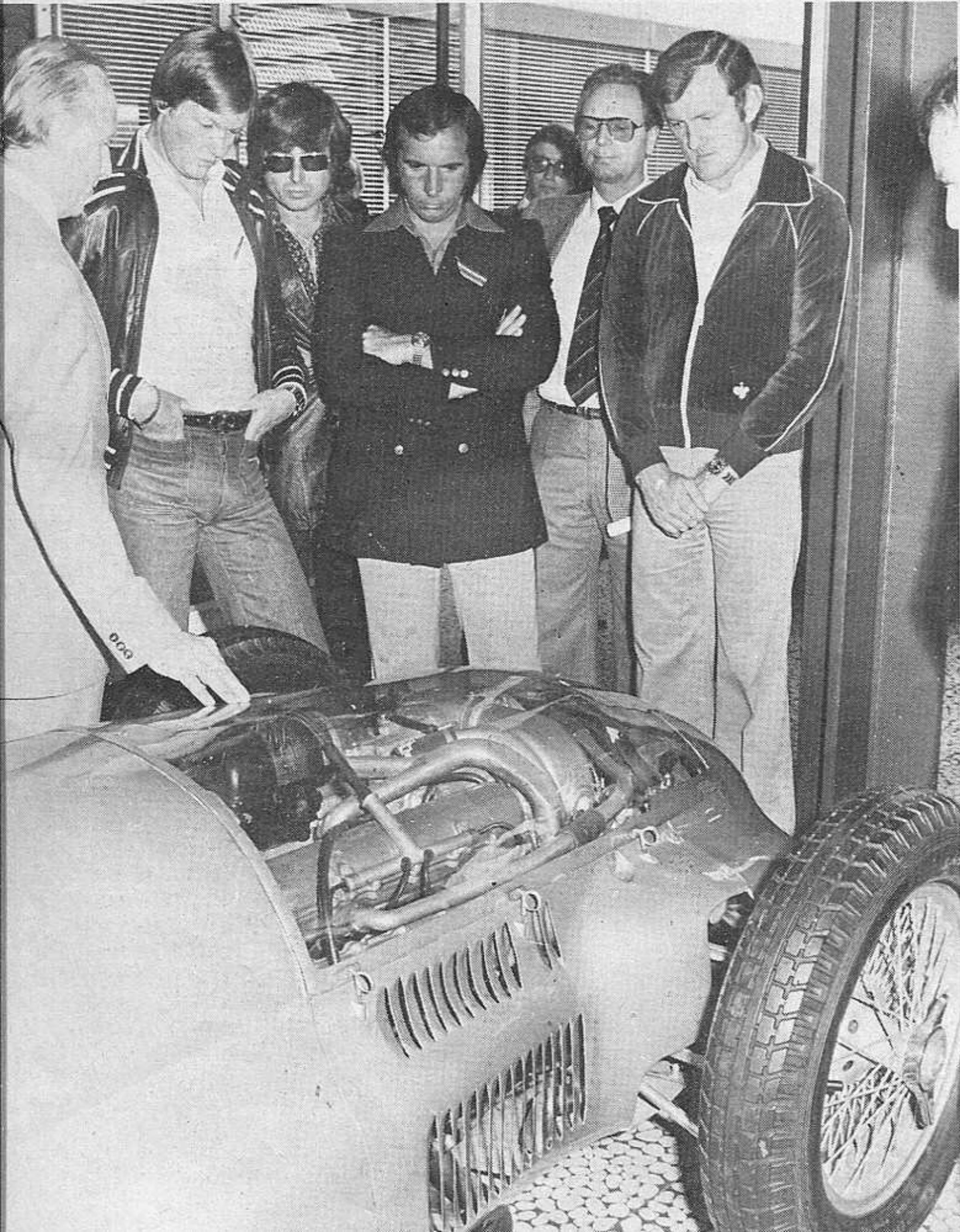


È STATO PETERSON IL PIÙ VELO-
CE NELLA CORSA-SIMBOLO CON LE
PIÙ FAMOSE VETERAN TEDESCHE

RONNIE sembrava un campione MERCEDES di ieri



Sotto, Peterson, Fittipaldi e Fitzpatrick in compunta devozione davanti al cofano trasparente che racchiude l'8 cilindri sovralimentato, uno dei gioielli della produzione corsaiola Mercedes. A destra, Peterson si appresta a fare qualche giro con la W 196, con cui sarà il più veloce



SPECIALE AUTOSPRINT

STOCCARDA - « Queste macchine sono proprio incredibili! ». E' l'opinione di tutti i piloti che hanno avuto la possibilità di compiere qualche giro sulle storiche e famose Mercedes-Benz da corsa. Emerson Fittipaldi aveva organizzato per sé ed alcuni amici una visita alla Daimler-Benz di Stoccarda - Untertuerkheim. Non era certo la prima Casa che Fittipaldi, Regazzoni e gli altri visitavano, ma per tutti si è senz'altro trattato della visita più significativa. Non solo perchè essi hanno potuto entrare alla « fonte » del motorismo (l'automobile è stata inventata dagli ingegneri Daimler e Benz), ma anche perchè è lì che le più famose auto da corsa sono state costruite.

UN LAVORO DA UOMINI

Ha detto Clay Regazzoni: « E' difficile credere che i piloti degli anni '50 fossero tanto forti da tenere macchine così pesanti per tanti chilometri ». Quando i piloti di F. 1 hanno avuto la possibilità di fare qualche giro con la W196 e la 300 SLR (tipo Mille Miglia), si sono accorti che pilotare una macchina da corsa voleva dire allora lavorare sodo. Particolarmente complicata la posizione del pilota nella W196, dato che il cambio e la trasmis-

sione sono sistemate tra i suoi piedi. Commenta Ronnie Peterson: « Senza cinture è difficile andare forte in curva ». E John Watson: « Le gare Grand Prix in quegli anni duravano 3 o 4 ore. Era un lavoro da uomini, e non un gioco da ragazzi ».

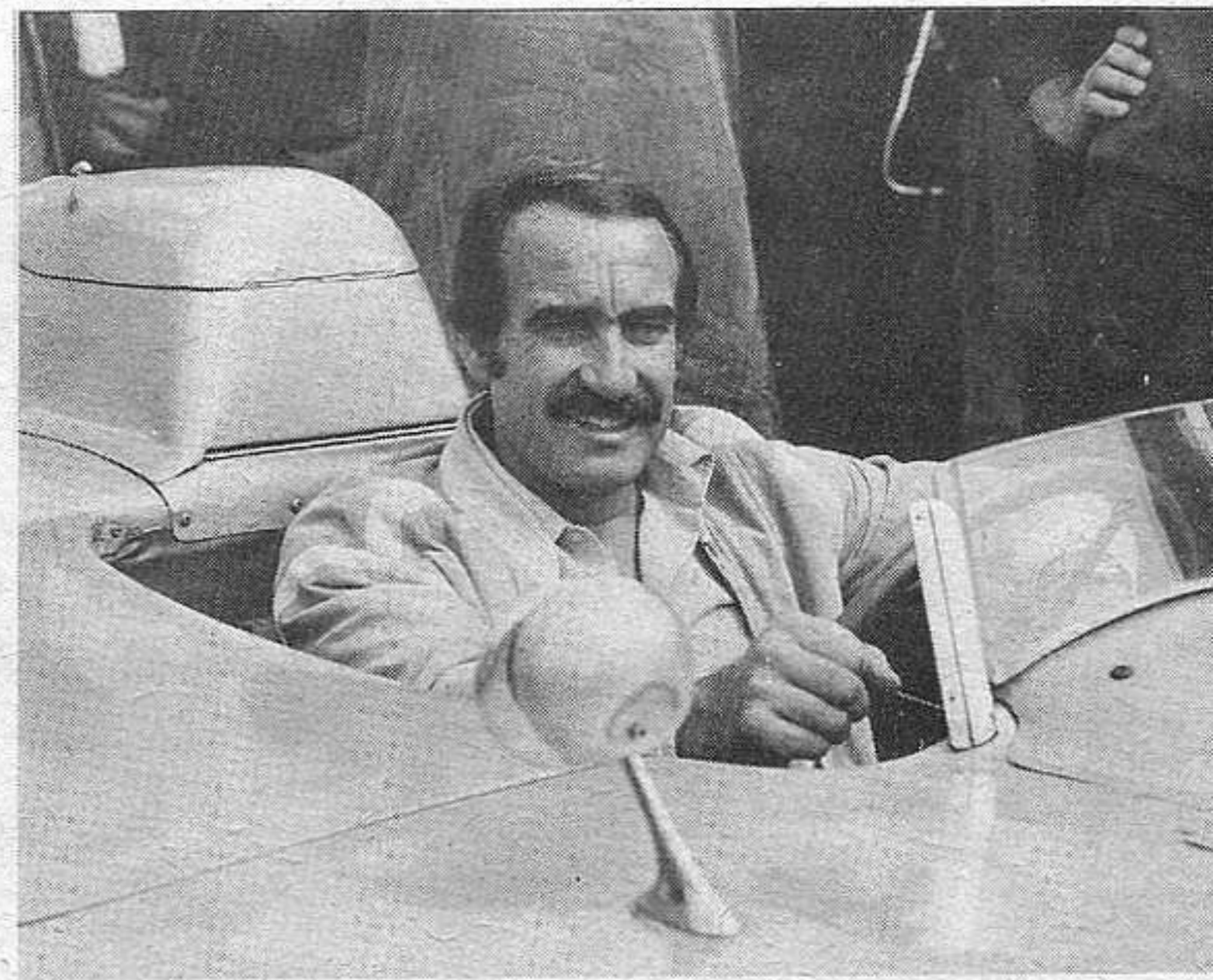
QUELLE IMPRESE INCREDBILI

Gli assi della Mercedes d'allora, Hermann Lang, Karl Kling e Hans Herrmann erano presenti per dare consigli ai più giovani colleghi. Quasi incredibili le imprese di Lang, come quando vinse la famosa gara di Tripoli con una temperatura di 43° all'ombra. Rolf Stommelen, John Fitzpatrick, Wilson Fittipaldi, Tim Schenken, Patrick Depailler ed Alan Jones sono gli altri piloti che hanno avuto la possibilità di partecipare allo storico « revival ». E Jean-Pierre Jarier, numero uno del team tedesco ATS, ha detto: « Vorrei essere stato in una squadra tedesca in quel periodo ».

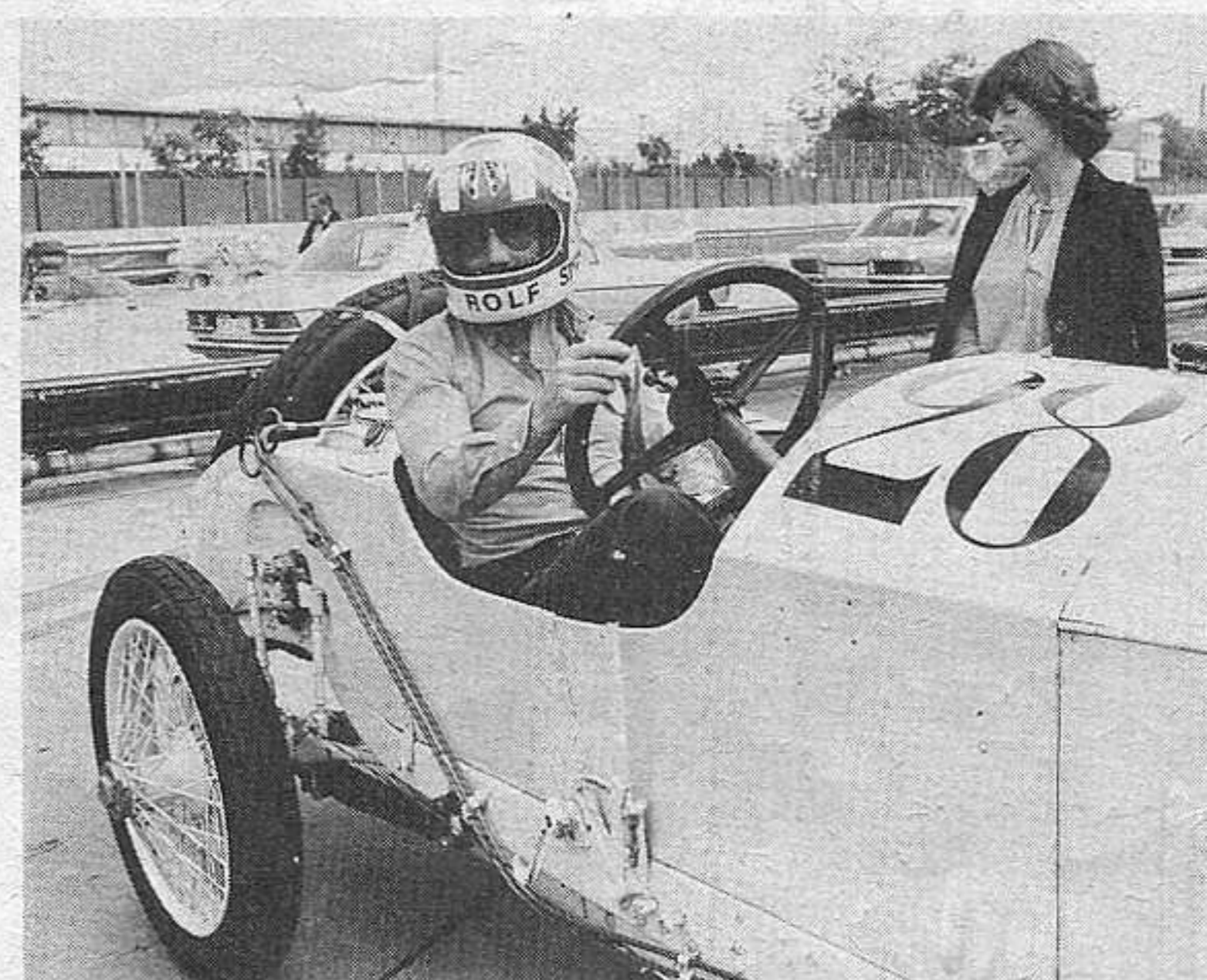
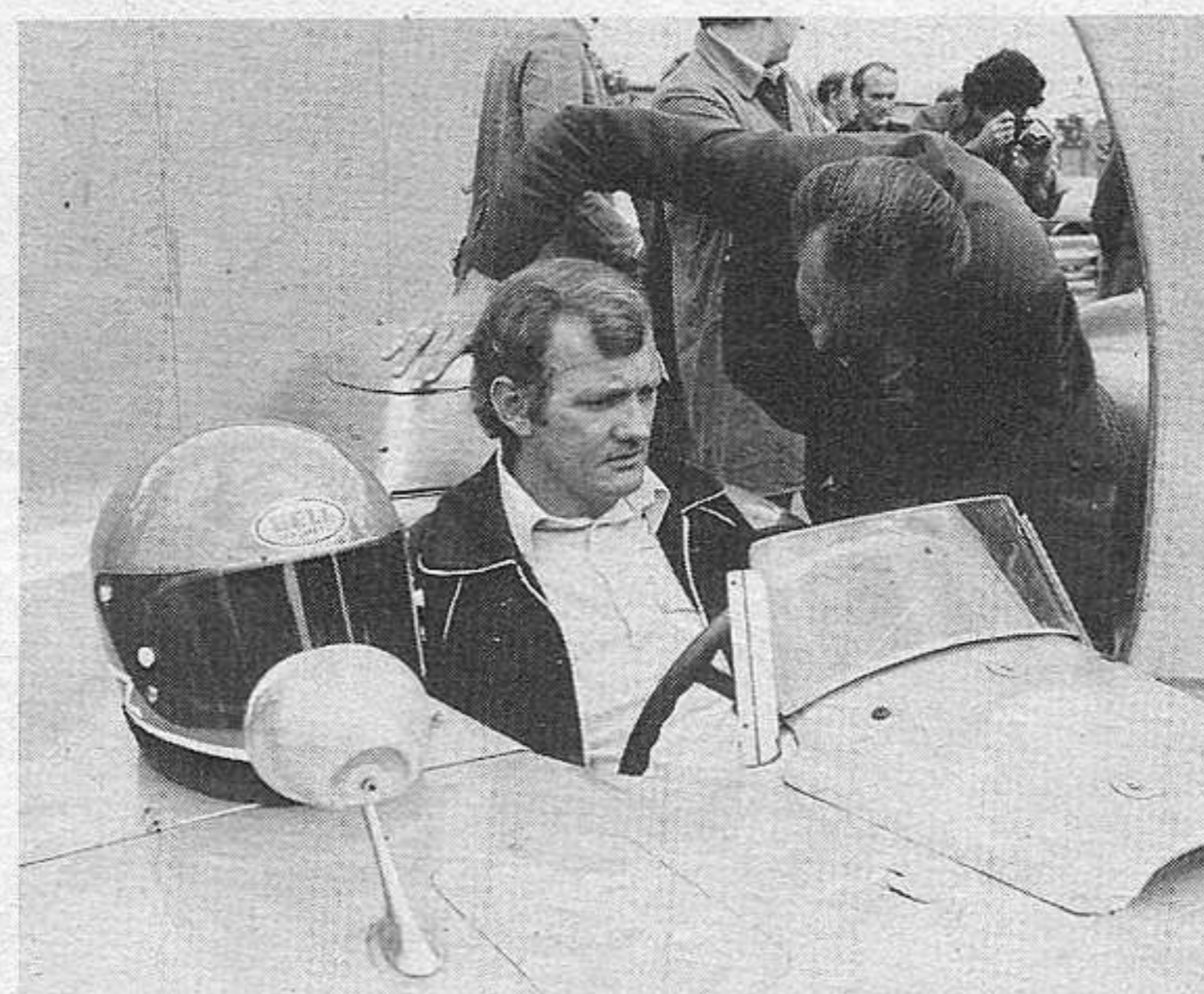
Emerson Fittipaldi, che ha effettuato gran parte del suo turno di guida ripreso da una TV brasiliana, si è dichiarato soddisfattissimo alla fine della giornata: « Ci sono tantissime differenze tra queste macchine e le moderne monoposto di Formula Uno » — ha dichiarato —. « Queste vecchie auto si guidano qua-



Sopra, Peterson al volante di un'altra Mercedes monoposto. Le prestazioni di queste vetture sono state una sorpresa per gli assi di oggi. Sotto, Fitzpatrick ascolta i consigli di Karl Kling, uno dei piloti della 300 SLR



Anche Clay Regazzoni era nel gruppo. Eccolo al posto di guida della Mercedes 300 SRL tipo Mille Miglia. Il gruppo di piloti era stato invitato anche per acquistare delle Mercedes, nuove ovviamente. Sotto, Stommelen



si come le normali auto di oggi: in curva sono estremamente docili e facili da tenere. In velocità le nostre auto possono contare su un notevole effetto deportante, mentre le "veterane" tendono a sollevarsi sul davanti, comunque con il volante grande non è troppo difficile andare al massimo».

Alla fine della prova sulla pista di Untertuerkheim la pole position è stata di Ronnie Peterson, che proprio aveva tirato al massimo con la W 196. Alan Jones ha provato a far meglio di lui, ma un manicotto del circuito di

lubrificazione si è rotto, rovesciandogli olio bollente sul braccio sinistro. Al termine della memorabile giornata, notevole impressione tra i piloti convenuti ha destato la modernissima tecnologia che i tecnici della Mercedes Benz misero a punto nei primi tempi della storia delle competizioni automobilistiche. Chissà che questo giorno non segni l'inizio di una ripresa delle attività agonistiche della Casa tedesca (vedi le vetture Mercedes partecipanti al Rally Londra-Sydney).

f. f.

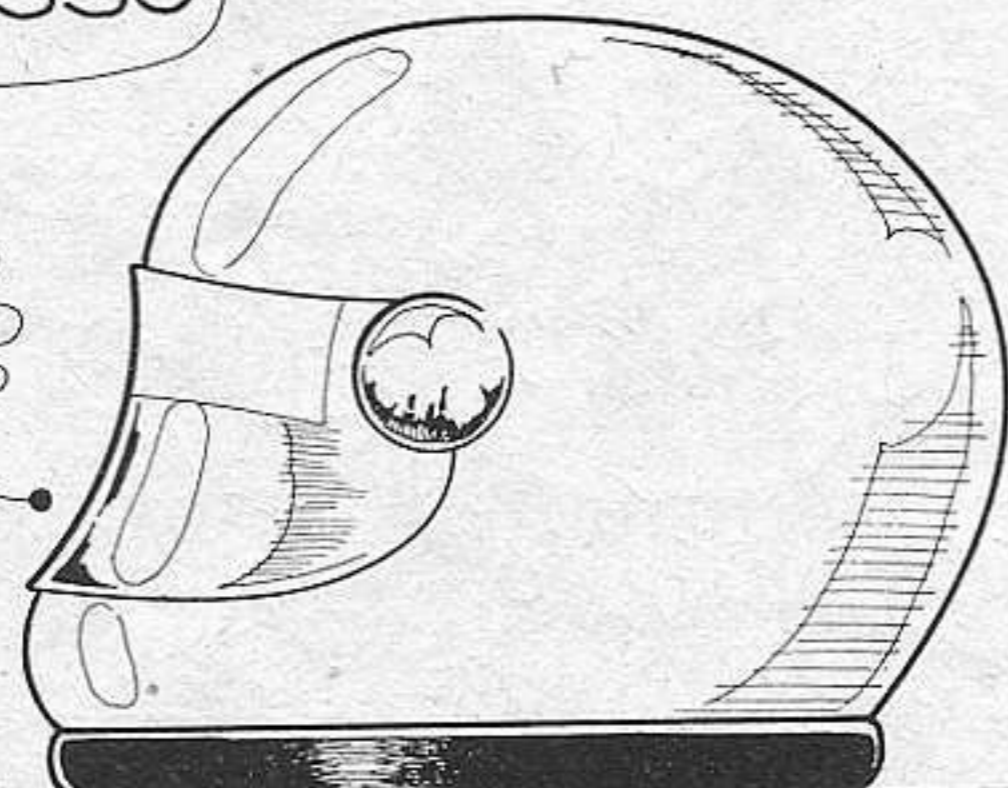
L'INEDITO AGONISTICO A IMOLA DEL 4 SETTEMBRE

Anche un «Testa Rossa» al 1. GP Velocità Veteran

Il 1. Gran Premio Auto Storiche, Trofeo « Garden Motors », è una delle più interessanti attrattive del week-end agonistico del 4 settembre al Dino Ferrari di Imola. Le competizioni (ché di competizione si tratta) di gloriose vetture del passato è uno dei risvolti dell'automobilismo che attualmente hanno più successo. In Inghilterra si tengono regolari campionati, quasi ad ogni Gran Premio vi sono esibizioni delle vincitrici di ieri condotte, magari, dai « vecchi leoni » tipo Moss o Fangio. Recentemente, al Nurburgring per il cinquantenario della pista dell'Eifel c'è stato un riuscitissimo raduno di auto storiche, con annessa corsa, ed è proprio dal Nurburgring — dove si sono recati appositamente — che i collaboratori degli organizzatori bolognesi contano di « pescare » i pezzi più pregiati e — perché no — competitivi. Infatti, fino ad ora si sono iscritte una quindicina di vetture, alcune di grande prestigio come Maserati A6GCS o Ferrari « testa rossa », Fiat 8V o Lister Jaguar, ma si tratta per lo più di vetture sport, a parte alcune Formula Junior di non sopita memoria. Nelle due settimane che precedono l'avvenimento dovrebbero arrivare anche alcune monoposto « maggiori », la stragrande maggioranza delle quali si trova in Francia ed in Gran Bretagna.

Il GP Storico di Imola sarà riservato a vetture costruite fra il 1941 ed il 1960, vetture che sono state divise in classi fino a 1150, fino a 2500 ed oltre 2500. Le prove saranno il sabato alle ore 18 e la domenica alle 12, mentre le gare partiranno dopo le ore 18 su un massimo di sette giri di pista.

SOFFRE DI UN
LEGGERO COMPLESSO
DI INFERIORITA'



H. Pottoff

I «PIANI DI VOLO» DEL CESSNA - jet DEL PILOTA AUSTRIACO SVELANO BUGIE E VERITÀ «VOLATE» SUL FILO SALISBURGO - LONDRA - MARANELLO

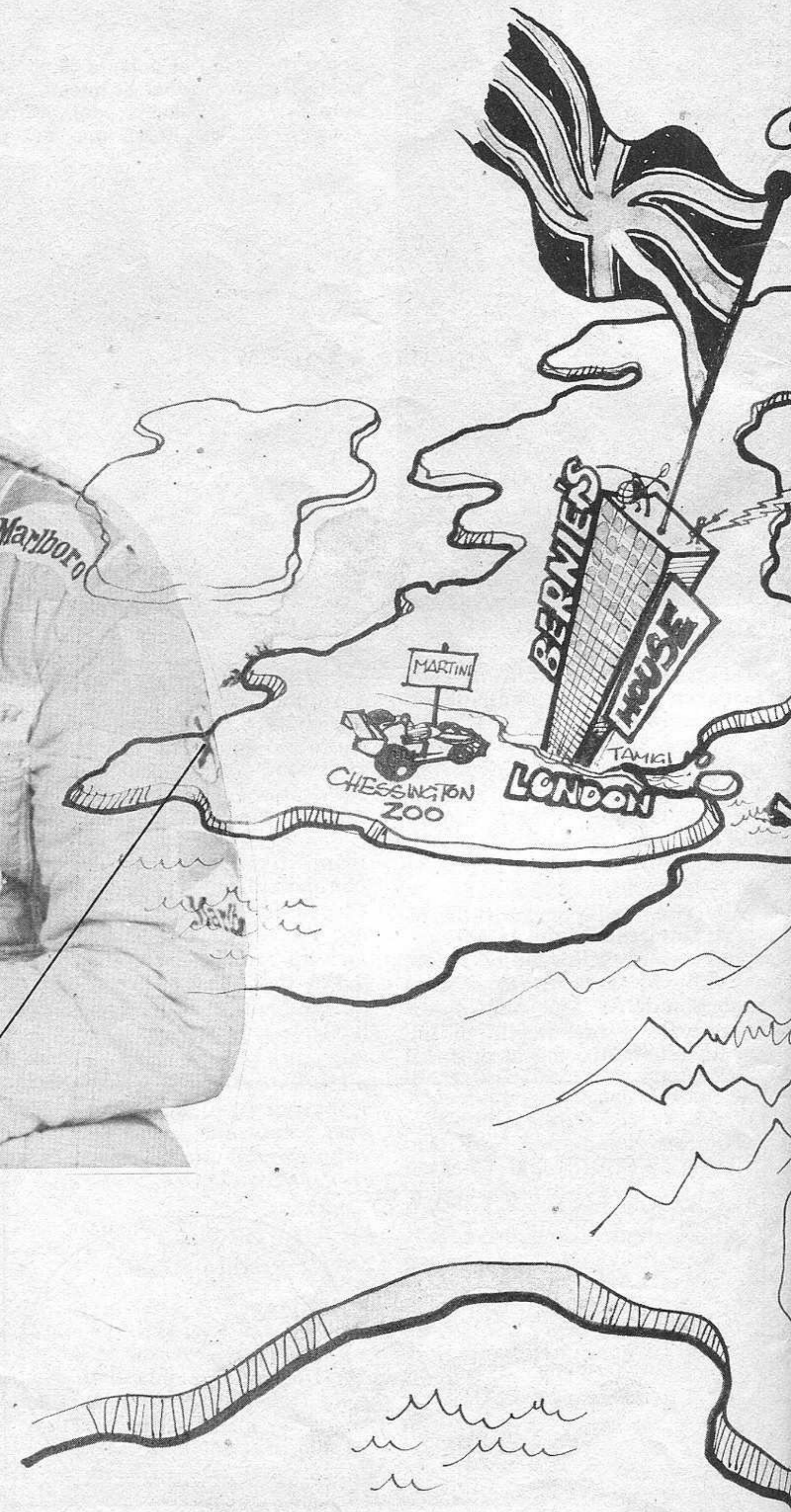
VIENNA - Niki Lauda, che non ha partecipato ai test della Ferrari a Monza — a quanto risulta qui — ha trascorso quasi tutta la settimana a letto per colpa di una febbre da infezione intestinale. Domenica comunque era già alzato, ed ha annunciato che il giorno dopo si sarebbe recato a provare a Fiorano. Al momento non ci sono indicazioni concrete sui piani futuri di Niki. Alcuni osservatori sono del parere che potrebbe abbandonare le corse nel caso vicesse quest'anno il secondo titolo mondiale. Sembra anche che Lauda abbia guadagnato già abbastanza soldi per andare tranquillamente in pensione. Ma ha anche affermato una volta che avrebbe lasciato le corse solo quando queste non lo avessero più interessato.

«Giallo» d'oro per LAUDA

Nel 1977 così il pilota austriaco ha incassato

832 milioni
(in dollari
800.000)

FERRARI INGAGGIO 250.000.000	MATRAS VESTIARIO 40.000.000
HEUER OROLOGI 30.000.000	
ROMERQUELLE ACQUA MINERALE 80.000.000	
MARLBORO SIGARETTE 100.000.000	
AGIP BENZINA 22.000.000	
PARMALAT LATTE 60.000.000	
AREXONS CINTURE 15.000.000	CHAMPION CANDELE 45.000.000
GOODYEAR PNEUMATICI 120.000.000	REIFISEN BANCA 100.000.000



Ad ECCLESTONE per il '78 ha chiesto 700.000.000 solo per l'ingaggio

Quale CIFRA alternativa vorrà da FERRARI?

E al momento sembra proprio che Niki abbia una voglia matta di correre...

h. c. s.

FIN QUI la notizia del nostro corrispondente austriaco Hannes C. Steinmann. In verità l'ennesima vicenda-Lauda è stata un pochino più complessa. Dopo la fantacostola di maggio, abbiamo avuto martedì 16 agosto, la (fanta) infezione. (O no?). Non vi sarebbe da far storie se il personaggio austriaco non fosse quello che è: cioè un signore che vuol fare i suoi affari, nascondendo poi di nascondere la realtà dei fatti. (E a proposito, che bisogno ci sarebbe? Ha pur diritto di fare le trattative che vuole, no?).
I quali fatti sono chiarissimi. **MARTEDEI' 16** Niki chiama la Ferrari e dice

(a detta dei responsabili di Maranello) di star male (così il suo pilota dell'aereo!) per una intossicazione alimentare. Qualche linea di febbre e irritazione anche alle labbra.
MERCOLEDI' 17 - Reutemann comincia a provare a Monza. Lauda non c'è. Ai giornalisti viene data l'informazione
GIOVEDI' 18 - Reutemann comincia a provare. Lauda è raggiunto a casa in Salisburgo da una telefonata di Maranello nel primo pomeriggio. Si risponde che non può essere disturbato. L'Associated Press in mattinata aveva fatto telefonare dal suo ufficio di Vienna, dopo aver visto le notizie dei giornali italiani sul forfait a Monza e la malattia. La risposta dei domestici era stata: «Il sig. Lauda è partito per un breve viaggio, tornerà stasera». Nel tardo pomeriggio è lui che telefona a Maranello per sapere «cosa volessero». Propone

di andare a provare il giorno dopo. Gli dicono che ormai non è più il caso, meglio che si riguardi.
VENERDI' 19 - Reutemann conclude le prove. Arriva un altro chiarimento da Vienna. Adesso si dice che Lauda non era malato lui, ma era la moglie in ospedale che lui doveva assistere. Da Maranello si ribadisce la versione della malattia.
Come avete letto, invece, il nostro corrispondente è per la versione «prima», quella dell'intossicazione.
Approfitando di un collega di **MOTOSPRINT** presente a Salisburgo abbiamo pensato fosse opportuno condurre una piccola inchiesta «al di sopra di ogni sospetto», viste le strane contraddizioni e le voci nel frattempo rincorsi sulla possibilità che Lauda «nel breve viaggio» fosse volato a Londra per quell'incontro con mr. Ecclestone, del quale si

era parlato già subito dopo il GP d'Austria. Ecclestone voleva una risposta definitiva alla sua proposta di ingaggio
L'inchiesta all'aeroporto di Salisburgo, dove Lauda è notissimo ovviamente e i suoi arrivi e partenze costituiscono addirittura uno degli svaghi di curiosità dei suoi concittadini, è stato rapidissimo e significativo.
Il CESSNA jet di Lauda, secondo i piani di volo, è stato (come ha anche ricostruito spiritosamente il nostro Serra): **LUNEDI' 15** a Nizza. **GIOVEDI'** il piano di volo prevedeva l'attraversamento della Germania, destinazione Londra da dove l'aereo è rientrato nel tardo pomeriggio. **DOMENICA 21** viaggio a Colonia per tutta la giornata.

Altre nostre riservate informazioni,

CONTINUA A PAGINA 22



ZITTO BERNIE
IO NON FOLATO,
JA, KAPITO?

CIDITI
RO LUNEDI!

GIOVEDI
18
AGOSTO

DOMEN
21
AGOSTO

AUSTRIA

GERMANIA

COLONIA

HALLO, MARANELLO,
MALATO, IO
MALATO...
IO MOLTI
FORUNKULI!

ROTTA SU
LONDRA
ANZI SU
CHESSINGTON

SALISBURGO
AIRPORT

DESTINAZIONE LINATE
(SI PENSAVA)

ZONA DEL
GRANDE
RIPENSAMENTO

MONZA

NESSUNO IN VISTA...
...ANDIAMO A
LONDRA!

NESSUNO
IN VISTA...
...ORNO
MONZA!

CHE DI
NI

LINATE

ALFA
PARMALAT

MERCOLEDI
17
AGOSTO
GIOVEDI
18
AGOSTO
VENERDI
19
AGOSTO

BELLA
FERRARI

Giosio Serra

CONTINUAZIONE DA PAG. 21

hanno garantito la presenza di Lauda a Londra appunto il giovedì, dopo che aveva rinunciato a una puntata a Milano (troppo «pericoloso») a prelevare due personaggi (ci risulta fossero il più autorevole della Parmalat, il sig. Tanzi in persona, e un tale dell'Alfa). Invece Lauda ha preferito andare a Londra direttamente, mentre i due signori volavano con aerei di linea per loro conto.

L'obbiettivo era chiaramente la discussione dell'ingaggio di Lauda da parte di Ecclestone. Le condizioni si sanno. Lauda ha posto una richiesta di 700 milioni di lire. Ecclestone è disposto a sborsarli ma a questo punto ha rincarato le sue pretese con gli sponsor. La Martini, che quest'anno gli ha dato circa 900 milioni, sarebbe d'accordo su un ritocco, ma non sulle proporzioni pretese da Ecclestone. La sua richiesta pare che sia più di un raddoppio! Comprensibile, conoscendolo, se deve dare tanti soldi a Lauda. Con l'austriaco Ecclestone garantirebbe nel contratto con la Martini 40 punti dopo dieci GP del '78. Se questi punti non ci fossero, egli si sarebbe detto disposto a «stracciare il contratto», lasciando anche l'Alfa libera di proseguire da sola.

In alternativa alla Martini nicchiante, mr. Bernie ha riallacciato così le trattative con la PARMALAT, scottata dai ripetuti NO di Ferrari al proposto ingaggio di Fittipaldi (il brasiliano interessa all'industria parmigiana per gli interessi che ha in Brasile). Di qui la ripresa delle trattative con Ecclestone, al quale la Parmalat sarebbe disponibile a concedere un concorso ancora superiore a quello chiesto alla Martini. Almeno così lascerebbe intendere Bernie.

In questa congiuntura, mentre Lauda rivolava a casa, si è inserita la decisione del «padrino» di decidersi alla presentazione della nuova Brabham BT 46, che sia la Martini che l'Alfa sollecitavano da mesi e che speravano di veder saltar fuori prima, in tempo per evitare le recenti brutte figure.

Che significato ha questa decisione di Ecclestone di accelerare il programma? Potrebbe essere la carta decisiva per convincere Martini e Alfa a sottoscrivere il nuovo contratto. Egli ormai deve prendere una decisione. Perciò vuole anche da Lauda la risposta definitiva. A Balocco martedì probabilmente si decide l'accordo col rinnovo biennale. Ma l'ostacolo della cifra è ancora grosso. E poi c'è il Temporeggiatore Lauda.

Egli, come riferisce anche il nostro corrispondente, a Maranello è atteso lunedì, mentre AUTOSPRINT va in stampa. Ci andrà (magari con Montezemolo) o no? E all'incontro con Ferrari cosa chiederà? Una decisione immediata del Drake sul rinnovo dell'accordo per il '78 e le contemporanee garanzie finanziarie, oppure starà zitto? Forse, mentre leggete queste righe, si potrà sapere la risposta.

Certo che l'impressione è che Ferrari non sia rimasto ben impressionato dalle ultime sortite del suo pilota. Pare che fino a domenica fosse convinto della sua effettiva indisposizione, ma il viaggio a Colonia, indiscutibile, di domenica abbia fatto capire che l'austriaco persegue dei suoi programmi precisi e indipendenti. Giovedì questo a Reutemann e alla sua permanenza? E quanto vorrà Lauda per non dare corso all'operazione Alfa-Brabham e a quella offerta super?

Gli interrogativi dunque sono tanti e anche clamorosi. Altri piloti hanno fatto il giochetto dell'assenteismo furbo dalle prove e a suo tempo pagarono duro. Ickx fu uno. Per Lauda, con le protezioni Fiat molto smaccate, ci sono state altre attenzioni. Ma forse stavolta, col «drappo rosso» dell'Alfa e di Ecclestone, Ferrari non sarà altrettanto condiscendente, anche se la partenza del suo n. 1 potrebbe creargli seri problemi di successione. Ronnie Peterson peraltro, intervistato a Londra, ha detto a un giornalista: «Non so se Lauda è stato a Londra e andrà con Ecclestone, ma se così fosse lo ringrazio. Potrebbe aver fatto posto a me».

La conclusione del «giallo d'oro» (speriamo) al prossimo numero...

BRAMBILLA (IN BICI) «CONSOLA» CARLOS

REUTEMANN (senza LAUDA)

tira fuori le unghie a MONZA



Vittorio Brambilla, in edizione «Giro d'Italia», fa visita ai box monzesi alla squadra Ferrari. Eccoli con Reutemann e Tomaini in una sosta delle prove, condotte per i tre giorni solo dall'argentino, in assenza di Lauda

MONZA - Da mercoledì 17 a venerdì 19 la pista stradale di Monza è stata monopolizzata dalla squadra Ferrari, scesa per i primi test orientativi in vista del Gran Premio d'Italia dell'11 settembre. Il team era agli ordini dell'ing. Tomaini e del capomeccanico Cuoghi; pilota era Carlos Reutemann. Niki Lauda era in un primo tempo dato in arrivo per venerdì ma la notizia è stata ben presto smentita e l'argentino si è sobbarcato da solo il peso di questi test.

MERCOLEDÌ 17 agosto

SOLO FASTIDI POMPA BENZINA

Si inizia nel pomeriggio di mercoledì e Reutemann gira regolarmente sostando ogni cinque-sei giri per le regolazioni necessarie. E' un lavoro di ordinaria amministrazione, si regolano barre, molle, alettoni e Reutemann riesce a spiccare un buon 1'42"34. La vettura accusa saltuariamente dei «vuoti» causati da «vapor lock» ma ciò non impedisce il regolare svolgimento delle prove. Ad un certo punto si cambiano gli ammortizzatori ma il tempo non scende (solo 1'42"49 dopo la sostituzione). Reutemann adotta in questa prima giornata gomme anteriori

siglate 5130 e posteriori 4657, pneumatici abbastanza duri.

Verso le 17,30 guai alla pompa della benzina inducono a porre fine alla prima giornata di test, tutto sommato positiva; anche Reutemann si dichiara soddisfatto ed il pubblico, accorso numeroso, ha modo di sorridere quando Brambilla in tenuta da perfetto ciclista arriva pedalando a fare gli «omaggi di casa» al team di Maranello. Per la cronaca, la Ferrari di Reutemann è stata capace di una punta velocistica di 280 km/h, mentre il giro più veloce (1'42"34) sta a significare una media di 204,050 km/h.

GIOVEDÌ 18

ARRIVA IL RECORD COL VECCHIO DIFFERENZIALE

La seconda è senz'altro la giornata di più intenso lavoro. Le prove iniziano abbastanza presto (alle 9 circa) ed anche in questa seconda giornata la squadra riceve la visita di Brambilla, questa volta «in borghese» che fraternizza molto con i meccanici, con Tomaini e con Reutemann. La mattinata si inizia con il proseguimento di quel lavoro di ricerca delle migliori regolazioni che è lo scopo principale dei tre giorni di prova.

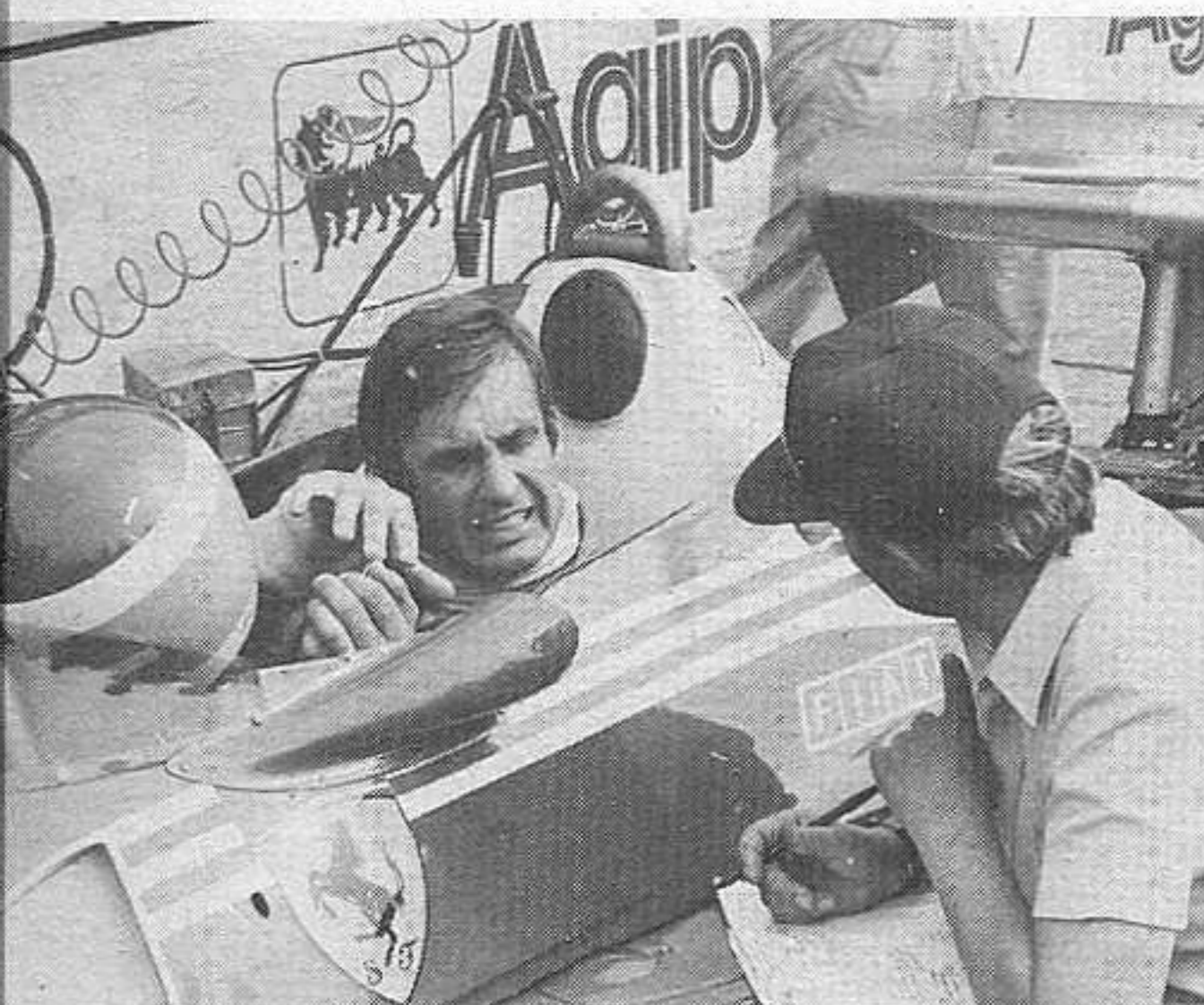
I migliori tempi delle tre giornate

	gomme dure	gomme morbide
Mercoledì	1'42"34	—
Giovedì	1'41"63	1'40"42
Venerdì	—	1'41"10

Reutemann spicca ben presto tempi migliori del giorno precedente (anche la pista è più pulita), pur adottando le stesse gomme. 1'41"64 e 1'41"63 risultano i tempi migliori, ma buono è anche un 1'41"77 ottenuto dopo una regolazione dell'alettone posteriore. Nella tarda mattinata si decide di montare un treno di gomme morbide (ant. 5520, post. 4723) con le quali Reutemann si dimostra subito velocissimo. La sequenza con queste coperture è addirittura impressionante: 1'41"54, 1'41"17, 1'40"90, 1'40"88, 1'40"42.

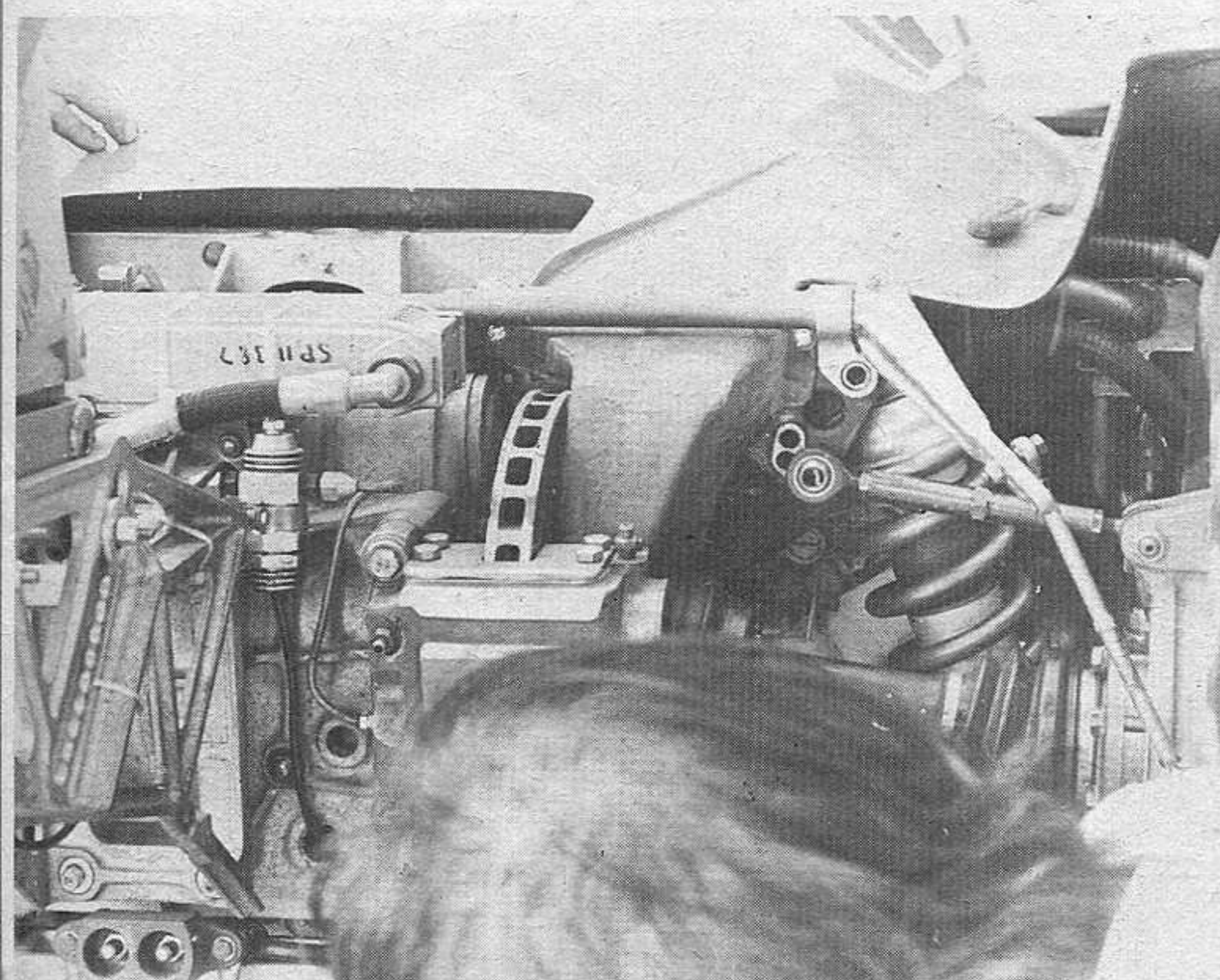
A questo punto si fa rientrare Carlos al box tra gli applausi di una incontenibile folla valutata in circa 15.000 persone. Reutemann è molto soddisfatto e dichiara di «sentire» la vettura ben attaccata a terra.

Dopo la sosta per il pranzo viene cambiato il differenziale; quello nuovo dovrebbe influire sulla coppia. Reutemann esce dai box dopo che si sono rimontate le gomme dure, ma i tempi restano abbastanza alti, superiori addirittura a quelli del giorno precedente (1'42"65 il miglior giro). Al rientro ai box di Carlos, Tomaini non nasconde la sua delusione e decide di rimontare il vecchio differenziale mentre Reutemann annuncia che la «trazione» (affiora il solito proble-



«Va bene, ma va un po' via dietro, ad un certo momento...» sta mimando Reutemann a Tomaini...

Per la nuova T.3 un boxer «diverso» e trasmissione semiautomatica



La Ferrari ha anche provato un nuovo differenziale, che avrebbe dovuto dare maggior «trazione», ma non è stato così, sotto, Reutemann in velocità

ma) non è affatto migliorata.

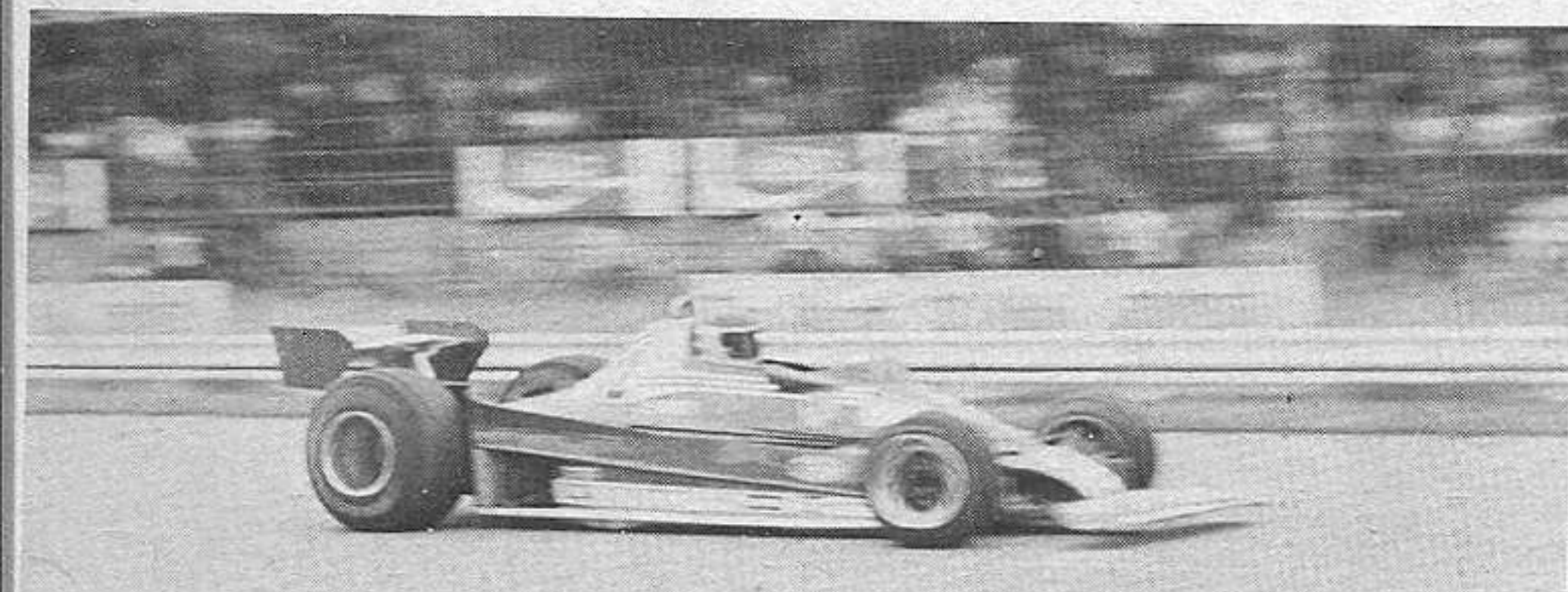
Lavoro supplementare per l'ottima squadra di meccanici dunque, e nuova serie di giri con il vecchio differenziale (miglior tempo 1'41"99) prima di una sostituzione (di routine) delle pastiglie dei freni, ultimo intervento della giornata. Reutemann ha nel complesso lavorato molto sull'assetto, compiendo la bellezza di un centinaio di giri circa. Il tempo di 1'40"42 rappresenta quindi il nuovo record ufficioso della pista (media 207,980 km/h) mentre ricordiamo che il miglior tempo precedente era di Peterson con la March che durante il vittorioso Gran Premio dello scorso anno aveva fermato i cronometri sull'1'41"30, facendo meglio anche del tempo di pole-position di Lafite.

VENERDI' 19

STOP ANTICIPATO PER POMPA-ACQUA

La Ferrari si presenta con un nuovo motore, quello «vecchio» dava segni di stanchezza, ma Reutemann non riesce a percorrere nella mattinata di venerdì che nove giri, bloccato poi da un guasto alla pompa dell'acqua. Il miglior tempo è un 1'41"10 (assai buono) ottenuto con le coperture più morbide (5520 e 4723). La noia alla pompa fa anticipare di poco lo stop alle prove (del resto previsto per mezzogiorno) e la squadra riparte per Modena mentre Poltronieri intervista Reutemann.

Vittorio Gargiulo



MARANELLO - Al reparto corse della Ferrari è in preparazione una nuova Formula 1. Non sappiamo se è la tanto attesa T3, ma certamente si tratta di una vettura completamente nuova. Le principali differenze fra questa nuova versione rispetto alla T2 consistono in questo:

- scatola guida arretrata, con conseguente spostamento dei tiranti dello sterzo dietro ai bracci della sospensione; probabile ragione di questo arretramento è la sistemazione delle pinze freno anteriori sul davanti del disco;
- radiatori acqua inalterati, con sfogo in alto, ma radiatori olio non più verticali sui fianchi bensì orizzontali nella parte superiore della carrozzeria, dietro al pilota e sopra le trombette di aspirazione, che sono ovviamente alimentate tramite il consueto condotto con presa Naca;
- sospensione posteriore completamente nuova, con leggero allungamento del passo.

In più, ma siamo ancora a livello di studi, si sta pensando di fare qualche cosa di nuovo nella trasmissione. In sostanza, si studia una trasmissione semi-automatica, composta dal cambio tradizionale ma con un convertitore di coppia al posto della frizione tradizionale.

Siccome qualche cosa di molto simile lo ha provato in questi giorni anche la Lotus, si vede che i vantaggi (in concentrazione del pilota, in diminuzione delle avarie, e soprattutto nell'ampliamento della fascia di regimi utili del motore) compensano gli svantaggi, il principale dei quali è ovviamente un certo assorbimento di potenza.

A proposito di potenza, grosse novità nel motore-domani. Si tratta sempre di un dodici cilindri boxer, ma di architettura e misure «vitali» diverse. Non si conoscono particolari, ma pare che questa nuova unità sia destinata a sperimentare soluzioni tecniche meno sofisticate, magari in vista dell'uso del turbocompressore su di un motore 1500 di analogo disegno. Insomma, alla Ferrari sono convinti che non sia conveniente sovralimentare un motore aspirato, con tutte le sue necessarie complicazioni e raffinatezze tecniche, ma che per il turbo serva un motore più «grezzo» e robusto. Il fatto che alla Porsche usino con successo motori sovralimentati ancora a 2 valvole può voler dire qualcosa.

FITTI aspetta il 1. settembre

● FITTIPALDI ha detto che il 1. settembre rappresenta per lui il massimo limite per decidere se lasciar perdere la Copersucar e passare ad un altro team, o continuare con la Copersucar. Alcuni sostengono che potrebbe essere allettato dalla Brabham, soprattutto nel caso Lauda non passasse dalla loro parte. (In alternativa, può essere che Emerson diventi un'eccezione alla politica della Ferrari di non chiedere, per la seconda volta, un pilota che ha già rifiutato?).

● La FORD sta sviluppando motori con turbocompressore di 2,4 litri per le competizioni e di 2 litri per la nuova Escort da rally che avrà sospensioni posteriori indipendenti e il cambio sistemato posteriormente. La nuova LEC si affida per il GP d'Italia.



TAMBAY «PLACE» ALLA FERRARI...

ovvero

AGOSTO, pilota «mio» non ti CONOSCO...

«A Ferrari piace Tambay»... «A Maranello nel 1978 approderà Tambay». Titoli e supposizioni di questo genere negli ultimi giorni si sono rincorsi nei pezzi di tutti coloro che sui giornali hanno tentato di dare un volto alla campagna-acquisti della squadra italiana. L'ha confidato il nome del francese anche l'avv. Montezemolo agli amici della haute in relax-vacanziera nei ricchi nidi di Sardegna.

In effetti Tambay negli ultimi due Gran Premi, Germania e Austria, ha fatto con la sua Ensign delle belle corse. Però che dopo solo tre corse in F. 1 Patrick «il bello», ex bellasperanza dell'automobilismo d'oltralpe, abbia già maturato titoli sufficienti per trovare considerazione a Maranello francamente sconcerta. Ammenochè non dovessimo credere che le riprese televisive dei Gran Premi d'agosto abbiano una influenza particolare sui tifosi ferraristi sia sullo stesso ing. Enzo Ferrari.

Con ciclica monotonia in questi ultimi anni, all'approssimarsi delle date dei rinnovi dei contratti ai propri piloti, il «DRAKE» ha sempre sentito una attrazione particolare per gli uomini capaci di mettersi in vista nelle corse di piena estate.

Successo con PACE, quando il brasiliano con la Surtees esplose a Zeltweg nel 1973. Carlos con il terzo posto in Austria fu battuto per l'assunzione a Maranello sul filo di lana dalla brillante prestazione di Niki Lauda a Montecarlo, il quale come si ricorderà quell'anno non poté prendere parte alla corsa di casa perchè in Germania era poi uscito di strada fratturandosi un polso.

E' successo lo scorso anno con WATSON, splendido vincitore con la Penske sull'umido di Zeltweg e au-

Eugenio Zigliotto

CONTINUA A PAGINA 24



Patrick Tambay ad Hockenheim, durante il Gran Premio di Germania nel quale, con la Ensign, ha ottenuto la sua miglior prestazione, un sesto posto

Chi è PATRICK il Bello

CONTINUAZIONE DA PAG. 23

tomaticamente inserito in cima alla lista dei « desideri » di un Ferrari in attesa di sapere se Lauda avrebbe potuto essere recuperato o meno, dall'incidente del Nurburgring. (Non è successo con BRAMBILLA nel 1975, quanto Vittorio vinse a Zeltweg la sua prima corsa iridata. Ma trattandosi di un italiano è facile capire il perché).

Tornando perciò alla falsa prospettiva con cui la televisione inquadra le corse e non solo perché le riprese non sempre sono all'altezza di quello che effettivamente succede in pista, rivediamo assieme perché in realtà dietro al « luccichio » Tambay non ci sia troppo oro.

Il 28enne francese, bello, gentile e simpatico, è da sempre un pupillo Elf, che avrebbe voluto ricreare con lui il personaggio Cevert e che quindi fece di tutto per spianargli la strada non appena Patrick vinse la F. Renault nel 1973.

Dal 1974 al 1976 anni in cui « IL BELLO » rimase in F. 2 avendo a disposizione dopo la Alpine-BMW ufficiale, anche la March-BMW ufficiale nel 1975, e la Martini ufficiale con motore Renault a sei cilindri nel 1976, esplosero nella seconda formula i vari Depailler, Stuck, Laffite, Arnoux, Flammini. Tambay però al suo attivo, nonostante la dovezza di mezzi a disposizione poté mettere in questo lungo parcheggio nella seconda formula solo tre vittorie. Ad essere sinceri un po' monotone dato che si affermò sempre e solo sulla pista amica di Nogaro.

La stessa Elf all'inizio del 1977 giudicò un curriculum del genere abbastanza misero, specie per un « erede » di Cevert, e chiuse i cordoni. Patrick dopo aver sbattuto la testa di qua e di là per correre andò dal Canada (formula Atlantic e Can Am) a Macao. In Estremo Oriente dove vinse il G.P. di Macao con una F. 2, grazie alla nascente amicizia con TED YIP, la sua stella riprese quota. Il magnate orientale infatti gli pagò parte del contratto per avere una Ensign di F. 1 a partire dal G.P. di Francia.

Per un disguido a Digione Patrick non poté avere a disposizione la vecchia Ensign con cui Regazzoni tanto brillantemente aveva iniziato la stagione in Sud America, così gli si mise a disposizione la seconda Surtees. Solo il secondo giorno di prova però perché nel primo con la macchina di « big » John aveva girato Perkins ottenendo come miglior tempo 1'15"13.

Tambay a Digione cominciò subito male uscendo di pista immediatamente pur essendo ancora al limite di 1'15"8. Il tempo di 1'16"06 stabilito successivamente con il mulet-

to non consentì poi a Patrick la qualificazione.

Perciò per vedere il francese alla via della sua prima gara di F. 1 bisogna scorrere l'elenco dei partenti di Silverstone. Guadagnatosi il diritto alle prove con il tempo di 1'19"55 (secondo dietro a Villeneuve 1'19"48) Patrick finalmente in possesso della Ensign parte a Silverstone in sedicesima posizione dato che ha girato in sequenza nei 4 turni di prove in 1'20"02; 1'19"81 (il suo miglior tempo anche se ottenuto rompendo uno dei motori Cosworth che Yip ha acquistato per lui) 1'20"30 e 1'20"72. In corsa Tambay fa solo tre giri. Un altro motore rotto è all'origine del suo ritiro.

La seconda prova in F. 1 sulla « pista-autostrada » di Hockenheim vede l'esplosione del fenomeno Tambay. In prova su un tracciato dove contano solo i cavalli grazie ai propulsori che con i soldi di Yip quelli della Ensign riescono a montargli, Patrick strappa l'undicesimo tempo assoluto con questa sequenza nei 3 turni ufficiali di prova: 1'55"58; 1'55"68; 1'54"77.

In gara Patrick conquista il suo primo punto mondiale. Potrebbe andare meglio dato che deve fare metà corsa con la quarta marcia che non funziona. In compenso la sua Ensign che in prova era stata sul dritto inferiore in velocità solo alla Ferrari di Lauda (290,14 kmh contro 290,17) passa in gara con 284,44 kmh al sesto posto di questa graduatoria delle velocità sul dritto (Lauda è sempre il migliore con 288,72 kmh) ottenendo però il primato nel tratto della curva Sachs dove il cronometraggio di 144,180 kmh, contro i 140,310 del secondo dà a sufficienza la misura del vantaggio di Patrick in questo settore.

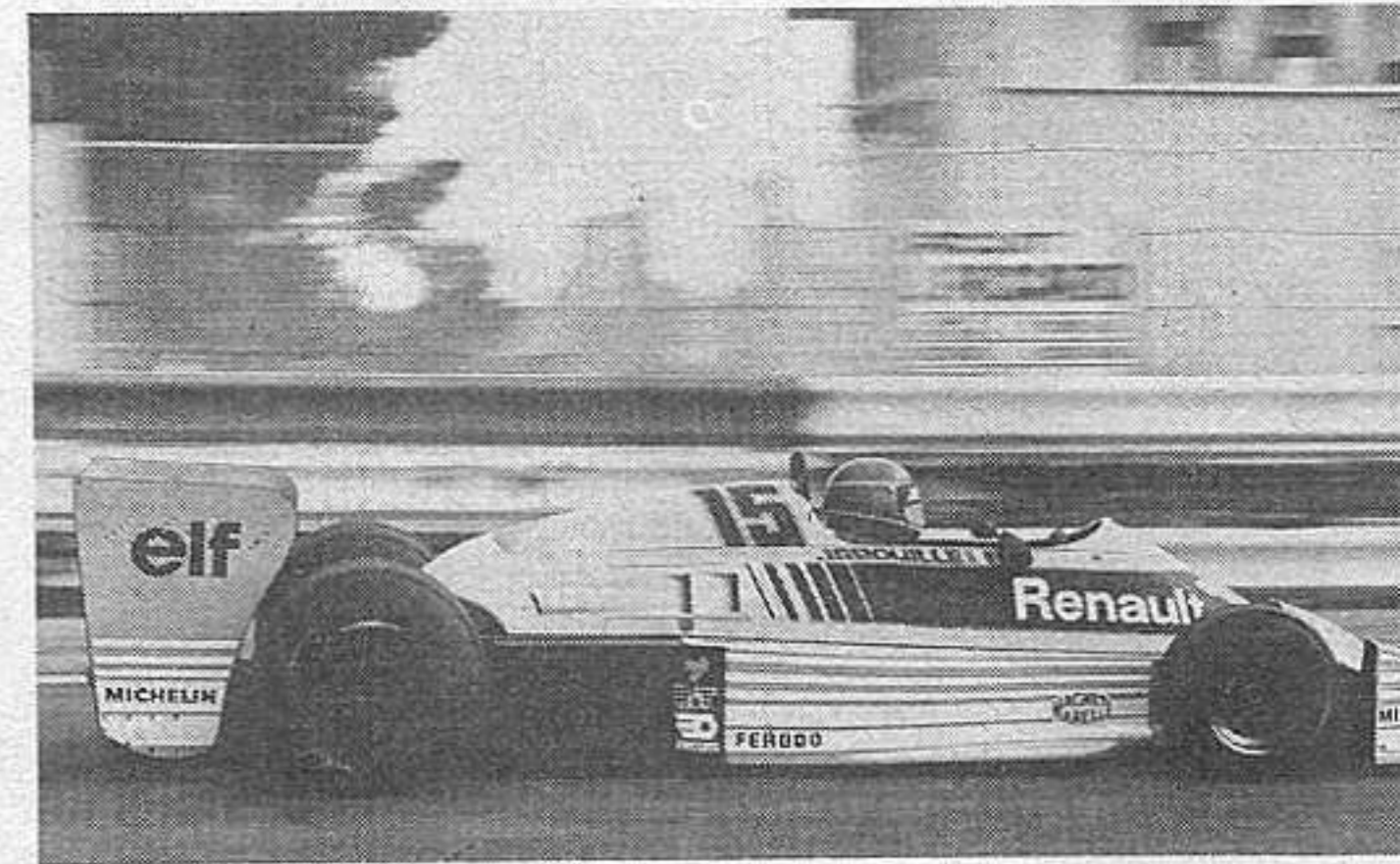
In Austria infine per stregare ancora di più le fantasie ferrariste e di tanti altri Patrick fa il 7. tempo assoluto in prova. La pista infatti è ancora una di quelle dove i motori buoni contano qualcosa e con 1'41"39, 1'40"29, 1'43"85 e 1'41"98 Tambay non fatica a far valere i diritti dei suoi Cosworth. In gara come è noto si barcamena nelle prime posizioni da quinto a settimo prima di ritirarsi al 42. giro, c'era da scommetterci, per rottura del motore.

Complici le immagini eurovisive, due corse così valgono al « BELLO » una carta di credito, a dare retta alle voci, anche per Maranello dove naturalmente non giungendo le immagini televisive di altre gare dove ad esempio i nostri Giacomelli, Patrese (per il coro dei « memoria corta » che oggi esaltano Tambay sesto alla sua seconda corsa di F. 1 vale la pena ricordare che Riccardo era a Zolder sotto la pioggia alla sua seconda gara di F. 1 proprio in questa posizione nei primi giri) dimostrano di avere nel piede forse qualcosa di più, la gente inganna le calde sere d'agosto sognando... e confermando la veridicità di un proverbio che aggiornato potrebbe suonare: « Agosto... pilota mio non ti conosco! »

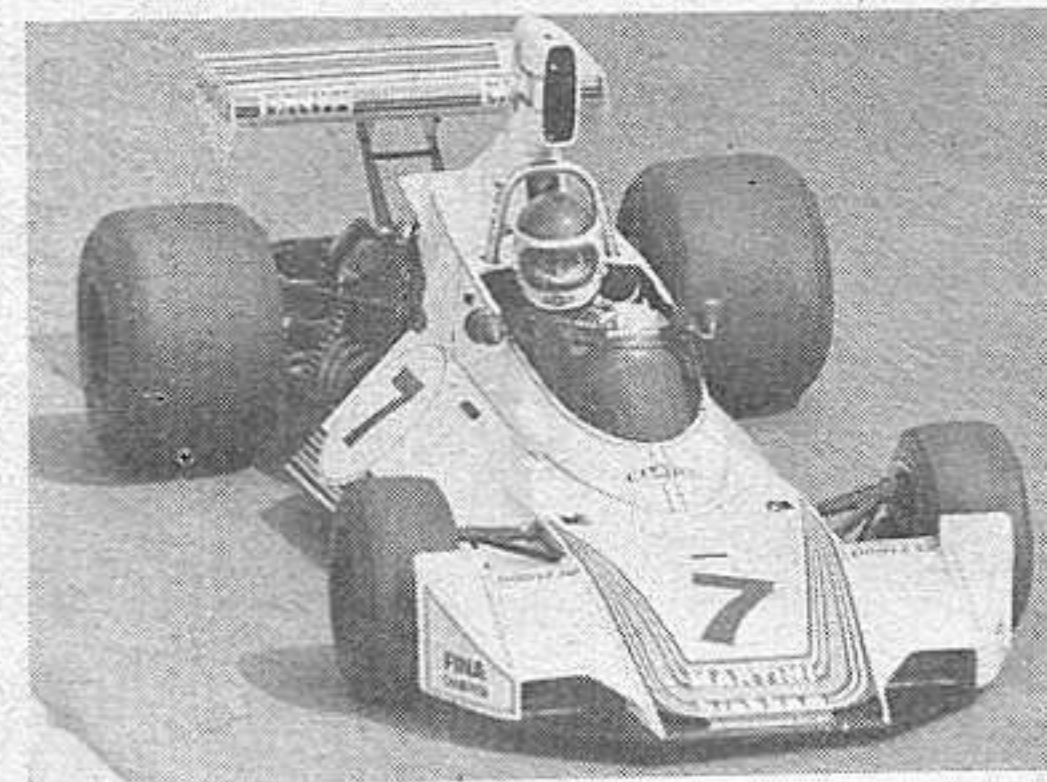
e. z.

L'identi-kit della BT46

Dimensioni: passo 2590, carreggiata anteriore 1422, posteriore 1524, peso 573 kg senza zavorra. **Motore:** Alfa Romeo 3 litri 12 cilindri contrapposti. **Iniezione:** Lucas. **Equipaggiamenti elettrici:** Magneti Marelli. **Trasmissione:** Brabham-Alfa a 6 velocità, lubrificazione a carter secco. **Semiassi:** in lega di acciaio con giunti a velocità costante. **Frizione:** Automotive Products a doppio disco. **Sospensione anteriore:** doppi triangoli sovrapposti, gruppo molla-ammortizzatore interni, carico a geometria variabile, barre antirollio. **Sospensione posteriore:** braccio superiore, bracci paralleli inferiori, due puntoni di reazione, gruppo molla-ammortizzatore esterno, barra antirollio. **Sterzo:** a cremagliera, costruito dalla Motor Racing Developments. **Ruote:** Speedline, anteriori 10" x 13", posteriori 18" x 13", anteriormente con ventilazione forzata per raffreddamento dei freni. **Pneumatici:** Goodyear. **Freni:** Dunlop, con pinze Girling, anteriori esterni. **Radiatori:** Marston, a sfioramento. **Serbatoi:** Marston - Excelsior di sicurezza, tipo FT 3. **Ammortizzatori:** Koni in lega leggera. **Batteria:** Sogea. **Sistema di avviamento:** pneumatico, della MRD. **Impianto di estinzione:** Fire Eater BCF. **Carrozzeria:** MRD in fibra di vetro rinforzata in fibre di carbone. **Cinture di sicurezza:** Willans.



Le rotondità RENAULT



i fianchi della BT. 44

MENTRE questo numero di AUTOSPRINT va in stampa, la nuova Brabham-Martini-Alfa Romeo siglata BT46 sta provando con Watson a Balocco, nella pista privata dell'Alfa Romeo. Secondo i dirigenti del team inglese, è possibile addirittura un debutto-lampo a Zandvoort, domenica prossima. Questa apparente sicurezza potrebbe dipendere dal fatto che la macchina è stata già collaudata — e con esito più che positivo — o a Snetterton o alla pista di prova dietro alla nuova sede della Brabham, a Chesington. Staremo a vedere, anche se sarebbe francamente un miracolo che tutto funzionasse alla perfezione già al primo assaggio agonistico, dopo che per un'intera stagione il team non è riuscito — ad esempio — a fare arrivare all'assetato 12 cilindri Alfa tutta la benzina richiesta, che si perdeva nei meandri della scocca o mancava del tutto.

Ma veniamo alla nuova macchina. L'aspetto, le interessanti novità, il tipo di tecnologia e gli intenti del progetto giustificano l'attesa, protrattasi in una lunga gestazione.

Il problema principale della BT45, che pure ha dimostrato di essere una macchina potenzial-

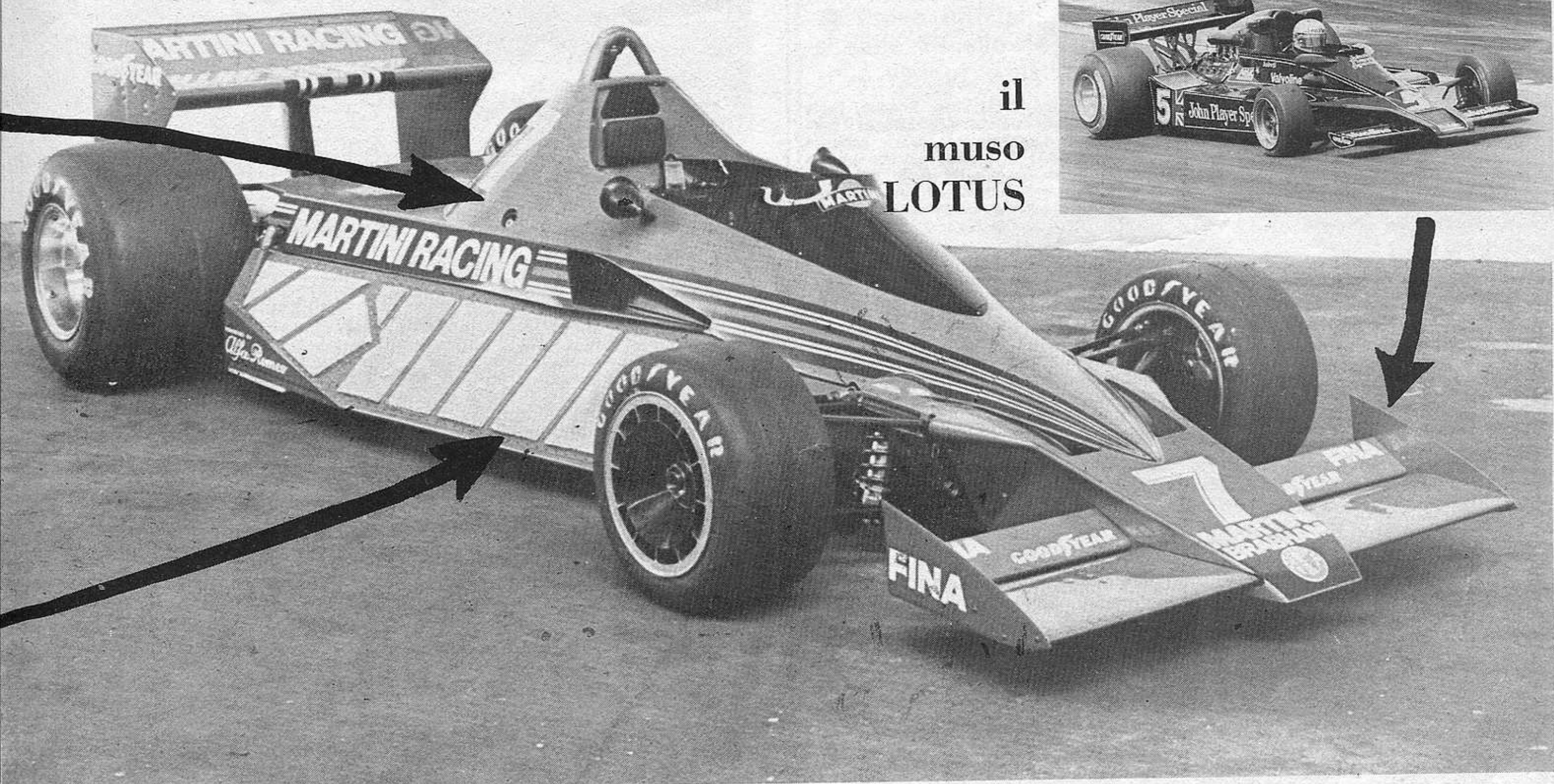
mente vincente, era il suo peso, un handicap acuito dal fatto che il forte consumo del motore la penalizzava in partenza con un più grande carico di carburante. Per ridurre il peso generale della macchina, Murray non ha avuto altra scelta che destinare ad un incarico « multiplo » dei particolari la cui destinazione è tradizionalmente ben definita. E' la tecnica che trova il suo esempio più tipico, ed ormai scontato, nell'utilizzazione del motore come parte integrante del telaio.

Nella BT46, a far parte della scocca sono stati chiamati i radiatori acqua e olio, le cui superfici radianti, molto estese, coprono quasi tutto il fianco della macchina da entrambi i lati. Gli scambiatori di calore sono stati costruiti dalla Marston-Excelsior in alluminio ad alta resistenza, e confezionati in pannelli che sono entrati come parte integrante della struttura della monoscocca. Il liquido da raffreddare scorre lungo la « pelle » superficiale di questi pannelli, lambiti dall'aria che provvede al necessario raffreddamento, con perdite aerodinamiche trascurabili.

L'apparente assenza dei radiatori e di prese d'aria aveva fatto pensare, in un primo tempo, ad un nuovo sistema di raffreddamento.

HA MOLTE NOVITÀ LA BRABHAM AEROSPAZIALE La BT.45

La pelle-frigorifero sulla nuova BT. 46



il
muso
LOTUS

damento a circuito « chiuso » dotato di uno speciale refrigerante chimico. D'altra parte, non è detto che nel circuito non vi sia effettivamente qualche cosa di diverso dall'acqua.

Anche la struttura della monoscocca, che è tornata alla sezione triangolare cara a Murray (con benzina in basso ed abbassamento del centro di gravità) utilizza tecnologie di tipo aerospaziale. I pannelli della scocca sono in titanio ed alluminio, con sistemi di assemblaggio molto raffinati a garanzia di grande rigidità e grande leggerezza. Da notare che la scocca sostiene in parte il motore, che quindi è solo parzialmente portante.

Tecnologia aerospaziale anche nei freni. Come ricorderete, già lo scorso anno la Brabham, in collaborazione con la Dunlop, aveva provato degli speciali dischi freno dotati di superfici di attrito. Nella BT46 il sistema è stato adottato in via definitiva, e prevede dischi freno Dunlop in acciaio sulla cui superficie è applicato uno strato di fibre di carbone. Le pastiglie freno sono anch'esse in fibre di carbone, mentre le pinze sono delle Girling, consuete. La tecnologia è stata sperimentata dalla Dunlop nel supersonico Concorde.

Nella BT46 vi è un radiatore an-

che per l'abitacolo! Per migliorare il comfort del pilota, la struttura attorno al posto di guida è anch'essa formata con speciali pannelli Marston fatti di due fogli d'alluminio con internamente fogli corrugati e forati. Questa struttura « spugnosa » viene percorsa da una corrente d'aria forzata prelevata nella parte anteriore ed opportunamente filtrata affinché nell'abitacolo arrivi aria priva di polvere ed impurità.

Piccola rivoluzione anche negli strumenti. Infatti, accanto ad un contagiri convenzionale circolare, troviamo indicatori digitali per i quattro parametri di principale interesse per il pilota, cioè pressione e temperatura olio, temperatura acqua, pressione carburante. Lo schermo dell'indicatore digitale è unico, ed è il pilota che può ricevere istantaneamente l'informazione richiesta mediante uno speciale interruttore.

Vi è anche un altro indicatore digitale, che segnala al pilota il tempo del giro appena compiuto ricevendo il relativo segnale dal box.

La Brabham BT46 è la prima monoposto di Formula 1 ad essere equipaggiata di martinetti pneumatici per le operazioni ai box. Tre martinetti interconnessi

(uno davanti e due dietro) possono sollevare in circa un secondo la macchina, con il pilota a bordo e piena di carburante, ad un'altezza sufficiente per il cambio dei pneumatici. I martinetti sono azionati da una fonte di aria compressa esterna dotata di attacco rapido al circuito pneumatico della vettura.

La presenza di questi crick montati a bordo riporta il discorso alla limitazione dei pesi. E' evidente che il lavoro per il contenimento del peso è stato portato avanti in maniera eccellente, se alla Brabham ci si è potuti permettere il « lusso » dei crick a bordo. In effetti, la macchina pesa 2 chili meno del limite minimo di 575 kg. e per arrivare a questo risultato si è provveduto ad una « integrazione » spinta dei vari componenti. Non solo i radiatori fanno parte della scocca, ma il pannello portastrumenti, il meccanismo dello sterzo, il roll-bar anteriore e quello posteriore, il serbatoio dell'olio sono parte integrante del telaio.

In questa eliminazione del superfluo, una larga parte ha avuto l'accurato studio della trasmissione, realizzata in collaborazione con l'Alfa Romeo. Il complessivo cambio-differenziale, a sei marce, compendia i punti di attacco delle sospensioni senza

necessità di strutture intermedie, il meccanismo di disinnesto della frizione e le pompe di circolazione e recupero dell'olio nella trasmissione stessa.

Secondo i tecnici della Brabham, la BT 46 rappresenta un passo avanti anche dal punto di vista della sicurezza. La scocca si estende al di sopra ed oltre le spalle del pilota, « avvolgendolo » interamente in una struttura completamente metallica ad alta resistenza. La parte anteriore, comprendente il musetto, l'allettone ed il suo supporto, consiste in una struttura unica che incorpora compartimenti riempiti di schiuma antiurto. Tutto il complesso è in grado di assorbire una certa energia in caso di urto frontale, cedendo progressivamente. Davanti al pilota, un doppio pannello forma una struttura molto rigida che incorpora il quadro strumenti e fa da supporto al roll-bar sopra le gambe.

I serbatoi di carburante sono del tipo completamente flottante, e sono dotati di giunti di tipo aeronautico. Le paratie di sicurezza, riempite di un nuovo tipo di schiuma non infiammabile e non tossica, sono perfettamente integrate nella loro funzione dai pannelli radianti delle fiancate.

L'UNICA VERA INCERTEZZA PER IL TITOLO '77

La pioggia condizionerà i cinque G.P. rimasti?



Questo particolare copri-testa da pioggia sfoggiato da un tifoso calcistico, potrebbe essere un'interessante innovazione anche per i caschi di (certi) piloti in certe giornate nere (di nubi)

Il Presidente CSAI, Ing. Rogano, parla (a destra) fitto con Merzario e il suo manager d.s. Palazzoli. Dava garanzia piena CSAI al pilota comasco per la questione della irregolarità delle pre-prove in F. 1 e del reclamo di invalidazione. L'appoggio sarà mantenuto in Olanda (o «pastetta» è fatta)?

COME GIA' l'anno scorso, anche se con qualche cautela in più (pur se ce ne dovrebbe essere meno bisogno visti i punteggi), generalmente si dà per scontato il secondo titolo iridato di Lauda. Con 17 GP quest'anno, a punteggi oggi acquisiti, con la grande jella specie di Andretti, è certo difficile pensare — pur con 45 punti ancora da assegnare ai vincitori — ad un ribaltamento dei risultati. Resta solo il dubbio del nuovo cambiamento di caratteristiche dei circuiti per i G.P. rimasti. Solo Monza è più congeniale alla Ferrari di oggi. Zandvoort, Mosport, Watkins Glen e Fuji sono più idonei alle qualità aerodinamiche e di assetto della Lotus di Andretti, della Wolf di Scheckter e della McLaren di Hunt.

Alla luce, poi, di quanto è avvenuto in Austria c'è il fondato timore che, essendo il periodo climatico che si avvicina più disponibile al tempo piovoso in Olanda, Nord America e Giappone, le possibilità difensive di Lauda possono essere più ridotte, dopo che in casa sua ha appena confermato di non aver assorbito lo choc giapponese della pista umida.

La Elf ci ripensa: resta con TYRRELL (e così DEPAILLER)

Solo un « 10 » nel TOTOSPRINT del GP GERMANIA

LONDRA - Ken Tyrrell ha confermato che — dopo alcune incertezze — la Elf continuerà a sostenere il suo team Formula 1 anche nel 1978, assieme alla First National City Bank, e che Patrick Depailler ha sottoscritto il contratto per guidare la vettura anche nella prossima stagione. «Sono molto contento che Patrick abbia nuovamente firmato — ha detto Tyrrell — egli è un pilota che continua a migliorare, ed anche se non ha avuto una stagione fortunata, ha compiuto un grosso lavoro per noi. Non potevamo chiedere di più ad un pilota. Abbiamo molte speranze per Patrick e la nuova macchina, per il '78».

La Tyrrell 008 è già stata disegnata da Phillippe, ma al momento l'unica cosa che ammettono alla Tyrrell è che essa sarà pronta per le prime prove «prima dalla fine dell'anno». Non si fanno accenni, peraltro, né a Peterson né ad un altro secondo pilota.

● Anche per il G.P. di Germania i pronosticatori del nostro **TOTOSPRINT '77 «a sfida diretta»** non si sono fatti molto onore: il migliore punteggio raggiunto è stato un piccolo 10 che, comunque, ha permesso al signor **PIETRO CARLONI** (Via Marco Perennio, 23 - Arezzo) di vincere il volante **PERSONAL-MERZARIO** in palio per quella scheda. Ahinoi, sono terminati i tempi delle vacche grasse con punteggi massimi che fioccano ad ogni scheda. Evidentemente la vena divinatoria si è esaurita, permettendo al «magnifico 7» del 13 già raggiunto di attendere con calma il finale del campionato F. 1 per vedere chi più si sarà avvicinato alla graduatoria, nomi ed eventualmente punteggi, che con il campione del mondo indicherà coloro che lo avranno seguito.

● Nella sola notte di sabato, a Zeltweg la polizia ha ricevuto 50 denunce di furti, 11 per offese personali, mentre tre spettatori completamente ubriachi sono stati ricoverati in ospedale.

● Molto in difficoltà erano le March che riscaldavano le gomme dechappando. Pardini ha risolto montando le M/H, mentre Pavanello ha provato varie soluzioni sulla vettura del rientrante Brancatelli.

● Nella notte precedente il G.P. d'Austria baldoria generale attorno al circuito anche con spettacolo pirotecnico molto bello. (Da fare invidia a Piedigrotta!). Un incontro di boxe ha allietato la serata fra una pinta di birra e un'altra. E' stato ucciso un cane che abbaiano disturbava... L'ing. Chiti, saputolo, voleva ritirare le macchine...

● I guardiani austriaci con i cani di servizio al circuito erano tutti vestiti di bianco con grandi stemmi Fiat all'occhiello. I cani sono stati subito ribattezzati «126».

● E' stato visto ripetutamente a braccetto di un amico di Wolf, interessato nel programma F. 1, Lauda durante le prove. Egli andava avanti e indietro dal team Wolf a quello Brabham...



La SHADOW «nobilmente» tornata a PATRESE

Decisivo l'intervento (anti MERZARIO) di altro sponsor italiano molto noto?

PER MERZARIO la situazione è molto singolare. Intanto la SHADOW non ha mantenuto la promessa di dargli la macchina anche in Olanda. Giovedì è arrivato un telex al manager di Arturo, Palazzoli, nel quale Alan Rees comunicava che, per il «contratto ancora esistente» avrebbero dovuto far tornare a correre PATRESE. Come è noto il giovane padovano aveva dato man forte al «ritiro» di Ambrosio, accettando l'ordine dello sponsor milanese di non andare a Zeltweg. Così Ambrosio ha potuto dire che il mancato pagamento delle due rate che ha indotto la Shadow all'emergenza Merzario in Austria era stato motivato dalla «fornitura di motori non competitivi a Patrese». E' evidente che questa interpretazione giovava anche al padovano per giustificare le sue non esaltanti (finora) esibizioni in F. 1. In realtà queste considerazioni proprio in Austria sono state inficiate dalle prestazioni sia di Jones che di Merzario.

Il fatto è che la Shadow, più che per un appianamento dei rapporti con Ambrosio, è tornata a Patrese perché ci sarebbe stato l'intervento di un altro (nobile, stavolta) sponsor italiano (colui che detiene il contratto

Peterson e che finanziò la operazione Lella Lombardi in F. 1). Questi si precipitò a Zeltweg la scorsa settimana e si sarebbe affrettato a garantire personalmente la copertura dei ratei pro-Patrese intanto fino alla fine del '77. Così Merzario si è vista togliere un'altra volta una macchina con la quale aveva già mostrato come siano faziosi tanti giudizi nei suoi confronti.

Il fatto è che, nel giro, si sa bene l'antipatia di questo altro mecenate torinese verso Merzario, forse perché nei lunghi anni di presenza di questo signore sulle piste, quando è sempre stato vicino anche a diversi piloti italiani (da Baghetti a Galli, da Lella a Pianta) non è riuscito a trovare ossequiosa e riverente attenzione anche dal comasco, che è un carattere certo più sincero anche se può sembrare scostante perché non sa fare la faccia falsa.

Buon per PATRESE, comunque. Magari per il futuro, se è vero che questo «sponsor» sta studiando per il suo PETERSON (dopo il rinnovato NO di Ferrari cui l'ha offerto) una squadra F. 1 con una macchina che porterà il nome dello svedese (ne avete letto sul numero scorso). Come anticipato dovrebbe essere proprio l'ing. Southgate a realizzarla. Questo potrebbe dire che la seconda guida, prevedibile è PATRESE. Ma siamo sempre nel limbo delle voglie.

Il reclamo di Arturo dopo... le prove!

Per tornare a Merzario ora c'è il problema della qualificazione-«privati», contro la quale ha posto appello come in Austria. Qui l'annullarono e poi Ecclestone «inventò» il Merzario-Shadow e quindi FOCA, che semplificava la situazione evitando la scottata decisione. L'escamotage degli «iscritti diminuiti» evitò a Zeltweg la necessità della prova speciale di qualificazione.

In Olanda il problema si ripropone. Il bello è che, insieme al telex di ripensa-

CURIOSI STRASCICHI A ZANDVOORT

DELLE «POLEMICHE» AUSTRIACHE

Impediranno a MERZARIO di correre?

ZANDVOORT - Sono 37 le iscrizioni pervenute agli organizzatori del Gran Premio di Olanda. 31 piloti saranno ammessi alle prove ufficiali, che iniziano venerdì, per i 26 posti di partenza. Alle prove ufficiali come è noto sono stati ammessi d'ufficio 24 membri della FOCA (inclusa la Renault Turbo di JABOUILLE) più tre piloti non aderenti all'associazione, e cioè: JARIER (Penske-ATS) poiché ha un punto nel mondiale, l'olandese BOY HAYJE (March F+S) ed il belga PATRICK NEVE (March Williams) poiché essi attireranno gli spettatori locali... Una ben strana procedura, che dimostra l'inopportunità, oltre che la non regolarità, delle preprove di qualificazione, visto che a discrezione degli organizzatori vi può essere qualcuno avvantaggiato rispetto ad altri suoi « simili ».

Saranno quindi 10 i piloti che si dovranno guadagnare, in una sessione apposita martedì 23, l'accesso ai 4 posti per le prove ufficiali. Si tratta di MERZARIO (March), HENTON (March), VILLOTA (McLaren), LUNGER (McLaren), ASHLEY (Hesketh), BINDER (ATS-Penske), KESSEL (Apolon), PILETTE (BRM), un pilota da designare sulla Lec (potrebbe essere BELL, ma preferirà correre nello ShellSport) ed infine forse il pilota locale MICHAEL BLEEKEMOLEN nella seconda March F+S, quella che è stata guidata da Kozarowitzky.

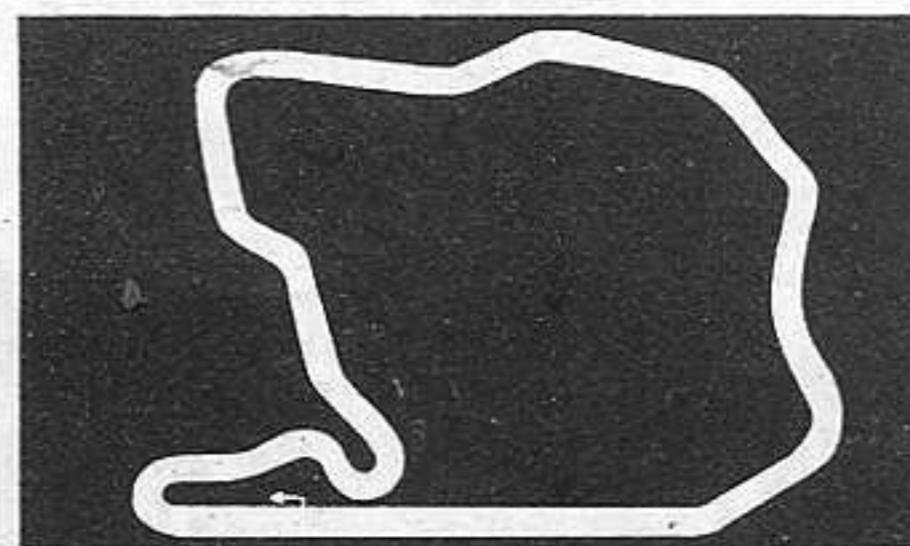
Per Bleekemolen è atteso, prima di martedì 23 agosto, un assenso della FIA da Parigi a proposito della sua licenza, poiché l'olandese non ha la licenza « A » indispensabile per la F. 1.

« Si vede
che tornavo
a infastidire... »

Interpellato Merzario sulla novità Shadow si è schermato ironicamente: « ...Si vede che, preoccupati dopo avermi visto a Zeltweg, sono... corsi ai ripari... Tornavo forse a dar fastidio a troppi. Comunque io già non volevo accettare la prima offerta. Non volevo in ogni caso, creare problemi a Patrese. Fu Chiti a insistere e convincermi anche per le pressioni di Ecclestone... ».

Sul caso Olanda, il d.s. del team, Palazzoli, non si pronuncia: « ...Sapete del giorno di discussione del reclamo. Ora stiamo valutando come comportarci, per non cadere nelle varie trappole. Vedremo come si comportano i responsabili CSAI. Anche se, a botte calda stavolta, mi sembrano più tiepidini... ».

m. s.

28
agosto
1977Circuito
di
Zandvoort

G.P. OLANDA

- Circuito di metri 4.226 - Giri 75 pari a km 316,95
- Prove ufficiali: venerdì 26 agosto dalle 10 alle 11,30 e dalle 13 alle 14; sabato 27 agosto dalle 10 alle 11,30 (non valide) e dalle 12,30 alle 14 (ora italiana)
- Partenza del Gran Premio: domenica 28 agosto ore 15 (ora italiana).

Così nel 1976

in 26 al VIA...

James Hunt (McLaren Marlboro) 1'21"39	Ronnie Peterson (March 761) 1'21"31
John Watson (Penske PC 4) 1'21"62	Tom Pryce (Shadow DN 8) 1'21"55
Mario Andretti (Lotus JPS 77) 1'21"88	Clay Regazzoni (Ferrari 312 T2) 1'21"85
Jody Scheckter (Tyrrell P 34) 1'21"91	Vittorio Brambilla (March 761) 1'21"88
Jacques Laffite (Ligier Martini JS5) 1'22"06	Carlos Pace (Brabham Alfa BT45) 1'22"03
Carlos Reutemann (Brabham Alfa BT45) 1'22"16	Jacky Ickx (Ensign 176) 1'22"13
Patrick Depailler (Tyrrell P34) 1'22"27	Gunnar Nilsson (Lotus JPS 77) 1'22"16
Alan Jones (Surtees TS19) 1'22"51	Jochen Mass (McLaren Marlboro) 1'22"48
Hans Stuck (March 761) 1'22"59	Emerson Fittipaldi (Copersucar FD 04) 1'22"55
Jean Pierre Jarier (Shadow DN5) 1'23"18	Larry Perkins (Ensign Boro 175) 1'23"10
Henry Pescarolo (Surtees TS 19) 1'23"35	Rob Hayle (Penske PS 3) 1'23"26
Harald Ertl (Hesketh 308) 1'24"37	Arturo Merzario (Wolf Williams) 1'24"09
Connie Andersson (Surtees T9 19) 1'24"74	Rolf Stommelen (Hesketh 308) 1'24"71

...e in 12 all'ARRIVO

1. Hunt (McLaren M23) in 1.44'52" e 09 media 181,351 kmh
2. Regazzoni (Ferrari 312 T2) a 92/100
3. Andretti (Lotus-JPS) a 2"09
4. Pryce (Shadow DN8) a 6"94
5. J. Scheckter (Tyrrell 34) 22"46
6. Brambilla (March 761) a 45"03
7. Depailler (Tyrrell 34) a 56"28
8. Jones (Surtees TS19) a 1 giro
9. Mass (McLaren M23) a 1 giro
10. Jarier (Shadow DN5) a 1 giro
11. Pescarolo (Surtees TS19) a 1 g.
12. Stommelen (Hesketh 308) a 3 g.

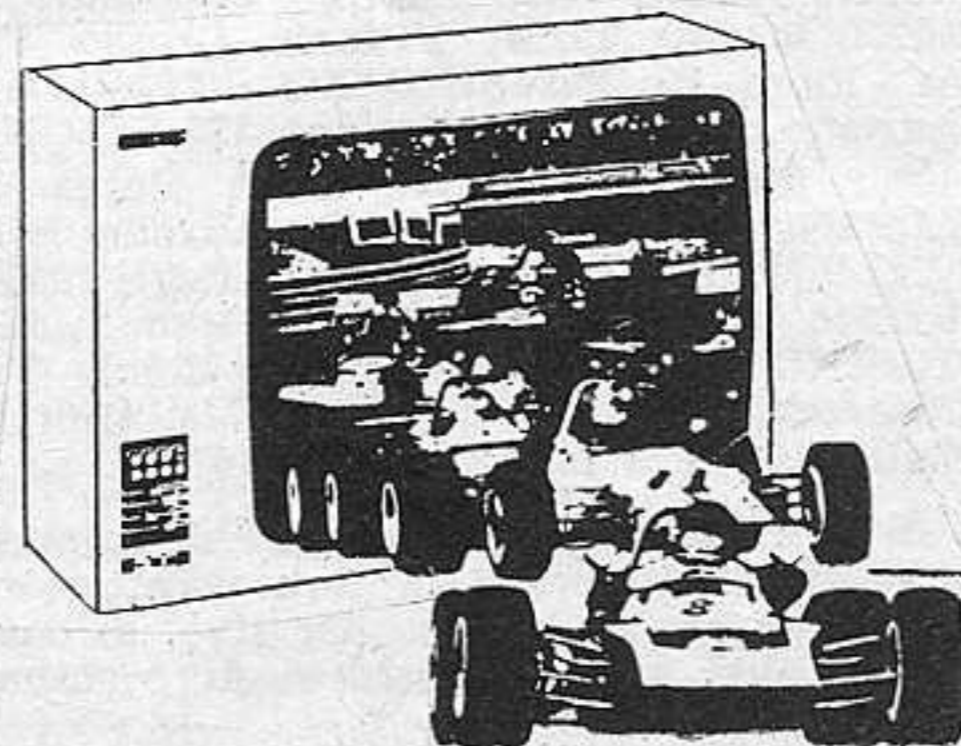
I PRIMATI

- sul GIRO Peterson (Lotus-JPS 72) e Revson (McLaren M23) in 1'20"31, media 189,432 kmh (1973)
- sulla DISTANZA Lauda (Ferrari 312 B3) media 184,628 kmh (1974)

Records in prova

- Nelle prove Goodyear di metà giugno, il giro più veloce è stato segnato da Reutemann (Ferrari) e Fittipaldi (Copersucar) in 1'21"6
- Il giro più veloce assoluto in prova a Zandvoort appartiene a Niki Lauda (Ferrari 312 T) in 1'20"29 (1975)

DIRETTA a COLORI RETE 2 - ore 14,50
(senza interruzioni!)



- TV in diretta a colori sulla rete 2 per la telecronaca completa a partire dalle ore 14,50. Stavolta è garantito che non vi saranno interruzioni con altri avvenimenti

CHI PRIMO ARRIVA, PAGA MENO:

MONZA AUTO SPRI NT
vale L. 500

PROVE - Vale solo per venerdì 9 settembre



MONZA AUTO SPRI NT
vale L. 500

PROVE - Vale solo per sabato 10 settembre



MONZA AUTO SPRI NT
vale L. 500

GARA - Vale solo per domenica 11 settembre



3 tagliandi SCONTO per 3 giorni

Domenica 11 settembre l'Autodromo di Monza ospiterà il « great event » dell'annata, ovvero il 48. GRAN PREMIO D'ITALIA, quattordicesima tappa del lungo percorso del « Mondiale Piloti F. 1 - 1977 ». Per questo « clou » della stagione automobilistica italiana all'Automobile Club di Milano si lavora alacremente perché l'organizzazione sia del tutto degna dell'avvenimento.

Una cura del tutto speciale viene posta alla ricettività dell'impianto e del servizio biglietteria che in quella domenica subirà l'attacco più grave. Anche dai nostri lettori perché proprio in quella occasione scatta ancora una volta la simpaticissima collaborazione che lega AUTOSPRINT agli amici milanesi.

Come il 1976 l'AUTOMOBILE CLUB DI MILANO mette a disposizione dei lettori di AUTOSPRINT 3.000 biglietti per l'ingresso ai posti di prato e alle gradinate esterne ed interne della curva parabolica, suddivisi 1.000 per ciascun giorno sia per venerdì e sabato, giornate delle prove ufficiali, che per la domenica della grande corsa.

I biglietti a disposizione dei nostri lettori saranno a prezzo ridotto, cioè avranno uno sconto di L. 500 sul prezzo del biglietto normale e potranno essere richiesti soltanto alle biglietterie dell'ingresso di Porta Vedano. I 1.000 biglietti relativi alla giornata di prove di venerdì 9 settembre costeranno perciò ai nostri lettori L. 3.000 anziché L. 3.500; quelli della giornata di sabato 10 settembre costeranno L. 4.000 anziché L. 4.500 e quelli di domenica 11 settembre costeranno L. 4.500 anziché L. 5.000.

Tutti i suddetti biglietti sono « CONTINGENTATI » e saranno ceduti sino ad esaurimento a quei lettori che si presenteranno alle biglietterie di Porta Vedano muniti del tagliando relativo alla giornata cui si riferisce, tagliando da ritagliarsi da AUTOSPRINT e non altrimenti riprodotto.

Per facilitare il compito dei nostri lettori e al fine di evitare inutili dispersioni, pubblichiamo qui di fianco tutti e tre i tagliandi che, rispettivamente, porteranno le scritte: « Valido per venerdì 9 settembre », « Valido per sabato 10 settembre » e « Valido per domenica 11 settembre ». Ripetiamo che i biglietti sono contingentati e che saranno venduti sino ad esaurimento delle precitate disponibilità. Quindi, chi tardi arriva...

Questi i 10 (fortunati) soci del club al « paddock »

Anche per il Gran Premio d'Italia l'AUTOMOBILE CLUB DI MILANO rinnova la simpatica tradizione consistente nell'aver come « ospiti » alcuni Soci del Club AUTOSPRINT. Questa volta saranno 10 (dieci) e ad ognuno di loro (sono stati designati a mezzo sorteggio) verrà consegnato un tagliando « retrobox » e il relativo biglietto omaggio per entrare eventualmente con la vettura. I 10 tagliandi, depositati in busta nominativa, potranno essere ritirati dagli interessati presso il Capo servizio dell'ingresso di Porta Vedano, a partire dalle ore 8 di venerdì 9 settembre e sono validi, oltre che per la gara, anche per le due giornate di prove. I Soci fortunati sono:

- Guglielmo Borghi Via Pia 109 SASSUOLO (Mo) tessera 14295; Franco Bortolotti Via Per Castelvetro 11 VIGNOLA (Mo) 13854; Angelo Maggi Via Monte Sabotino 14 LECCO (Co) 12264; Vittorio Grosso Via M. Fiore 23 POVEGLIANO (Tv) 13758; Adriano Suman C.so Traiano 158 TORINO 4986; Fidelmo Venezian P.zza Roma 10 ALBANO V.SE (Vc) 14703; Alfredo Sala Via Puccini 12 VIMERCATE (Mi) 10333; Renato Ruggeri Via Botta Bassa 1 PETOSINO (Bg) 2822; Lorenzo Lalomia Via Biscaretti 86 CHIARI (To) 14723; Giorgio Gaiti Via Zara 14 CREMONA 1673.

I Soci designati sono pregati di comunicare immediatamente la loro accettazione per darci modo, in caso negativo, di designare altri soci al posto degli eventuali assenti.

GIÀ OLTRE QUINDICI MACCHINE ALLA CORSA DEL 25 SETTEMBRE

FERRARI e BRABHAM iscritte a IMOLA F.1

IMOLA - In questi giorni iniziano ad essere diffusi i primi manifesti-tris destinati a ricordare agli appassionati il ritorno in grande stile dell' autodromo di Imola alle competizioni. Il « settembre caldo » al Dino Ferrari comprenderà infatti tre appuntamenti molto significativi: la gara Veteran, che vivacizzerà il recupero di una classica, cioè della gara Sport per il campionato mondiale, e l'attesissima gara di F. 1 per il ventilato trofeo d'Europa i cui contorni si vanno sempre meglio definendo nonostante la « scarsa » collaborazione del boss della Formula One Association, Bernie Ecclestone.

Mercoledì 24 il settembre imolese verrà presentato ufficialmente, alla presenza dell'ing. Ferrari che è fra i fautori di questo campionato « minore ». Gli organizzatori dell'AC di Bologna hanno anzi pensato di intitolare a « Dino Ferrari proprio la gara del 25 settembre. In occasione di quella data, vi sarà un incontro fra gli organizzatori europei interessati al fine di mettere a punto il campionato per il '78.

Oltre ai nomi che avete già visto, certamente altri se ne aggiungeranno prima della chiusura delle iscrizioni. Quel che è certo è che i primi due iscritti sono una Ferrari ed una Brabham: la scelta dei rispettivi piloti, due giovani, sarà uno dei motivi di interesse della gara.

Per quanto riguarda la gara del mondiale sport, del 4 settembre, la presenza di tre Alfa Romeo ufficiali per Merzario, Brambilla e Francia è già garanzia di successo. Per ora le iscrizioni non sono molte, ma c'è interesse fra i conduttori di sport e delle GT più veloci. Gare di marca completeranno i week-ends: Alfased il 4 e Renault il 25 settembre.

TUTTI I RECORDS D'INCASSO BATTUTI A ZELTWEG NEL 1977

Pugilato gigante tra italiani

ZELTWEG - Più quattrini che mai, ma anche più danni che mai: questo il risultato organizzativo del GP d'Austria 1977. Non meno di 90.000 spettatori hanno assistito alla corsa, e circa 70.000 alle prove di venerdì e sabato, realizzando il nuovo record dell'Oesterreichring, che prima era costituito dai 140.000 spettatori complessivi del 1975. Oltre 40.000 macchine sono state parcheggiate quest'anno vicino al circuito, e molte sono rimaste impantanate, e sono state liberate dai trattori dei contadini della zona che hanno lavorato fino a tarda notte. Molti quindi sono stati gli spettatori che hanno trascorso un'altra nottata all'Oesterreichring, approfittando anche della festività del Ferragosto celebrata in Austria, Italia e Baviera.

Dopo la corsa, il terreno ha dovuto essere sgomberato da una massa enorme di rifiuti, e un gruppo di 30 ragazzi, appartenenti alla Gioventù Cattolica di Graz, ha fatto del suo meglio per pulire all'interno del circuito. Tutta la rete di contenimento è stata danneggiata, e in molti punti completamente distrutta.

Innumerevoli i taferugli e i pugni tra il pubblico, ad opera di spettatori ubriachi, spesso favoriti dalla presenza di poliziotti troppo giovani e spaventati per intervenire. Chi scrive è stato personalmente testimone di un pugilato tra alcuni italiani sopra la « S » di Hella, e nonostante l'intervento suo e di altri giornalisti non si è riusciti a smuovere il poliziotto stazionato lì presso, che tremava letteralmente di paura. Solo dopo l'arrivo di un altro agente con un cane da guardia, i due hanno cercato di separare i contendenti, arrestandone uno soltanto, mentre gli altri si dileguavano.

C'è stata confusione anche al parco conduttori, dopo che ad un pilota inglese di F3 sono state rubate sei gomme da corsa: la polizia ha controllato gli altri furgoni dei piloti di F3, ma non è stata trovata alcuna traccia delle gomme, del valore di 10.000 scellini austriaci.

Molto di più hanno incassato gli scommettitori che avevano indicato Alan Jones

vincente. Ciascuno di essi ha realizzato non meno di 13.000 scellini. In tutto le scommesse raccolte sono state 2.841: 556 indicavano primo Lauda, 460 Hunt, 379 Andretti, e soltanto tre Jones. Uno dei vincitori è di Graz: aveva riempito sette moduli, sei col nome dei favoriti ed il settimo con quello di Jones. Il secondo, in società con un amico, aveva riempito 30 schede, e la terza, una ragazza di Knittelfeld, aveva scelto Alan Jones solo per « il nome che suonava bene ».

Il vincitore dell'Alfased è stato indovinato da un solo scommettitore, che ha intascato 796 scellini, mentre in 86 hanno indicato il nome del primo della F3, ma si sono dovuti dividere la vincita, con un incasso di soli 61 scellini a testa: il prezzo di una scheda era di 20 scellini.

Hannes C. Steinmann

Un libro di LAUDA sugli anni in FERRARI tabù fino al 1° gennaio?

VIENNA - « Minuten », minuti, sarà il titolo del nuovo libro di Niki Lauda, che verrà pubblicato a novembre dall'editrice austriaca Orac di Vienna. Ha detto Niki di questo libro, il secondo della sua carriera letteraria: « E' la mia versione dei fatti sui momenti più importanti della mia vita, su come li ho superati, e su quello che ho provato. Non sarà una biografia, ma semplicemente ho scelto i punti salienti della mia vita fino ad oggi ».

Co-autore del libro è il giornalista austriaco e direttore della rivista Autorevue, Herbert Voelker. L'opera verrà completata immediatamente dopo il GP del Fuji, ma pare che Niki abbia preteso che tutto il materiale da lui scritto e dettato sulla sua permanenza con la Ferrari non venga pubblicato prima del 1. gennaio '78. Questa sarebbe una conferma delle intenzioni di divorzio.

Il primo libro di Lauda, un'analisi tecnica dal titolo « Lauda in Formula 1 » è stato uno dei più grossi successi internazionali della letteratura automobilistica: così afferma l'editore, sempre l'Orac di Vienna. Quattro edizioni in tedesco e la traduzione in sei lingue hanno portato le vendite a 200.000 copie.

E' abbastanza interessante notare che Lauda ha voluto per la seconda volta Herbert Voelker, e non uno dei giornalisti che più gli sono vicini, come Heinz Pruessler, che oltre a lavorare per la « Kronen Zeitung » commenta tutti i GP per la TV austriaca, o Helmut Zwickl, che lavora per il « Kurier ».

Dopo Clay Regazzoni, anche Niki Lauda avrà una marca di jeans e jackets con il suo nome. Sono già in vendita in Austria jeans « original Lauda » di cotone al 100%, fabbricati da una ditta di Innsbruck.