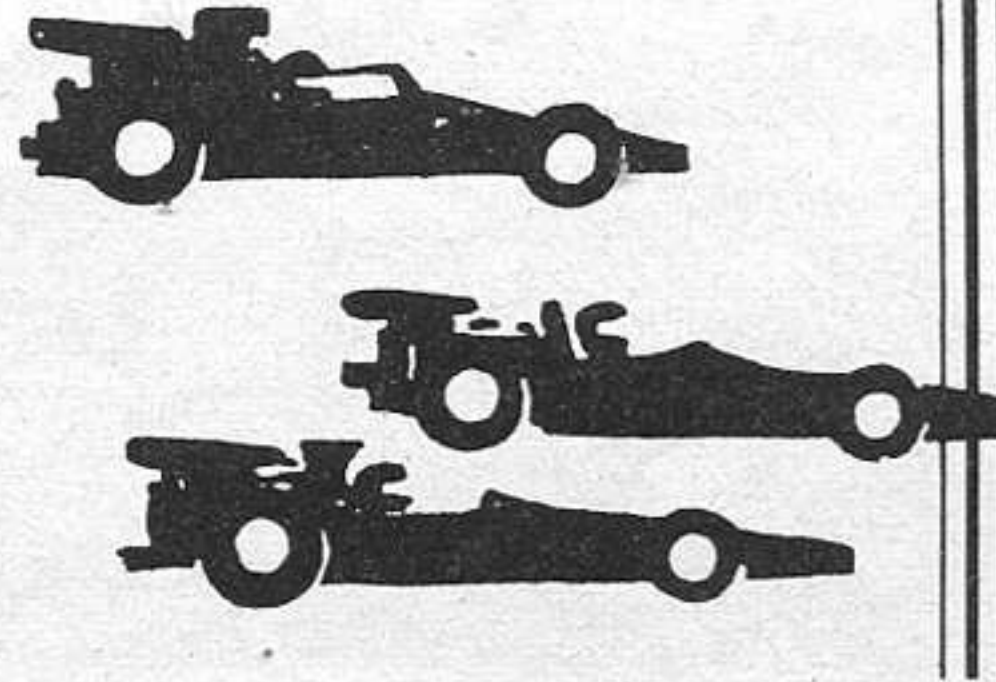
L'altalena della corsa

GIRI	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
10	WAT	LAU	HUN	SCH	AND	NIL	MAS	BRA	LAF	STU
20	WAT	LAU	HUN	SCH	AND	NIL	MAS	BRA	LAF	STU
30	WAT	HUN	LAU	SCH	AND	NIL	MAS	BRA	LAF	STU
40	WAT	HUN	LAU	SCH	AND	NIL	MAS	BRA	STU	LAF
50	HUN	LAU	SCH	AND	NIL	MAS	STU	BRA	STU	LAF
60	HUN	LAU	SCH	NIL	AND	MAS	STU	LAF	JON	BRA
70	HUN	LAU	NIL	MAS	STU	LAF	JON	BRA	JAR	NEV

Sabato 16 luglio 1977

Decima prova del mondiale F. 1

- **Organizzazione:** RAC Motor Sport Division - 31 Belgrave Square - London SW1X - 8 QH Gran Bretagna - Circuito di Silverstone di metri 4.719 - 68 giri pari a 320 km
- **Partenza:** ore 16
- **Condizioni climatiche:** PROVE tempo buono, cielo sempre coperto, temperatura da 20 a 24°. GARA lo stesso, leggermente più caldo
- **Condizioni della pista:** buone con qualche ondulazione
- **Direttore di corsa:** Basil Tye
- **Spettatori:** 100.000 circa
- **Organizzazione:** 10
- **Sicurezza:** 9



PILOTA	MACCHINA	TEMPO	DISTACCO
1. Hunt	Marlboro McLaren M26	1.31'46"06	—
2. Lauda	Ferrari 312 T2	1.32'04"37	19"31
3. Nilsson	JPS Lotus MK3	1.32'05"63	19"57
4. Mass	Marlboro McLaren M26	1.32'33"82	47"76
5. Stuck	Martini Brabham BT45	1.32'57"79	1'11"73
6. Laffite	Ligier Matra JS7	a 1 giro	

Così (in 14)

al **TRAGUARDO**

1° HUNT
(McLaren M 26)
a 209,79 kmh



Classifica Mondiale Piloti

(dopo 10 prove)

	ARGEN. 9-1	BRASILE 23-1	SUDAFR. 6-3	USA-WEST 3-4	SPAGNA 8-5	MONACO 22-5	BELGIO 5-6	SVEZIA 19-6	FRANCIA 3-7	TOT. 1. parte	G. BRET. 16-7	GERMAN. 31-7	AUSTRIA 14-8	OLANDA 28-8	ITALIA 11-9	CANADA 2-10	USA-EST 9-10	GIAPP. 23-10	TOTALE GEN.
Lauda	—	4	9	6	—	6	6	—	2	33	6								39
Andretti	2	—	—	9	9	2	—	1	9	32	—								32
J. Scheckter	9	—	6	4	4	9	—	—	—	32	—								32
Reutemann	4	9	—	—	6	4	—	4	1	28	—								28
Hunt	—	6	3	—	—	—	—	—	4	13	9								22
Nilsson	—	2	—	—	2	—	9	—	3	16	4								20
Mass	—	—	2	—	3	3	—	6	—	14	3								17
Depailler	—	—	4	3	—	—	—	3	—	10	—								10
Laffite	—	—	—	—	—	—	—	9	—	9	1								10
Watson	—	—	1	—	—	—	—	2	6	9	—								9
Fittipaldi	3	3	—	2	—	—	—	—	—	8	—								8
Pace	6	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—								6
Peterson	—	—	—	—	—	—	4	—	—	4	—								4
Stuck	—	—	—	—	1	—	1	—	—	2	2								4
Brambilla	—	—	—	—	—	—	3	—	—	3	—								3
Jones	—	—	—	—	—	1	2	—	—	3	—								3
Regazzoni	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—								1
Zorzi	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—								1
Jarier	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—								1

Coppa Costruttori Formula 1

(dopo 10 prove)

	ARGEN. 9-1	BRASILE 23-1	SUDAFR. 6-3	USA-WEST 3-4	SPAGNA 8-5	MONACO 22-5	BELGIO 5-6	SVEZIA 19-6	FRANCIA 3-7	TOT. 1. parte	G. BRET. 16-7	GERMAN. 31-7	AUSTRIA 14-8	OLANDA 28-8	ITALIA 11-9	CANADA 2-10	USA-EST 9-10	GIAPP. 23-10	TOTALE GEN.
Ferrari	4	9	9	6	6	6	6	4	2	50	6								56
Lotus	2	2	—	9	9	2	9	1	9	43	4								47
McLaren	—	6	3	—	3	3	—	6	4	25	9								34
Wolf	9	—	6	4	4	9	—	—	—	32	—								32
Brabham	6	—	1	—	1	—	1	2	6	17	2								19
Tyrrell	—	—	4	3	—	—	4	3	—	14	—								14
Ligier	—	—	—	—	—	—	—	9	—	9	1								10
Copersucar	3	3	—	2	—	—	—	—	—	8	—								8
Shadow	—	1	—	—	—	1	2	—	—	4	—								4
Surtees	—	—	—	—	—	—	3	—	—	3	—								3
Ensign	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—								1
ATS	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—								1

- 7. Jones (Shadow DN8) a 1 giro
- 8. Brambilla (Surtees Beta TS 19) a 1 giro
- 9. Jarier (ATS Penske) a 1 giro
- 10. Neve (March 761 B) a 2 giri
- 11. Villeneuve (McLaren M 23) a 2 giri
- 12. Schuppan (Surtees TS 19) a 2 giri
- 13. Lunger (McLaren M 23) a 4 giri
- 14. Reutemann (Ferrari T 2) a 6 giri

i RITIRATI

CHI	QUANDO	PERCHE'
Andretti	62. giro	motore
Watson	60.	alimentazione
Scheckter	59.	motore
Fittipaldi	42.	comando accel.
Merzario	28.	semiasse
Patrese	20.	motore
Jabouille	16.	alimentazione
Depailler	16.	uscita di strada
I. Scheckter	6.	uscita di strada
Tambay	3.	motore
Peterson	3.	motore
Keegan	1.	sospen. post.

I NUOVI PRIMATI

- **sul GIRO:**
Hunt in 1'19"60 media 213,40 kmh
- **primato precedente:**
Regazzoni (Ferrari T) 1'20"9 media 210,165 kmh (1975)
- **sulla DISTANZA:**
Hunt (McLaren M 26) media 209,79 kmh
- **primato precedente:**
Fittipaldi (McLaren M 23) 56 giri alla media 192,960 kmh (1975)

LA PROSSIMA PROVA

GP di Germania, in programma a Hockenheim il 31 luglio prossimo

I DEBUTTANTI

AL GP di Gran Bretagna a Silverstone hanno debuttato nel mondiale piloti di Formula 1 due nuovi piloti: il canadese **Gilles Villeneuve** e il francese **Patrick Tambay**. Villeneuve ha 24 anni, vive a Quebec ed è l'attuale campione del Canada e USA di F. Atlantic. Tambay è nato il 26-6-1949 e ha corso le due ultime stagioni in F. 2. Nelle prove non ufficiali avevano debuttato anche **Mikko Kozarowitzky**, finlandese (17-5-1948), **Brian McGuire**, australiano (13-12-1945) e l'inglese **Andy Sutcliffe**.

Una vettura completamente nuova si è vista, ed è stata la **Renault RS 01**, la monoposto francese con il motore turbo sei cilindri.

la PAGELLA AUTO SPRI NT

PILOTI VOFO MACCHINE

Hunt, Lauda, Watson	10	McLaren
Brambilla, Villeneuve, Merzario, J. Scheckter	9	Brabham-Alfa
Nilsson	8	Ferrari
Laffite	7	Lotus JPS, Ensign, Ligier, March-Merzario
Jones, Reutemann, Andretti, Tambay	7	
Mass, Stuck, Jarier, Schuppan, Fittipaldi, Jabouille, Depailler	6	Shadow
Patrese, I. Scheckter	5	Tyrrell
Neve, Lunger	4	March
	3	Copersucar
	2	
n.c.: Keegan	1	n.c. Renault

il **più** e il **meno** 

SFORTUNATO

+ Watson
- Hunt

COMBATTIVO

+ Villeneuve
- Lunger 

FORTUNATA

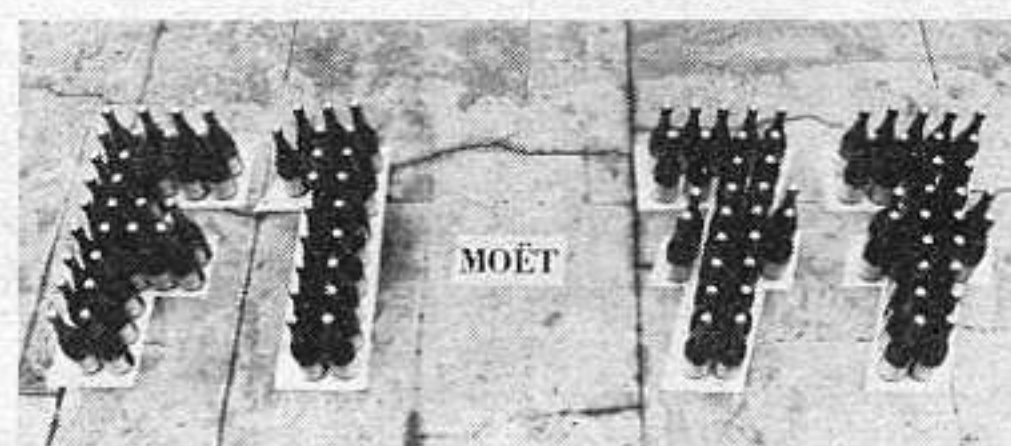
+ McLaren
- B. Alfa

EFFICACE

+ McLaren
- Tyrrell

I giri più veloci in gara

Hunt	1'19"60	Reutemann	1'21"25
Watson	1'19"63	Merzario	1'21"60
Nilsson	1'19"66	Depailler	1'21"88
J. Scheckter	1'20"13	Lunger	1'21"99
Villeneuve	1'20"14	Jarier	1'22"06
Lauda	1'20"26	Fittipaldi	1'22"42
Andretti	1'20"34	Patrese	1'22"54
Mass	1'20"51	Neve	1'22"54
Brambilla	1'20"58	Jabouille	1'23"01
Stuck	1'20"87	I. Scheckter	1'23"25
Jones	1'21"19	Peterson	1'23"25
Laffite	1'21"24	Tambay	1'23"90



Hunt 100 bottiglie

	Argentina	Brasile	Sud Africa	Usa-West	Spagna	Monaco	Belgio	Svezia	Francia	G. Bretagna	Totale
Hunt	19	19	13	3	—	—	—	10	9	19	91
Andretti	2	10	1	10	15	4	9	19	19	1	90
Watson	6	—	10	1	2	15	6	6	9	12	67
Scheckter	—	—	5	10	5	16	7	3	—	6	52
Lauda	3	—	10	19	4	2	—	—	2	5	45
Nilsson	—	—	—	—	—	—	14	3	8	6	31
Laffite	—	—	—	4	16	3	—	4	3	—	30
Reutemann	4	9	—	3	7	4	—	—	2	—	29
Depailler	5	3	3	1	—	—	4	1	—	—	17
Mass	5	7	—	—	2	—	1	1	—	—	16
Stuck	—	—	—	—	—	2	6	4	—	—	12
Brambilla	—	—	—	—	—	2	3	—	—	—	5
Peterson	—	—	—	—	—	3	1	—	—	—	4
Villeneuve	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4
Regazzoni	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1

TUTTI i TEMPI delle PROVE

Tempi 1975	Pilota	Vettura	Giovedì		Venerdì	
			I	II	I	II
1'20"14 (Hesketh)	Hunt	McLaren Marlboro M 26	1'18"99	1'18"49	1'19"60	1'18"87
1'20"83 (Surtees TS 16)	Watson	Martini Brabham Alfa	1'20"38	1'19"76	1'18"75	1'18"77
1'19"54 (Ferrari)	Lauda	Ferrari T 2	1'19"71	1'18"93	1'19"51	1'18"84
1'19"81 (Tyrrell)	J. Scheckter	Wolf WR 1	1'19"28	1'19"05	1'20"62	1'18"85
—	Nilsson	JPS Lotus MK 3	1'19"86	1'19"34	1'19"11	1'18"95
1'20"36 (Parnelli)	Andretti	JPS Lotus MK 3	1'19"48	1'19"11	1'19"70	1'19"12
1'20"46 (March)	Stuck	Martini Brabham Alfa	1'19"16	1'19"28	1'19"53	1'19"53
1'19"63 (March)	Brambilla	Surtees Beta TS 19	1'20"76	1'20"10	1'20"3	1'19"20
—	Villeneuve	McLaren M 23	1'20"07	1'19"81	1'19"2	1'19"42
1'20"58 (Lotus)	Peterson	Tyrrell P 34/2	1'20"80	1'19"89	1'20"2	1'19"42
1'20"8 (McLaren)	Mass	McLaren Marlboro M 23	1'20"66	1'20"53	1'19"55	1'19"55
1'21"19 (Embassy Hill)	Jones	Shadow DN 8	1'20"33	1'19"60	1'19"5	1'19"68
—	Keegan	Hesketh 308/E	1'19"64	1'19"67	1'20"9	1'19"83
1'20"04 (Brabham)	Reutemann	Ferrari T 2	1'20"78	1'20"41	1'19"81	1'19"64
1'21"01 (Williams)	Laffite	Ligier Matra JS 7	1'20"11	1'19"75	1'20"17	1'20"45
—	Tambay	Ensign MN 01	1'20"02	1'19"81	1'20"30	1'20"72
—	Merzario	March 761 B	1'20"72	1'19"88	1'19"7	1'20"34
1'20"60 (Tyrrell)	Depailler	Tyrrell P 34/2	1'20"23	1'20"14	1'19"90	1'19"90
—	Lunger	McLaren M 23	1'20"42	1'20"06	1'20"90	1'20"39
1'20"33 (Shadow)	Jarier	ATS Penske PC 4	1'20"10	1'20"43	1'20"00	1'20"63
—	Jabouille	Renault RS 01	1'23"37	1'21"07	1'20"90	1'20"11
1'19"91 (McLaren)	Fittipaldi	Copersucar FD 04	1'20"90	1'21"28	1'21"30	1'20"20
—	Schuppan	Surtees TS 19	1'23"60	1'21"59	1'22"50	1'20"24
—	I. Scheckter	March 761 B	1'20"31	1'20"32	1'20"80	1'20"55
—	Patrese	Shadow DN 8	1'20"93	1'20"46	1'20"30	1'20"35
—	Neve	March 761 B	1'21"20	1'20"36	1'21"00	1'20"65
—	Ribeiro	March 761 B	1'21"23	1'20"46	1'20"80	1'20"71
1'19"55 (Ferrari)	Regazzoni	Ensign MN 04	1'20"79	1'20"94	1'20"80	1'20"97
1'21"36 (Lotus)	Henton	March 761	1'20"79	1'21"20	1'20"60	1'21"16
—	Villota	McLaren M 23	—	1'22"20	—	1'21"53

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

Ogni venerdì



ore 21,45

IN DOPPIA VISIONE

SILVERSTONE a TELESPIRINT

Serata ricca anche quella del n. 12 di Telesprint. In indiretta sfida con la TV di Stato è stato realizzato un filmato lampo delle prove del giovedì (e mercoledì) del GP Inghilterra, arricchite naturalmente dalle ultime informazioni, con la griglia di partenza completa della corsa data in apertura, anche per le notizie sbagliate e contraddittorie che venivano date dalla radio e tv nazionale.

Un filmato (non felicissimo) sulla gara mondiale sport dell'Estoril (con la diatriba Merzario-Brambilla), interviste di Bonera, Ferrari ecc, motociclisti tricolori a Misano, completavano il programma tutto informazioni d'attualità, mentre un bellissimo film revival con il modo di correre (motoristicamente) di 20 anni fa completavano il programma.

Nel corso della trasmissione veniva annunciato lo SPECIALE TELESPIRINT di martedì, sulla rete televisiva di nostra abituale diffusione, con un lungometraggio sul GP d'Inghilterra. Andrà in onda appunto martedì 19 alle ore 21,20 e, in ogni caso, sarà ripetuto venerdì prossimo nella trasmissione normale, che forse sarà l'ultima di questa prima fase, per riprendere dopo le ferie estive a fine agosto. Ma per questo saremo più precisi.

F. 1 «GIOVANE»

Il 18 settembre a IMOLA

SILVERSTONE - Il presidente della C.S. dell'AC Bologna, Paolo Moruzzi, ha definito nella vigilia del GP inglese la possibilità organizzativa di una gara F. 1 la settimana dopo il GP d'Italia a Monza (18 settembre), sempre che si possa spostare la corsa di moto prevista. (Altrimenti si slitterà al 25 settembre).

L'iniziativa ha molto interessato il gruppo F.O.C.A., perché permette di dare spazio sia ai piloti «privati» che oggi non possono spesso essere ammessi al GP F. 1 per mancanza di «spazio libero», sia per permettere l'acclimatazione in F. 1 di giovani speranze. Enzo Ferrari ha preso molto a cuore il progetto, che punta a prospettive concrete di una Coppa Europa (su 10 gare) nel '78 riservate alle F. 1 extra associazione Costruttori, o perlomeno non con i piloti ufficiali ma con giovani da provare.

In attesa di varare questo campionato il cui regolamento verrà presentato alla CSI, la corsa di Imola ne costituirà la prefigurazione e si chiamerà appunto «Trofeo d'Europa F. 1».

Il patrocinio della gara è di AUTO-SPRINT, su cui iniziativa si svolgerà un convegno di altri organizzatori interessati per il '78.

Alla corsa di Imola, che ha già raccolto l'entusiastica adesione di tutti i «privati» che tanto hanno avuto problemi di iscrizione e qualificazione nei recenti GP, è comunque anche garantita la presenza sia di una Ferrari che di una Brabham Alfa Romeo. Entrambe le vetture saranno affidate a due giovani piloti. Sulla Brabham si parla di Cheever.



Le ultime gocce del Moët & Chandon finiscono nella coppa per Niki Lauda sul podio di Silverstone, mentre il vincitore Hunt preferisce sorseggiare la sua Coke. A destra, l'arrivo vittorioso della McLaren M 26 di Hunt

DALL'INVIATO

SILVERSTONE - Tornato a vincere dopo tanta astinenza, dopo nove mesi, James Hunt si ripropone come candidato autorevole alla sua successione per il campionato mondiale. Ha vinto, sulla pista di Silverstone che gli è sempre stata amica, la corsa che psicologicamente conta di più, perché interrompe una serie sfortunata e perché lo carica in maniera eccezionale, dandogli oltre alla soddisfazione ed ai punti un ritorno di popolarità dal pubblico del suo paese.

Scontroso, controverso, talvolta scostante ed irritante per certi atteggiamenti brutali, Hunt ha certo sofferto in questa stagione — oltre alle peripezie tecniche della sua squadra — anche la «sindrome del campione» come la definisce Stewart che vi è passato prima di lui. L'anno che segue la conquista del titolo, dice Stewart, è sempre curioso e pieno di cose strane, di sensazioni difficili da cristallizzare ma comunque alteranti la condizione di chicchessia. Se è vero forse dopo questa corsa inglese vedremo un Hunt diverso da quello che durante questi mesi è stato spesso citato nelle cronache in maniera poco misericordiosa, e spesso meritatamente.

Hunt ha vinto a Silverstone e sale molto nella graduatoria di un campionato che appare sempre più eccitante almeno nei suoi sviluppi aritmetici, perché ad ogni gara che passa aumenta in pratica il numero dei pretendenti al titolo. Hunt ha vinto a Silverstone avendo corso in maniera impeccabile, attaccando ma senza — stavolta — commettere gli errori che gli sono costati possibili piazzamenti nelle gare precedenti. Hunt ha vinto a Silverstone perché la sua macchina, dopo il laborioso periodo di incubazione (è stata presentata esattamente un anno fa) ora è diventata quella che i suoi progettisti speravano fosse, cioè migliore della M.23 che ha dato tanta gloria alla squadra. Hunt, però, ha vinto anche e soprattutto perché ancora una volta John Watson ha perduto.

E' stata, ancora, una corsa ingrata, quella dell'irlandese che da tanto tempo è lì lì per vincere, come merita, e che da tanto tempo deve rinunciare a gustare ancora il sapore del primo passaggio davanti alla bandiera a scacchi. Ancora una volta, proprio come due settimane fa in Francia, Watson ha dominato, autorevolmente e senza ambiguità. Lo stesso Hunt, onestamente e cavallerescamente, ha affermato che non avrebbe potuto superarlo, così come aveva fatto Mario Andretti a Digione.

Watson ha la macchina buona (pur se non perfetta) con quel motore Alfa Romeo che a Silverstone ha ancora avuto modo di dimostrarsi superiore a tutti. Ha sfruttato macchina e motore nella maniera migliore, partendo magnificamente come aveva fatto a Zolder, ad Anderstorp, a Digione. Ha mantenuto il comando della corsa sempre... fino a che

ancora una volta gli è capitato qualcosa di storto. Stavolta, ed è fatto inedito, è stata una anomalia nell'impianto di alimentazione, probabilmente un difetto di pescaggio della benzina, come dicevano le prime supposizioni. Un guaio che, certo, depone a sfavore della preparazione effettuata sulla macchina, ma del quale lui, Watson, non ha colpa.

Watson e l'Alfa la meritavano proprio, questa vittoria inglese. Erano indubbiamente i più forti, ed è grazie al motore italiano che la superiorità si manifestava. Lo hanno visto e capito in centomila, ma intanto adesso nelle statistiche è il nome di Hunt e della McLaren che entra, non il loro.

Hunt, dicevamo, ha attaccato a fondo. Superata la prima difficile fase (partenza mediocre per poca progressività della frizione), ha saputo recuperare con forza ma anche con acume tattico. Quando ha potuto raggiungere Watson si è visto che non si accontentava del secondo posto, ma le risposte dell'irlandese erano pronte e decise, proprio grazie al motore, veramente impressionante nelle accelerazioni, oltre che in potenza. D'altra parte c'è da dire che Hunt aveva anche — dalla sua — un motore Cosworth migliore degli altri, quello a testata in magnesio che aveva anche Peterson e che invece non ha utilizzato Andretti.

Quindi dalla parte di Hunt c'era tutto il meglio inglese, mentre per Watson c'era un telaio che è adesso buono ma ancora perfezionabile. Se ne conclude che è proprio merito del motore, se l'irlandese ha potuto essere tanto forte. E ciò

SILVERSTONE «PERDONA» I DIFETTI FERRARI E NIKI COGLIE PUNTI MA IL MONDIALE È PIÙ CHE MAI APERTO

Anche HUNT

«pesca» WATSON

valga almeno a consolare l'Alfa Romeo, che la soddisfazione della vittoria sa di meritarsela.

In questa gara abbiamo avuto ancora modo di apprezzare Lauda. Caparbio, testone, ha voluto provare e riprovare, a Fiorano ed a Silverstone, tutto quel che era possibile, per tentare di migliorare la Ferrari; e qualcosa è riuscito a fare. Poi ci ha messo tanto del suo, nella prestazione che gli ha dato una posizione di partenza molto buona e che in gara gli ha permesso di tenere una posizione all'altezza della sua fama. Ha avuto anche lui molte difficoltà coi freni, e ciò spiega la «cautela» adottata dopo metà gara. Guidare a Silverstone con pochi freni è cosa da accapponare; e lo sa bene Depailler che si è ritrovato in mezzo alle reti proprio per cedimento dei freni. Lauda ha portato la macchina alla fine, e se ha avuto la fortuna della scomparsa di Watson dal primo posto, per il resto si è meritato quel che ha guadagnato. Gli altri li aveva battuti.

In fondo, pensandoci bene, è proprio Lauda che ritrae dalla giornata di Silverstone il maggior vantaggio. Ha aumentato di sei punti il suo capitale, sei punti netti perché Scheckter e Andretti non ci sono, in zona punteggio. E adesso è da solo in cima alla scala. Con la concorrenza che c'è in giro, con l'altalena dei risultati che questo campionato ci offre ad ogni corsa, la posizione di Lauda è molto buona.

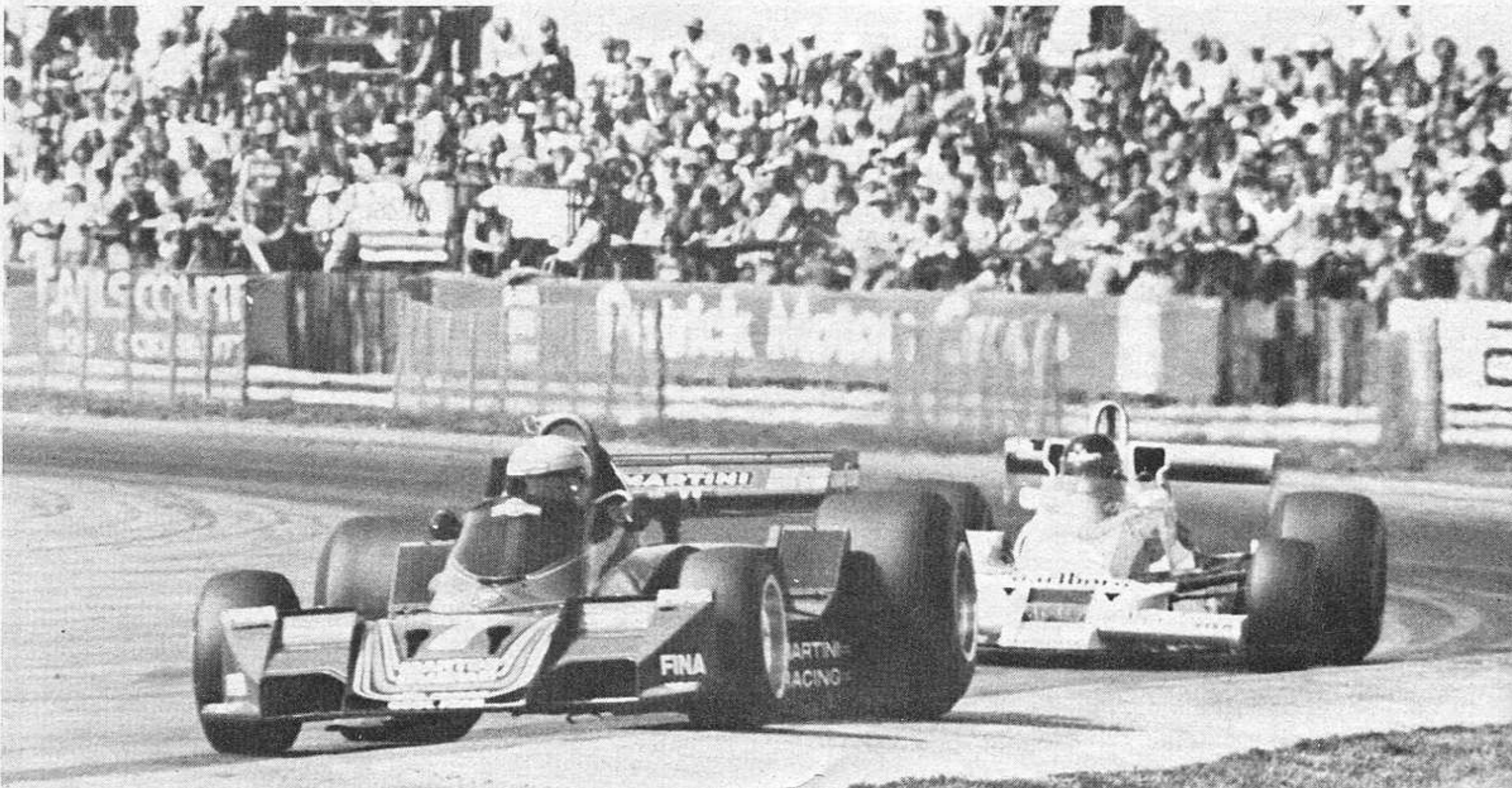
Da qui ad affermare, come incautamente ha fatto qualcuno, che la Ferrari è risorta, passa comunque molto. La Ferrari

i suoi difetti, che nelle ultime corse sono stati persino drammatici, li ha sempre. Solo che a Silverstone, circuito molto veloce, questi difetti sono meno appariscenti.

E' la mancanza di motricità, quella che assilla piloti e tecnici della Ferrari. Una carenza di aderenza che è stata accentuata dai progressi compiuti dalle altre macchine e dalle vicende legate alle gomme. Questo fenomeno negativo è avvertibile maggiormente sui tracciati medi, con curve a relativamente bassa velocità sulle quali le ruote motrici debbono essere ben fissate a terra, per poter sopportare lo scaricarsi della potenza (tanta) da trasmettere. Se manca aderenza le ruote girano a vuoto, non essendoci equilibrio tra la spinta e la inerzia (relativa) della macchina. Cosa che ovviamente è meno avvertibile sulle curve veloci, perché l'inerzia è pressoché nulla essendo la macchina già lanciata.

Silverstone «perdona» difetti di questo genere, e ecco spiegata la «risurrezione» della Ferrari, che non significa che i guai siano finiti o sul punto di finire. Per fortuna della squadra italiana le due prossime corse si disputano su circuiti veloci, anche se Hockenheim, con le due chicanes e con il «motodromo» sinuoso favorisce anche la tenuta di strada. Comunque alla Ferrari stanno lavorando e certamente progrediranno. Quindi ecco che l'aver intascato sei punti oggi è fatto molto importante per Lauda.

Sfortunatissimo, invece, Carlos Reutemann. La sua macchina non è mai stata in condizioni decenti, per via di un pa-



A metà corsa Hunt, dopo aver superato Lauda, si fa sotto paurosamente a Watson che sembrava condurre senza pensieri. Ma ancora una volta problemi d'alimentazione bloccheranno la Brabham lasciando via libera a Hunt



sticcio con le gomme, e forse anche di malintesi con i tecnici. E' migliorata alla fine delle prove, ma la posizione sullo schieramento era rimasta infelice. E poi in corsa, quando stava recuperando posizioni, ecco il guaio grande, con un tubo dei freni che si rompeva. La sbandata conseguente è stata benigna, ma comunque per lui la corsa era finita.

C'è però da dire che Reutemann e Lauda si sono impegnati a fondo, senza riserve. La serie di testa coda che entrambi hanno fatto nelle prove lo dimostra. Almeno in agonismo meritano ammirazione.

Ammirazione anche per Scheckter, non fosse che per il diabolico funambolismo di cui è capace soltanto lui e che gli permette di trarre dalla Wolf prestazioni impensabili per chiunque altro. La Wolf è macchina buona, ma non eccezionale come può aver fatto credere un avvio di stagione che è stato molto benigno. Qui è stata usata in versione «passo lungo», ma anche così ha conservato le sue caratteristiche sovrasterzanti, che sono state un rosolio per gli amanti dello spettacolo di acrobazia, non certo per chi doveva guidarla. Scheckter è andato forte ancora, ma è probabile che abbia anche chiesto tantissimo al mezzo, e così ha finito col rompere il motore. Resta tra i primi del campionato, ma forse il sogno di Walter Wolf di vincere il campionato... resterà un sogno.

Con Scheckter anche Andretti è rimasto fermo dov'era, nella classifica del campionato. Però la Lotus resta la macchina migliore, credetemi. Qui è andata male, ad Andretti, per via di un motore spurio. Avesse avuto un motore normale, funzionante normalmente, anche Andretti sarebbe stato coi primi, come quasi riusciva a Nilsson, che comunque termina al terzo posto. Sul nostro taccuino vediamo segnato «Andretti attacca Hunt ma motore fuma molto». Ed era al quinto giro. Andretti era alle costole di Hunt e dava l'impressione di poterlo davvero attaccare, ma il suo motore è poi andato calando in progressione, tanto da farsi superare da Nilsson e poi da fermarsi in una gran nuvola di fumo bluastro. Per Andretti è stata una corsa disgraziata, ma episodica. Tornerà presto al vertice, perché la Lotus glielo permetterà.

Vi abbiamo parlato, finora delle macchine e dei piloti protagonisti al vertice del campionato. Vi abbiamo detto a parte della Renault turbo. Però questa corsa ci ha dato anche altri motivi di molto interesse. Diciamo innanzi tutto dei nostri. Abbiamo avuto splendide dimostrazioni da parte di Vittorio Brambilla e di Arturo Merzario. Brambilla ha penato un poco in prova, poi in gara è stato autorevolissimo, sempre davanti a Laffite e Stuck ed agli altri più lontani. Ha avuto la sfortuna di una gomma forata ed ha perduto tutto il gran lavoro fatto. Meritava una posizione molto migliore di quella che ha avuto.

Merzario è stato stupefacente, perché la March resta una March, anche se riveduta e corretta. Ha guidato davvero in maniera encomiabile, e si è fatto ammirare da tutti, perché tutti sanno cosa sia

una March. In gara ha avuto il guaio per lui diventato cronico, con la rottura di un semiassale... e addio fichi.

Più in ombra Patrese. In gara c'è stato pochissimo (motore rotto) ma anche in prova non ha potuto ribadire le belle impressioni suscitate nelle gare precedenti. Probabile che alla Shadow non gli diano la stessa attenzione che pongono per Jones, ma comunque lui deve anche aver avuto qualche cautela spiegabilissima, su un circuito tanto veloce con un mezzo tanto potente. Ad ogni modo questa è stata una gara poco felice che peraltro non lo sminuisce.

Visto benissimo Laffite, che come al solito ha avuto una progressione costante. Fa sempre così, comincia con prove di medio tono, migliora nelle prove finali e in gara va benissimo. Stavolta era risalito molto bene, dalla bassa posizione di partenza, piazzandosi davanti a Stuck

fino a che il motore ha retto bene. Poi ha cominciato a perdere colpi e Stuck ha potuto superarlo. Però ha portato un altro punto alla Ligier, ed è importante.

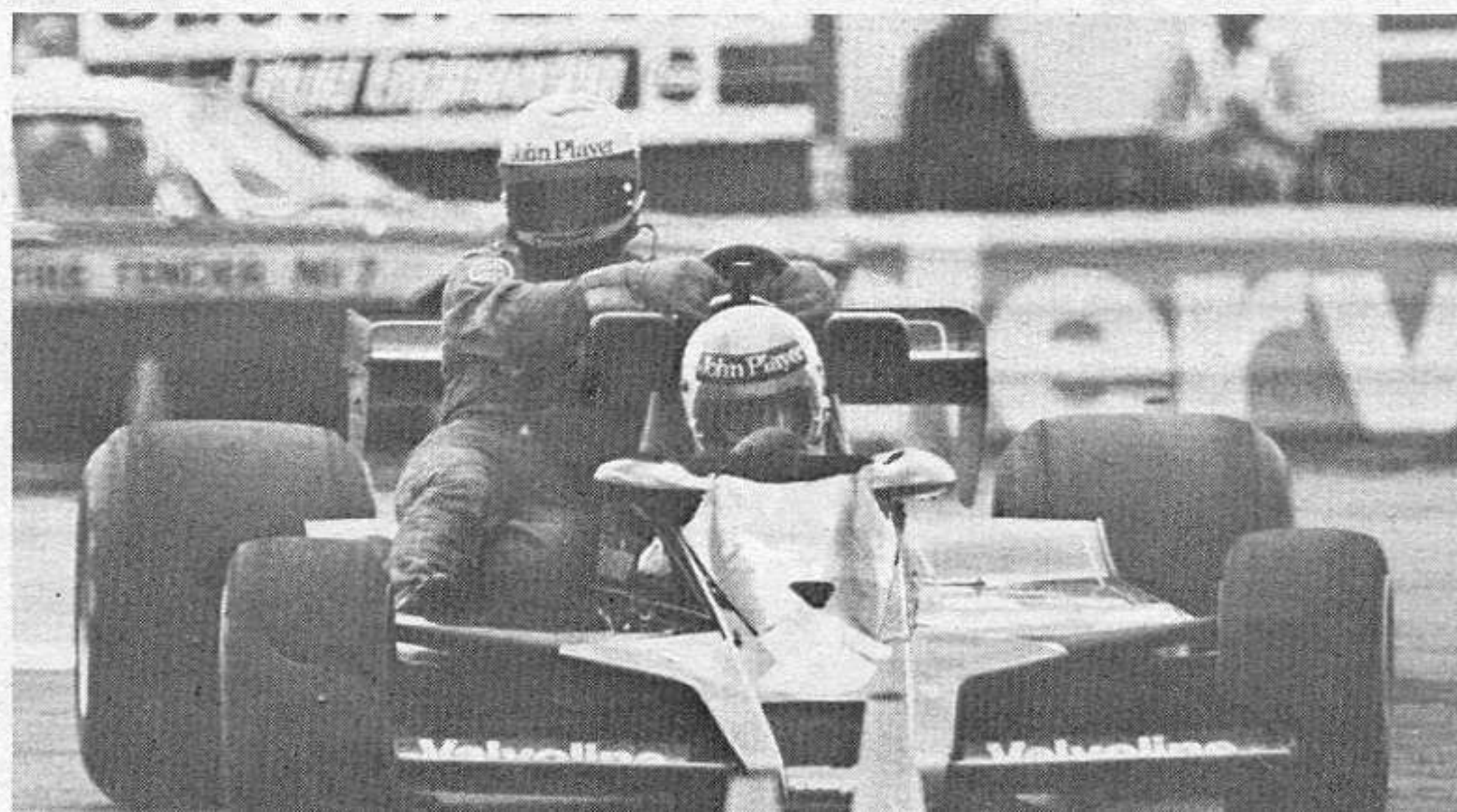
Non vi parliamo delle Tyrrell. Una pena davvero, vedere Peterson e Depailler remare come dannati nella improba fatica di tenere in strada macchine che non volevano saperne. Il sovrasterzo delle Tyrrell è qualcosa di inimmaginabile, se non lo si vede. Guidare in quelle condizioni, con le ruote posteriori che vogliono costantemente superare le anteriori, è cosa da dementi. Peterson e Depailler lo hanno tentato, ma sono stati sconfitti.

Ci sono state anche cose rallegranti. La rivelazione del canadese Gilles Villeneuve. E' un vero astro nascente, cosa che non è per voi nuova perché vi abbiamo parlato molto bene di questo giovanotto quando lo abbiamo visto per la

prima volta in azione a Pau, in formula due, l'anno scorso. La serie impressionante di successi ottenuti in America con le Formula Ford e B (la formula due americana) è sicuramente dovuta a classe pura. Un vero grande talento naturale, con una notevolissima sensibilità che gli permette di avere macchine messe a punto perfettamente e presto. Con la McLaren M.23 è stato costantemente davanti a Mass (M.26) fino a che non ha dovuto fermarsi per far togliere erba dai radiatori, frutto di una «escursione» nel prato fatta per evitare in partenza la uscita di strada di Keegan. In gara ha ottenuto il quinto posto nella graduatoria dei giri veloci, preceduto soltanto da Hunt, Watson, Nilsson e Scheckter, e davanti a Lauda, Andretti, Mass e gli altri. Per uno che corre per la prima volta in F. 1 e per la prima volta a Silverstone, è davvero eccezionale. Di Villeneuve sentirete



Al 65. giro Mario Andretti si ferma in una nuvola di fumo con il motore della sua Lotus fuori uso all'esterno della chicane. Non si toglierà nemmeno il casco, aspettando il recupero, sotto, del compagno di squadra Nilsson



ancora parlare moltissimo molto presto.

Anche Patrick Tambay ha fatto un buon ingresso nella F. 1, con la Ensign. Non gli ha retto il motore, in gara, ma in prova aveva ottenuto risultati da segnalare. Ha le idee chiare ed ha anche lui talento.

A proposito della Ensign. Questa corsa ci ha anche dato un evento eccezionale: per la prima volta nella sua carriera Clay Regazzoni non è riuscito a qualificarsi. Non vi era riuscito nemmeno a Montecarlo, ma allora era stata una scelta, dovendo egli partire per Indianapolis. Qui invece ha tentato fino in fondo, ma non vi è riuscito.

Con questa gara è iniziata la seconda fase del campionato mondiale 1977. Forse è iniziata anche una nuova fase della carriera di Fittipaldi, che comincia ad essere soddisfatto della sua nuova macchina, anche se i suoi motori non sono fortissimi. Nel clan dei brasiliani dicono che si sta preparando ad un ritorno al vertice, ed è quello che tutti gli auguriamo.

Franco Lini

IL CANADESE ERA STATO IL PIU' VELOCE NELLE «LIBERE»

Una biro tradisce VILLENEUVE

SILVERSTONE - Villeneuve ha ottenuto il miglior tempo nelle prove libere del mattino prima della gara. Il piccolo canadese ha confermato in questa mezz'ora la bella impressione già fatta durante le due giornate di prove ufficiali in vista della gara. Villeneuve con una McLaren molto a punto che ha fatto invidia anche allo stesso Hunt, sembra un serio candidato a un posto in una squadra ufficiale anche prima della fine dell'anno. In corsa stava andando fortissimo (era con i primissimi) quando il motore ha avuto un fuorigiri spaventoso. Che cosa era capitato? Roba incredibile! Al via ad un meccanico, chinato sul motore, era caduta dal tachino una penna biro, andatasi ad infilare nel congegno di comando acceleratore. Quando con le vibrazioni si è incastrata del tutto, in una cambiata, allo stacco di frizione, ecco la violentissima «puntata» di giri con sbudellamento del motore. A proposito: Villeneuve disponeva di un ultimissimo Cosworth sperimentale al magnesio (si spiega anche così il suo rivelarsi prepotente in prova); se ne sono accorti quando si è vista uscire acqua rossa dal motore sbudellato.

● C'è stata una certa paura in casa Brabham, quando Watson si è fermato perché perdeva olio. Si è poi scoperto che se ne era solo messo troppo e che il motore andava benissimo.

● REGAZZONI che ha montato un nuovo differenziale made in USA (eguale a quello della Lotus, forse portato dallo stesso Andretti?) dove si può regolare la percentuale, ha girato poco, mancandogli, dice lui, forse a causa proprio di questo differenziale, potenza che ha valutato in un centinaio di cavalli.

● Merzario ha rotto il motore dopo due giri e i meccanici a cui è andato in aiuto uno dell'Alfa lo hanno cambiato per la gara. Anche Lunger ha rotto il motore.

● Nilsson ha avuto problemi con il cambio mentre il motore di Andretti va ora bene.

Ecco i tempi delle PROVE LIBERE pre-G.P.

Villeneuve	1'20"3	Depailler	1'21"8
Hunt	1'20"43	Patrese	1'21"8
Watson	1'20"54	Fittipaldi	1'21"9
Lauda	1'20"61	Jabouille	1'22"90
Laffite	1'20"70	Jarier	1'22"1
Peterson	1'20"77	Jones	1'22"1
J. Scheckter	1'20"9	Nilsson	1'22"42
Mass	1'21"0	Tambay	1'22"5
Andretti	1'21"06	Keegan	1'22"5
Stuck	1'21"06	Neve	1'22"5
Brambilla	1'21"2	Schuppan	1'29"9
Reutemann	1'21"6		

Il GP inglese '78 a DONINGTON? Accolta la domanda

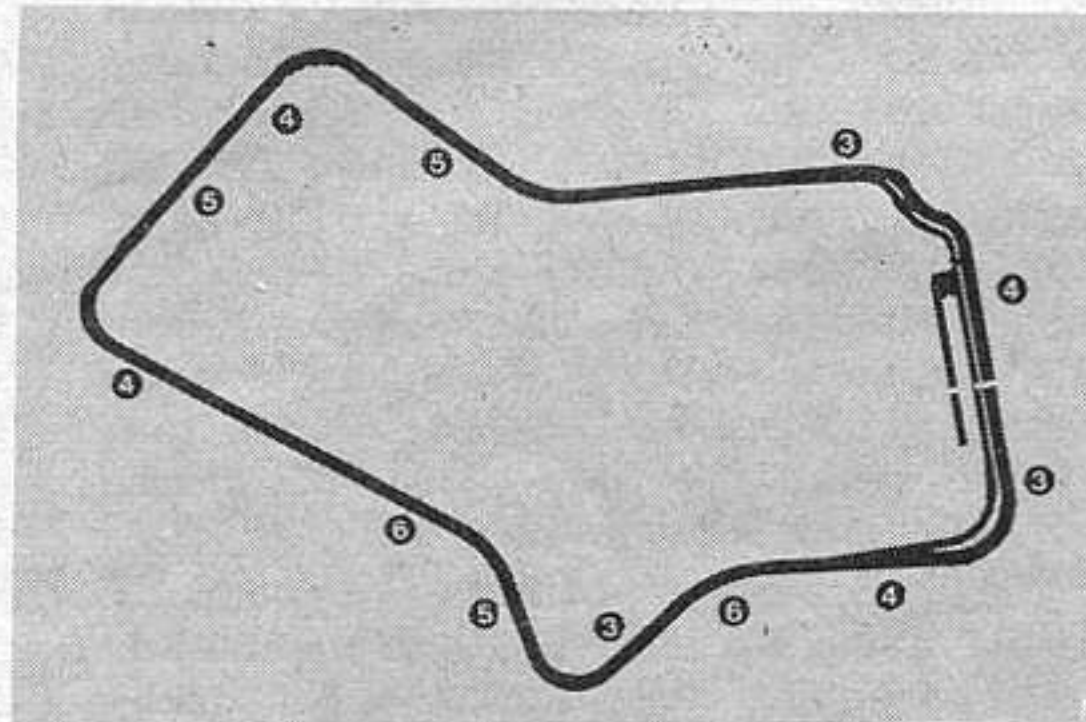
● Il proprietario del circuito di Donington, Peter Weathercroft, ha chiesto al Royal Automobile Club che il Gran Premio di Gran Bretagna del 1980 gli sia assegnato. La domanda è stata accolta e verrà esaminata in una prossima riunione del RAC, per la eventuale decisione di avanzare la candidatura di Donington per il calendario internazionale.



Primi giri alla curva Chapel: sopra si riconoscono Watson già in testa davanti a Lauda, Scheckter, Hunt, Nilsson, Andretti e Brambilla. Nel gruppone degli inseguitori, a destra si riconoscono la Ferrari di Reutemann davanti a Stuck, Merzario, poi Tambay, Patrick Depailler, Jarier e più lontani Ian Scheckter ed Emerson Fittipaldi

HUNT A SILVERSTONE

«Ho vinto guidando così...»



SILVERSTONE - Finita la gara da trionfatore Hunt, dopo essersi concesso a stampa, televisione, brindisi alla Marlboro ecc... ha descritto come ha guidato a Silverstone per 68 giri che gli hanno permesso di vincere il suo primo GP stagionale in casa propria.

Ecco come James guida a Silverstone: «Rettineo d'arrivo — dove — si innesta la quinta sotto il ponte ad una velocità di circa 180 kmh per arrivare a 230 kmh e innestare la terza alla curva Coops che si percorre a 145 kmh. Quarta all'uscita a 200 kmh, poi quinta, sesta alla Maggots a 240 kmh, la Becketts si prende in terza a 130, all'uscita quarta a 150, poi quinta a 200 kmh, sesta alla curva Chappel che si percorre a 220 kmh. In fondo al rettilineo si arriva a 270 kmh, quarta a 190 kmh alla Stowe, all'uscita quinta a 220 kmh, poi quarta a 200 all'inizio della Club che si percorre a 200 all'ora, uscita quinta a 220 kmh, sesta alla Abbey a 240. Tutto in pieno il rettilineo prima della chicane Woodcote dove si arriva a 260 kmh e si fa in terza ad una velocità di 130 kmh, uscita quarta a 160 kmh, da dove ho cominciato a descrivervi il mio giro, così per 68 volte, prima per 50 giri per cercare il modo di passare Watson, poi gli ultimi 18 con una gran paura che si rompesse qualcosa o di rimanere senza benzina... visto che oggi è di moda ».

Nel corso del 17. giro Patrick Depailler ha passato il suo attimo di terrore, senza freni alla curva Copse, quella dopo il rettilineo dei box. Dopo aver forato diverse reti si è arrestato per fortuna senza danni fisici (ATTUALFOTO)



Ingorgi di ore per 100 mila

SILVERSTONE - Il circuito di Silverstone continua a migliorare. Dopo la grande massa di lavori effettuati due anni fa, con il rifacimento della zona box, diventata eccellente, adesso è stata la volta dei servizi collegati, migliorati in maniera notevolissima con la costruzione di una serie di fabbricati che ospitano la direzione corsa, i servizi organizzativi e quelli delle telecomunicazioni, prima praticamente inesistenti. Come praticamente inesistenti erano i servizi igienici, ora invece razionali e spaziosi.

La organizzazione dei parcheggi, anche, è stata molto migliorata, con canalizzazioni di traffico intelligenti.

L'unico guaio ancora presente è dato dalla grande difficoltà di smaltimento del traffico stradale, con la presenza di circa 40. mila veicoli che hanno intasato le piccole strade di accesso e di deflusso nonostante che la Polizia avesse predisposto un piano di sensi unici a doppia carreggiata che ha migliorato le cose. Le quali peraltro sono state rese difficili dal maggior afflusso di spettatori, dovuto alla enorme affluenza di pubblico. Si calcola che stavolta sia stata superata la cifra di 100.000 spettatori, grazie anche al fatto che la TV britannica non ha trasmesso la gara, continuando la sua polemica originata dal fatto che vi sarebbe troppa pubblicità sulle macchine ed attorno al circuito.

Le code per raggiungere il circuito, e per uscirne, hanno assunto aspetti drammatici, con attesa di ore ed ore di colonne di macchine lunghe decine di chilometri. Per uscire 4 ore buone a tarda sera.



V8/Blog scans

GENEROSO MA
IRRIDUCIBILE

HUNT

«Avrei
puntato
WATSON

fino all'errore»

SILVERSTONE - Con il braccio destro alzato in segno di gioia, Hunt taglia il traguardo sotto la bandiera a scacchi di Basil Tye. E' la sua prima vittoria del 1977 e la prima con la nuova McLaren M.26. «Rapito» per la cerimonia della spruzzata di champagne a quelli che lo applaudono, si concede alla marea dei giornalisti poco dopo aver fatto il giro d'onore a bordo di un camion assieme a Lauda e Nilsson.

«... E' stata una gara sofferta — inizia — non ho avuto problemi a passare prima Scheckter, poi Lauda. Ho studiato molto John alle sue spalle prima di avvicinarli, a proposito mi spiace molto per lui è veramente sfortunato..., quando l'ho avvicinato, ho visto che era più veloce in rettilineo, allora mi sono messo a distanza di "sicurezza" ma sempre in modo di infastidirlo...».

— Ma ce l'avresti fatta a passarlo?

«...Indubbiamente era difficile farlo. Certo avrei aspettato fino a una decina di giri dal termine prima di attaccarlo seriamente. Se non ce l'avessi fatta, avrei cercato di "puntarlo" in continuazione in quei tre punti, dove è possibile sorpassare per cercare di fargli commettere un piccolo errore».

— Qual è la macchina oggi più difficile da battere?

«... Indubbiamente la Brabham, poi la McLaren, ma ancora per poco...».

— Pensi di poter bissare il titolo mondiale?

«... Ancora presto per dirlo... certo che non lascerò nulla di intanto...».

— E la Ferrari di Lauda e Reutemann?

«... Sempre pericolosi, però mi sembrano meno competitivi...».

con Reutemann davanti ha impiegato quattro secondi di più...».

Brambilla scuote il capo e continua: «... Non ho avuto problemi a passare Lafite quando la macchina si è un po' alleggerita di benzina... Un vero peccato quella gomma, perché sarei potuto arrivare quarto...».

Jody Scheckter: «...Ero in quarta posizione, di più non potevo fare. La mia macchina era meno veloce della Ferrari di Niki, lo vedevo laggiù in fondo al rettilineo davanti a me... Improvvisamente mi ha ceduto il motore a nove giri dalla fine e ho perso così un sacco di punti nei confronti di Niki... Speriamo di avere "certi" motori per le gare di Germania e Austria, altrimenti...».

Vicino a lui patron Wolf annuisce, ma sembra distaccato, come se il divertimento F.1 non lo attiri più tanto...».

Ed eccoci al team Ferrari:

Ing. Nasetto: «...siamo abbastanza soddisfatti per Niki. Un grosso risultato al di là delle aspettative... Una risalita, questa della Ferrari, molto interessante che spero non si fermi al secondo posto, ma che conduca alla vittoria. Mi spiace sportivamente per Watson. Senza una vittoria rischia di diventare un pilota "solo" veloce...».

Ing. Forghieri: «...Niki ha fatto una corsa molto intelligente, non se l'è sen-

tita di stare con quei due "matti" (allude a Hunt e Watson) che in pista hanno fatto cose da far rizzare i capelli; si è messo in terza posizione e ha fatto la sua corsa intelligente su Jody...».

— Un giudizio sulla macchina?

«...abbiamo molto migliorato... ma è presto per fare previsioni. E' un campionato molto tirato e combattuto. Ogni GP salta fuori una macchina nuova e competitiva... noi della Ferrari dobbiamo lavorare molto...».

In quel momento arriva Ghedini. Annuncia che il caliper dei freni di Lauda perde olio. Ecco la ragione (secondo la Ferrari) del calo di Niki. Forghieri lo fulmina con una occhiataccia. Non vuole che si dica... ma ormai siamo in tanti ad aver sentito...».

Per ultimo uno sconcolato Reutemann. «...Caro (sic!) Cevenini ce la siamo cavata per un pelo... Me la sono vista molto brutta... Sono rimasto senza freni anteriori in fondo al rettilineo ad una velocità di circa 240 kmh... Si è rotto un tubicino dei freni anteriori. Poteva andare a finire male... dopo che me lo hanno sostituito la macchina è andata benissimo... Credo che senza quella disavventura avrei potuto fare una bella corsa e prendere forse dei punticini...».

cev.

Il conto nero di «WATTIE»

spiace per Watson, ha fatto una corsa bellissima. La macchina? Le devo dire che è andata bene. Questa volta ci ha tradito un pescante che porta la benzina dal serbatoio all'impianto d'iniezione. Sono rotture che purtroppo capitano...».

... e se NILSSON passava?

In quel momento si avvicina Ecclestone, che gli pone le mani sulle spalle (Chiti era seduto) e gli dice: «... Stia calmo Carlo, stai calmo. Vedrai che vinceremo anche noi, e molto presto, quando finirà la sfortuna...».

Chiti mugugna in toscano frasi incomprensibili... di cui riusciamo solo a capire: «...solo la M 26 di Hunt è pari alla nostra...».

Raggiante Nilsson, che ha conquistato un bel terzo posto: «...una gara regolare la mia, non sono voluto andare ad interferire con Andretti che mi era davanti. La mia Lotus era perfetta, gomme motore telaio stupenda... un terzo posto che mi rende felice, anche se mi spiace per Mario...».

Forse — aggiungiamo noi — se Nilsson non avesse dovuto rispettare gli ordini di scuderia avrebbe potuto impensierire addirittura Lauda, su cui guadagnava dopo il ritiro di Mario manciate di secondi al giro. Andretti è più nero della sua Lotus. Con Chapman guardano sconsolatamente la macchina imbrattata di olio, uscito da un grosso buco nel motore.

Dice Mario: «...mi è scoppiato il motore. Questa gara per me è stata sfortunata fin dai primi giri. Non pescavo benzina bene e la macchina in certe curve borbottava, poi ci siamo accorti che perdeva benzina anche un iniettore... Altrimenti credo ce l'avrei fatta ad agganciarci con Hunt e Watson».

Merzario: «...dopo la rottura del motore nelle prove libere ne abbiamo montato uno nuovo che andava molto bene. Ero in decima posizione e stavo per tentare di passare Stuck quando si è rotto il solito semiasso... Si poteva prendere addirittura dei punti in questa gara "sta" barba dei semiassi che si rompono...».

Brambilla: «...avevo una macchina eccezionale, ma ho avuto anche una sfortuna eccezionale... Prima ho forato una gomma, ho perso molto tempo ai box per cambiarla e le speranze di un piazzamento sono sfumate. Credo che senza questa foratura sarei stato davanti a Mass... Il colmo è stato che ho forato anche il secondo pneumatico e sono arrivato con una gomma mezza sgonfia...». Vittorio si lamenta poi che Reutemann lo abbia ostacolato all'inizio della gara nel sorpasso: Piero, il fraterno amico che gli prende i tempi, dice che Vittorio girava abitualmente su 1'20", mentre nel giro

● Dal più felice al più «abbacchiato», WATSON.

«...Che dire? Giudica tu: ho forse sbagliato anche questa volta? una sfortuna incredibile». Qualcuno gli suggerisce di farsi ricrescere la barba, sorride, è assieme al padre e alla sorella. Poi continua: «...ero più veloce in rettilineo di James e non ce l'avrebbe fatta a passarmi, ne sono sicuro. La mia solita jella! Questa volta si è rotto il pescante del serbatoio di destra. Per due volte abbiamo messo benzina credendo non ce ne fosse più poi alla fine, quando abbiamo svuotato il serbatoio, ci siamo accorti che ce n'erano ancora 70 litri... Senza questa sfortuna che mi perseguita sarei con i primi in classifica mondiale, e invece devo ancora vincere un GP». Poi, come in trance, fa la cronaca delle sfortune capitate quest'anno.

Passiamo ad un altro felice, Niki Lauda, «il fortuniere» di turno (ricordate FITTIPALDI '74?). Gli è andato tutto bene: davanti a lui si ritirano, e dietro non fanno punti i suoi diretti avversari...

Pedale a fondo

Dice Lauda: «...all'inizio la mia Ferrari era come la McLaren e la Brabham (o quasi), poi improvvisamente mi sono venuti a mancare i freni, il pedale andava a fondo e ho fatto la corsa sul mio diretto avversario Scheckter, mantenendolo sempre a una distanza di sicurezza di 10-15 secondi. La Ferrari credo stia tornando ad essere competitiva. Ora abbiamo guadagnato in aerodinamica e siamo più veloci. Dobbiamo lavorare in tranquillità, ci aspettano due circuiti veloci come Hockenheim e Zeltweg dove potremmo fare buone cose. Il futuro? Ci guardo con fiducia, ma è presto per dire se rivincerò il titolo o no».

Mentre raggiunge i box, è assalito dall'attrice Sidney Rome che lo abbranca e lo bacchia. Lauda lascia fare poi va a ricevere un altro bacio nell'angolo dei box dalla moglie e una stretta di mano dal fratello che ha seguito la corsa dal muretto dei super affollati box Ferrari.

L'ing. Chiti parla da solo. Ci si aspetta che dia i numeri invece, pur pallido dalla rabbia e dalla delusione in volto, parla...

«...Che cosa vuole che le dica? Mi

HUNT QUASI CALCOLATORE

Risparmia la frizione non i freni

SILVERSTONE - E' stata una corsa affascinante, lo schieramento prometteva bene, perché le prove erano state fortemente competitive, ma anche insolite. La maggior parte dei primi posti erano occupati dagli « assi », e Hunt era nuovamente in pole position. Ma c'era anche

mattinata, e lo hanno dovuto cambiare prima della corsa. Depailler ha forato durante i giri di riscaldamento ed era preoccupato per l'equilibrio dopo il cambio della ruota. Laffite era al volante del telaio corto Ligier, ma avrebbe preferito la versione lunga. Schuppan ha dovuto cambiare il motore prima del via, ed era scontento di non aver potuto equilibrare la sua TS19 adeguatamente (doveva disputare una corsa misera in fondo al lotto, cercando di non intralciare gli altri e di tenere la vettura in pista. « Non soltanto il motore sostitutivo mancava di 600 giri, ma mi aspettavo che succedesse un incidente »).

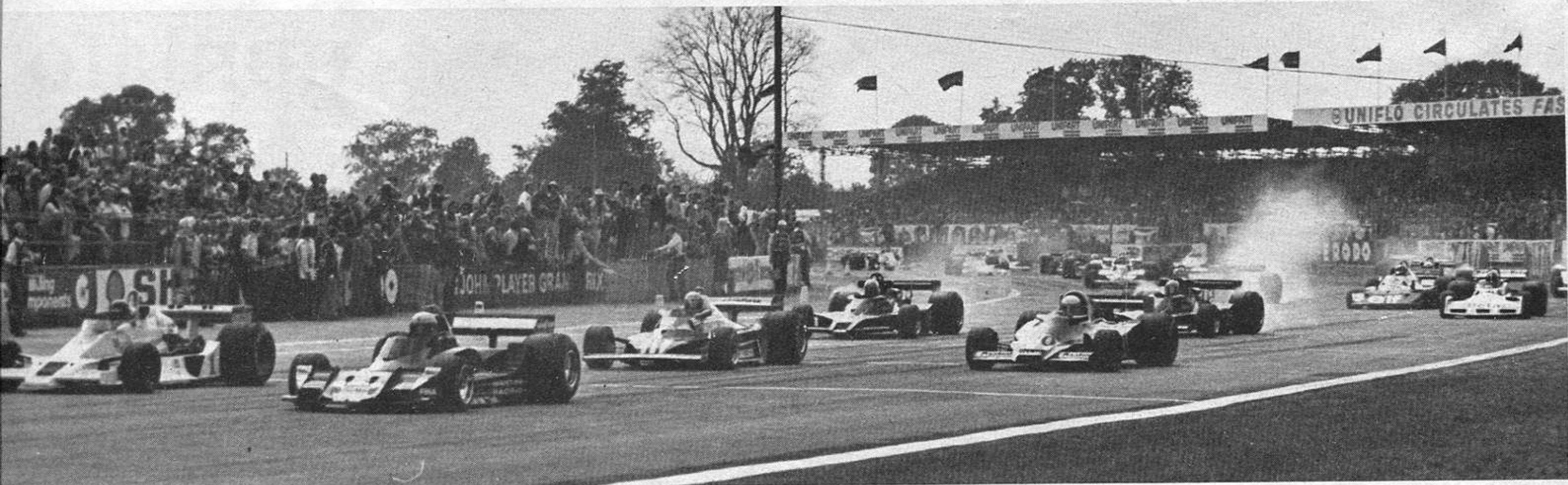
Per questa prova più lunga e più veloce del campionato finora di quest'anno, diverse vetture hanno fatto un'altra volta rifornimento dopo i giri di riscaldamento, e tutti i teams hanno scelto gomme di miscela dura.

sari l'hanno in fretta spinta fuori strada. Andretti si accingeva ad attaccare Hunt, mentre Villeneuve occupava il 7. posto. (Senza difficoltà il novellino canadese sarà molto richiesto ora).

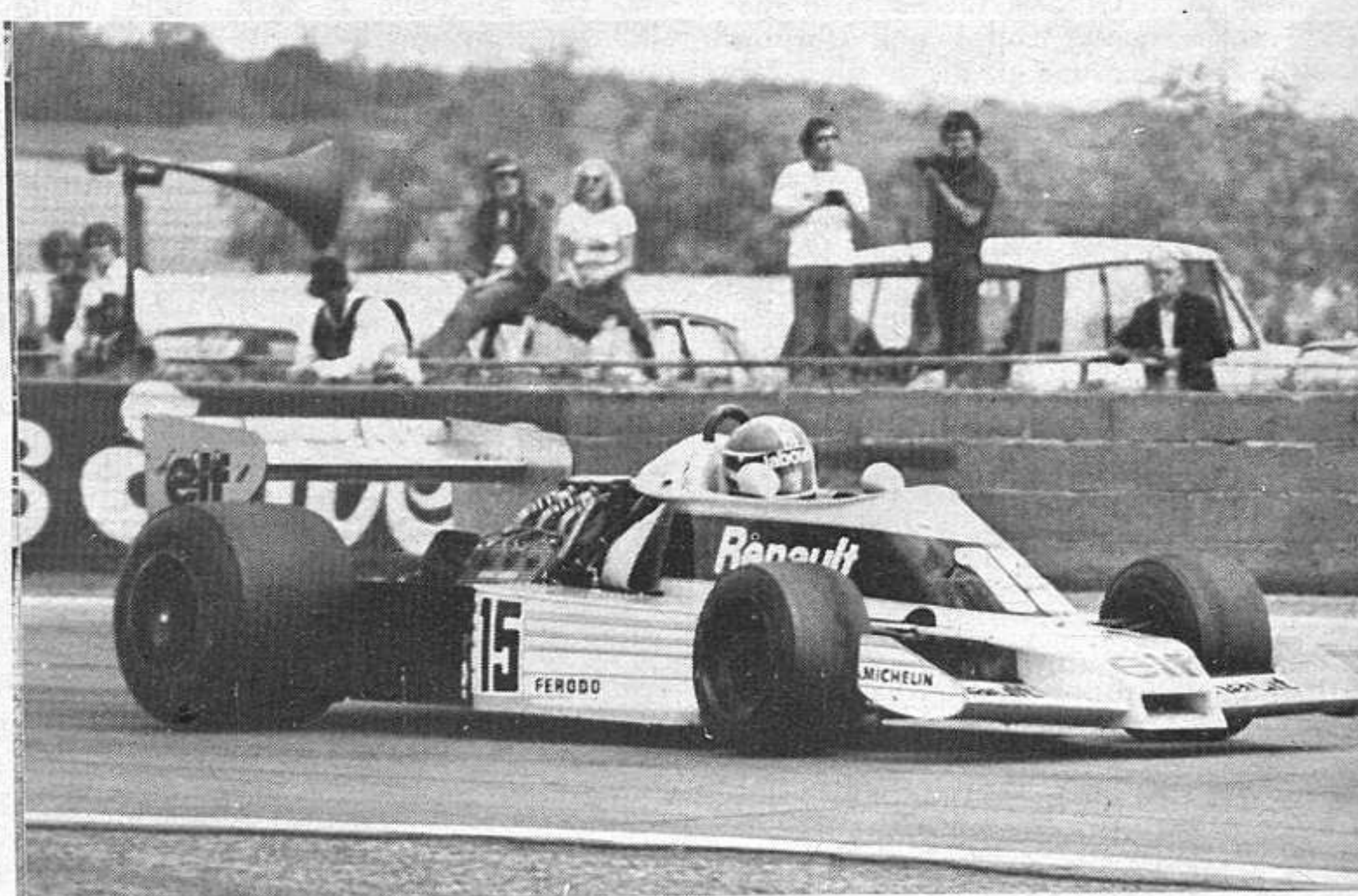
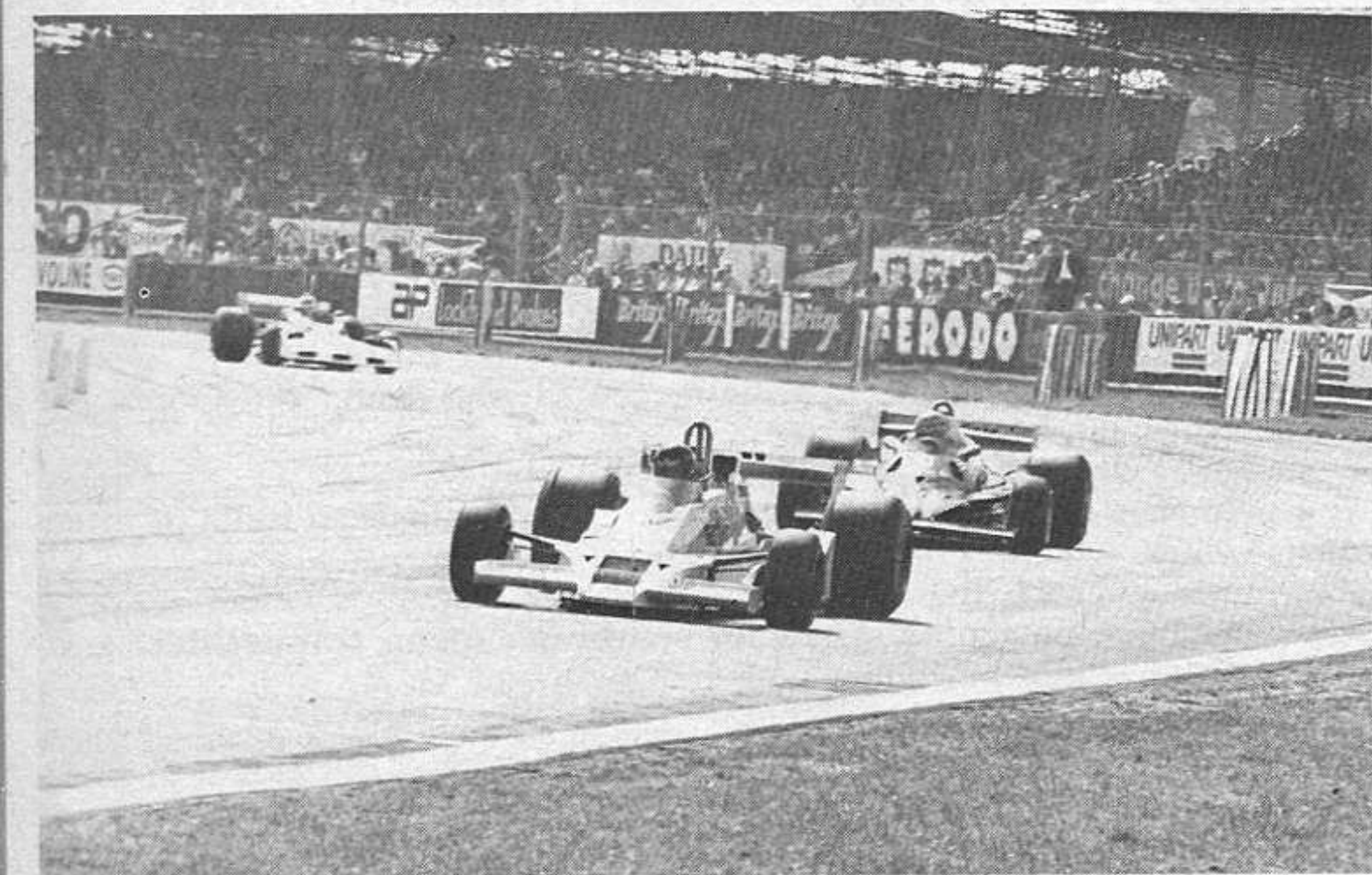
Quando la corsa si è sistemata al quinto giro, Watson era saldamente installato al comando, Lauda non aveva preoccupazioni al secondo posto, perché Scheckter era più preoccupato per la M26, che vedeva negli specchietti, Andretti, Nilsson, Villeneuve, Mass e Brambilla non erano messi in pericolo da Laffite, Reutemann e Stuck, mentre Merzario che cominciava ad avvicinarsi alle macchine 12 cilindri. Jones accusava già accensioni irregolari ad alta velocità, Depailler doveva eccessivamente bloccare la parte opposta della vettura all'uscita della variante. Ian Scheckter, Jarier e la Renault di Jabouille perdevano in uscita di curva; seguivano Fit-

in pista, ma solo per pochi giri, prima che lo stesso turbo si rompesse. Lauda perdeva terreno su Watson e sembrava concentrarsi su come tenere a bada Hunt. Di fatto Niki accusava noie con i freni, doveva pompare con il pedale e doveva affrontare di conseguenza la macchina che aveva perso l'equilibrio. La triste corsa di Depailler si concludeva al 16. giro, per rottura dei freni nella curva Copse e la sua Tyrrell andava a finire nelle reti. Merzario raggiungeva Stuck, che stava sfidando Laffite, ma il piccolo pilota della March non era mai in grado di attaccare prima di perdere nuovamente terreno, poi si ritirava per rottura del semiasse.

A quel punto anche Patrese si era già ritirato, dopo uno spettacolare tentativo, con gomme che fumavano e freni grip-pati, di passare Jarier nella chicane. Nello stesso punto Hunt si era portato



Sopra, l'attimo del via. Una partenza molto bella, con Watson che ha saputo sfruttare molto bene la potenza del motore Alfa Romeo. Sotto, una fase del duello finale tra Hunt, che mantiene sicuro la testa, e Niki Lauda



Ancora immatura la nuova Renault RS 01 non ha potuto ben figurare: da notare il motore senza carenatura alla ricerca di un ulteriore raffreddamento

Reutemann in settima fila, di fianco a Keegan, c'era Gilles Villeneuve in 5. fila per la sua prima corsa in F. 1, c'era Merzario in 9. fila (se il regolamento delle prove dei privati del 13 luglio fosse stato applicato alla lettera, non avrebbe neanche avuto l'autorizzazione di provare: un sensato « accordo tra gentiluomini » ha permesso che più piloti delle prove del 13 potessero provare con i membri della FOCA, e naturalmente lo spazio c'era a Silverstone), c'era Jabouille, circondato da meccanici della Renault in uniforme gialla e nera in 11. fila, non c'era Regazzoni (cosa meno sorprendente), non c'era Ribeiro, è stato la griglia più serrata di un GP d'Inghilterra con solo 1'9 secondi tra il più veloce e il meno veloce.

C'era qualche preoccupazione all'ultimo minuto, mentre Hunt e Peterson avevano i motori Cosworth sperimentali DFV, Andretti aveva la scelta e durante la notte hanno installato nella sua Lotus un Nicholson DFV, e nelle prove libere nella mattina della corsa si è accerti che gli dava un vantaggio di 300 giri in rettilineo.

Nilsson ha avuto noie di cambio in

John Watson calcolava che la partenza fosse molto importante ed era dispiaciuto che Hunt avesse scelto la posizione interna per ottenere la traiettoria migliore per la prima curva. Ma non aveva bisogno di preoccuparsi perché James era più impegnato a poter partire, perché aveva noie con la frizione e stava tenendo la macchina con i freni, « Non volevo rovinare la frizione alla partenza ».

Perciò l'ordine era Watson, Lauda e Scheckter nella prima curva, davanti a Hunt, e alla fine del giro Watson aveva un visibile vantaggio, quando il lotto passava, davanti a Lauda, Scheckter, Nilsson, Andretti, Villeneuve, Mass, Brambilla, Peterson, Laffite, Reutemann. Ma non Keegan, che era già uscito di gara per rottura del semiasse (saltando sopra a Merzario e poi andando fuori).

Al giro successivo Watson aveva un vantaggio di 50 metri; Hunt cominciava ad attaccare Scheckter; al 3. giro Andretti passava Nilsson, Peterson stava alzando il braccio in disperazione mentre zoppicava al box con il motore scoppiato. Al 4. giro l'Ensign di Tambay si fermava nella chicane, e si è evitata una brutta situazione, quando i commis-

tipaldi, Patrese, Lunger e Neve e lo sfortunato Schuppan.

Al 6. giro Scheckter allargava un po' all'uscita della curva Stowe, e così Hunt passava al terzo posto, accingendosi a portarsi alle spalle di Lauda. Al 7. giro Reutemann faceva un gran testa-coda all'ingresso della variante. Forse è stato fortunato che i freni non abbiano funzionato in quel punto piuttosto che in curva veloce! Un lento giro poi box, dove hanno scoperto che la rottura di un tubo era dovuta a un difetto meccanico, e non il risultato di un incidente. Così Carlos si è trovato all'ultimo posto. Ian Scheckter è uscito di pista al Club Corner.

10. GIRO. Macchine rosse nelle prime posizioni e Lauda sembrava voler attaccare Watson con Hunt alle spalle. Poi un distacco sulle macchine nere, Nilsson soffriva nella scia di Scheckter e Andretti, entrambi uscivano sull'erba nelle uscite dalle curve, buttando un sacco di terra sul pilota svedese. Villeneuve si fermava ai box per problemi di surriscaldamento.

Al 12. giro la Renault doveva fermarsi ai box, dove cambiavano il collettore e infine la turbo F 1 nuovamente tornava

al secondo posto passando Lauda, e Niki sarà probabilmente stato irato con se stesso per averglielo permesso.

Al seguente giro, il 24. Watson aveva un vantaggio di 2'9 secondi in testa, che Hunt cominciava gradualmente a limare, giro per giro. Poi le cose sono diventate più drammatiche: 1'84 sec. al 29. giro, 1" al 30, 0'78 al 31, due lunghezze al 33. La minaccia della Lotus a Scheckter era diminuita. La vettura di Andretti presentava l'alettone anteriore leggermente piegato e cominciava ad emettere un po' di fumo.

I battistrada sparivano dalla vista di Lauda e doppiavano Fittipaldi al 35. giro (Emerson ha leggermente ostacolato Hunt) e Jarier al giro successivo. Brambilla teneva abbastanza costante il suo vantaggio su Laffite e al 38. giro la Brabham di Stuck passava la Ligier. Vittorio si doveva fermare al 43. giro, per aver forato la gomma posteriore destra; Fittipaldi si fermava sul circuito, tentando, ma senza successo, di riparare lo snodo del gas.

Hunt ha detto dopo « Non c'era modo di passare Watson, a meno che non a-

vesse sfortuna». Ma ci ha provato, alla chicane, al 45. giro e ci siamo chiesti se la ruota grippata potesse aver danneggiato la gomma. Al 50. giro Hunt d'un tratto ha preso il comando, mentre Watson tornava ai box, indicando nervosamente i serbatoi di benzina. Il margine di vantaggio di Hunt cominciava ad essere notevole. Il problema di Watson erano noie di alimentazione piuttosto che mancanza di benzina, e benché il team abbia provato in una seconda fermata a metterci più benzina, non si è risolto niente. Povero John!

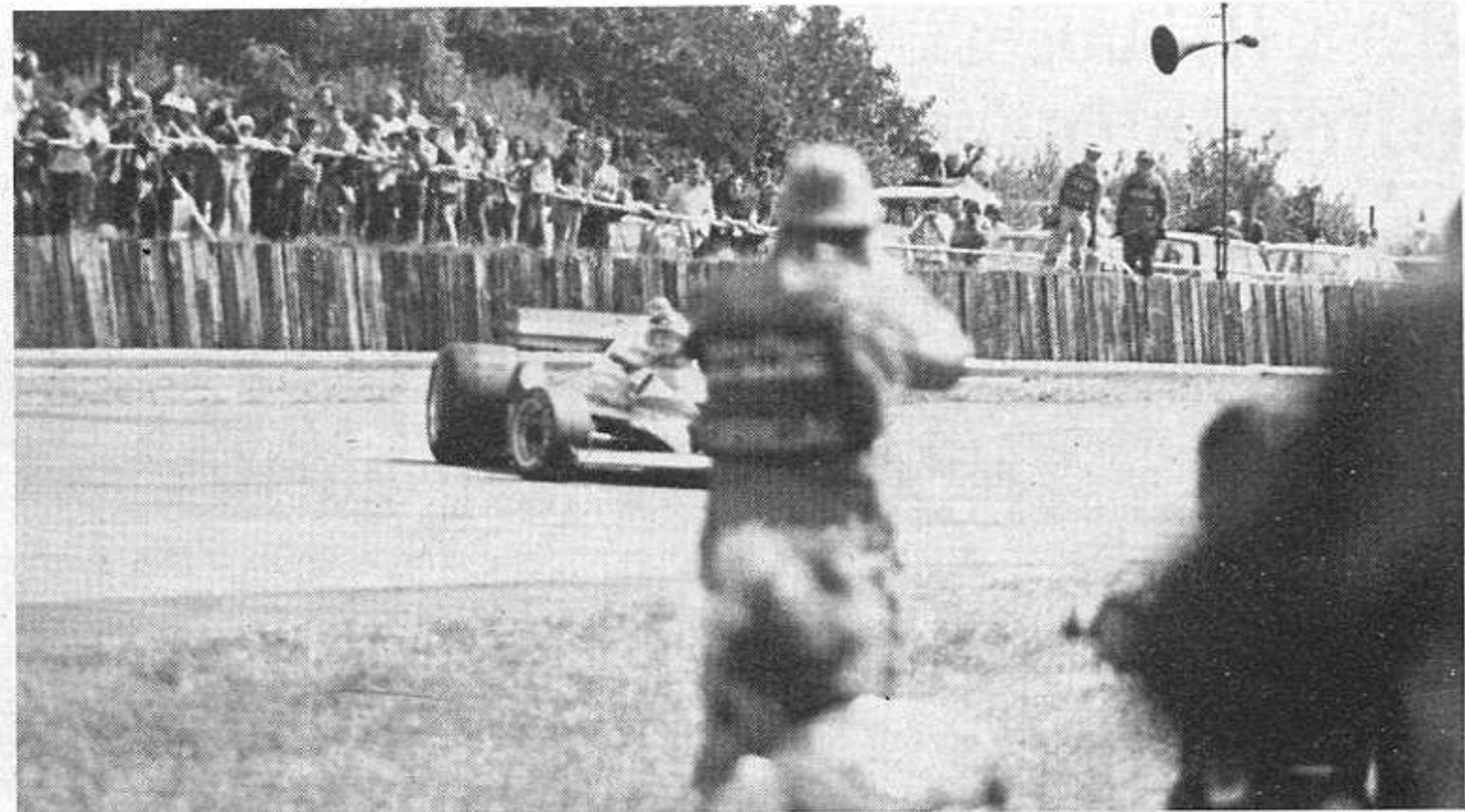
Il vantaggio di Hunt al comando era ora di 22"1 secondi, e c'era quasi un distacco altrettanto grande tra Lauda e Scheckter. Nilsson si impegnava per fare qualcosa di positivo: « Abbiamo disputato una corsa libera e pensavo che Mario avesse la possibilità di vincere, ma

poco a Laffite, ostacolato dal motore che dava ancora accensioni irregolari. Mass conduceva una corsa isolata al quarto posto.

E così Hunt ha vinto nuovamente; la prima vittoria per il campionato di quest'anno per lui, ma se conserva questa forma probabilmente sarà non l'ultima. La maggior parte dei piloti che sono arrivati al traguardo sembravano contenti. Ci siamo chiesti se questo fosse stato davvero il GP d'Inghilterra: nessun strano dramma, niente discussioni politiche. (« La migliore manifestazione che abbiamo avuto da un certo tempo » ha detto un signore della FOCA).

Il commento di James: « E' una grande sensazione vincere il GP d'Inghilterra ».

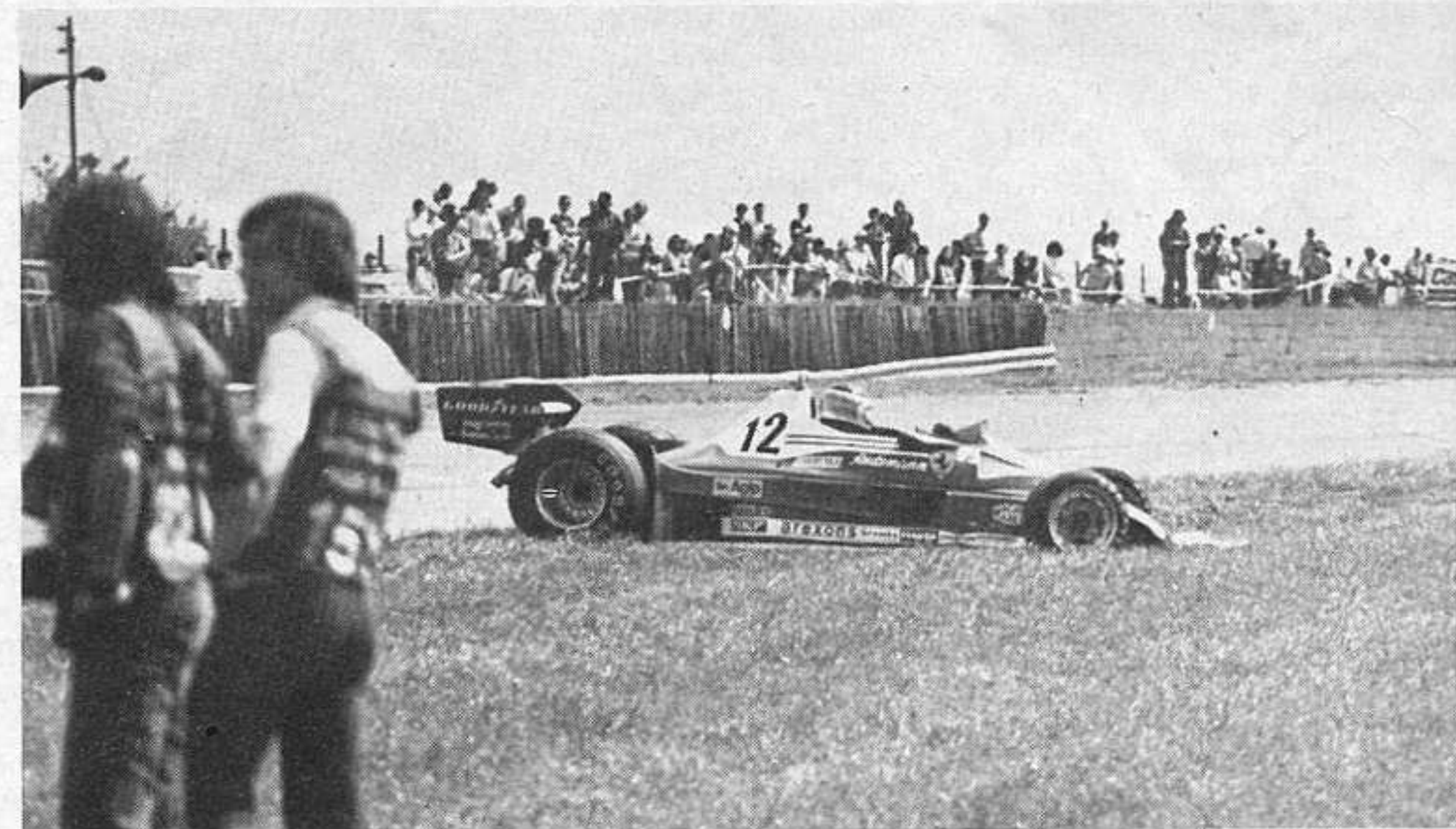
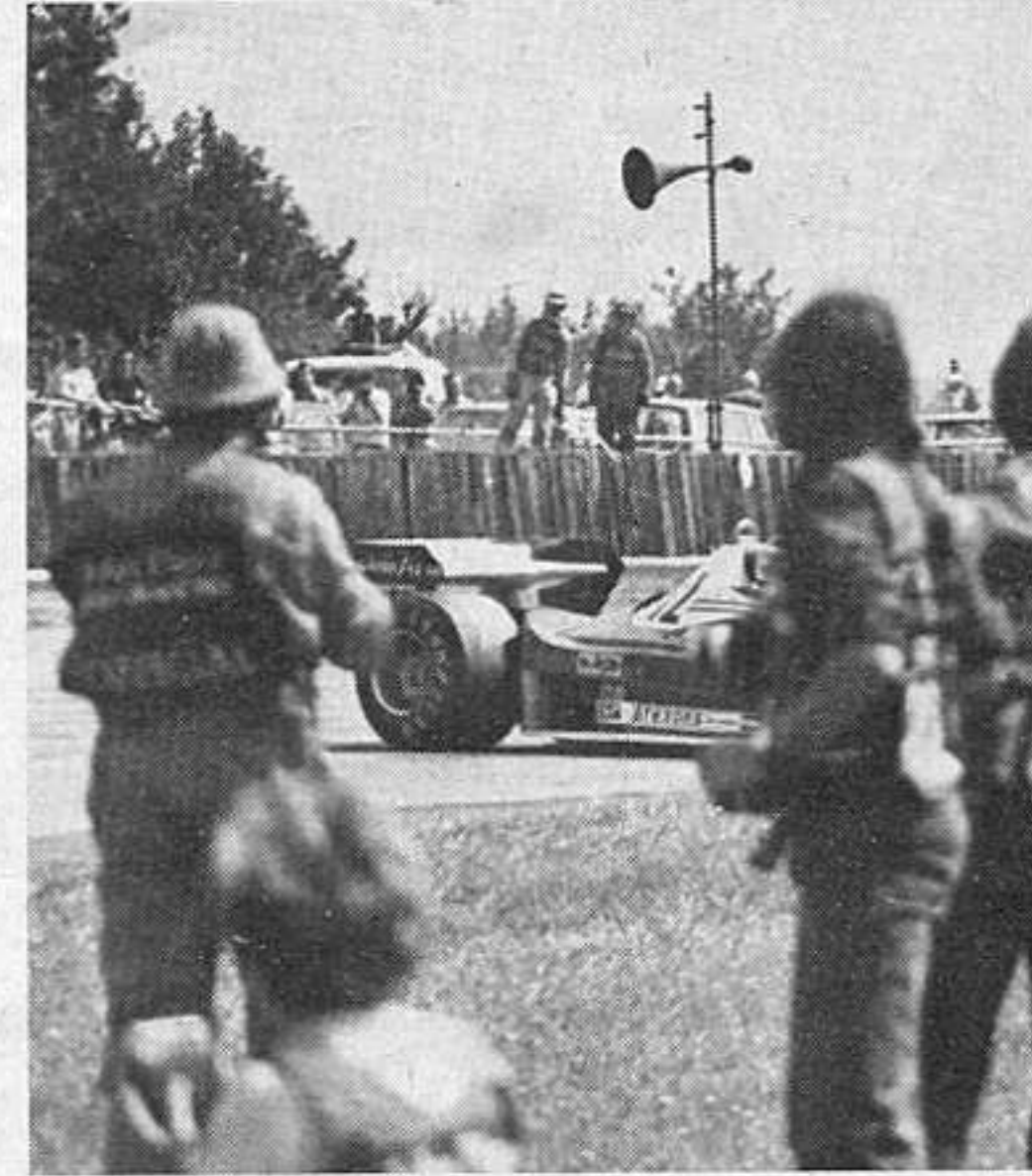
David Hodges



Sopra e sotto, uno dei quattro testa-coda di Reutemann in prova, questo alla curva Copse. Egli si è impegnato al massimo, e i testa-coda lo dimostrano



Sopra, dopo una quindicina di giri Hunt si riaggancia con il tandem di testa Watson-Lauda che aveva preso il largo. Sotto, un testa-coda di Keegan



Sopra, Reutemann conclude la piroetta girando la macchina sul prato. Sotto sempre Reutemann, questa volta in gara, mentre rientra ai box con il tubo dei freni rotto. Sostituito il pezzo ritornerà in gara, ma senza possibilità

poi ha avuto noie e così l'ho passato». Il distacco su Scheckter era di 3"27 secondi, ma cominciava a diminuire, ed entrambe le macchine nere cominciavano a mettersi alla caccia di Lauda.

Ma prima che questa situazione si potesse evolvere Jody si ritirava. « Il motore è scoppiato così, senza preavviso ». Watson, sempre in difficoltà per il calo di pressione di alimentazione, si era ritirato anche lui. Hunt a questo punto ha rallentato un po', una reazione poco caratteristica per Hunt. Anche Nilsson ha rallentato, perché era stato avvisato del pericolo di rimanere senza benzina e questo gli è probabilmente costato il secondo posto. « Cominciavo a spingere al massimo e avrei preso Lauda dopo un altro giro ».

Infine il motore di Andretti, che da tempo fumava, è scoppiato quando la n. 5 si stava avvicinando alla chicane e si è fermata davanti alle reti, avvolta in tanto fumo che sembrava essere in fiamme. Olio è andato a finire sulla pista, facendo sì che Stuck saltasse sopra i cordoli e Lunger facesse un testa-coda. Anche il motore della Ligier suonava molto strano, ma Jones era solo in grado di avvicinarsi poco a

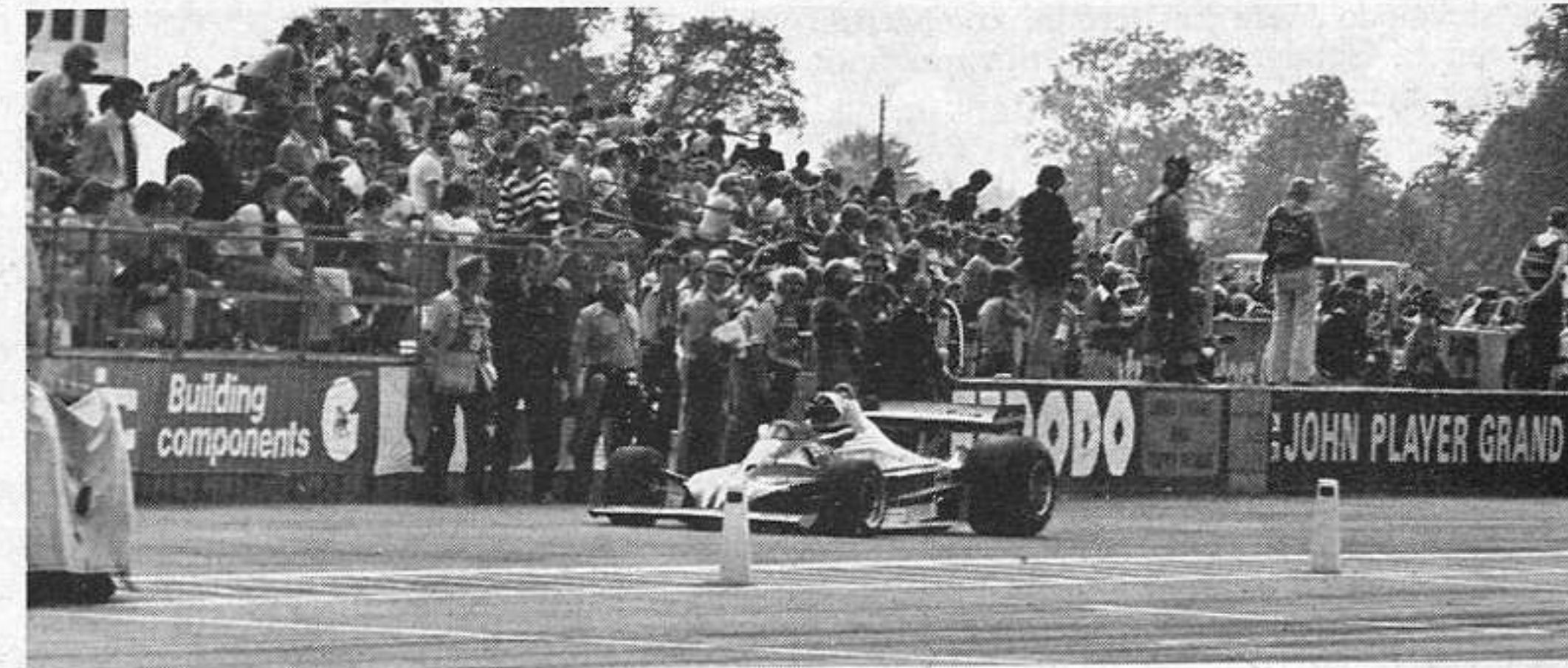
● Per prove di telaio e di diverse soluzioni, tipo le prese d'aria prima laterali e poi sopra, Lauda ha cambiato nelle prove non cronometrate per due volte la macchina, ma non ha trovato una differenza sostanziale fra le due soluzioni.

● Durante le prove di sabato è uscito PETERSON che ha rotto il musetto della macchina, mentre più fortunato è stato Reutemann che è andato tre volte in testa-coda senza rompere nulla.

● Si pensava che si fosse rotto il motore a Reutemann quando è entrato ai box a venti minuti dalla fine delle prove perché perdeva olio, invece si trattava solo di una piccola falla subito otturata.

● Sul finire delle prove TAMBAY ha rotto il motore, la causa dice è stato un fuorigiri quando ha fatto il tempo, doppio danno perché avrebbe potuto fare meglio e non rompere il Cosworth...

● Dopo pochi giri dell'ultima ora di prove KEEGAN ha rotto il motore ed ha continuato a provare con il muletto.



Gli inglesi si «fumano» anche il Principe

● L'inquinamento da danaro pubblicitario ha fatto perdere agli inglesi anche il residuo rispetto per le tradizioni. La « prostituzione » in atto da anni, per cui il Gran Premio di Gran Bretagna ha preso il nome di una marca di sigarette, si è aggravata. Il programma ufficiale, venduto al pubblico, dopo parecchie pagine di pubblicità apre i testi effettivi con un « saluto » rivolto agli spettatori da parte del signor Geoffrey Kent, presidente della fabbrica di sigarette che finanzia la corsa. Il « saluto » del signor Kent precede quello di Sir Clive Blossom del RAC! Fino a qualche anno fa gli inglesi, secondo tradizione, facevano « aprire » il programma da alti personaggi della famiglia Reale!

Il budget COSWORTH

SILVERSTONE - L'avvenimento sociale maggiore di Silverstone è stato senza dubbio la festa per celebrare, con un po' di ritardo, la centesima vittoria del motore DFV. Si trattava di una faccenda ristretta e privata — per niente una faccenda per la stampa — descritta in modo migliore come « tipicamente inglese ». Come scenario fungeva la casa elegante e imponente di Lord Hesketh a Easton Neston (la quale, nel fresco di una serata perfetta, sembrava infinitamente distolta del rumore) e la folla di Silverstone.

Walter Hayes ha fatto gli onori di casa. Il suo discorso è durato appena più di un minuto. Hayes ha espresso la sua sorpresa che il motore stesse ancora vincendo delle corse. Non si è detto nulla per quanto riguarda il successore, neanche nelle conversazioni private. Era semplicemente una bella festa in giardino.

A parte questo, si è scoperto che dopo l'assai prematuro annuncio dell'anno scorso di un « super DFV », la direzione Ford comincia solo ora a considerare la possibilità di un budget per un tale progetto...

● La turbo Renault di Jabouille è partita in ritardo nella seconda sessione di prove di giovedì perché i lavori per cambiare il turbo sono andati oltre il tempo previsto. «...Siamo abbastanza veloci egualmente — ci hanno detto i meccanici — a forza di cambiare... ».

L'orgia spaghetti

● Ha mandato in crisi gli abituali frequentatori la mancanza del camion Parmalat Speedline dove si distribuiscono spaghetti gratis a tutti. In tre Gran Premi ne sono state distribuite 15.000 porzioni. Il camion al ritorno da Digione ha avuto un incidente ed ora è in riparazione. Dai prossimi GP cambierà la musica dopo che il « patron Tanzi » a Digione ha dovuto aspettare oltre un'ora per mangiare, in una roulotte che era piena di « gente che non c'entrava nulla con la F. 1 » come ha detto di fronte a tutti. Ma nessuno si è vergognato e ha continuato a mangiare prosciutto e « cheese ». Dalla Germania in avanti solo chi sarà munito di uno speciale tesserino avrà accesso.

● L'interno del camion di **ARTURO** è fatto su misura per la sua altezza (non è che il pilota sia un gigante) tutti quelli che salgono danno delle « craniate pazzesche ». Il suo manager Palazzoli (alto) si rifiuta di salirci dopo tre testate da manuale... .

● La sei ruote provata a Silverstone da **DEPAILLER** è più lunga nella parte anteriore di 10 cm.

● La seconda **ENSIGN** guidata da Tambay è sponsorizzata dal commerciante di Hong Kong Teddy Yip, la macchina è quella che aveva Clay in Argentina e Brasile e che poi ha abbandonato... Alla fine delle prove ci piangeva dietro.

● Appena iniziate le prove ufficiali **KEEGAN** si è esibito in un testacoda da manuale davanti ai box facendo rizzare i capelli in testa al boss appena arrivato (in giacca bleu e elegante foulard rosa).

● Si è visto in giro in abiti civili, in attesa di passare alla Shadow, **SOUTHGATE**, che non lavora più alla Lotus. Ma essendo stipendiato dalla JPS fino al 30 agosto gira per i box e non lavora ancora per la Shadow. Idem Maurice Phillippe, che è presente ma non lavora alla Tyrrell dove c'è ancora Gardner, il quale dice: « ... me ne vado il 30 agosto quando scade il mio contratto... ».

● Sembra che il tempo fatto dal pilota di Williams **NEVE**, sia stato ottenuto con le gomme di Digione. I soliti malevoli dicevano che anche Lauda aveva fatto lo stesso, ma siamo stati tutta l'ora di prove ai box di Maranello e (questa volta) la Ferrari ha utilizzato solo le gomme date dalla Goodyear.

Finalmente doppi freni

● Al rientro dall'Inghilterra la **FERRARI** proverà ancora a Fiorano in vista del GP di Germania la doppia pinza dei freni anteriori, mentre negli uffici studi si sta portando avanti il disegno della macchina nuova che (si dice) è molto aerodinamica e con soluzioni sofisticate ed avveniristiche. Il motore sarà sempre lo stesso ma già da ora a Fiorano — in vista delle prossime gare — si sta lavorando ad un motore più potente con più cavalli (e più giri) dell'attuale.

● L'ing. **CHITI**, per invogliare il suo pilota **STUCK** a migliorare il tempo ottenuto nella prima ora e mezza di prove, gli ha detto che se scendeva con il suo tempo sotto 1'19"00 gli avrebbe pagato il conto dell'albergo a Northampton... Il conto lo ha pagato Stuck...

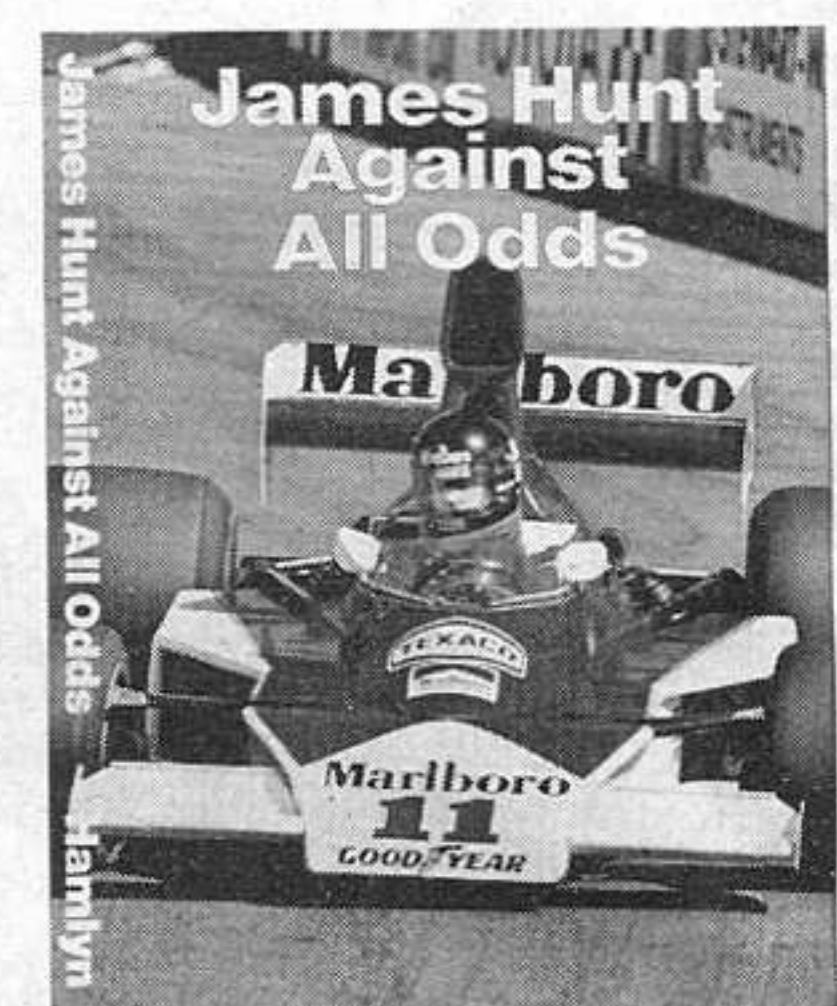
● Non ha provato **ERTL** e il suo posto è stato preso da Villota prima riserva dei non FOCA. Ertl ha litigato forte con la Hesketh perché scontento della macchina e gli sponsors non gli davano più denaro per continuare. Quindi ha fatto stop definitivamente con la Casa del lord ed ora sta cercando un'altra macchina.

● Nelle prove non cronometrate di venerdì **JARIER** ha rotto un semiasse e ha potuto provare solo nelle ultime prove valide per lo schieramento. Merzario ha forato una gomma e ha montato degli ammortizzatori più duri sulla sua March modificata.

● Finalmente **ECCLESTONE** si è deciso ed ha dato al Team Merzario gli speciali pass in plastica della FOCA per entrare e uscire dai circuiti.

● Veramente cortese! **MAURO FORGHIERI** era perplesso e presumibilmente preoccupato alla fine della prima giornata di prove a Silverstone, perché una Ferrari si trovava tra i primi e l'altra era preoccupantemente vicina agli ultimi, eppure quando ha incontrato David Hodges, dopo la seconda sessione, la sua prima osservazione è stata di indagare sulla salute della moglie di Hodges, la quale, come egli sa, ha passato troppo tempo in ospedale recentemente...

AL MOMENTO GIUSTO IL LIBRO DI JAMES



HUNT scrive e prende casa a BRUXELLES

LONDRA - Molti giornalisti sportivi, il presidente del consiglio sportivo del RAC ed altra gente, di cui ci si sarebbe aspettati che fossero a Silverstone in occasione delle prove dei piloti non appartenenti alla FOCA mercoledì 13 luglio, erano di fatto a Londra ad aspettare il signor Hunt. Al momento in cui hanno cominciato ad attenderlo, James si trovava a Parigi, perché uno sciopero della compagnia aerea Iberia aveva reso molto difficile il viaggio da Marbella.

Ma bisogna dare tutto il credito al campione del mondo, il quale non è sempre famoso per l'osservanza dei suoi impegni sociali ed altri, perché ha fatto ogni sforzo possibile. Ed infatti è riuscito ad arrivare alla riunione. Questa era organizzata per festeggiare la pubblicazione del libro «**JAMES HUNT AGAINST ALL ODDS**» (James Hunt contro tutte le probabilità), e finché non è arrivato i suoi collaboratori in questo libro, Eoin Young e David Hodges, dovevano fungere come sostituti, piuttosto imbarazzati!

Ma egli è arrivato, per il loro grande sollievo e per la gioia di Jane «Hotty» Birbeck, che è ora sempre il principale oggetto delle sue attenzioni... Allora si è avvertito che cominciava nuovamente a sentirsi ottimista (una sensazione rafforzata dalla vista di Hunt che rideva alla fine delle prove della prima giornata).

Fondamentalmente James ha detto che sta impegnandosi più duramente di quanto abbia fatto in qualsiasi altro momento dell'anno scorso e che non è ancora troppo tardi per cominciare a difendere il suo titolo. E' «grato» del fatto che tre o quattro piloti si siano divisi i punti in testa al campionato, invece di un pilota solo. Certamente non è d'accordo sulla teoria di Stewart, secondo cui avrebbe leggermente allentato i suoi sforzi senza accorgersene.

Tra parentesi, Hunt trasferirà casa probabilmente a Bruxelles verso la fine dell'anno, perché ritiene che la Spagna sia poco efficiente sotto certi aspetti e perché le comunicazioni da Marbella con il resto del mondo non sono facili.

Anche la PORSCHE in F.1 con turbocompressore!

STOCCARDA - La notizia, anche se ovviamente non confermata, è di grande valore: secondo la rivista tedesca Auto Zeitung la Porsche ha già costruito e sperimentato un motore da circa 1500 cc dotato di turbocompressore, evidentemente destinato ad una futura Formula Uno.

Questo motore ha già corso, in una gara del campionato nazionale tedesco gruppo 5, su una macchina 935 guidata da Jochen Mass, e sarà di nuovo in pista ad Hockenheim, nella gara in programma il sabato prima del Gran Premio di Germania, cioè il 30 luglio.

Questa notizia, di importanza eccezionale, conferma quanto noi abbiamo più volte avanzato, e cioè che la Porsche è interessata alla F. 1 ma che finora se ne era astenuta non considerando « competitori validi e dignitosi i "costruttori" attuali », come ci aveva detto chiaramente un alto personaggio della Marca. Ora che nella F. 1 è entrata ufficialmente la Renault ecco che anche la Porsche ci si prepara. E vedrete che non sarà la sola!

f. l.

● Gran parlare dietro ai box di Silverstone all'ombra dei grossi camion fra Ducarouge ed il capo della Michelin Corse. L'oggetto del discorso? Forse la Ligier (se continua) passa il prossimo anno alla marca di pneumatici francese che potrebbe in questo modo avere dei termini comparativi con le Goodyear che ha utilizzato fino ad ora Laffite.

● L'ing. **CHITI** è in lutto. La sua cagnetta favorita, «Orbina» così chiamata perché mancante di un occhio, è stata investita ed uccisa davanti all'Autodelta da una vettura guidata a folle velocità da uno zingaro...

● Il sig. **ECCLESTONE** si occupa anche dei giornalisti (o per lo meno tenta). Qui nell'incredibile Silverstone dove è impossibile telefonare si è preoccupato di stabilire il numero massimo di giornalisti che possono entrare nei box, numero che è stato continuamente cambiato, prima 50, poi 60, poi permessi speciali. Alla fine tutti si sono ribellati e hanno pregato Bernie di preoccuparsi solo della sua FOCA. Però lui dice che è colpa degli organizzatori, non sua.

● Anche la **TYRRELL** di Peterson è stata allargata di 30 cm nella parte anteriore come aveva Depailler a Digione. Ambedue le macchine poi sono state allargate al limite del regolamento nelle ruote posteriori.

● La **COPERSUCAR** di Fittipaldi « non va neppure dritta » dice Emerson. I responsabili del suo team pensano che la macchina abbia le geometrie delle sospensioni che non si adattano alle nuove gomme. Un po' la storia della Ferrari, ma made in Brasil...

Le gomme F.O.C.A.

● Le gomme usate dai team FOCA F. 1 in Inghilterra sono state di tre tipi: la prima con la sigla 55.12 anteriore una miscela intermedia fra la 38 e la 11, la posteriore era la 46.57 eguale a quella usata nel 1976. Queste gomme le hanno provate Lauda, Reutemann, Scheckter, Andretti, Nilsson, Regazzoni e Jones. Il secondo « treno » era formato dalle 51.30 anteriore (gomme completamente nuove di costruzione più rigida), mentre le posteriori erano le 50.93 morbide già usate l'anno scorso a Mosport ed al Glen. Questa combinazione è stata usata da Watson, Stuck, Fittipaldi, Laffite, Hunt e Mass. La combinazione intermedia di queste due soluzioni era formata dalle anteriori 51.30 e posteriori 46.57, le hanno utilizzate Scheckter e Patrese.

IN QUESTI GIORNI ECCLESTONE VIENE IN ITALIA PER TRATTARE CON LA PARMALAT (O GIOCA AL RIALZO CON MARTINI?)

Miliardo e profumo per NIKI-ALFA

SILVERSTONE - Si avvicina il 1. settembre, data ufficiale da cui si può cominciare a contattare i piloti... Ma se ci si comportasse così, si potrebbe rischiare di iniziare le trattative senza più nessun « pezzo » sul mercato. Quindi grandi manovre anche a Silverstone...

La notizia grossa riguarda uno sponsor nazionale. La **PARMALAT** vuole entrare in grande stile nel mondo della F.1 e non bada a spese. Ha offerto, tramite Gianni Scarica, l'uomo di fiducia del dott. Tanzi gran capo della Parmalat (la società specializzata in estratto di mucca), del cui 50% è proprietaria la FIAT, **UN MILIARDO E MEZZO** di lire per sponsorizzare la **FERRARI**. Si conosce però la teoria di Ferrari: le sue macchine non fumano e non... bevono latte finché non diventeranno « accessori » essenziali per l'auto. Perciò la trattativa è fallita prima ancora di cominciare. La Parmalat ha allora contattato il suo più rappresentativo pilota **LAUDA** (che oggi prende 35 milioni all'anno)

italiana e avrebbe pagato una cifra di due miliardi, in un contratto di tre anni rinnovabile dopo due, a seconda dei risultati. Se fosse stato per Chiti la trattativa si sarebbe conclusa, ma il solito dott. Moro ha tentennato, preferendo la mezzadria con Ecclestone e Martini. Se dovesse saltare il programma con Ecclestone (che a nostro avviso adopererà questa trattativa per alzare il prezzo a Torino con Vittorio e Gregorio Rossi di Montelera della Martini), la Parmalat potrebbe sponsorizzare l'Ensign di **REGAZZONI** più un pilota italiano. Ma di Regazzoni diremo dopo.

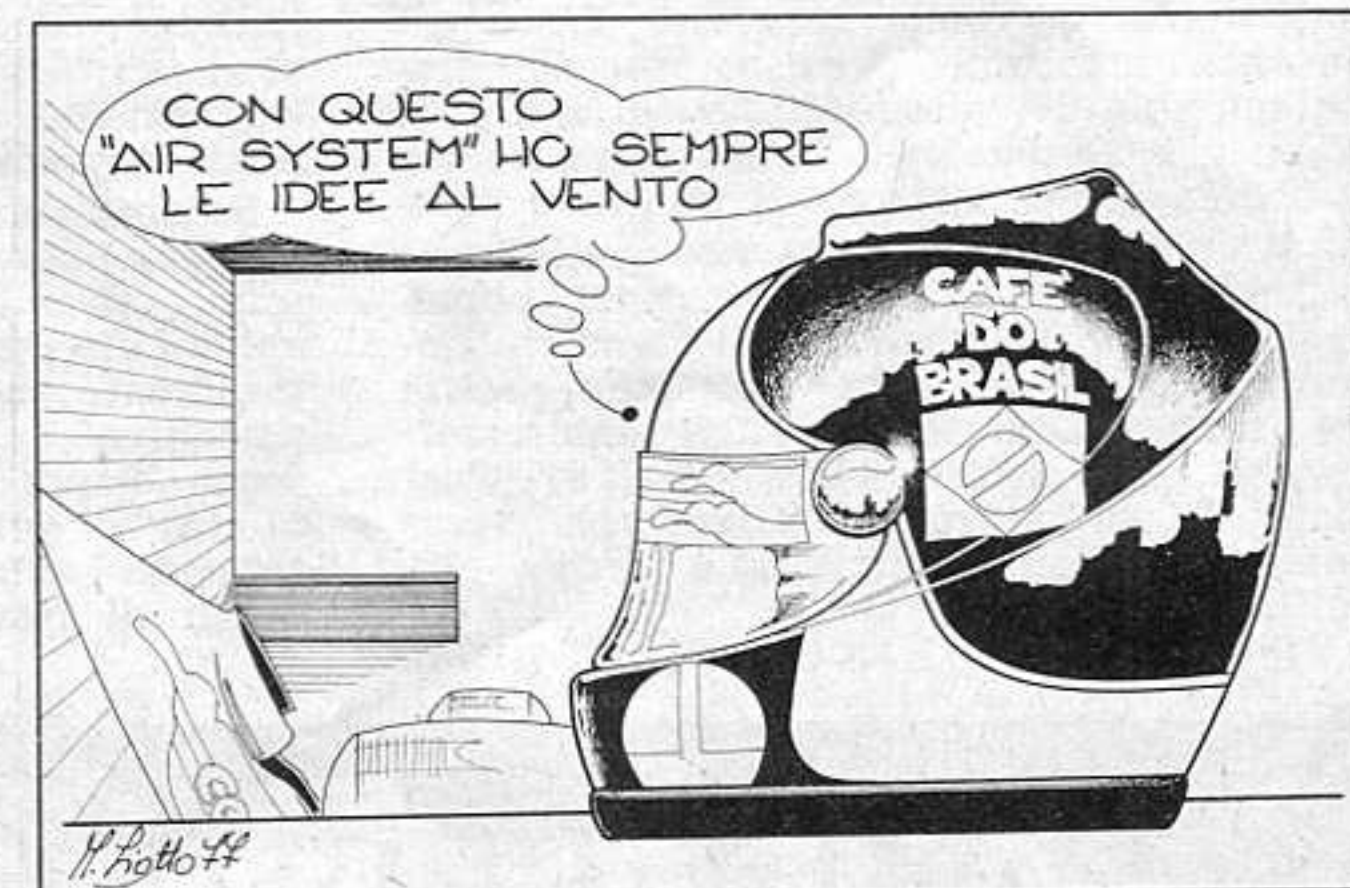
Se la **MARTINI** dovesse rinnovare il contratto con Ecclestone in squadra andrebbe il solito **LAUDA**, più... nessuno, perché Ecclestone non vuole più mollare **WATSON** con cui ha un contratto di due anni e che è deciso a far rispettare anche alla luce dei risultati, pur se l'irlandese non è considerato un collaudatore eccezionale.

Accanto alla Martini ci potrebbe essere la **DITTA ARMANI** disegnatori di moda per abiti, una grossissima industria in campo mondiale, mentre potrebbe entrare in campo anche una terza ditta ad affiancarsi alla Martini e alla Armani, la **AIGNER** il cui rappresentante italiano Castagna sarà in contatto con Bernie la prossima settimana.

Se l'operazione Parmalat-Scarica-Ecclestone dovesse saltare, la Casa del parmigiano avrebbe una opzione con la Ensign di Regazzoni alla quale ha offerto circa 400 milioni per avere due macchine, una con Clay e l'altra con un pilota italiano il prossimo anno. La cifra abbastanza alta sarebbe data alla Ensign per permettere a Clay di fare tutte le prove di pneumatici e altro che dovessero servire per rendere la macchina competitiva. Regazzoni dovrebbe restare alla Ensign, anche se la Marlboro svizzera sta spingendo perché guidi la seconda **MCLAREN**, quella di Mass che, possiamo oggi confermarlo, è nei disegni della Ferrari, essendo stato contattato già a Digione da un emissario del « cavallino ». Ma il tedesco, il quale forse non si fida molto dell'emissario modenese, quando ha sentito parlare di Clay alla McLaren è corso alla Ensign ad offrirsi... Intanto la McLaren sta preparando una macchina che darà a Regazzoni per la 500 Miglia di Ontario...

Via Lauda e via Reutemann (che sembra a questo punto « out ») alla Ferrari rispunta il nome **FITTIPALDI**, il quale è molto chiacchierato nel circo della F.1 e che si dà per scontato finisca molto presto con la Copersucar, visto che sono tre anni che non ottiene un risultato. C'è chi dice che la **COPERSUCAR** potrebbe smettere addirittura prima della fine dell'anno per mancanza di risultati e di soldi... Il budget del team guidato da Wilson, fratello di Emerson, pare sia di 90 milioni al mese e che Emerson sia già ora in rosso con le spese. Sono cifre che spiegano il perché della « lotta » che c'è stata fra molti meccanici, per andare a lavorare alla Copersucar, che dà paghe favolose... Ad esempio un meccanico di nostra conoscenza guadagna 300.000 lire alla settimana...

Le spese della Copersucar salgono per le continue prove di 3-4 giorni su tutti i circuiti con lo staff di tecnici e meccanici al completo, le grosse roulottes al seguito, moto, maglie, pan-



taloni, cappelli, auto di servizio e no, che ne fanno un team miliardario.

Insieme a Fittipaldi, per la Ferrari si fanno i nomi di un pilota italiano o di **WATSON**.

WOLF, pur se è sembrato deconcentrato ultimamente nei GP (addirittura scontroso e svogliato), si mormora abbia fatto una grossa controfferta per bloccare l'opzione ferrarista su Scheckter. Ha offerto a **LAUDA** di entrare nella sua squadra con una grossa cifra minima garantita assieme a Jody e di fare una società a tre, fra lui, il sudafricano e lo stesso Niki. E' una voce che riferiamo per dovere di cronaca ma alla quale, da nostre indagini, crediamo poco...

Nel mondo della F.1 si dà per certo anche che la **LIGIER**, per mancanza di danaro, potrebbe smettere a fine anno. **LAFFITE** e alcuni tecnici tipo Doucarouge potrebbero passare alla Renault (e lo avevamo già scritto nel servizio da Digione), mentre ora si dice che la **MATRA** potrebbe ritornare alle competizioni. Avrebbe contattato per l'occasione **JARIER**. **DEPAILLER** potrebbe anche lui passare alla Matra di F.1, mentre il suo posto alla **TYRRELL** potrebbe essere preso da **PIRONI**.



Piuttosto sono state confermate le indiscrezioni sulla futura Tyrrell di Phillippe, che sarà un ritorno alla quattro ruote. La vettura Elf potrebbe montare il motore turbo della Renault. **PETERSON** dovrebbe rimanere alla Tyrrell anche se non va d'accordo con il patron. Per lui non ci sono altri orizzonti aperti, dopo che è definitivamente svanita la possibilità Ferrari.

La **LIGIER** potrebbe però sopravvivere alla cronica mancanza di danaro grazie ancora alla **PARMALAT**, che potrebbe dare un sostanzioso aiuto per mettere **REGAZZONI** sulla vettura francese, nel caso saltasse la combinazione con Ecclestone e con la Ensign. Sulla Ligier Regazzoni porterebbe la pubblicità dei suoi sponsor tradizionali (Tissot) che ora è anche sulla Renault turbo e i Jeans Regazzoni, i cui proprietari erano a Silverstone per trattare appunto con Clay nuove iniziative. Ma, visto come è andata a finire per il ticinese, tutto è rimandato... Ultimissime anche su macchine nuove... Nuova Ferrari in gestazione, per ora solo sulla carta. Mentre sembra decisa la costruzione della **RALT** di F.1 con i soldi di Hong Kong di Teddy Yip.

Giancarlo Cevenini



per averlo in esclusiva il prossimo anno e gli ha offerto 300 milioni (oggi Niki ne prende 200 dalla Ferrari-Fiat) per correre eventualmente su una **BRABHAM**-vedova Martini.

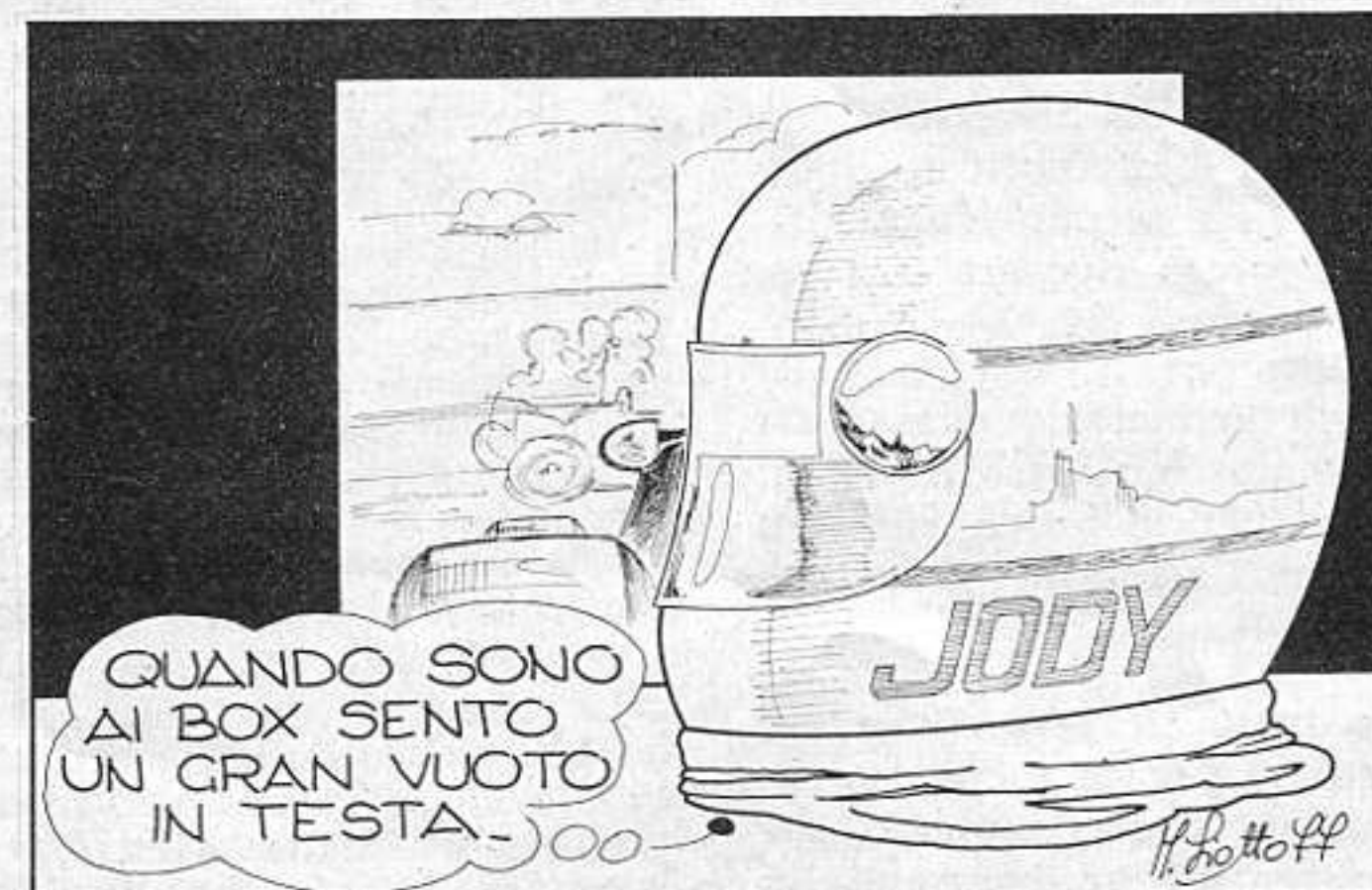
Gianni Scarica che « abbandona » i prosciutti e dal primo di agosto lavora a tempo pieno alla Parmalat come uomo di fiducia di Tanzi, ha contattato a Silverstone Ecclestone il quale, allettato dalla marea di soldi che può « succhiare » alla Casa che produce il latte in tutte le versioni, ha sparato un miliardo netto per un anno di sponsorizzazione. Mercoledì sarà a Parma per una trattativa a più alto livello. La contro offerta di Scarica è stata di 700 milioni, ma se ne può discutere...

L'idea della Parmalat, che è stata esposta a Lauda (il quale ha accettato in linea di massima) è di avere un team con l'ex campione del mondo austriaco e un italiano sulla Brabham, da scegliere fra i giovani leoni della F.2 Giacomoelli, Patrese, Cheever o addirittura uno dei giovanissimi della F.3, tipo De Angelis o Gabiani.

Lauda alla Brabham-Parmalat lancerà anche un profumo della ditta di cosmetici della Parmalat, che si chiamerà **NIKI**, oltre a reclamizzare il bianco prodotto...

Che cosa farà la **MARTINI** che già sponsorizza Ecclestone? La Casa del vermouth torinese potrebbe abbandonare il mondo delle competizioni. Il prossimo anno non sponsorizzerà più la Porsche nel mondiale silhouette e potrebbe decidere anche di abbandonare la F.1. A Silverstone c'era il marchese di Suni che ha detto di aver già concordato con Ecclestone per il prossimo anno. Solo che al contratto manca la firma e, cosa più importante, manca anche di stabilire la cifra... Se si pensa che due anni fa Ecclestone riuscì a far « scucire » alla Martini un miliardo e mezzo e la macchina non era competitiva, oggi che cosa sparerà Ecclestone? Tutto sta però a vedere quale posizione prenderà l'Alfa in questa trattativa. E' il suo motore al momento che fa grande la macchina inglese.

La Parmalat a dire il vero, prima di mandare Scarica a contattare Ecclestone, aveva contattato anche l'Alfa Romeo. Per una F.1 tutta



LA RABBIA DEI «PRIVATI» NELLE COMBATTUTISSIME QUALIFICAZIONI DEL MERCOLEDÌ SPAVENTA I «BOSS» F.O.C.A. CHE FANNO LORO CAMBIARE LE GOMME MIGLIORI: MA MOLTI «UFFICIALI» BATTUTI!

SILVERSTONE - Indubbiamente le prove «inventate» e volute dal padrino della F. 1 Bernie Ecclestone, che non voleva piloti di scuderie private a dividere la (ricca) torta dei soldi a disposizione in un GP, sono nate nel caos e per poco non sfociavano nella tragedia. Delle diciassette macchine previste se ne presentano solo 13, mancano Rebaque, David Prophet, e Derek Bell. Il regolamento dice che le prove saranno di un'ora e mezza al mattino con tempi non validi per lo schieramento e di un'ora nel pomeriggio con rilevamento dei tempi. Improvvisamente le cose cambiano, senza che venga data notizia agli interessati se non ad alcuni «privilegiati». Così anche le prove del mattino sono rese valide per l'ammissione alle prove ufficiali.

Sopra tutti sventa Villeneuve nella prima ora e mezza con il tempo di 1'19"49. Tutti o quasi i piloti hanno gomme eguali a quelle che furono usate a Digione, particolarmente valide su questo circuito. Le prove vengono interrotte per 25 minuti per una uscita di strada di Kozarowitzky, che rimane con la macchina leggermente danneggiata ai bordi della pista in posizione pericolosa.

Ricominciano a girare i 13 piloti (che si vorrebbero di serie B) e un brivido scuote il pubblico. Prende fuoco la macchina di Purley. Egli discende precipitosamente mentre i pompieri portano la macchina fuori dalla pista e spengono, senza danni per la macchina e per il pilota, il principio di incendio. Due testa-coda movimentano le prove: sono quelli di Neve e di Jarier che ripartono

indenni dopo la transitoria avventura. Alle spalle di Villeneuve si piazza Tambay, poi Henton, Neve, Lunger, Jarier, Villota e Merzario, che ha messo a punto la macchina in vista delle prove valide per la partenza, non essendo stato avvisato che anche queste erano valide.

Non si ripete Villeneuve nella seconda e ultima sessione di prove dove tutti tirano «come matti» per entrare nei primi cinque e disputare le prove ufficiali del giorno dopo.

Il miglior tempo alla fine dell'ora di prove è di Jarier in 1'19"63, seguito da Tambay, Lunger, Merzario, Villeneuve, Henton, e via via tutti gli altri.

Si girano Edwards con la BRM e Ertl, Villeneuve esce e rimane bloccato per 20 minuti con la macchina che non va in moto, Villota si ferma con il motore

che ha gravi problemi. A Woodcote esce di pista Purley ma non si fa nulla e continua. Esce anche Hayje facendo un testa-coda impressionante. La macchina all'inizio del rettilineo d'arrivo è gravemente danneggiata e per Hayje le prove terminano prima del previsto.

Tredici minuti dopo l'uscita già detta di Purley, l'inglese arriva lungo alla curva Becketts. Non accenna ad una minima frenata esce di pista e va a finire in piena velocità contro il muro.

La macchina è distrutta il pilota è esanime nell'abitacolo, in molti credono che sia finita per lui. Accorrono i pompieri e gli addetti all'infermeria. Il pilota è vivo, ma si dovrà lavorare per oltre mezz'ora per levarlo dalle lamiere contorte della sua LEC e portarlo all'ospedale di Northampton, dove gli verrà riscontrata la frattura di una gamba, più ferite e fratture al viso e al torace.

Non si sa nulla di preciso sulle ragioni dell'incidente, ma si pensa si possa trattare della rottura dello sterzo. Le prove continuano dopo una interruzione abbastanza lunga e terminano che è quasi buio.

Mescolando i tempi del mattino con quelli del pomeriggio i 5 piloti ad entrare in pista per le prove del giorno dopo sono Villeneuve, Tambay, Jarier, Lunger e Henton.

Ma gli organizzatori si prendono paura di una associazione di fatto che molti piloti mettono insieme al momento, la «Racing Consult», che minaccia di denunciarli alla CSI oltre che in tribunale e di far invalidare la gara. Dopo una discussione con Ecclestone, cui è presente anche il rappresentante italiano della CSAI, il ritrovato avv. Causo, molto deciso in questa occasione, si decide che saranno sette i piloti a partecipare alle prove ufficiali. Entrano così anche Merzario e Neve.

Ma lo «zuccherino» di Ecclestone lascia però l'amaro in bocca a tutti, in particolar modo per l'incidente a Purley.

... e il dramma PURLEY accusa

SILVERSTONE - David Purley è in ospedale, con una gamba malconcia ed altre lesioni gravi. Le sue condizioni sono in continuo miglioramento, ed i bollettini medici dicono che si sta riprendendo. Se e quando Purley potrà tornare a correre, non sappiamo. David Purley è diventato noto in tutto il mondo qualche anno fa, in una triste occasione, quella della morte di Williamson a Zandvoort, per il coraggio e lo slancio umano dimostrato tentando da solo di soccorrere lo sventurato pilota. Dopo, però, Purley la sua fama se l'è conquistata sul campo, correndo, ed anche in F. 1 si è fatto il suo posticino, con prestazioni molto onorevoli al volante della sua macchina, costruita coi suoi soldi (e l'aiuto del padre). David Purley, poche settimane fa, era stato addirittura in testa in un Gran Premio, in Belgio, sia pure per il gioco delle fermate a cambiare gomme che tutti dovevano fare. Purley è dunque un pilota che ormai non ha più da dimostrare il diritto ad entrare nel mondo della Formula Uno.

Purley, invece, è stato costretto mercoledì 13 luglio, insieme con altra gente che non doveva dimostrare nulla, a scendere in pista per un «esame» assurdo e che era facile prevedere pericoloso. Con Purley vi sono stati costretti Tambay, Jarier, Merzario, Lunger, Neve, Henton ed altri.

Mercoledì 13 luglio siamo tornati indietro di duemila anni! I Caligola e Nerone della FOCA, attuali «imperator» della Formula Uno, hanno preteso (ed il brutto è che l'hanno ottenuto) che i loro uomini fossero considerati superiori a priori e che altri, non appartenenti ai loro gruppi, dovessero battersi a morte, come gladiatori feroci ed implacabili, in una battaglia ad eliminazione al termine della quale soltanto cinque, dei quattordici nell'arena, avrebbero trovato il lasciapassare per accedere il giorno dopo a qualcosa che era un loro diritto.

E' stata una cosa vergognosa, quella del 13 luglio 1977. Una vergogna che è di tutti, perché se è vero che i «mandanti» erano gli uomini della FOCA, gli «esecutori» sono stati quelli del RAC (ed implicitamente anche quelli della CSI), che hanno accolto la incredibile richiesta, facendo così violenza ai principi fondamentali della attività sportiva.

Qualunque possa essere la scusa adottata, qualunque spiegazione venga tentata, quel che è accaduto è inaccettabile.

E' certo che le regole attuali sono da rivedere, perché possono permettere a troppa gente di correre nella massima categoria. Su questo non vi è dubbio. Quaranta piloti di alta classe, tali da rappresentare davvero degnamente l'élite dello sport dell'automobile, noi non li vediamo, in giro. Occorre quindi correggerle, far in modo che la selezione sia più seria. Però le regole sono quelle che sono, e finché non cambiano debbono essere rispettate. Ripetiamo quel che vi abbiamo detto tante volte: la

F. 1 serve a designare il campione del mondo dei piloti. Tutti i piloti in possesso dei requisiti legali debbono essere ammessi in parità a dimostrare quel che valgono.

Il vergognoso 13 luglio di Silverstone ha invece sancito una discriminazione figlia del razzismo; in verità una ingiustizia provocata dalla difesa di gretti interessi materiali, che il campionato piloti dovrebbe ignorare.

Gli organizzatori tedeschi hanno già detto che ad Hockenheim saranno ammessi tutti alle qualificazioni. Come, se il numero sarà elevatissimo, non sappiamo ancora. Però i tedeschi non seguono gli inglesi sulla strada del razzismo!

Intanto David Purley è in ospedale. Quale sia il suo avvenire non sappiamo. Sappiamo però di sicuro che quel che gli è capitato è sulla coscienza dei «Caligola e Nerone».

f. 1.

● Sembra che ECCLESTONE avesse minacciato una sanzione economica agli organizzatori se in pista vi fossero stati più di 26-28 piloti. Ma poi, dopo l'incidente di Purley, ha tolto la clausola e così gli organizzatori hanno potuto far passare alle prove ufficiali non cinque ma sette piloti di «serie B».

● Si è visto ai box di Silverstone in «visita» alla Ferrari l'ex direttore sportivo PETER SCHETTY accompagnato dalla moglie, che ha voluto rivedere una gara di F. 1.

● La mancanza di accelerazione ai bassi regimi ha consigliato REUTEMANN di cambiare il motore per le prove, ma non è che i risultati per l'argentino siano stati molto incoraggianti...

● WATSON ha rotto il motore durante le prove di sabato, o per lo meno — come direbbe Chiti — lo ha cambiato per prudenza avendo sentito un rumorino.

● Nell'ultima mezz'ora di prove di sabato mattina prima della gara due piloti italiani in prima fila per girare, sono Brambilla e Merzario. I meccanici di Merzario guardano la Surtees e si accorgono che la macchina perde benzina da un iniettor. Avvisano Brambilla, che c'è la possibilità di un incendio e il monzese rientra ai box. I meccanici della Surtees guardano la macchina di Merzario e avvisano i meccanici che sta uscendo l'acqua dal tappo del radiatore. Motore rotto. Le due macchine rientrano ai box, Brambilla potrà ripartire, mentre Merzario dovrà cambiare il motore.

Questi i tempi realizzati nelle due sessioni delle tre qualificazioni:

VILLENEUVE	McLaren M 23	1'19"48	1'19"92
TAMBAY	Ensign MN 01	1'19"55	1'19"71
JARIER	ATS Penske	1'20"57	1'19"63
LUNGER	McLaren M 23	1'20"45	1'19"72
HENTON	March 761 B	1'19"82	1'19"96
MERZARIO	March 761 B	1'21"90	1'19"86
NEVE	March 761 B	1'19"97	1'20"07
esclusi			
VILLOTA	McLaren M 23	1'20"88	1'20"83
PURLEY	LEC CRP 1	1'22"77	1'20"63
SUTCLIFFE	March 761	1'31"63	1'21"93
EDWARDS	BRM P 207	1'22"62	1'22"75
TRIMMER	Surtees TS 19	1'23"21	1'22"80
MCGUIRE	McGuire BM 1	1'23"76	1'25"83
KOZAROWITZKY	March 761	1'25"16	—

Migliorate le condizioni

SILVERSTONE - 24 ore dopo l'incidente di David Purley, i medici hanno descritto le sue condizioni come «brutte» e non era in pericolo di vita. Le sue ferite erano più serie di quanto si credesse in un primo momento, quando venne trasportato all'ospedale con una scorta della polizia, e i chirurghi lo hanno avuto sotto i ferri all'una del giorno successivo. Una gamba presenta sei fratture, l'altra la frattura della caviglia, poi il bacino e diverse costole.

Il 15 luglio i medici temevano la possibilità di un ulteriore danno alle costole e hanno tolto Purley dalla macchina respiratoria. Quando questi cominciava ad accusare difficoltà di respirazione, tuttavia non hanno avuto altra alternativa che rimettercelo, pensando che la respirazione sia più importante (e doveva essere sostenuta artificialmente) e che le ossa si potranno sempre saldare in un secondo tempo.

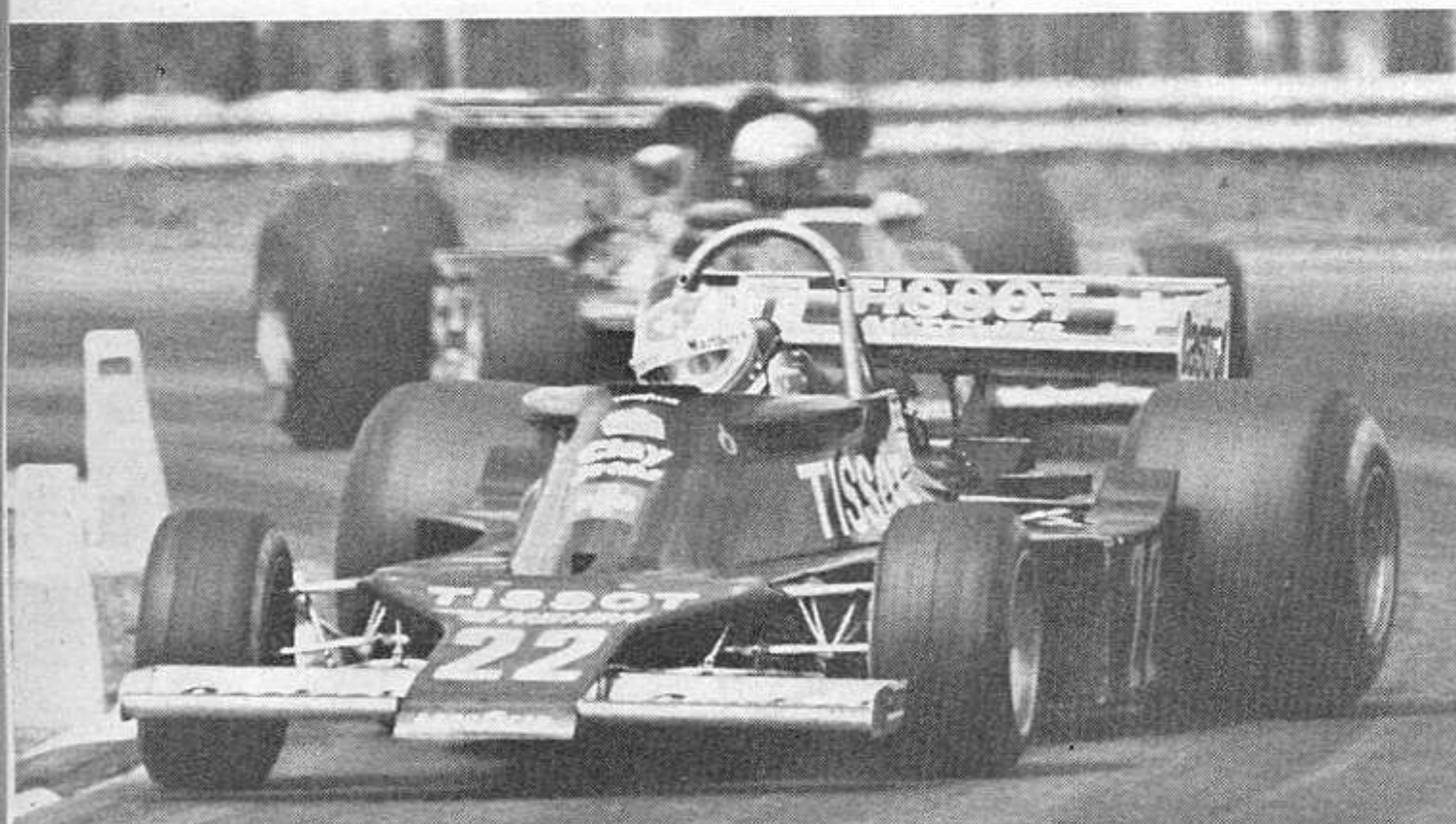
La sua Lec era rimasta più danneggiata quando ha lasciato il circuito di Digione di quanto non si pensasse al momento e ha potuto essere riparata appena in tempo per Silverstone. Sembra che l'incidente di Silver-

stone sia dovuto alla rottura dei freni.

Purley aveva perso tempo nella prima sessione per un leggero incendio, e stava ovviamente impegnandosi per registrare un tempo sufficientemente buono, benché non fosse soddisfatto della maneggevolezza della vettura. La Lec stava uscendo dalla Magotts Bend, che curva leggermente verso sinistra, e si avvertivano segni che i freni non funzionassero affatto nel momento di staccata per la curva Becketts verso destra, che si affronta in terza. La vettura saltava sopra i cordoli all'interno e Purley stava tentando di farle fare un testa-coda. Ma non riusciva a fare un testa-coda, urtando quasi frontalmente contro il guard-rail a 220 kmh.

L'impatto ha spinto indietro la parte anteriore della monoscocca, in modo che le ginocchia di Purley si sono venute a trovare accanto alla sua testa e la squadra di soccorso ha avuto un difficile lavoro per liberarlo.

Il direttore del team Mike Earle calcola che l'incidente sia stato causato dal fatto che la valvola a farfalla sia rimasta spalancata (questo spiega forse perché Purley non è riuscito a far fare un testa-coda alla macchina?).



Clay Regazzoni per la prima volta in questi ultimi anni non è riuscito a qualificarsi per il Gran Premio, pare per grossi problemi di motore. Una sintesi del GP sarà teletrasmessa martedì 19 alle 21 da Teleradio Express

Nell'ultima «ora terribile» Watson cresce, «fuori» Clay

SILVERSTONE - E' stata come al solito l'ultima «terribile» ora a definire lo schieramento di partenza. Una delusione per i tifosi della Lotus e di Andretti. Con un motore cui mancavano 500 giri, l'italo-americano non ha potuto esprimere il meglio di se stesso. Una gioia per i fans dell'attuale campione del mondo Hunt in pole position, un sospiro di sollievo per i tanti fans della Ferrari e di Lauda, oltre alla riconferma del trionfio Brabham-Martini-Watson che, come nelle previsioni, è in prima fila per la gara che si preannuncia tiratissima. Dopo il preludio dei piloti non FOCA di mercoledì, di cui diciamo a parte, prove ufficiali il giorno dopo per un totale di due ore e mezza.

In tutte e due le sessioni svetta Hunt con la McLaren M26. Nella seconda stabilirà il tempo di 1'18"49 che gli permetterà la pole position di sabato, non riuscendo a migliorarlo nonostante il molto lavoro di «cesello» degli uomini di Teddy Mayer.

Niki Lauda, con due macchine a disposizione con lievi differenze l'una dall'altra, in particolare per la presa d'aria in una laterale come sempre e nell'altra sopra alla scocca, riesce ad ottenere un ottimo tempo, girando nella prima sessione in 1'19"71 per migliorare poi in 1'18"93 che lo pone in questa giornata alle spalle di Hunt.

Il compagno di Lauda, Reutemann, ha problemi prima con il motore che «non tira bene» (lo cambieranno a fine giornata) e con la stabilità, che non gli permettono di fare meglio di 1'20"41 e l'argentino ha solo la ventunesima posizione al termine della prima giornata di prove. Terzo tempo della giornata è per Jody Scheckter, che non riesce ad esprimere il meglio di sé. Prima per alcuni problemi ai freni, poi per una difettosa accensione. Al termine, proprio negli ultimi giri, dà la sua «zampata» che lo pone in terza posizione con il tempo di 1'19"03, davanti ad un Andretti che ha lavorato molto sulle molle anteriori per la stabilità della macchina ma che ha deluso Chapman e C. (non per colpa sua) non riuscendo a fare meglio di 1'19"11, quarta prestazione della giornata.

Lavoreranno molto i «neri» meccanici Lotus per cercare di mettere la macchina secondo i desideri del pilota, ma non riusciranno a renderla competitiva. La potenza del motore Alfa la si aspettava al varco di questo circuito veloce, dove il 12 cilindri «made in Autodelta» avrebbe dovuto «dare il giro» a tutti. In particolare si aspetta Watson, ma l'irlandese (si dice) scioccato dell'incidente al suo amico Purley, risulta solamente decimo, mentre la migliore Alfa Brabham è quella di Stuck con il tempo di 1'19"16 che lo pone in quinta posizione.

Nilsson ha problemi di motore ed è in sesta posizione. Alan Jones, più seguito e coccolato in Shadow di Patrese, è velocissimo. Con il tempo di 1'19"60 è in settima posizione. L'italiano con un motore cui mancano 500 giri e che Rees e Oliver si rifiutano (non si capisce perché) di cambiare, è solamente 23. con il tempo di 1'20"46. Alle spalle di Watson una novità: il

debuttante Villeneuve, canadese, con una McLaren M23. E' in undicesima posizione. Il pilota era uno dei «non graditi» dal padrino Ecclestone e già nelle prove di mercoledì aveva svettato. Merzario, come Villeneuve «non gradito», ottiene il tempo di 1'19"88 che lo pone in 13. posizione.

Per Merzario e per tutti gli altri sette che sono stati ammessi alle prove di qualificazione (Tambay, Neve, Lunger, Jarier, Merzario, Henton e Villeneuve) i costruttori «ricchi» (e con tanto danaro da dividersi per ogni GP più le centinaia di milioni degli sponsor), si son presi paura dei tempi ottenuti al mercoledì per la discutibile qualificazione, e hanno chiesto alla Goodyear, che si è detta d'accordo, di non dare le gomme che adoperano i piloti FOCA. Così i sette «derelitti» debbono provare con gomme di mescole diverse non adatte al circuito. Per paura che alcuni adoperassero gomme di Digione ad esempio, i tecnici Goodyear passano per i camion e sequestrano le gomme rimaste.

Nonostante questo ostruzionismo i piloti «privati» fanno meglio di tanti altri delle squadre ufficiali. E questo è prova di «giustizia».

Ancora in crisi la Tyrrell a sei ruote. Ora tutte e due le vetture sono state allargate di 30 cm anteriormente e sono al massimo del regolamento come larghezza nel posteriore. Nonostante tutte queste modifiche, le Tyrrell sono inferiori a quando debuttarono. Si sta già lavorando attorno alla macchina nuova tradizionale a quattro ruote. Nella prima giornata la miglior sei ruote è solo 14. con Peterson mentre Depailler, che abitualmente va più forte del compagno, è al 18. posto.

Meglio del tanto conclamato e velocissimo Peterson ha fatto Merzario che con il tempo di 1'19"88 e con le gomme più dure da quasi un secondo in meno, è in 13. posizione... A titolo comparativo: Merzario fa meglio in questa prima giornata di prove di Brambilla, Depailler, Reutemann, Patrese, Regazzoni, Fittipaldi e Jabouille con la nuova Renault turbo.

A proposito di quest'ultimo va fatto notare che la prima uscita ufficiale di questa macchina delude un po' le attese. Nella prima ora fa solo 10 giri, poi rompe il turbo. Gran lavoro di meccanici e nella seconda sessione di prove le cose vanno un po' meglio e riesce a girare per 15 tornate.

Nella prima ora il suo miglior giro è in 1'23"37, poi migliorato con gomme Michelin da tempi che durano quattro giri (e con il turbo al massimo) a 1'21"07. La macchina appare ancora molto lontana da una minima competitività.

Con Hunt in testa invece delude Mass. Gli avevano portato la nuova M26 quelli della McLaren, ma la macchina con problemi ai freni (lo spurgo era stato fatto male), irrita il tedesco che risale sulla M23 vecchia che però, essendo di Hunt, è troppo lunga per lui. Da qui il 24. tempo.

Nelle prove di venerdì mattina, un'ora e mezza senza prendere i tempi, si rifà vivo Watson, cui i meccanici hanno cambiato il motore che non andava bene.

I tedeschi dell'ATS regalano semiassi super ad ARTURO

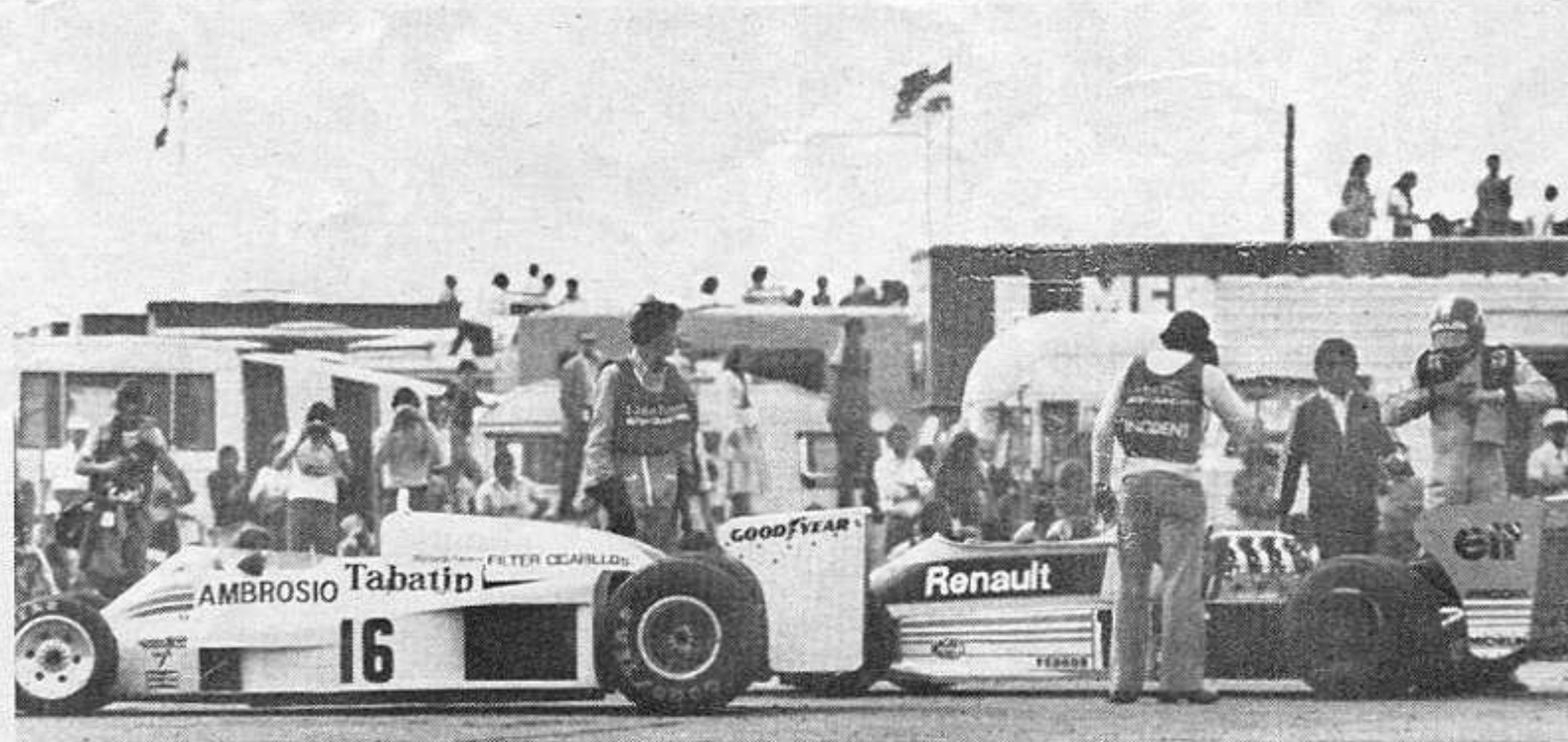
● Di un simpatico episodio sono stati protagonisti quelli del team ATS di Jarier. Quando Arturo si è fermato con l'ennesimo semiassi rotto, i tedeschi sono andati da Arturo e gli hanno detto: «...Arturo siamo stanchi di vedere interrotte le tue belle gare sempre per la rottura del semiassi, è un peccato». Dicendo ciò gli hanno dato quattro semiassi originali della LUBRO che ci vuole sei mesi per avere. I meccanici ATS hanno detto che in Germania gliene faranno avere degli altri.

Gli attuali semiassi che usa la March di Merzario sono costruiti dalla Ford su licenza della LUBRO, e vengono utilizzati anche per la Ford Granada, e come sempre le cose fatte su licenza sono meno buone delle originali. Ne sanno qualcosa anche alla March dove Ian Scheckter ha rotto l'ennesimo in gara.

● Sul finire delle prove una pietra ha rotto la parte inferiore della Ferrari di LAUDA proprio dove passa il tubo che porta l'acqua dal radiatore al motore. La pietra ha rovinato anche un pezzo di carrozzeria.

● Dopo un nutrito scambio di telex con gli organizzatori del GP di Germania, che avevano in un primo momento rifiutato per raggiunto numero di iscritti la MARCH di Merzario, l'impegnato rappresentante CSAI avv. Causo, stavolta molto attivo, ha imposto la ammissione del pilota italiano al GP di Hockenheim. E prima della bellissima prestazione in gara!...

● Chi è che, spacciandosi per giornalista, ha preso in Giappone una macchina fotografica Canon in prestito d'uso e non l'ha più restituita? Bloccato dai Canon-Men a Silverstone ha detto che la macchina l'aveva restituita, ma i piccoli giapponesi scuotono la testa ed insistono.



Jabouille si sta togliendo i guanti e abbandona la Renault con il motore turbo fuori uso. Davanti alla sua macchina è ferma la Shadow di Patrese

Ottiene il miglior tempo ufficioso in 1'18" e 75. Tutti gli altri, per le prime file dello schieramento, spaziano sull'1'19". La Ferrari di Lauda gira in 1'19"51, più veloce di Reutemann di tre decimi. La metà esatta delle macchine migliora nell'ultima ora di prove valide per lo schieramento.

Migliora Watson provando le due macchine che hanno diverse soluzioni ed ottiene il miglior tempo della giornata che lo pone in prima fila con Hunt (che non ha migliorato) con 1'18"77, a tre decimi dalla pole position del campione del mondo.

Lauda, con il secondo tempo in 1'18"84, si installa in seconda fila a fianco di Scheckter, che anche lui migliora ed ha un tempo migliore di un centesimo dell'ex campione del mondo della Ferrari. Scheckter si lamenta di tanti piccoli mali che non riesce ad eliminare. Lauda sembra contento. La cura dimagrante, la macchina più aerodinamica lo fanno trovare alla partenza in una posizione che da diversi GP mancava alla Ferrari. Si dice inoltre contento della ritrovata competitività della macchina e promette per il futuro una competitività da pole position.

Le cose vanno male e non si capisce il perché per Reutemann, che è solo in settima fila. Mali oscuri affliggono la Ferrari dell'argentino... Le due Lotus sono in terza fila, Nilsson fa meglio di Andretti girando in 1'18"95 con la macchina a punto e con un motore molto potente, cosa che invece manca ad Andretti, il quale ha il motore fiacco. Il lavoro fatto finora sulle molle e sul telaio si dimostra inefficace e per la gara Mario monterà un motore di Nicholson nuovo.

Brambilla in quarta fila, messa a punto la macchina come voleva lui, finalmente può girare per un'ora senza problemi, levando un secondo ai suoi tempi delle altre sessioni di prove, quando la macchina non andava diritta...

La seconda Alfa Brabham è a fianco di Brambilla. Stuck non è riuscito a mi-

gliorare il tempo di 1'19"16 ottenuto nella prima giornata di prove. Nonostante le allettanti promesse di Chiti e Ecclestone, il tedesco ha dato il meglio di sé nell'exploit a freddo, poi più nulla...

Nono tempo con la rivelazione di queste prove, il canadese Villeneuve su McLaren. Un debutto che lo pone in nona posizione davanti a tanti piloti e team molto più grossi e importanti di lui. Se al debutto Villeneuve ha fatto tanto, c'è da sperare grandi cose da questo piccolo canadese.

Peterson ha fatto meglio di Depailler ed è in quinta fila, ma lo svedese si lamenta di tutto della macchina. Alle sue spalle Mass, che finalmente ha potuto girare in pace con la M26 nuova ed ha ottenuto un buon tempo. La prima Shadow è quella di Alan Jones, che si sta dimostrando un «pedone» vero nelle ultime gare, mentre Patrese, con una macchina che non va assolutamente avanti, è già tanto se riesce a qualificarsi. Sarà in ultima fila.

Si qualifica Tambay, con la Ensign ripudiata da Regazzoni, in ottava fila mentre Clay per la prima volta nella sua carriera non è qualificato... Tambay è a fianco di Lafite che ha avuto molti problemi in due giornate. La Ligier accusa principalmente scarsa tenuta di strada e non può fare meglio di così.

In nona fila Merzario. Il pilota comasco non ha potuto migliorarsi perché, per la solita sfortuna che lo perseguita ha rotto la coda del cambio che sostiene l'alettone. Per lui lo stop nell'ultima ora di prove è avvenuto dopo soli 10 minuti. Jabouille riesce a qualificarsi tirando molto con gomme Michelin da tempi. E' in undicesima fila con il sempre più in crisi Fittipaldi, con una macchina che non va neppure diritta (lo dice lui).

Rimangono fuori dalla contesa Ribeiro (1'20"46), Regazzoni (1'20"79), Henton (1'20"79), Villota (1'21"53).



Sopra: la partenza della finale della F. 3. Mentre esce di quadro Olofsson si nota in primo piano Piquet, poi dietro De Angelis (70) affiancato a Elgh. A destra Olofsson dopo il trionfo; sotto Derek Daly precede Stephen South pochi attimi prima dell'incidente che li vedrà protagonisti alla curva Chapel

ANCHE DE ANGELIS
PIACE IN RIMONTA: 2'

OLOFSSON si giova della capriola di SOUTH

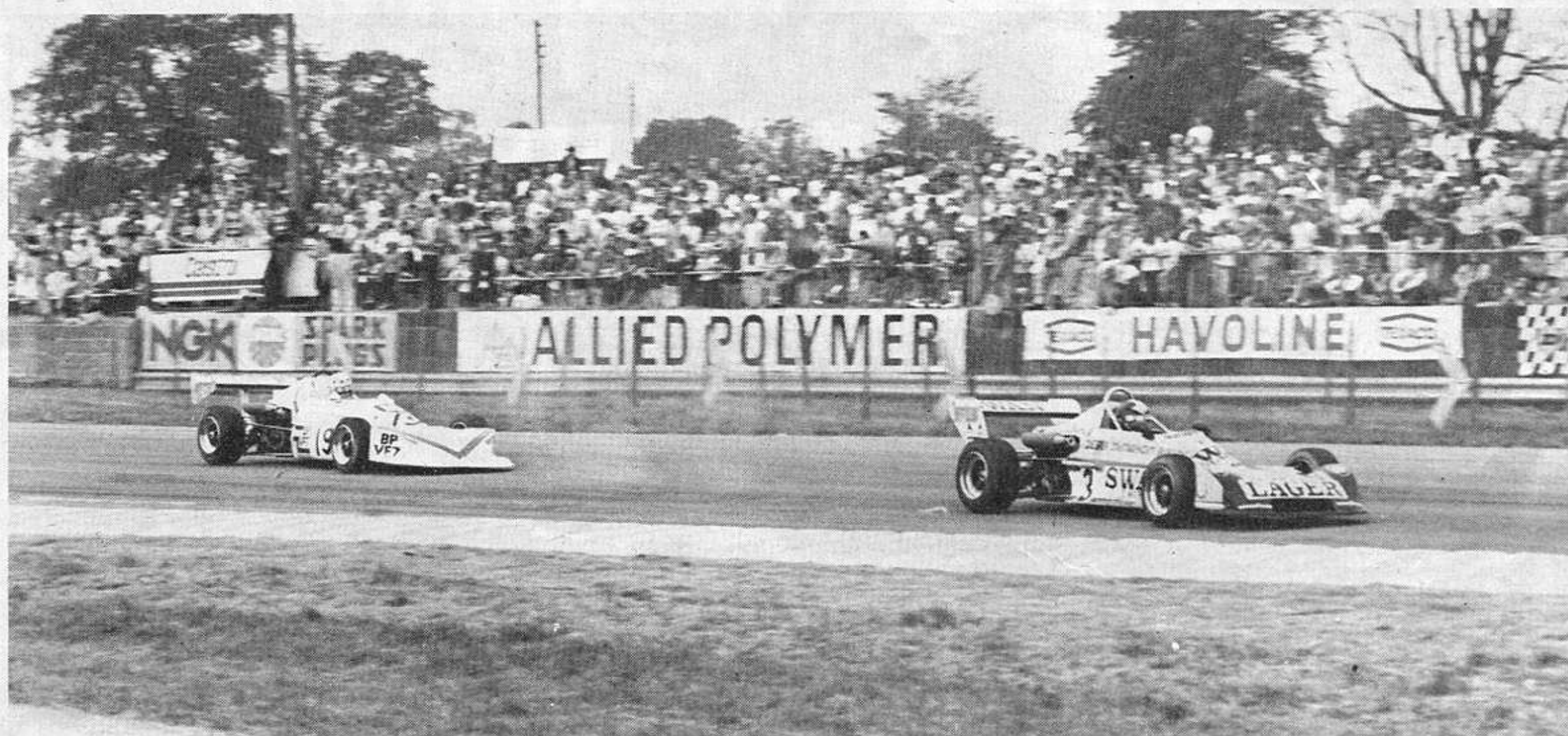


Trofeo Vandervell - Gara internazionale di F. 3 - Circuito di Silverstone

16 luglio 1977

1. Anders Olofsson (Ralt Toyota) 30'10''32 media 187,66; 2. De Angelis (Ralt Toyota) 30'13''90; 3. Piquet (Ralt Toyota) 30'14''50; 4. Gabbiani (Chevron B 38) 30'18''44; 5. Nygren (March 763) 30'20''83; 6. Elgh (Chevron B 38) 30'25''52; 7. Needell (March 763) 30'26''89; 8. Daly (Chevron B 38) 30'29''07; 9. Pati (Ralt Toyota) 30'31''69; 10. Taylor (March 773 Holbay) 30'32''18; 11. Riley (March 773) 30'32''39; 12. Rothen-gatter (March 763) 30'43''79; 13. Cornelsen (March 773) 30'43''79; 14. Flux (Ralt Toyota) 30'47''29; 15. Synther (Chevron B 38) 30'47''86; 16. Colonna (Chevron B 38) 30'51''95; 17. Spellerberg (Ralt Toyota) 30'59''05; 18. Stokes (Chevron B 38) 30'51''95; 19. Klein (Chevron B 38) 31'05''; 20. Coate Bond (March 753) 31'05''50; 21. Pedersoli (Ralt Toyota) 31'06''56; 22. Farrell (Chevron B 38) 31'12''86; 23. Reynard (Ehrlich ES 5) 31'36''66.

GIRO PIU' VELOCE: Brabham (Ralt) in 1'29''21 media 190,41 kmh.



SPECIALE AUTOSPRINT

SILVERSTONE - Il programma di contorno del GP d'Inghilterra era tanto fitto che non permetteva molte interruzioni per il pubblico, che poteva godere di due meravigliose manifestazioni oltre al GP. Cominciando con la corsa di F. 3 valevole per il campionato Vandervell, che ha attirato 87 iscritti. L'alloro è andato a Anders Olofsson che ha detto: « Sono stato un po' fortunato, forse Daly o South avrebbero dovuto vincere, ma si deve arrivare al traguardo per vincere ». Quei due giovani avevano condotto una corsa che doveva finire in una collisione. Elio de Angelis, ha condotto una gara più ragionevole, ma non meno competitiva, Nelson Piquet e Beppe Gabbiani hanno occupato le posizioni dietro a Olofsson.

Le prove sono state suddivise in due batterie di qualificazione (disputatesi il 15 luglio) e per una ragione curiosa nessuno è riuscito a spiegare perché il primo

gruppo fosse notevolmente più veloce del secondo. Poiché lo schieramento di partenza veniva costituito in base ai tempi delle batterie di qualificazione, si sono create certe insoddisfazioni, perché la griglia per la finale era dominata da piloti della prima batteria, vinta da Geoff Brabham, che ha guidato molto pulitamente, per la gioia di suo padre che non aveva assistito alle recenti vittorie di Geoff. Seguivano Daly, South e Needell. Al secondo giro Geoff Lees era sceso quasi illeso dal rottame della sua Chevron, che risultava spiegazzata come un pacchetto di sigarette vuote. Egli è un pilota intelligente e si era maggiormente preoccupato per il fatto che sembrava non ci fosse assolutamente nessuna spiegazione per il suo incidente. Anderson è riuscito a fare un testa-coda, mandando la sua Druid nelle reti, le Ralt di Svensson e Villaciers sono entrate in collisione al primo giro.

Pedersoli è arrivato 13., davanti a Synther, alla sua prima uscita in F. 3.

Olofsson è partito dalla pole position per la seconda batteria, ma De Angelis era solo leggermente più lento in prova (riteneva di essere svantaggiato, poiché si trattava per lui della prima corsa sul circuito di Silverstone, ma di fatto, si è adeguato ottimamente). Gabbiani in seconda fila ha ammesso la sua preferenza per circuiti di media velocità; si ha l'impressione, che in parte lo sia perché si associa all'opinione che la Chevron B38 non sia ultra competitiva sul circuito di Silverstone (strano che abbia registrato il giro più veloce in quella batteria). Ha vinto Olofsson davanti all'ex pilota di vetture sport Ian Grob, il quale sta migliorando corsa dopo corsa nel suo primo anno in monoposto. De Angelis ha avuto la meglio su Ian Flux in una battaglia in cui le loro ruote si sono toc-

cate, ma che era sportiva e pulita. Gabbiani è arrivato settimo, con segni sulla sua Chevron di una uscita di pista, mentre Regazzoni ha fatto qualcosa per tenere alto l'onore della famiglia, arrivando decimo.

Sembrava che la Chevron di Daly avesse trovato una maggiore velocità durante la notte, dopo aver montato un alettone posteriore Ralt. Il pilota irlandese ha fatto una partenza superba, prendendo la traiettoria per la prima curva, seguito da Flux, e la coppia iniziava una battaglia per il comando; entrambi vengono considerati come seguaci di Nilsson, ma né l'uno né l'altro hanno già acquistato l'intelligenza in corsa dello svedese. La corsa di Regazzoni si è conclusa presto, con la March 773 di Smaile sopra la March 753 di « Dodo ». La corsa si è consolidata con Daly e South davanti a Brabham e Olofsson, poi si è sviluppata



Le fasi del volo di Ian Grob nelle reti alla chicane Woodcote: il pilota leggermente choccato verrà ricoverato in osservazione all'ospedale. La macchina, appare completamente distrutta



IL G. P. VETERAN
ANCHE SU... CORDOLI

MASERATI b. BRM e MOSS 3-

SILVERSTONE - «BRM in pole position a Silverstone» questo aveva scritto un umorista sul muretto a Silverstone. Giusto fino ad un certo punto, ma non si trattava del GP, ma della BRM P 25 a motore anteriore di Neil Corner, nella corsa di vetture d'epoca con un tempo di 1'42"91.

Di fianco a lui avrebbe dovuto essere la Maserati 250 F di Willie Green e la Aston Martin DBR 4 di Roy Salvadori, ma è stato deciso che i piloti ospiti d'onore della Shell dovessero occupare quei posti nello schieramento, e così la prima fila comprendeva Jack Brabham e Stirling Moss con le leggere 250 F del 1957 e Salvadori. Moss ha effettuato le prime prove con il suo familiare casco bianco, ma i commissari erano spaventati che qualcuno potesse correre nel 1977 con un simile arnese in testa, e così Stirling lo ha dovuto cambiare e Jack Brabham si è fatto prestare il casco di suo figlio.

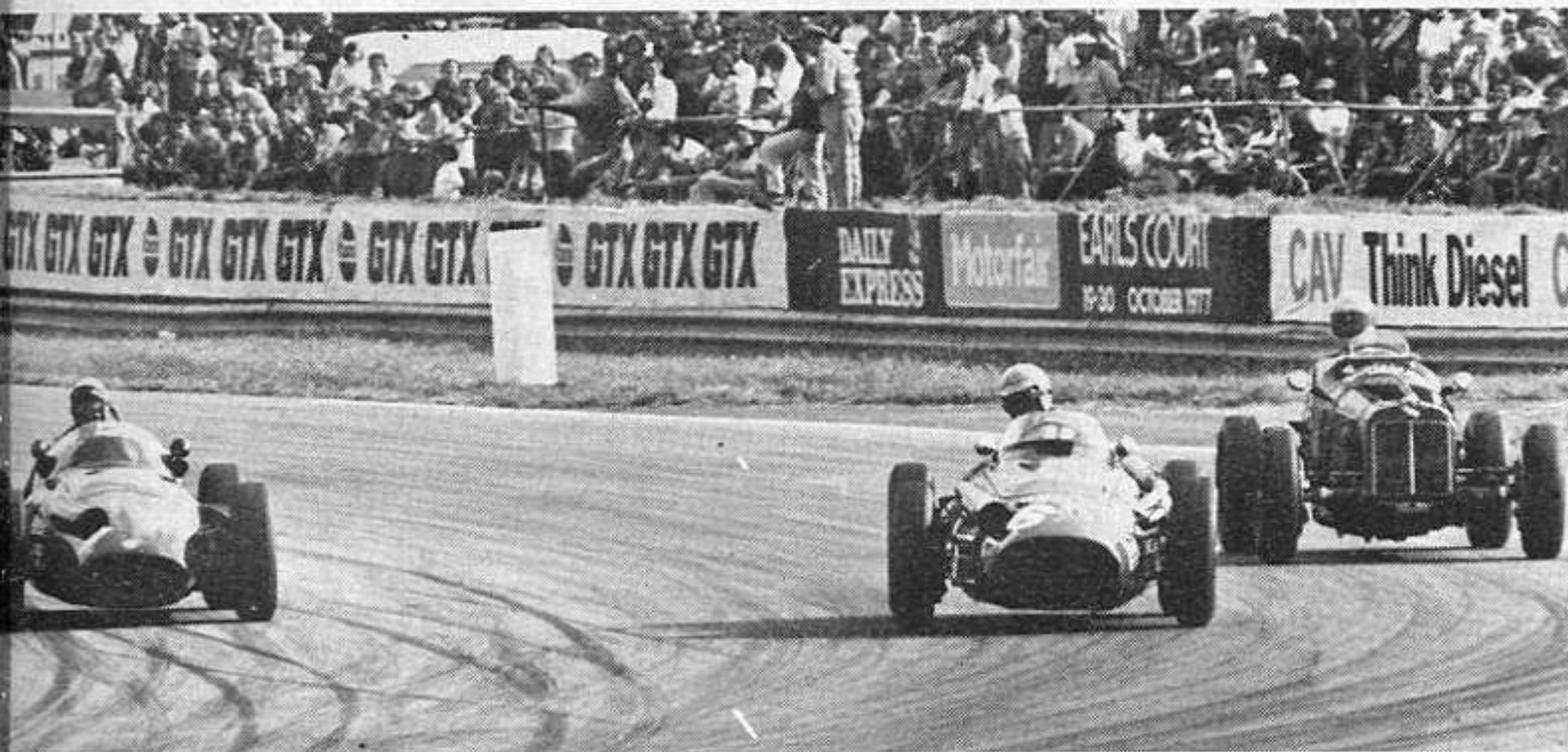
La griglia era impressionante, anche se non tutti i nomi famosi erano venuti. Salvadori ha fatto la migliore partenza, seguito da Moss,

● Per metà della distanza la **CORSA TURISMO** a Silverstone valevole per il campionato britannico Tricentrol è stata una faccenda frenetica. Tony Dron con la Triumph Dolomite Sprint era partito dalla pole position. Poi Gordon Spice lo ha passato due volte, una volta in staccata alla variante, ma verso la fine della gara Spice ha perso molto terreno per terminare infine in ottava posizione. Dopo una collisione tra la Capri di Woodman la BMW di Walkinshaw ha dovuto rallentare, poi si è fermato per cambiare una ruota e in seguito non era più in gara per i primi posti. L'ordine tra i piloti Capri all'inseguimento del battistrada Dron è cambiato frequentemente, e questo ha permesso al pilota giornalista di staccarsi dai suoi inseguitori. All'ultimo giro Chris Craft ha preso il secondo posto a Buncombe.

Corner e Brabham. Più indietro si svolgeva una bella battaglia tra de Cadenet con la Alfa Romeo P 3 e la Bugatti di Dean. Presto si è ritirato Colin Crabbe con la Ferrari 375, per noie al cambio.

Poi i «professionisti» Corner e Green hanno fatto loro la corsa, relegando Salvadori e Moss al terzo e quarto posto al nono giro. Ma la corsa di Salvadori è durata solo per altri tre giri, poi è crollata la sospensione anteriore della Aston Martin sotto la tensione. Sì, tensione, perché non si trattava di una dimostrazione in quanto i piloti Maserati 250 F passavano sui cordoli nella chicane, proprio come i piloti della F. 3, e Green ha vinto alla media di 153,63 kmh. Il terzo, Moss, ha girato alla media di 148,46 kmh, e Corner ha registrato il giro più veloce con 159,88 kmh.

E' stata una bella conclusione per una giornata di splendide corse e perciò i più di 90.000 spettatori sono rimasti tutti fino alla fine, causando grossi problemi di traffico. Veramente 90.000, «e il resto», era l'unico commento, che un esponente della FOCA ha fatto su questa cifra ufficiale.



Le corse per auto d'epoca entusiasmano sempre gli inglesi: vediamo impegnati la BRM P 25 di Neil Corner, detentrica della pole position assieme alla Maserati 250 F di Willie Green (n. 6) mentre infilano una vecchia ERA

una lotta tra Piquet, Needell, Grob e Nygren per la quarta posizione. De Angelis era al nono posto nelle prime fasi e Gabbiani al 13. Gaillard e Nellemann hanno avuto una collisione al 4. giro e Brabham ha perso per poco tempo il terzo posto, ma lo ha ripreso, cominciando ad insidiare i battistrada. Poi si è fermato ai box, per farsi togliere l'erba dal tubo del radiatore (ma si è presto ritirato per surriscaldamento del motore).

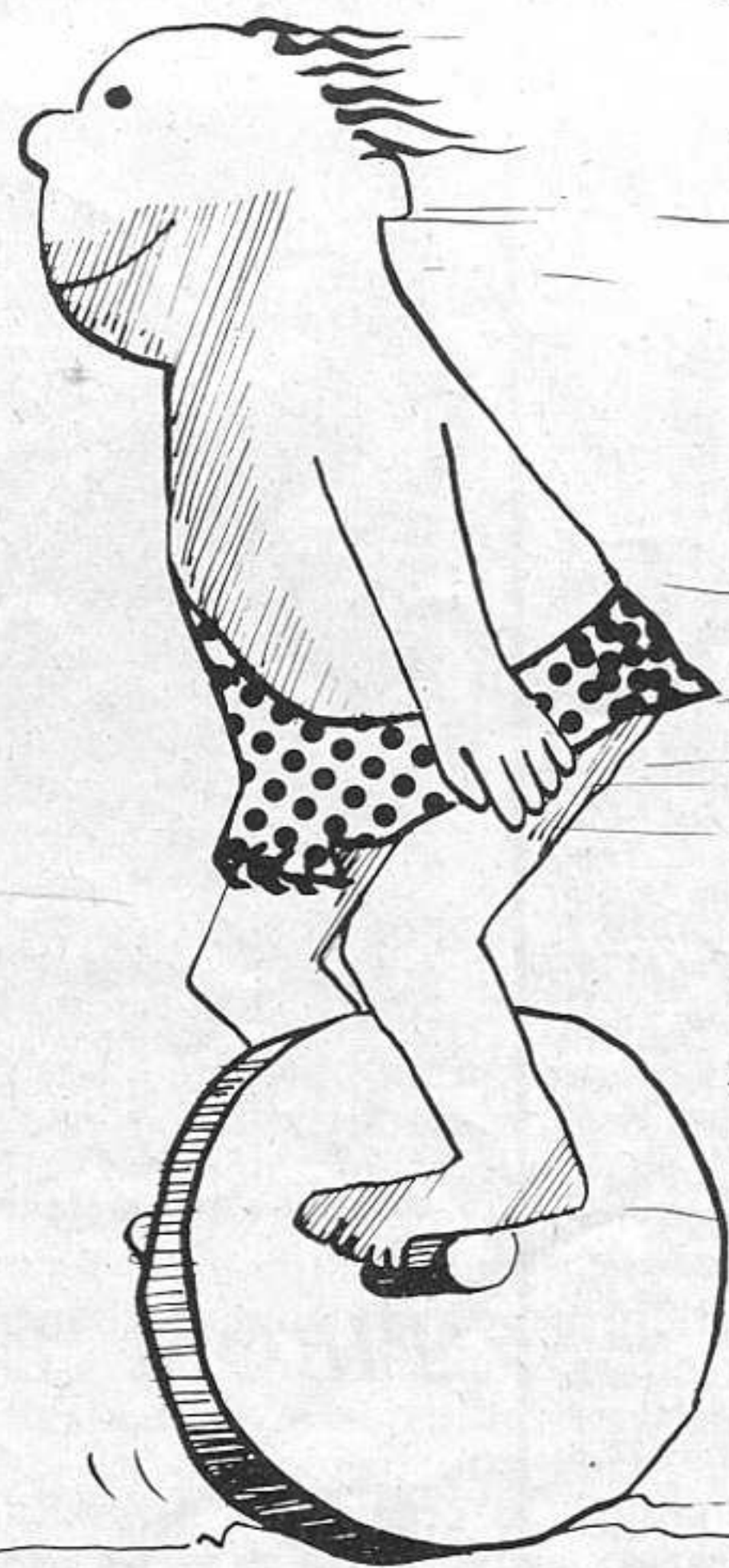
I due battistrada si sono distaccati fino al 15. giro; South si è portato ripetutamente di fianco a Daly, ma il pilota irlandese in qualche modo è riuscito a terminare ogni giro in testa. Lo ha fatto con frenate che bloccavano le ruote, e così South avrebbe forse dovuto solo continuare a sfidarlo, aspettando la sua occasione. Al 15. giro ha cercato di trasformare una mezza occasione in una intera

occasione, ma dopo la collisione la sua March si è capovolta diverse volte sull'erba — per fortuna le sue ferite sono risultate non serie.

Olofsson ha ereditato il comando con un bel margine di vantaggio. Al 18. giro De Angelis si è portato di fianco a Piquet, quando passavano davanti ai box e Piquet è passato in seconda posizione in staccata per la prima curva. Grob inseguiva entrambi, ma in un grosso sforzo nella chicane all'ultimo giro, ha fatto un testa-coda e la macchina si è arrestata nelle reti ed è stato fortunato di aver riportato solo leggere ferite alla testa perché la sua Chevron ha urtato il terrapieno di dietro. Questo fatto ha dato a Gabbiani il quarto posto. Alla fine Olofsson ha mostrato meno esuberanza delle due ragazze che lo hanno accolto.

d. h.

V8/Blog cans



P. BON

lui non aveva altra scelta!

Ma voi si.

Speedline è la ruota componibile in lega, tecnologicamente all'avanguardia.

I tecnici migliori del mondo hanno collaborato con i nostri progettisti per la perfezione tecnica della ruota componibile Speedline. Sono i tecnici della Ferrari, Lotus, McLaren, Copersucar, Ligier, Brabham, Lancia, Alfa Romeo, ecc., le grandi case che da anni montano ruote Speedline, sottoponendole alle massime sollecitazioni nelle competizioni Formula e in Rally. Da questa esperienza è nata la nostra produzione di ruote di qualsiasi tipo e cilindrata. Con questa garanzia potete dare alla vostra vettura un accessorio tecnico di tutta sicurezza.

La ruota originale componibile è solo Speedline (brevetto n. 882990).

speedline

ruote italiane per campioni
e per chi ama l'automobile.

SPEEDLINE spa / 30030 tabina caltana (venezia)
via noalese 152 telefono 041/439176

AGENTI:

Friuli, Venezia Giulia: ALESSANDRO MONCINI via miramare

Trieste tel. 040/418735 - Veneto, Trentino Alto Adige: EN

TORTELLA via mantova 5 Pacengo del Garda / Verona tel.

645077 - Emilia Romagna, Molise, Abruzzi, Marche, Un

Dr. ALBERTO LOLLI c/o CO.RA. viale dante 70 Lug

Ravenna tel. 0545/25563 - Lazio: MARCELLO ZA

RA via appiano 31 Roma tel. 06/343683 - Pugn

poli / Bari tel. 080/747403 - Sicilia, Cala

DOMENICO TURCO via e. parisi 7a Paler

tel. 091/243662.

AUS

coupon

nome/ditta

indirizzo

città

Se siete interessati, compilate il tagliando ed inviatelo

in busta chiusa a:

Speedline spa / 30030 tabina caltana / venezia via noalese 152

Speedline è concessionaria per l'Italia delle trombe acustiche Unus.

UNUS

