

**C**ON LA presentazione della nuova BRABHAM BT 46 ALFA si può dire sia definitivamente iniziata una nuova era dell'automobilismo sportivo: si è avuta storicamente la nascita ufficiale di un primo perfetto progetto di vettura F. 1 realizzata secondo le più avanzate tecniche e specifiche di marketing promozionale e non seguendo con prudenza la tradizionale logica evolutiva dello sperimentalismo tecnico. Crediamo, insomma, che in particolare col progetto BT 46 si sia voluto realizzare, guidando con cura la mano allo stesso progettista, un preciso e ben predeterminato tassello tecnologico facente parte di un assai più vasto e redditizio BUSINESS che con lo « sport » e la reale sperimentazione tecnica della F. 1 ha poco a che vedere.

Nel caso della Tyrrell 6 ruote a nostro avviso la componente tecnologica seria equilibrava l'aspetto innovativo e promozionale che comunque è quello che sempre lo sponsor predilige. Gli ingredienti necessari ed indispensabili della ricetta della « Perfetta Formula Uno Promozionale » devono essere tali da permetterle di vincere subito, prima di nascere, la sua gara più importante e vitale per il team: conquistare lo sponsor!!!

#### UN COCKTAIL PERFETTO

Nel caso della Brabham BT 46 la ricetta è perfetta: sono infatti perfettamente amalgamati un diabolico manager intelligente e spregiudicato, un certo numero di sponsors in gara tra loro non del tutto in grado di vagliare tecnicamente i reali contenuti del prodotto offerto, attenti solo al possibile impatto pubblicitario quantificabile in « audience » positive; a questi si deve aggiungere un tecnico abilissimo, diabolico stilista, da sem-

La più chiacchierata (ed attesa) monoposto del momento, la Brabham BT 46, quando ancora inalberava le insegne Martini, ed accanto il suo geniale progettista, Gordon Murray. Non sarà che avrà fatto il passo più lungo della gamba, e che ci ritroveremo in gara una BT 46 certamente competitiva, ma molto meno « avveniristica » di come è stata presentata?

CON LA BT. 46 È INIZIATA UNA NUOVA ERA DELL'AUTOMOBILISMO SPORTIVO: QUELLA DELLA VETTURA CHE PER GLI OBIETTIVI PROMOZIONALI SUPERA LA LOGICA DELLO SPERIMENTALISMO

# La F1 da marketing

I radiatori a superficie risolsero i problemi dell'idrocorsa di AGELLO ma non erano utilizzabili per gli « aerei da battaglia » ai quali possono essere accostate le monoposto '70

pre pronto ai più coraggiosi voli pindarici e per rendere più concreta l'offerta (agli sponsor), il serio appoggio di una grande casa automobilistica di fama mondiale costruttrice di uno dei più bei motori boxer mai visti.

Per aumentare le caratteristiche « aromatiche » di questa perfetta zuppa inglese basta amalgamare la misteriosa e complessa personalità di un amletico pilota per far raggiungere con certezza l'« orgasmo » anche allo sponsor più refrattario.

#### FUNZIONERANNO I RADIATORI?

Con queste considerazioni disincantate, però, non si vuole affatto bocciare a priori il progetto BT 46 prima di aver saggiato le sue reali possibilità in pista; però non si può non nutrire legittimi dubbi sul possibile immediato funzionamento di almeno due degli elementi innovativi indicati come fondamentali ed emblematici del rivoluzionario progetto nel suo insieme: parliamo dei radiatori a superficie e del sistema trasmissione dei dati mediante mini TV digitale.

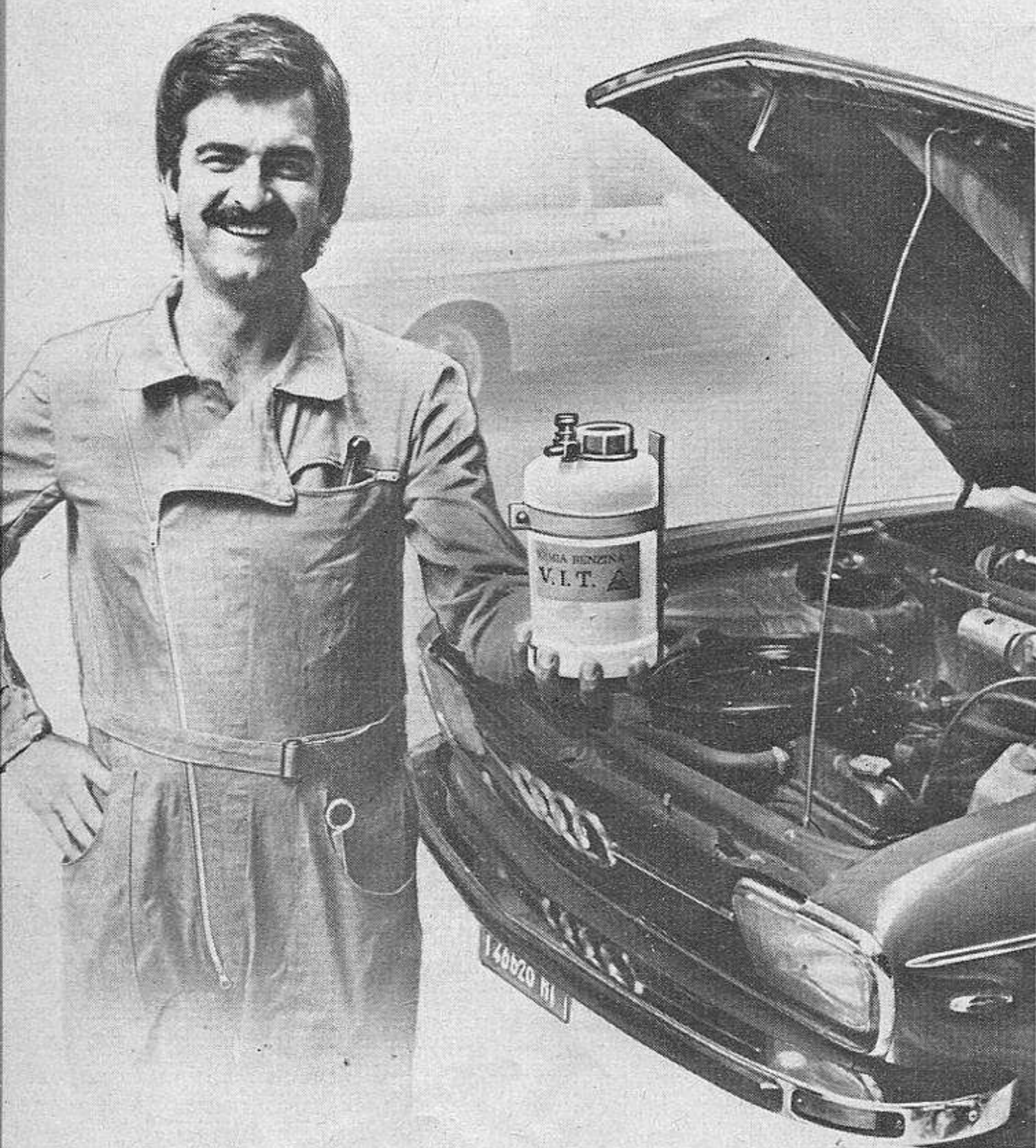
Per quanto riguarda i radiatori si può, con un semplice calcolo, verificare quanto sia critico il loro funzionamento. Supponiamo che ogni fiancata della BT 46 disponga di una superficie radiante di  $0,75 \text{ m}^2$  ( $0,5 \times 1,5 \text{ m}$ ) in totale si hanno circa  $1,5 \text{ m}^2$  disponibili coperti di pannelli radianti. Supponiamo ora che lungo questa superficie siano disposte, ogni centimetro, alette continue alte un centimetro e lunghe  $1,5 \text{ m}$ , la superficie radiante disponibile aumenta ad un totale, per le due fiancate, di circa  $4,5 \text{ m}^2$ .

gierre

CONTINUA A PAGINA 18



# DA OGGI LA BENZINA COSTA MENO.



## Risparmio di benzina fino al 40% applicando al motore il V.I.T. Turbo Vapor Injector.

### Dove si applica

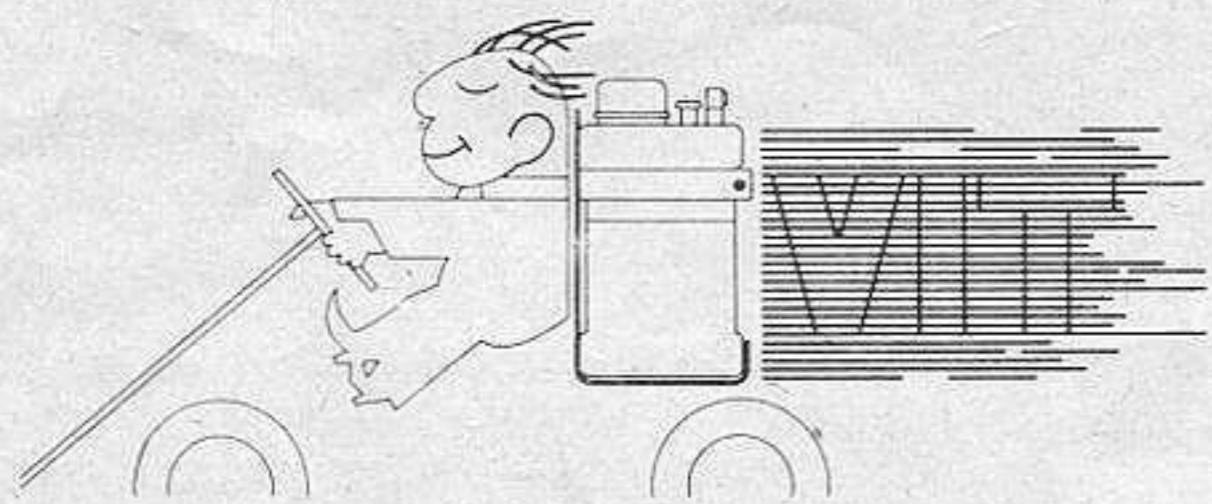
Il V.I.T. è di facile applicazione; bastano pochi minuti dal meccanico, oppure in proprio per montarlo nel vano motore, seguendo attentamente le istruzioni allegate.

### Come funziona

Il V.I.T. è un dispositivo a iniezione che introduce nei cilindri del motore, un vapore catalitico che migliora la combustione, libera ossigeno, prolunga il tempo di combustione e ne aumenta l'efficacia.

### Vantaggi

Il V.I.T. dà partenze più facili, scarichi meno inquinanti, motore più pulito e quindi più duraturo, risparmio di carburante fino al 40% con conseguente diminuzione del costo al Km.



INTERGEST S.p.A. - 20131 milano - viale abruzzi 72 - telefono 222566

## CHIEDI DI V.I.T. AL TUO MECCANICO

CONTINUAZIONE DA PAG. 17

Verifichiamo ora le necessità medie di un motore veloce di automobile (Antonio Capetti: Motori termici). Osserviamo che con buona approssimazione possiamo assumere come rapporto medio tra l'area frontale necessaria di un radiatore a nido d'ape (a tre file di tubicini) e la potenza disponibile del motore il valore:  $0,0025 \text{ m}^2/\text{CV}$ .

Quindi ricordando che la potenza media di un « engine » da F. 1 è di circa 500 CV (una uguale quantità di potenza sotto forma di calore viene dispersa nel circuito di raffreddamento) otteniamo per radiatori in rame (dall'altissimo coefficiente di scambio termico, superato solo dall'argento e da leghe ultra speciali) la necessità di disporre di una superficie frontale di radiatori pari a  $\text{m}^2$  1,25. ( $0,0025 \times 500 \text{ CV} = 1,25 \text{ m}^2$ ). Se si usa un radiatore a più di tre file di passaggi d'acqua (come accade spesso in F. 1) la superficie frontale necessaria diminuisce in proporzione.

### IL RECORD CON GLI IDROVOLANTI

Sempre dal Capetti possiamo ora ricavare il rapporto tra superficie frontale e superficie totale di un radiatore a nido d'ape a tre file: vale circa uno su cinquanta. Possiamo quindi affermare che, in prima approssimazione, ad un metro quadrato di area frontale di un radiatore a nido d'ape lambito da un flusso d'aria trasversale omogeneo deve corrispondere un radiatore a superficie (ritenendo paragonabili per un calcolo approssimato i vari coefficienti interessati) di almeno 50 metri quadrati. Nel caso BT 46 il valore sale a  $62,5 \text{ m}^2!!!$

Siamo dunque in presenza di valori 10 volte e oltre inferiori alle necessità tecniche e da ciò nascono i nostri dubbi, sul possibile funzionamento anche se per migliorare l'efficienza dello scambio termico fosse utilizzata tutta la superficie inferiore della scocca come superficie radiante. Si potrebbe cercare di migliorare lo scambio ricorrendo ad un liquido refrigerante che bolla a temperature superiori. Anche giungendo al valore limite di 200 gradi si avrebbe comunque la necessità di oltre  $25 \text{ m}^2$  di superficie di scambio.

Vi è poi un altro grave elemento a sfavore: la fragilità intrinseca di questi radiatori a superficie. Usati oggi in applicazioni aeronautiche, storicamente avevano risolto i problemi degli idrovolanti da record (i famosi Idrocorsa) impiegati nella leggendaria Coppa SCHNEIDER degli anni trenta. E' ancora valido oggi il record mondiale (709,209 Km/h) ottenuto a Desenzano del Garda il 23 ottobre 1934 dal sottotenente Francesco Agello con l'idrocorsa MACCHI CASTOLDI MC 72 a motore FIAT AS6 da 3100 CV (2 motori a 12 cilindri a V accoppiati azionanti due eliche controrotanti). In questi straordinari aerei, veri bolidi da circuito mai superati, lo scambio termico avveniva lungo tutta o quasi la estesa superficie della fusoliera, delle ali e dei due scarponi (galleggianti). Il sistema funzionava perfettamente per le elevate velocità in gioco (sino

appunto a 700 Km./h) e le ideali condizioni aerodinamiche.

Questo tipo di raffreddamento, che permetteva di recuperare quel poco di resistenza in più dei radiatori a nido d'ape, era invece impossibile usarlo negli aerei da combattimento a causa del poco funzionamento a bassa velocità e della sua intrinseca fragilità. Un minimo urto infatti poteva lacerare il mantello di rame e provocare la completa perdita del liquido di raffreddamento. Considerata l'attuale violenza delle gare del maxicampionato non è certo pensabile che le fiancate di una Formula Uno siano esenti dalla possibilità di impatti violenti senza parlare poi del fondo vettura esposto a tutte le strisciate sui cordoli.

Il radiatore tradizionale a nido d'ape invece può essere protetto adeguatamente e se alimentato con prese intelligenti (vedi Lotus) la resistenza può scendere a valori assai bassi mentre l'efficienza e la sicurezza sono altissime.

Per quanto riguarda poi il mini televisore digitale la sua utilità è ancora più dubbia perché si è già rivelato difficilmente utilizzabile in una serie di esperienze Ferrari che hanno dimostrato quanto sia difficile la lettura e l'affidabilità di simili marchingegni. In più giova ricordare come il cruscotto a strumenti digitali non è neppure ben visto per il normale uso automobilistico e lo si accetta per ora solo negli orologi. In aeronautica si adottano per lo più strumenti a lancetta che hanno il pregio di dare con immediatezza l'informazione oggettiva e permettono in più di apprezzare la derivata del movimento.

E' quindi prevedibile che, eliminati i « gadget » pubblicitari esibiti inizialmente a scopo promozionale (ormai a sponsor acquisito) la BT 46 riveduta e « normalizzata » diventi entro breve tempo una magnifica macchina vincente. Resta il dubbio su di un costume e su di un modo di procedere che è lontano anni luce dallo sport ed è ben diverso dal progettare e mettere a punto seriamente in pista una vettura con idee e contenuti innovativi (vedi Lotus). In un recente passato Colin Chapman ha duramente pagato il troppo entusiasmo nell'adottare a « scatola chiusa » soluzioni spettacolari rivelatesi assai difficili da amalgamare alla filosofia pragmatica della F. 1.

### LA VERA REALTA' E' IL TURBO

Per finire resta da osservare come la F. 1 si sia evoluta passando dal ruolo di spinta traente e tecnologica dell'industria automobilistica in espansione a quello spettacolare e promozionale in una società in cui i mass media recitano la parte dei protagonisti.

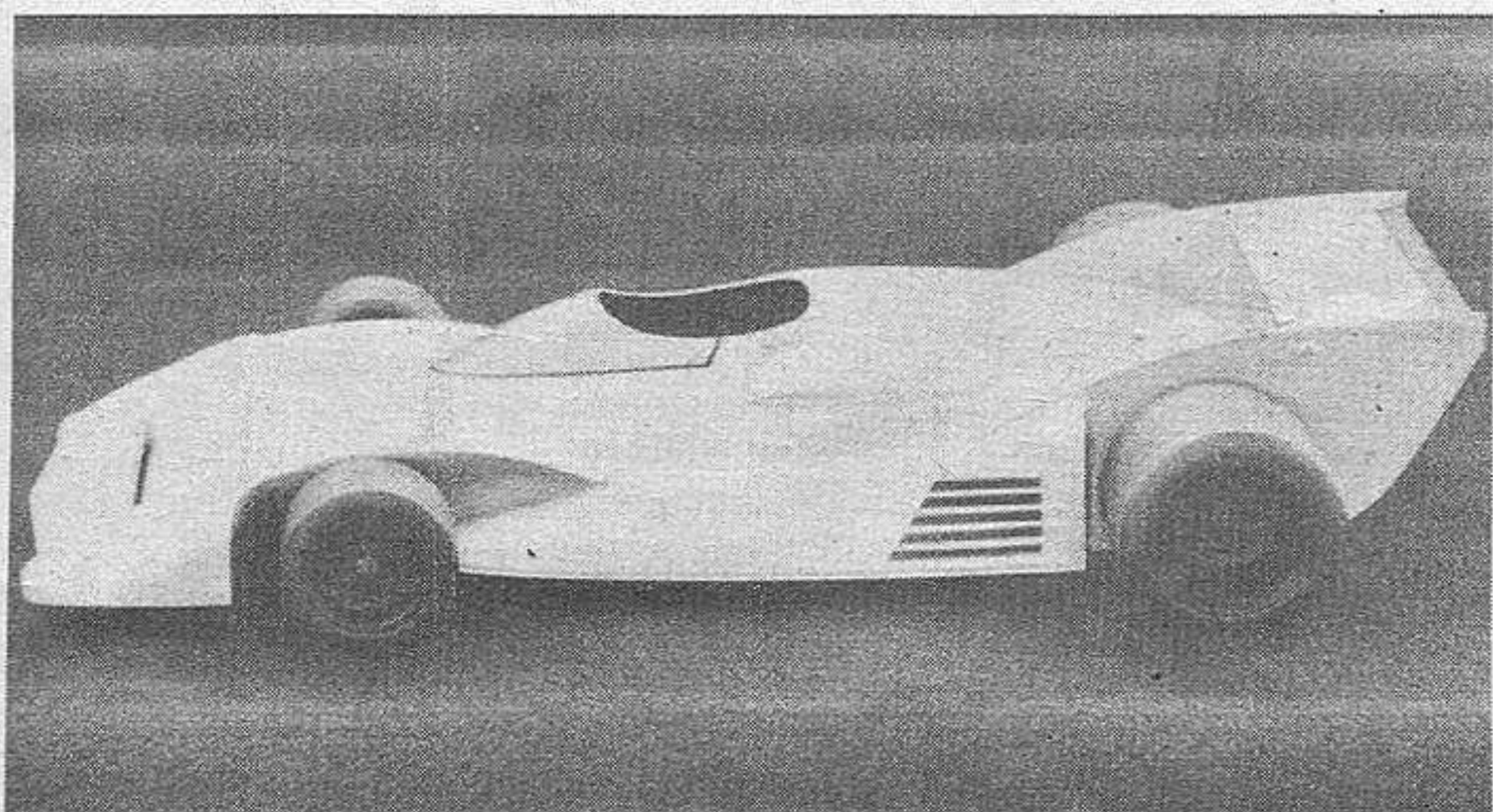
Vi è dunque uno stretto rapporto tra quanto succede nello sport e quella che è la realtà.

In un clima di scarsa densità di idee e quindi di progettazione, l'unico anello attualmente valido è rappresentato dal turbo-compressore. Molte Case infatti lo stanno studiando come possibile soluzione ai problemi di inquinamento e importante fattore di riduzione dei consumi.

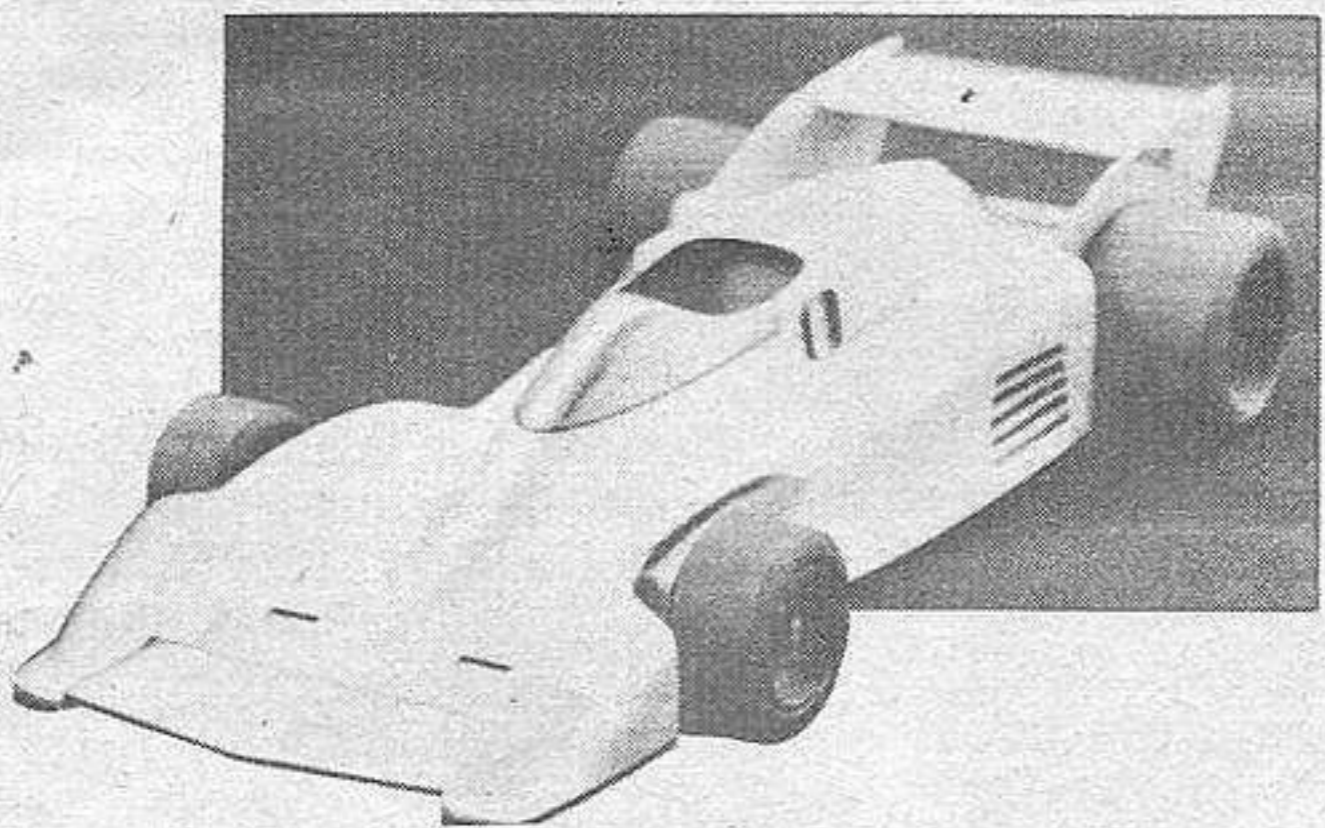
## La B. T. 46 a Silverstone con radiatori «normali»

LONDRA • La scorsa settimana John Watson è stato a Silverstone per continuare le prove con la nuova Brabham BT-46, in attesa che la prenda in mano (a fine ottobre) Niki Lauda. La macchina non disponeva però dei radiatori acqua «radianti», ma di quelli convenzionali cui si è ricorso dopo l'allarmante test di Balocco. Ufficialmente questa modifica è momentanea, in attesa che i fornitori diano la versione definitiva della «superficie radiante» tipo aerospaziale. In ogni caso pare che i tempi ottenuti siano confortanti. Nel miglior giro Watson ha segnato 1'18"9. Nelle prove del recente G.P. inglese a Silverstone, Hunt con la McLaren M. 26 aveva ottenuto il record in 1'18"49 mentre Watson, con la Brabham BT45, si era accreditato di 1'18"77.

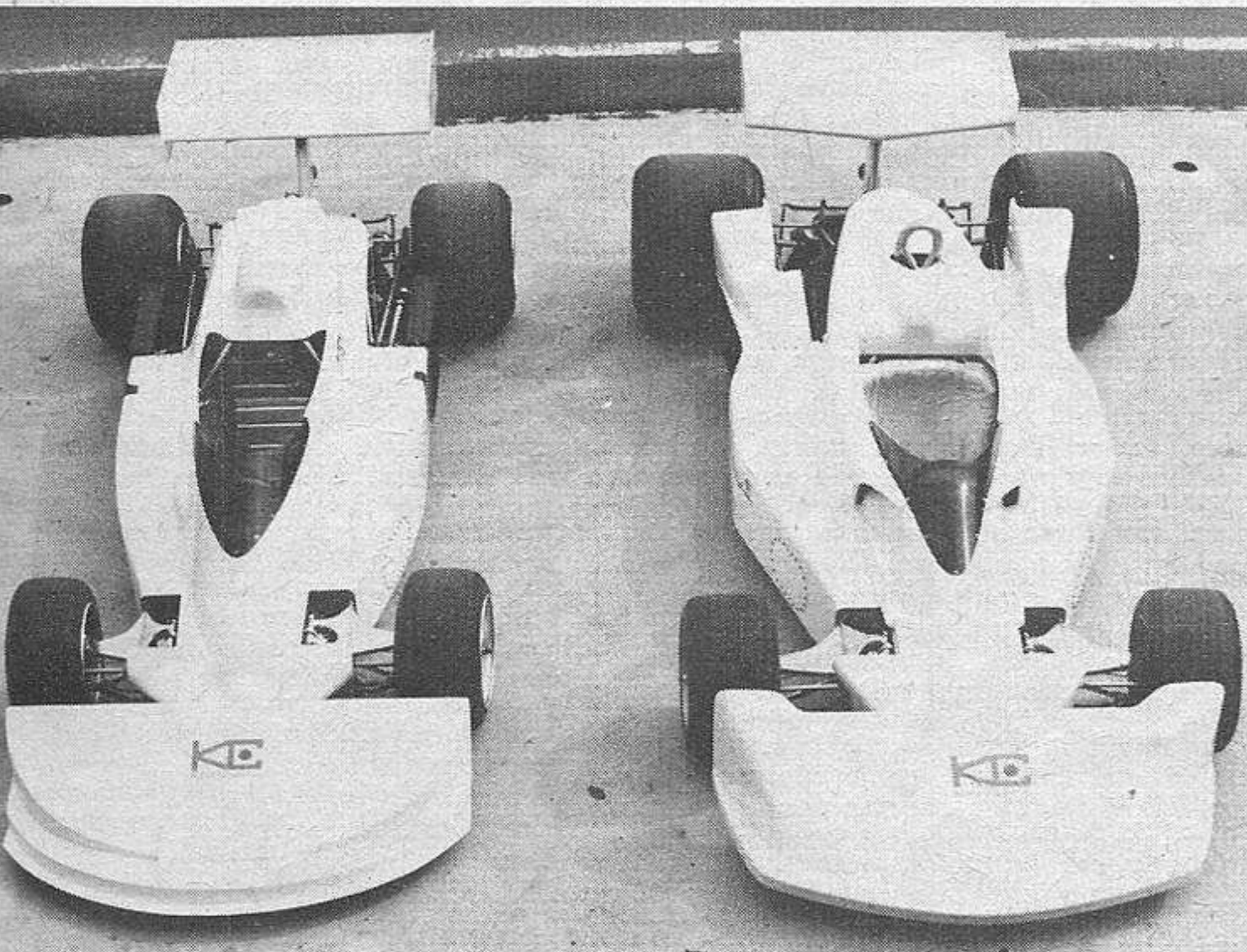
● La MAGNETI MARELLI ha studiato per la Renault un sistema pneumatico di sollevamento rapido della vettura F. 1, costituito da quattro martinetti leggerissimi collegati ad una presa ad innesto rapido sulla quale è possibile inserire un tubo proveniente da una bombola ad alta pressione. Il sollevamento della macchina può avvenire in un solo secondo. L'intero impianto pesa circa 3 chili. Non sappiamo se la utilizzazione del sistema sarà adottata immediatamente, ma la Renault lo ha in programma.



## La nuova ATS

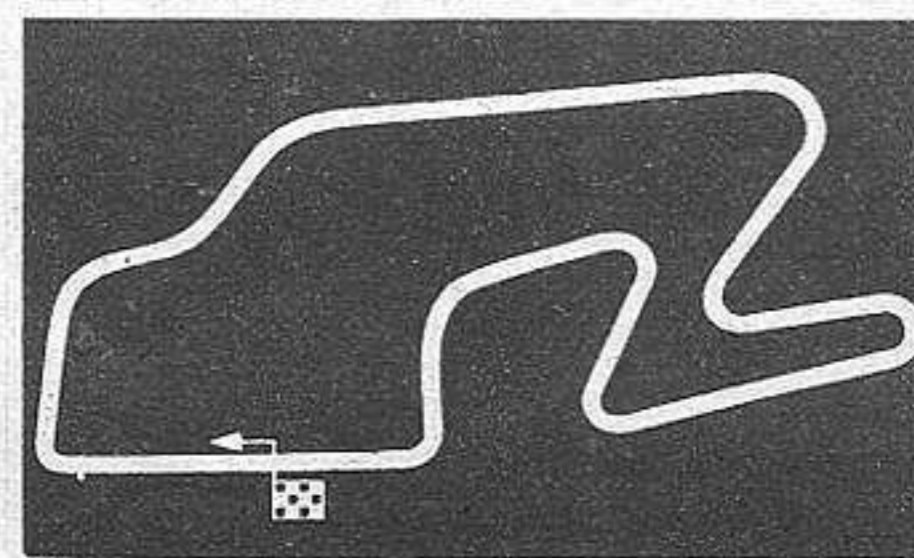


Questa, secondo il quindicinale tedesco «Auto Zeitung», la forma avveniristica della nuova ATS Formula 1, che dovrebbe dare corpo alla speranza di una vettura tedesca per un pilota tedesco (Jochen Mass). Il progetto è di Gunther Schmid, l'aerodinamica di Claude Lobo. Nella realtà, il progetto ATS segna il passo, ed è difficile dire se avrà vita



Le due più recenti monoposto della Kojima: accanto alla F. 2, (a sinistra), ecco la nuova Kojima Mk. 2 di F. 1 che vedremo in pista al GP del Fuji

2  
ottobre  
1977



Circuito  
di  
Watkins Glen

## G. P. USA - est

● Circuito di metri 5.435 - Giri 59 pari a km. 320,665

● Prove ufficiali: venerdì 30 settembre, dalle ore 10 alle 11,30 locali (dalle 15 alle 16,30 italiane) e dalle 13 alle 14 (dalle 18 alle 19 italiane) - sabato 1 ottobre, dalle 10 alle 11,30 locali (non valide per lo schieramento di partenza) e dalle 13 alle 14 (dalle 18 alle 19 italiane).

● Partenza del G.P.: domenica 2 ottobre, alle ore 14,30 locali (ore 19,30 italiane).

### Così nel 1976

#### In 26 al VIA...

Jody Scheckter  
(Tyrrell P 34/2)  
1'43"870

James Hunt  
(McLaren-Marlboro)  
1'43"622

Vittorio Brambilla  
(March-Beta 761)  
1'44"250

Ronnie Peterson  
(March 761)  
1'43"941

Hans Stuck  
(March 761)  
1'44"265

Niki Lauda  
(Ferrari 312 T2)  
1'44"257

John Watson  
(Penske PC 4)  
1'44"719

Patrick Depailler  
(Tyrrell P 34/2)  
1'44"514

Carlos Pace  
(Brabham-Martini)  
1'45"274

Tom Pryce  
(Shadow DN 8)  
1'45"102

Jacques Laffite  
(Ligier-Matra JS5)  
1'45"324

Mario Andretti  
(Lotus-JPS 11)  
1'45"311

Clay Regazzoni  
(Ferrari 312 T2)  
1'45"534

Larry Perkins  
(Brabham-Martini)  
1'45"363

Jean-Pierre Jarier  
(Shadow DN 5)  
1'45"979

Emerson Fittipaldi  
(Copersucar FD 04)  
1'45"646

Alan Jones  
(Surtees TS 19)  
1'46"402

Jochen Mass  
(McLaren-Marlboro)  
1'46"067

Gunnar Nilsson  
(Lotus-JPS 11)  
1'46"776

Jacky Ickx  
(Ensign MN 176)  
1'46"605

Alex Ribeiro  
(Hesketh 308)  
1'49"669

Harald Ertl  
(Hesketh 308)  
1'49"418

Brett Lunger  
(Surtees TS 19)  
1'51"373

Warwick Brown  
(Williams 05)  
1'51"124

Henri Pescarolo  
(Surtees TS 19)  
2'08"457

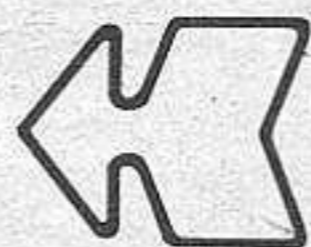
Arturo Merzario  
(Williams 05)  
2'00"939

#### ...e in 14 al traguardo

1. Hunt (McLaren-Marlb.) in ore 1.42'40"741 media 187,188 kmh.
2. Scheckter (Tyrrell P 34/2) a 8"030
3. Lauda (Ferrari 312 T2) a 1'03"806
4. Mass (McLaren-Marlb.) a 1'03"860
5. Stuck (March 761) a 1'07"978
6. Watson (Penske PC 4) a 1'08"159
7. Regazzoni (Ferrari 312 T2) a 1 giro
8. Jones (Surtees TS 19) a 1 giro
9. Fittipaldi (Copersucar FD 04) a 2 giri
10. Jarier (Shadow DN 5) a 2 giri
11. Lunger (Surtees TS 19) a 2 giri
12. Ribeiro (Hesketh 308) a 2 giri
13. Ertl (Hesketh 308) a 2 giri
14. Brown (Williams 05) a 3 giri

#### I primati

- sul GIRO: James Hunt in 1'42"851, media 190,236 kmh.
- sulla DISTANZA: James Hunt, media 187,188 kmh.
- Nelle prove libere HUNT era stato il più veloce. I tempi registrati sono stati: Hunt 1'42"6; Lauda 1'43"3; Andretti 1'43"7; Watson 1'43"8; Pace 1'44"3; Scheckter 1'44"9; Laffite 1'44"8.



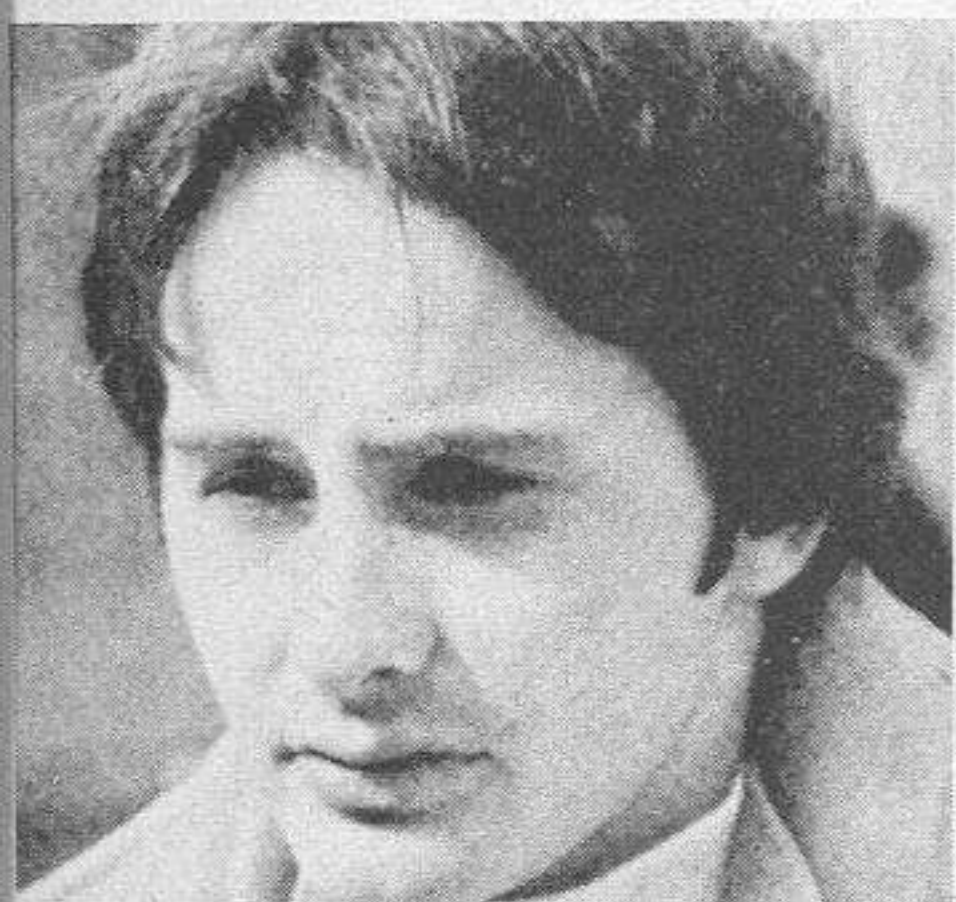
Si ripresenta al FUJI  
la KOJIMA F. 1 nuova

MONZA - Al Gran Premio d'Italia c'era anche il tecnico giapponese Masao Ono, progettista che ha già dato prova di avere ottime idee e di saper bene quello che fa. E' a lui infatti che è stata dovuta la Kojima di F. 1 che l'anno scorso in Giappone era stata molto brillante.

L'ing. Ono ha confermato che al prossimo G.P. del Giappone, alla fine di ottobre, farà correre due macchine che nel frattempo egli ha ridisegnate e che sono state finite recentemente. Saranno le Kojima 2 dalle soluzioni classiche ma dalla esecuzione molto accurata.

I piloti saranno Giapponesi, ovviamente, e si tratta di Kazuyoshi Hoshino, che l'anno scorso si era «permesso» di minacciare i grandi campioni, specie sotto la pioggia, e di Noritake Takahara.

Le macchine sono già state collaudate e con risultati soddisfacenti. Per il G.P. del Giappone saranno equipaggiate di pneumatici Bridgestone, oltre che del motore Casworth Ford classico. Grazie alla cortesia dell'ing. Ono possiamo pubblicare le fotografie delle macchine di F. 1 ed anche della macchina di F. 2



VILLENEUVE si traduce esattamente in italiano «CITTA'-NUOVA»; ha 25 anni e mezzo, moglie e due figli

IN QUARANTOTT'ORE PER MARANELLO  
SONO SFUMATI MARIO, JODY E... JOHN



# VILLENEUVE resta direzione obbligata

FRANCO... IL CANADESE

«Non capisco  
perché, con  
tanti bravi  
italiani  
cercano me...»

DALL'INVIATO

MONTREAL - «Quello che mi domando sempre è perché, con tanti piloti italiani così in auge in questo momento, alla Ferrari pensino proprio a me che sono canadese». Così parla Gilles Villeneuve, una delle più grosse promesse del momento del mondo della F. 1, incontrato, per una breve colazione, all'arrivo del Rally del Canada. Villeneuve, non è solo, ma con la giovanissima e graziosa bionda consorte che controlla attentamente tutto quello che dice «perché occorre stare molto attenti, oggi, alle pubbliche relazioni. Andare forte non è sufficiente se non si sa destreggiarsi tra le mille insidie che arrivano quotidianamente».

Venticinquenne, Villeneuve, ha fatto sempre tutto di corsa. Da sei anni è sposato ed ha già due figli, un maschio e una femminuccia. «E' bello pensare di correre per la Ferrari, e lo è soprattutto dopo aver conosciuto l'ingegnere. Ma adesso credo che sia molto difficile arrivarci, penso che per Andretti sia cosa fatta. Vorrà dire che se ne riparerà il prossimo anno, magari a suon di risultati. C'è un solo rischio. Quello di non avere sufficiente pubblicità personale perché vincere con una vettura di Maranello non è possibile farlo senza prescindere, soprattutto oggi, da quello che ti può dare un'organizzazione come quella modenese».

Villeneuve parla a ruota libera ma è molto abituato a farlo ed ha anche una fortissima personalità che si esprime in ogni suo atteggiamento.

«Io pensavo da ragazzo di fare l'ingegnere civile, costruire ponti, poi, con le macchine non ho avuto altra ambizione che diventare un grosso pilota, magari il numero uno. Per quanto, forse, non ho molto paura della concorrenza. A Silverstone mi sono guardato attorno. Il "circo" è un ambiente in cui non è facile entrare ed in fondo mi parlavano solo i miei compagni di squadra alla McLaren. Poi, ottenuto il tempo in prova che mi ha permesso di essere tra i primi, tutti sono diventati miei amici. Credo che tutto sommato Lauda non abbia fatto male a lasciare la Ferrari. Dopo quattro anni, con due mondiali vinti, non aveva più niente da dire. Alla Brabham sarà più dura avere risultati e Lauda non sarà più quello di prima anche perché non avrà più Fiorano a disposizione, questo però non significa che non sia e non resti un grande pilota. Resterà uno fra i primi cinque-sei, come in fondo è adesso. Io ho un pilota che ammiro, è Ronnie Peterson. Mi piace perché è forte e lo vengo come veneravo in passato Clark e poi Stewart. Ancora va forte, anche se molti dicono che in fondo fa i tempi di Depailler. La verità è che Depailler è

Settimana... nera per la caccia-piloti Ferrari, quella scorsa. Ha cominciato Mario ANDRETTI col telefonare da Nazareth mercoledì pomeriggio. Con tre avvocati di grido in casa, non è riuscito a risolvere il problema della lettera d'intenti mandata a Chapman un paio di mesi fa «Non me la sento di affrontare un confronto in tribunale, debbo rinunciare a tentare il titolo mondiale con la Ferrari. Ma l'anno prossimo non firmerò un impegno qualsiasi, prima di essere ben certo di tutte le possibilità».

Il giorno dopo sfumava definitivamente anche l'operazione Scheckter. L'avvocato della società che «lo gestisce» annunciava alla Ferrari che l'opzione firmata nell'agosto '77 con Maranello non poteva essere operativa e anche la clausola dei tre GP da vincere per rimanere con Wolf era dimenticata. Intanto si rifiutavano definitivamente le proferte di Fittipaldi e soprattutto di Peterson (il quale ancora non riesce più a capire perché Maranello, dopo aver fatto capriole l'agosto di un anno fa per catturarlo, improvvisamente lo ha cancellato dai propri interessi).

Era in compenso saltata fuori la possibilità Watson. Una violenta lite con Ecclestone (a John i pochi soldi che prende rispetto a Lauda han finito per metterlo a terra di morale), certe voci sul «compiacimento» di Lauda per questo eventuale forfait, momenti di isolamento dell'irlandese, avevano fatto saltare fuori una voce di una certa clamorosa vendetta Ferrari. Avrebbe fatto probabilmente piacere anche alla Martini, i cui esponenti hanno passato la settimana a rifiutare candidature di sponsorizzazione, venute dalla Lotus come dalla Tyrrell, dalla Ligier come da Wolf. Ma anche a Watson, nella giornata di sabato, la Ferrari ha rinunciato, mancando sue nuove. Intanto pare sia partito un telegramma secco a Jones, ricevuto dalla moglie a Londra, nel quale praticamente si annullavano anche i contatti che nella scorsa settimana c'erano stati sia col vincitore d'Austria, che con Mass e con l'autoffertosi Depailler.

Stringi stringi, c'è rimasto poco da scialare. Ed è così, essendo arrivata anche dal Canada un richiesta di chiarimenti e di decisioni, che si è rifatta avanti la candidatura di GILLES VILLENEUVE, propiziata anche dalla Marlboro. La conferma definitiva della Ferrari dovrebbe essere in questi giorni ed è probabile addirittura che il francocana-

sottovalutato, ma è molto più bravo di quel che sembra».

«Credo che in fondo, scegliendo Andretti, Ferrari abbia scelto il miglior compromesso che esista. E' sufficientemente veloce da non essere un pilota computer ed altrettanto è sufficiente computer ed altrettanto è sufficientemente computer kamikaze. Tutti mi chiedono se non avrei paura ad andare alla Ferrari. Io rispondo di no. Perché dovrei averne? Io ho tutto da imparare e quindi sono facilmente plasmabile. Semmai i problemi li avranno i piloti già affermati come Reutemann o Andretti. Io, a Modena, mi trasferirei anche subito, con tutta la famiglia. Amo provare molto e questa è una delle tante cose che la Ferrari può darmi. Non conosco i circuiti europei, ma ritengo di essere uno che impara subito dove si mettono le ruote. A Silverstone, ad esempio Hunt mi è stato veramente vicino e mi ha insegnato molto. I risultati si sono visti».

«La prossima stagione credo di riuscire in tutti i modi a fare il campionato di

F. 1 interamente. Ho contatti sia con la Wolf che con la Tyrrell. Oltre alla Ferrari, naturalmente, e farò di tutto per andare bene. Certo non è possibile fare pronostici perché tutti questi dipendono da tanti fattori (macchina, fortuna, gomme) ma se tutto va per il verso giusto credo che arriverò nei primi dieci, un buon risultato salvo che con la Ferrari, nel qual caso si può essere solo tra i primi».

«So che in Italia ci sono tanti giovani e mi ha molto impressionato il tempo di Patrese a Monza. Di nessuno però posso dare un giudizio perché non li conosco. Ricordo solo una brutta esperienza di Giacomelli in Formula Atlantic. Non riuscì a fare un buon tempo ed in partenza bruciò la frizione. Ma certamente si sarà trattato di un week-end poco fortunato. Non so chi mi abbia raccomandato alla Ferrari, credo però che sia stata la Marlboro. In tutti i casi non posso che essere grato a chi mi ha offerto un'occasione così».

«Molti si sono stupiti per la facilità con cui ho guidato a Silverstone con il

dese disputi anche i due prossimi Gran Premi, del Canada e del Giappone.

L'idea a questo punto è: Ferrari '78 come Ferrari '74. In quella occasione si avevano due piloti. Uno come Clay Regazzoni, di rendimento non super ma affidabile, poi il giovane Lauda a quel momento una promessa appena latente. Quattro anni dopo si tenta (sia pure giocoforza) di ripetere l'ardito: c'è il pilota a rendimento costante (anche se non super) come Reutemann, e il giovane «da giocare», Villeneuve. E questo perché Cheever, diciannovenne, preoccupa un pochino, specie dopo certe confidenze a Fiorano, pur nel quadro di belle prestazioni di assuefazione complessive. Ma, tra l'altro, basterà a Cheever il contratto F. 2 e «qualche» corsa F. 1, specie ora che la Lotus l'ha lusingato? Caso americanino di Roma a parte, certo che l'angosciosa ricerca di un pilota in queste settimane, lascerà uno strascico a Maranello. Chè non si può non addebitare alle sconcertanti manovre dell'avv. Montezemolo la responsabilità di questa condizione di ripiego. Lui ha avallato in questi mesi le «bugie» di Lauda e così Ferrari si è trovato senza opzioni per altri piloti in mano. Una curiosa vicenda di ingenuità in un personaggio, come il Drake, che si diceva «passare dalle Alpi» per disegnare i suoi giochi strategici, ma che stavolta è stato messo nell'angolo.

Di contro la Fiat, rappresentata dall'avvocato, che gioco ha voluto fare? Vuol dimostrare, con un '78-No della Ferrari, che deve essa riprendere tutte le carte in mano?

Vada come vada la Ferrari si è trovata nella strana condizione che tutti le hanno potuto portare via vuoi il pilota n. 1 che il suo segretario Ghedini (spedito da Ferrari — unica consolazione — in ferie coatte o ora dimissionario con ingaggio immediato Parmalat) mentre tutti gli altri piloti, che Enzo avrebbe voluto, sono rimasti tabù per duri vincoli legali irrisolvibili.

Può bastare a consolare che il capomeccanico Cuoghi resta e che Lauda avrebbe detto a Ecclestone che non vorrebbe tra i piedi quelli dell'Alfa «perché sono casinisti, me l'ha detto Regazzoni»? (A proposito: subito dopo questa «voce», si dà il caso che il nome di Clay sia stato fatto come possibile candidato alla Brabham-Alfa al posto di Watson, finché non è intervenuto Lauda a dire che «a lui non sta bene»).

m. s.

cambio a sei marce. C'è una facile spiegazione a tutto ciò (a parte che io ritengo questo cambio ideale sia nel veloce che tutto sommato a Montecarlo, dove ti può permettere di avere sempre la marcia giusta al posto giusto). Ed è che in Formula Atlantic le partenze sono sempre lanciate e quindi la prima è molto lunga, mentre in F. 1 serve solo per partire. Così, in pratica, le marce che si usano in Formula Atlantic sono le stesse della F. 1».

«Io non ho hobby particolari salvo quello di appassionarmi a tutto ciò che è meccanica, e possiedo due automobili: una Honda Civic e una Mustang. Non mi ritengo neppure uno che vuole essere un super pagato. Io voglio fare strada e sono disposto a tutto purché mi sia garantito quel minimo per spostare dignitosamente la famiglia. Sono disposto a tutto pur di correre, non sarei però disposto a perdere per così dire un anno per una stagione a mezzo servizio. Questo neppure per la Ferrari».

Carlo Cavicchi



Niki Lauda, al rendez-vous romano Parmalat, ha trovato nella traduttrice simultanea Patrizia Romanelli («austriaca» di Roma) una valida «portavoce» per dosare con accuratezza e in italiano le risposte difficili

GLI OSTACOLI BMW APRONO UN NUOVO CASO

## CHEEVER «rompe» per il canadese?

ROMA - E' a Roma da qualche giorno Eddie Cheever, il diciannovenne pilota neo-acquisto della Ferrari: «Sono davvero entusiasta della macchina che ho provato a Fiorano — ha detto Eddie —. E' eccezionale. Non posso dire con che tempi ho girato, ma sono state prestazioni abbastanza buone. Certo avrei voluto provare per un'altra settimana ancora per assuefarmi di più alla macchina e sono sicuro che avrei potuto migliorare. Comunque c'è tempo».

— Ma so che hai dei problemi con la BMW...

«Sì, in effetti quelli della BMW non vogliono che io corra in F. 2 con la Ferrari altrimenti minacciano di farmi causa, ma penso che potrà trovarsi senz'altro una soluzione amichevole senza ricorrere ai legali».

— Intendi dire forse che risolveresti facendo solo il F. 1? Ma con chi? Ferrari, ti ha promesso solo qualche gara non di campionato, solo qualche assaggio... e poi pare che adesso per la F. 1 abbiano contattato Villeneuve».

«La soluzione con la BMW non è questa che dici tu. Certo mi piacerebbe fare la F. 1, tutto il campionato, ma per il momento temo che ci sia da aspettare. Poi questa storia di Villeneuve mi torna nuova e strana, non vedo perché dovrebbe andare lui in F. 1. Capisco che si scelga al posto mio, un pilota con più esperienza tipo Fittipaldi, Scheckter, ma Villeneuve partirebbe da zero come me e in più forse ha meno esperienza dei circuiti europei di quanta potrei averne io... Comunque sarà il commendatore a decidere ed io ho fiducia».

Intanto da fonte attendibile, vicina all'americano di Roma, che mantiene però il massimo riserbo, sembra che la preferenza che la Ferrari darebbe al pilota canadese abbia fatto raffreddare un po' l'azione di risoluzione della questione «BMW», mentre per la F. 1 pare che si siano fatte insistenti le proposte Tyrrell e soprattutto Lotus.

## FITTIPALDI non capisce il divorzio

ROMA - Tra gli ospiti dell'Holiday Inn della scorsa settimana, c'era anche Fittipaldi, che come pilota Parmalat ha partecipato al torneo di tennis organizzato dalla società emiliana. Abbiamo colto l'occasione per fare due chiacchiere col pilota della Copersucar chiedendogli se le prove post-Monza hanno avuto l'esito sperato.

«Abbiamo avuto anche lì dei problemi e i risultati non sono stati quelli sperati. Il telaio è migliorato ma ancora non siamo a livelli sufficienti purtroppo non ho potuto provare il motore, che stanno curando i tecnici della Novamotor, se ne parlerà per il GP degli USA».

— Cosa prova un pilota come te abituato a lottare per la vittoria a ritrovarsi a dover combattere oramai per le qualificazioni e per posizioni che sono di rincalzo? Non pensi che questa lunga astinenza dai vertici abbia potuto deteriorare la tua psicologia di campione?

«In effetti mi sento un po' frustrato, ma non sono demoralizzato perché so spiegarmi le motivazioni di una simile situazione. Come ti dicevo la macchina non è competitiva ed ho dovuto arrangiarmi. Ma adesso sono stufo, il prossimo anno voglio ritornare a combattere per vincere il titolo di campione del mondo e se non riuscirò ad avere delle garanzie per poter combattere ad armi pari, me ne andrò. Se lascio la Copersucar comunque, è perché avrò la sicurezza di una macchina con cui posso tentare il mondiale».

— Una macchina come la Ferrari ad esempio?

«La Ferrari è sempre stato il mio sogno, e mi dispiace che tutte le volte che poteva esserci un accordo tra noi, uno dei due non era disponibile per impegni presi in precedenza. Ferrari è un mito, ma non solo questo, è anche un mito che vince. Inoltre, è attualmente la squadra più completa, la più efficiente e la meglio organizzata».

— Quindi in questo non sei d'accordo con Lauda?

«No, assolutamente. Capisco Niki, però. Per correre in una squadra bisogna avere delle motivazioni e se lui non le aveva più...».

— Ma giustifichi pure il suo modo di fare...

«No comment. Dico solo che quando uno non ha più motivo di restare con una squadra è meglio che se ne vada».

— Secondo te quali sono le vetture più competitive di adesso?

«Ripeto, le Ferrari in primo luogo, soprattutto dal punto di vista globale, la macchina che ha il miglior telaio attuale è però la Lotus. Sono le uniche macchine che in questi due anni hanno ottenuto mediamente i migliori risultati e questo significa che sono le migliori. Ma ora ci stanno pure la Brabham-Alfa e la McLaren. Io penso che adesso in questi ultimi anni è aumentata la competitività, i grossi interessi che gravitano intorno alla F. 1 hanno determinato il ritorno delle grandi Case».

g. d.

COSÌ GLI HABITUÉS DI FIORANO HANNO DATO L'ADDIO AL PILOTA AUSTRIACO

## «NIKI dove vai... se la Ti non ce l'hai?»

MARANELLO - L'addio di Niki Lauda alla terra modenese, al circuito di Fiorano ed ai suoi collaboratori «carenti d'affetto» non è certo stato molto commovente. Non si sono sparse lacrime, anzi il tutto si è svolto come da un copione che è stato per anni scritto da questo freddo e calcolatore uomo austriaco. Lauda ha seminato discordia e ha raccolto tempesta.

Il pilota è giunto a Fiorano verso le 13 di martedì 20, proveniente dall'aeroporto di Bologna. Subito si è diretto all'interno del ristorante «Cavallino» dove erano ad attenderlo alcuni signori con cui si è intrattenuto a colazione, in disparte, in un salottino. E, cosa insolita, quasi volesse smentire l'etichetta di «ebreo» che lui si è applicata alla sua persona, ha lasciato una mancia di 50 scellini prima di uscire e di dirigersi verso la pista dove erano ad attenderlo una 312T2 con una squadra veramente ridotta ai minimi termini di meccanici e tecnici.

«Niki dove vai se la Ferrari non ce l'hai?», lo hanno apostrofato alcuni tifosi presenti, gli stessi che per 4 anni hanno seguito quasi giornalmente le prove della casa Ferrari su questo circuito e che sono stati veramente amareggiati dovendo ricredersi e dare ragione ad un omonimo dell'ing. Ferrari che lo ha sempre apostrofato «Cruc-co». Questa frase non ha certo favorito un miglioramento della situazione che ha visto Lauda aumentare le precauzioni. Così, mentre Lauda era in attesa di iniziare «la farsa delle prove» un incontro con l'ing. Ferrari ci dà l'occasione per fare il punto sulla situazione.

«Oggi prova solo Lauda — ci dice — la sua vettura è già pronta mentre quella di Reutemann è ancora in fase di montaggio al reparto corse. Domani comunque sarà in pista anche lui per completare il lavoro».

— Cosa pensa, ingegnere, della mancata effettuazione della gara di Imola. Pensa che ci possa essere lo zampino di Ecclestone?

«Mi dispiace soprattutto per Cheever — risponde — ha lavorato molto a Fiorano e sarebbe stata una buona occasione per verificare le qualità durante una gara onde consentirgli anche di acquisire una maggiore esperienza visto che ha solo 19 anni. E' molto giovane. Ora vedremo di farlo lavorare qui a Fiorano. Per quanto riguarda invece la vicenda di Imola, non mi sono potuto ancora informare compiutamente

te perché in questo momento ho altri grossi problemi. Certo che mi dispiace per uno degli impianti più belli d'Europa. Un 50 per cento del no è da ricercarsi anche nella data troppo vicina alla trasferta in America. Se si fosse trattato del 18 settembre allora c'era la certezza di coloro che non si sono qualificati a Monza, e anche l'opportunità di avere qualche macchina da poter affidare ai giovani italiani».

— Per quanto riguarda i piloti, vi sono degli sviluppi della situazione?

«Non ho niente di nuovo. La situazione non si è modificata rispetto al nostro ultimo incontro. Stiamo attendendo la risposta di un pilota che faccia parte della rosa dei candidati e che sia di nostro gradimento. Fra tre settimane comunque si conclude il campionato ed allora sarà possibile iniziare a lavorare a tempo pieno per il futuro...».

— Ma lei di certo ha l'asso nella manica...

«Non sono un prestigiatore, ora attendiamo una risposta. Come vede non ho niente sulle mani e nemmeno nascosto dentro le maniche».

— Ha avuto occasione di incontrare Lauda che è stato a mangiare qui?

«Era qui a mangiare? Lo imparo adesso. Non l'ho visto, non è comunque che la cosa mi interessi molto. Per me il capitolo si è chiuso quel giorno dell'incontro. L'ho cancellato e mi dispiace di non aver dato credito a quello che scrivevano i giornali. Penso di aver dimostrato con i fatti che ero in buona fede. Anche gli eventi successivi si sono aggiunti a quelli già in mia conoscenza».

In realtà pare che un incontro ci sia stato e molto duro, dopo che Ferrari aveva sorpreso Lauda a confabulare con Cuoghi.

In pista intanto nella giornata successiva Reutemann, che ha condotto un lavoro più approfondito mentre la rosa dei candidati si va sempre più assottigliando. Dal canto suo Cheever ha dimostrato di poter essere in grado di arrivare alla stagione '78 con un buon numero di ore di prove e di conoscenza pertanto della vettura e delle sue possibilità che sembrano essere piuttosto in rialzo dopo l'ottimo 1'12"7 fatto registrare con gomme dure e dopo appena 2 giorni di prove.

Alessandro Stefanini

LA SQUADRA NEL '77	COME SARA' NEL '78		%	SPONSOR
	SICURI	TRATTATI		
 <b>Ferrari</b> LAUDA REUTEMANN 	Reutemann CHEEVER	VILLENEUVE MASS	90 40	FIAT-AGIP MICHELIN?
<b>brabham</b> WATSON STUCK 	LAUDA WATSON	REGAZZONI	5	PARMALAT ALFA-ROMEO FINA
 <b>JPS</b> ANDRETTI NILSSON 	ANDRETTI	JONES KEEGAN PETERSON	30 30 30	JPS VALVOLINE
 <b>McLAREN RACING</b> HUNT MASS 	HUNT TAMBAY			MARLBORO TEXACO CASTROL
 <b>Team Tyrrell</b> DEPAILLER PETERSON 	DEPAILLER PIRONI			FIRST N. BANK ELF
<b>Wolf</b> JODY SCHECKTER 	SCHECKTER	PETERSON	50	CASTROL
<b>SHADOW</b> JONES PATRESE 	NILSSON	PATRESE PETERSON	30 40	TABATIP
<b>SURTEES</b> BRAMBILLA 		BRAMBILLA LEONI BINDER	50 40 20	DUREX? BETA?
 <b>fittipaldi</b> FITTIPALDI 	FITTIPALDI	HOFFMANN	30	COPERSUCAR
<b>Ensign</b> REGAZZONI TAMBAY 	REGAZZONI? GIACOMELLI			MARLBORO CASTROL
<b>march</b> RIBEIRO I. SCHECKTER 	CHIUDE?	BRAMBILLA PETERSON	50 50	
 <b>RENAULT</b> JABOUILLE 	JABOUILLE	JARIER	30	ELF MICHELIN
 <b>LIGIER</b> GITANES LAFFITE 	LAFFITE	REGAZZONI PETERSON JARIER	30 30 30	LIGIER
<b>ATS</b> <b>march</b> JARIER 	MASS	STUCK BRAMBILLA	40 40	ATS
<b>HESKETH</b> KEEGAN REBAQUE ASHLEY 		KEEGAN ASHLEY JONES	40 30 10	RIZLA

GLI SPONSOR FRANCESI  
COME... GLI ITALIANI!

# PIRONI

## n. 2

# TYRRELL

LONDRA - Watson se ne è andato in Sudafrica ed è stato ir-reperibile per una settimana, dopo una discussione con Ecclestone a proposito di Lauda e della nuova macchina. L'irlandese è stato sul punto di abbandonare la squadra e si è andato ad offrire alla Lotus... e ad altre squadre. Ma poi, in una cena riconciliativa, Ecclestone ha detto che non si vuole privare del suo pilota. Lauda non sembra ne sia stato eccessivamente entusiasta. Infatti avrebbe dichiarato a «Bernie» che poteva bastare lui solo a mettere a punto la macchina e a svilupparla senza che altri (Watson) usufruissero della sua esperienza e competenza in gara.

Casi Ferrari a parte, le altre novità del mercato-piloti possono essere così riassunte: NILSSON è alla SHADOW, mentre non si sa ancora chi lo sostituirà alla LOTUS. Potrebbero essere KEEGAN o PETERSON sempre in cerca di un team. Alla MCLAREN tutto fatto con HUNT e TAMBAY, mentre PETERSON potrebbe essere un probabile candidato per la seconda WOLF, ma Scheckter non è che lo gradisca. Lo svedese è stato messo in difficoltà dalle non chiare parole della Ferrari verso di lui. Nulla di nuovo alla SURTEES. E' tutto da decidere sia come sponsor che come piloti, in quanto BRAMBILLA potrebbe andare nella nuova MARCH-ATS (che nascerà con Robin Herd) assieme a MASS, mentre la March fino ad ora conosciuta potrebbe sparire e Mosley si dedicherebbe solo alla F. 2. Fra l'altro, la ATS ha acquistato l'officina motori della March.

All'ENSIGN-MARLBORO REGAZZONI dovrebbe firmare in settimana. Lo farà quasi sicuramente anche se sembra gli sia stato chiesto di guidare la seconda LIGIER, ma per una questione di soldi e di sponsor non sembra se ne faccia nulla. Di sicuro all'Ensign invece GIACOMELLI. Team fatto anche alla TYRRELL con PIRONI che affianca DEPAILLER, mentre, ad un quasi certo FITTIPALDI alla COPERSUCAR, si riparla di un HOFFMANN come seconda guida. Alla RENAULT il solito JABOUILLE che sembra abbia riavuto credibilità. Si deciderà dopo il GP del Giappone se portare una seconda macchina e per chi (potrebbe essere JARIER in cerca di una squadra dopo che non gli è stato assicurato nulla alla ATS).