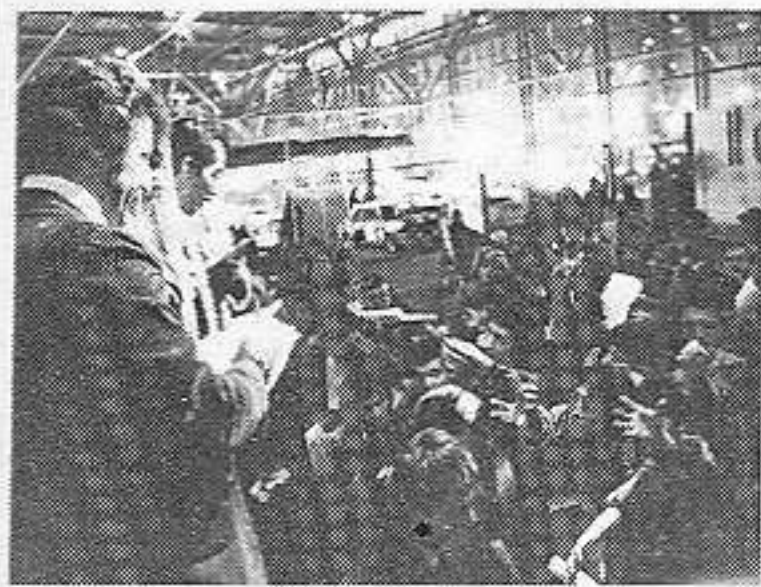


LEGGETE SUBITO

Lo speciale



21 Cronache dei giorni d'oro



Gli altri servizi

6 Per un 2 tempi turbo in F. 1

9 Ultime «scosse» al mercato-piloti

Tutto il CALENDARIO CORSE

51 AOSTA esalta il rally-boom

60 Nuova Granada anche col DIESEL

64 Il metanolo da modellini



Le rubriche

3 CALENDARIO delle corse

domenica **SPRINT**

La ZANZARA

44 KARTING e mini-hobby

46 TUTTE-SPRINT

48 SCRIVETEICI resteremo amici

56 I nostri CLUB

65 COMPRA VENDITA



DOVE lo vedete in Italia



Le notizie quotidiane

● Ricordiamo che la nostra collaborazione con «Teleradio Express» non si limita solamente al «TELESPRINT» del venerdì, ma **TUTTE LE SERE** nell'ambito delle **NOTIZIE SPORTIVE** saranno inserite anche notizie di automobilismo e di motociclismo, fornite grazie alla collaborazione di AUTOSPRINT e del gemello «motoSPRINT». In caso di avvenimenti eccezionali saranno date anche notizie flash.

● In altre pagine altre notizie, commenti, posta, e programmi settimanali previsti di **TELESPRINT**, in onda ogni **VENEDÌ** alle 21,45

RETE	ZONA	DETTAGLIO	ANTENNA	CAN.	BAN.
TELENORD	Lombardia	PAVIA o ZONA MILANO per un raggio di 45 km. dal centro	Centro Milano	63	5°
TELE S. MARCO	Veneto	PADOVA, VENEZIA o Veneto centro orientale, fascia costiera ALTO ADRIATICA fino a ANCONA	Monte Ventolone	39	5°
TELEMONTE FAETO	Emilia	SERRAMAZZONI, da PIACENZA a BOLOGNA DALL'APPENNINO ad Ovest di Piacenza e in direzione di Milano	Monte Faeto Monte Canate	45 55	5° 5°
TELERADIO EXPRESS	Toscana	VERSILIA fino a Livorno e Pisa TOSCANA ALTA (Lucca, Pisa, Livorno, Fucecchio, Empoli, Prato, Firenze, Volterra, Siena)	Secchietta Monte Meto Pizzorne	40 51 59	5° 5° 5°
TELECENTRO	Umbria	TOSCANA BASSA (Siena Sud, Cetona, Perugia, Orvieto)	Cetona	51	5°
ROMA	Lazio	ROMA, provincia e LAZIO	Monte Guadagnolo	58	5°
TELE-LIGURIASUD	Liguria	LA SPEZIA e zona limitrofa	Monte Parodi	29	4°

TUTTE LE CORSE MINUTO PER MINUTO

(051)
45.54.48

Come sapete, chiamando il numero indicato a fianco nei giorni di prove e di gare automobilistiche, risponderà TELESPRINT, il servizio speciale d'informazioni istantanee per i lettori di AUTOSPRINT. Non dovrete porre domande: la speciale segreteria telefonica ha inserito in automatico tutte le notizie a disposizione che verranno aggiornate col passare delle ore.

Dove si può trovare l'antenna TELESPRINT

LOMBARDIA

MILANO - Elettornord, Via Cenisio 71 - Franchi Cesare, Via Padova 72 - Galbati, Via Lazzaretto 17 - GBC Italiana, Via Petrelia 6 - Via G. Cantoni 7 - GDT Elettroforniture, Via Asciano Sforza 69 - Melchioni, Via Friuli 16/18 - Via Plana 6 - Orgal radio - Viale Montenero 62 - Radio Ferrareso, Via Settembrini - Radioforniture Casiroli, Viale Montenero 72 - Radioforniture Lombarde Viale Lazio 5 - Vorax Radio, Via Broggi 13 - GBC Italiana, Viale Matteotti 66 (Cinisello Balsamo) - GBC Italiana, Viale Rimembranze 36/B (Lodi) - Lari, Via Del Mille 46 (Brugherio) - Melchioni, Via Omboni 11 (Abbiategrosso) - Melchioni, Via A. Visconti 31 (Monza) - Melchioni, Viale Lombardia 30 (Usmate) - Novavox, Via A. Diaz 30 (Desio) - Vart, Viale Marelli 19 (Sesto S. Giovanni)

COMO - GBC Italiana, Via Garibaldi 6 (Barzano) - Melchioni, Via Garibaldi 9 (Barzano)

VARESE - GBC Italiana, Via Verdi 26 - Melchioni, Via Molina 11 - CFD, Corso Italia 7 (Busto Arsizio) - Elettronica Ferrario, Via Mazzini 23 (Saronno) - GBC Italiana, Via Torino 8 (Gallarate) - GBC Italiana, Via Varese 148/A (Saronno) - Melchioni, Via Magenta (Busto Arsizio) - Melchioni, Via Mazzini 23 (Saronno)

BERGAMO - Melchioni, Via Baschenis 7/B

PAVIA - GBC Italiana, Via G. Franchi 6 - B. F., Via Gravellona 4 (S. Martino Siccomario) - Bologna Carlo, Corso Milano 18 (Vigevano) - GBC Italiana, Via Raffaele 17 (Vigevano) - Giardini Carlo, Via Camillo Rodolfi 8 (Vigevano) - Melchioni, Via F.M. Rossetti 78 (Voghera)

BRESCIA - Melchioni, Via Chiassi 12/B

MANTOVA - GBC Italiana, Piazza Arche 8

CREMONA - Melchioni, Via G. Pedone 3

TOSCANA

FIRENZE - F.G.M. Elettronica di Faggioli Guglielmo, Via Silvio Pellico 9 - GBC Italiana, Via G. Milanese 28 - L'Elettronica di Santini, Viale Europa 147 - Amos Manetti Irmie, Via Carissimi 49 - Roberto Martelli, Via Del Cronaca 18 - Melchioni, Via Maragliano 29/C - Via Buonvicini 10/16 - Teleradio Centrale, Via M. Malbran 19 - GBC Italiana, Via E. Boni ang. Via Meoni (Prato)

PISTOIA - GBC Italiana, Viale Adua 350

LUCCA - Casa della Radio, Via Vittorio Veneto 38 - Melchioni, Borgo Giannotti 120 - Teleradio Centrale, Via La Polveriera 4 - Bienne di Belmonti & Nencioni, Via San Francesco 76 (Viareggio) - Elto di G. Torogiliani, Via Aurelia 181 (Lido di Camaloro) - Eng Navari Gian Piero, Via Aurelia 257 (Querceta) - Vittorio & Alessandro Cesari, Via G. B. Vico 49/53 (Empoli) - GBC Italiana, Via G. Masini 32 (Empoli) - GBC Italiana, Via A. Volta 79 (Viareggio) - Melchioni, Via Ridolfi 49 (Empoli) - Bruno Ventavoli Elettroforniture, Via Bertini 97 (Viareggio)

LIVORNO - Elettronica (Geom. P. Luigi Clucchi), Via Maggi 136 - F.G.M. di Faggioli, Via E. Rossi 103 - GBC Italiana, Via Della Madonna 48 - Melchioni, Via Vecchia Casina 7 - Paolo Alessi, Lungomare Marconi 312 (Piombino) - Melchioni, Viale Michelangelo 6/8 (Piombino)

SIENA - GBC Italiana, Via S. Martini 21/C-21/D

AREZZO - Melchioni, Via Po 7/13

MASSA CARRARA - Melchioni, Piazza Geribaldi 15

PISA - Caleo Antonio, Via Fermi 10 - GBC Italiana, Via Felice Tribulati - La Lanterna, Località Fontina - Bitozzi Dino, Corso Matteotti 121 (Pontedera) - Melchioni, Via Mameli 58 (Pontedera)

LIGURIA

GENOVA - Melchioni, Via Saffine 6 (Chiavari)

SAVONA - Melchioni, Piazza G. Rossi 10 (Albenga)

LA SPEZIA - GBC Italiana, Via Fiume 18 - Melchioni, Corso Italia 481

EMILIA ROMAGNA

PIACENZA - GBC Italiana, Via IV Novembre 60

REGGIO EMILIA - Melchioni, Piazza Duca D'Aosta 2 - Viale Piave 2

MODENA - GBC Italiana, Via Cesari ang. Via Paolucci - Melchioni, Via Matteotti 127 (Sassuolo)

BOLOGNA - GBC Italiana, Via Lombardi 43 - Via Brugnoli 1/A - Melchioni, Via Gobetti 39/41

PIEMONTE

NOVARA - GBC Italiana, Baluardo O. Sel-la 32

UMBRIA

PERUGIA - Melchioni, Via M. Angeloni 32

VENETO

VERONA - GBC Italiana, Via Aurelio Saffi 1

VICENZA - GBC Italiana, Via Monte Zovetto 65

PADOVA - Melchioni, Via Glotto 27/31

FRIULI VENEZIA GIULIA

UDINE - Melchioni, Via Martignacco 62

LE GARE RINVIATE E ANNULLATE

16-19 dicembre - RALLY DEL BANDAMA: nuova data corretta 15-20 dicembre



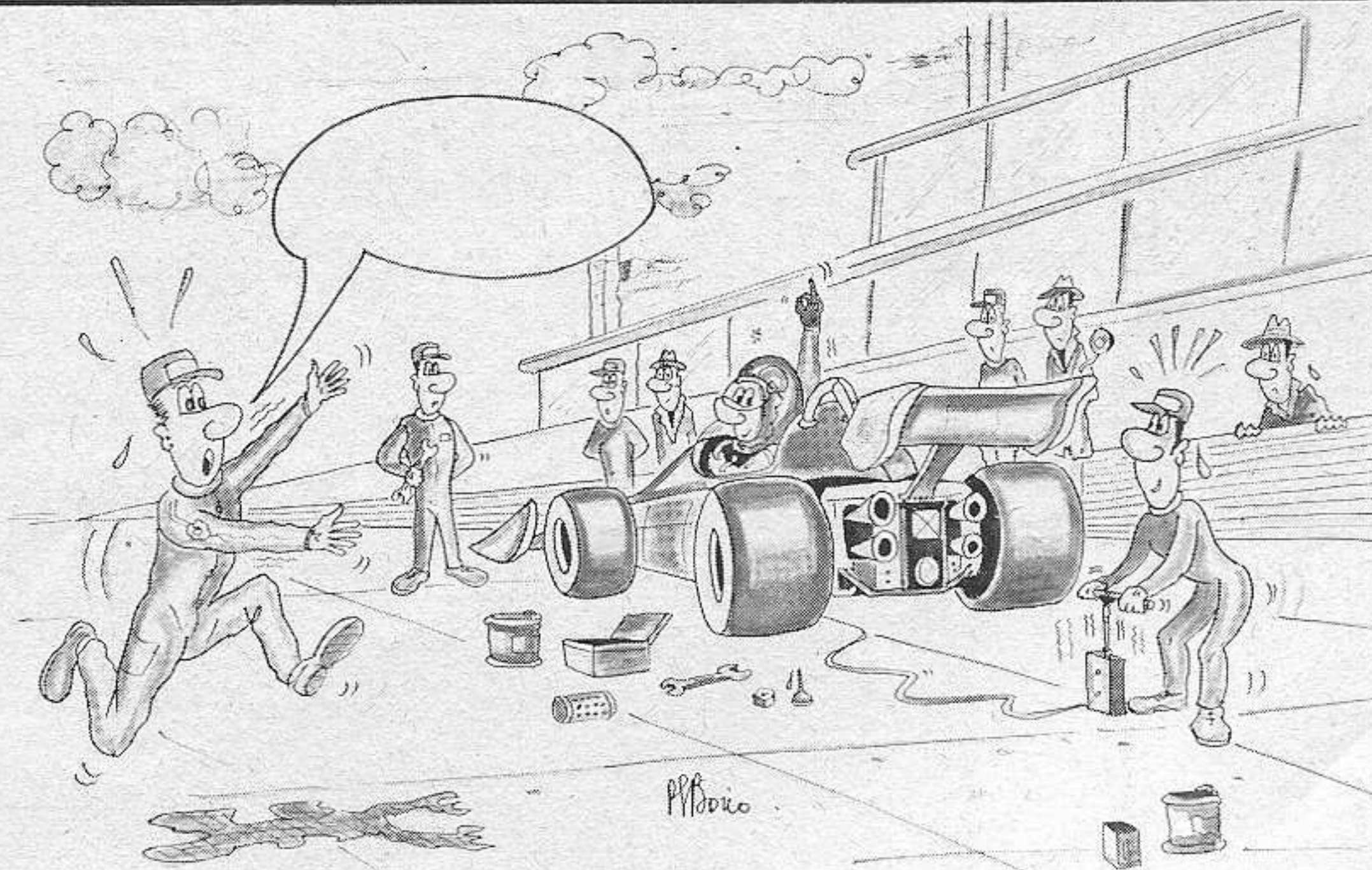
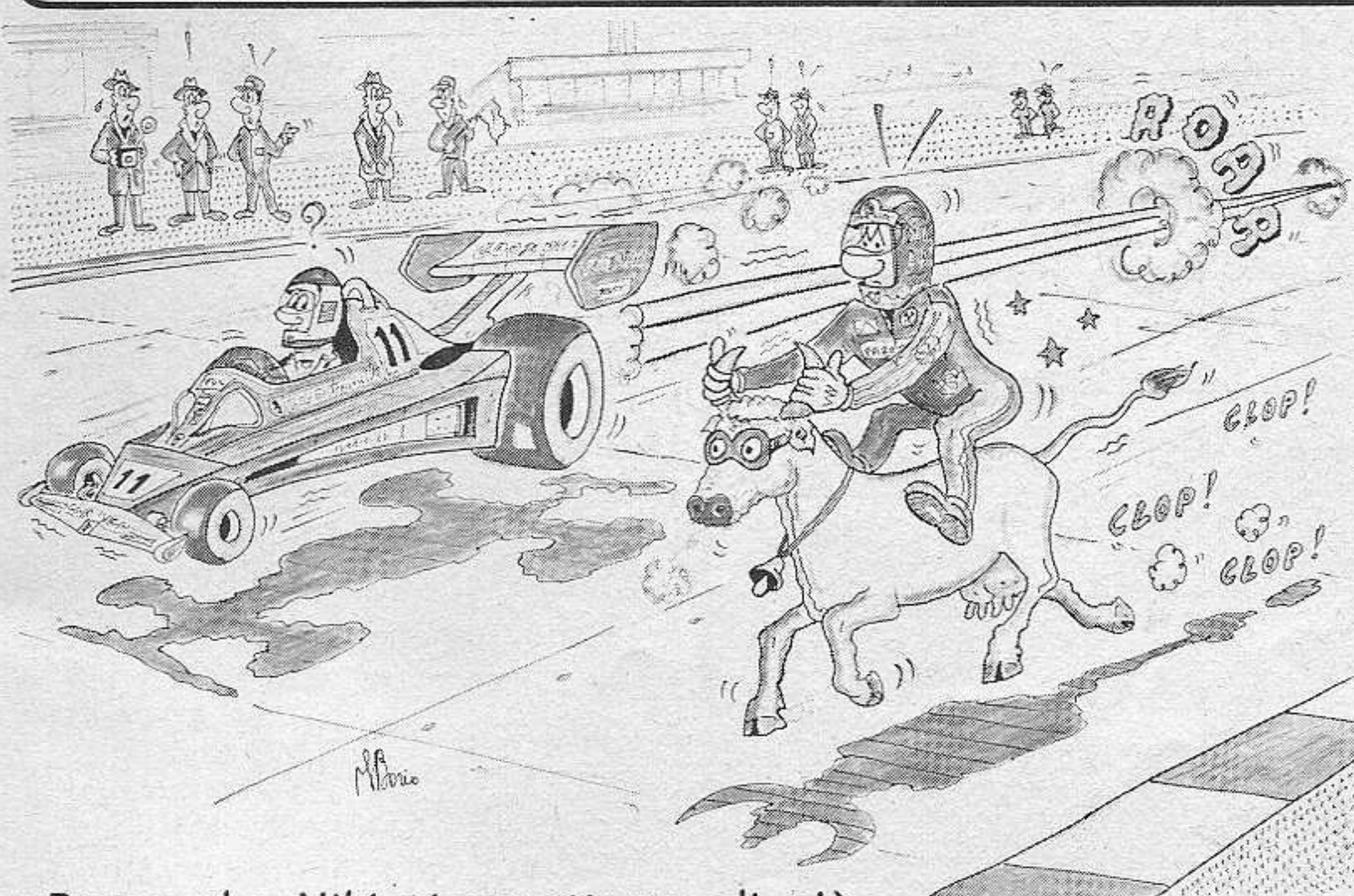
DOVE corriamo domenica

DICEMBRE

Le gare in calendario dal 15 dicembre 1977 al 29 gennaio 1978

DATA	CORSA	ORGANIZZATORE - LOCALITA' DI PARTENZA E ARRIVO - DISTANZA	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE
15-20	Rally del Bandama (Costa d'Avorio)	Federation Ivorienne Sports Automobile B.P. 20973 - ABIDJAN (Costa d'Avorio)		●●● T1-T2-GT3-GT4	Rally	Makinen-Liddon (Peugeot 504)
16	Premiazione dei Campioni F.I.A.	FIA - Place de la Concorde 8 - PARIGI (Francia)	ore 16	●●●	Premiazione	Lauda, campione mondiale 1977 F. 1
17-18	Rally russo d'inverno	FAS - SS5R - d.362 - BP395 - MOSCOU (Unione Sovietica)		●●● T1-T2	Rally	
18	Gara Club a Vallelunga	Henry Morrogh - Via D. Alighieri, 4 - CAMPAGNANO DI ROMA - Tel. 06-9033240		● Gr. da 1 a 8	Velocità in circuito	
GENNAIO						
2	Corsa a Bay Park (Nuova Zelanda)	Bay of Plenty Motor Racing Po Box 4013 - MOUNT MAUGANUI (Nuova Zelanda)	ore 15	●●● T2-FF-FV	Velocità in circuito	
7	G.P. Nuova Zelanda a Puckekohe	NZ International GP Association P.B. 11-129 - ELLERSLIE Auckland (Nuova Zelanda)	ore 15	●●● T2-FF-FV	Velocità in circuito	Rosberg (Chevron B34)
13	Tre Ore di Prato Nevoso a Cuneo	AC Cuneo - Piazza Europa 5 12100 CUNEO	ore 8	● T1-GT3-VS	Regolarità su ghiaccio	Mondino (Fiat 124 spider)
13-15	Jänner Rally (Austria)	Badener Rallye Klub Postfach 119 - A2500 BADEN (Austria)		●●● Europeo Piloti Rallies - Coeff. 1	Rally	Wittmann-Nevela (Kadett GTE) pen. 15.307
15	G.P. Argentina F. 1 a Buenos Aires	AC Argentino - Av. del Libertador 1850 BUENOS AIRES	ore 18 italiane	●●● Camp. Mondiale Piloti F. 1	Velocità in circuito	J. Scheckter (Wolf WR1) in 1.40'11''19 media 189,435 kmh
15	Corsa a Manfeild (Nuova Zelanda)	Manfeild Autocourse Prom. P.B. 1859 - PALMERSTON NORTH (Nuova Zelanda)	ore 15	●●● T2-FF-FV	Velocità in circuito	Rosberg (Chevron B34) media 170,567 kmh
15	Regolarità sociale a Cesena	Scud. Romagna - Via Dandini 2 47023 CESENA		● ris.	Regolarità	Non disputata nel 1976
21-28	Rally di Montecarlo (Monaco)	AC Monaco - 23 bld. Albert 1. MONACO Principato	ore 8 (24) ore 7,45 (27)	●●● Camp. Mondiale Marche Rallies	Rally	Munari-Maiga (Lancia Stratos)
22	Riverside 500 (Stati Uniti)	NASCAR - Po Box « K » DAYTONA BEACH (Stati Uniti)	ore 15	●●● STK	Velocità in circuito	D. Pearson (Mercury) media 172,236 kmh
22	Corsa a Teretonga (Nuova Zelanda)	Southland Sport Car Club Po Box 543 - INVERCARGILL (Nuova Zelanda)	ore 15	●●● T2-FF	Velocità in circuito	Rosberg (Chevron B34) in 59'57''6
22	Rally di Puerto Varas (Cile)	Federation Chilienne des Sports Automobile Echaurren 75 SANTIAGO DE CHILE		●●● T1-T2-GT3	Rally	Si disputa per la prima volta
29	G.P. Brasile F. 1 a Rio de Janeiro	Confederacao Brasileira de Automobilismo Rua Evaristo de Veiga 55 RIO DE JANEIRO		●●● Camp. Mondiale Piloti F. 1	Velocità in circuito	Reutemann (Ferrari 312 T2) in 1.45'07''72 media 181,720 kmh (a Interlagos)
29	Wigram Trophy (Nuova Zelanda)	The Motor Racing Club Po Box 25007 - CHRISTCHURCH (Nuova Zelanda)	ore 15	●●● T2-FF	Velocità in circuito	Gloy (Tui BH2) in 53'04''2
29	Gara club a Vallelunga	Henry Morrogh - Via D. Alighieri 4 CAMPAGNANO DI ROMA Tel. 06-903.32.40	ore 8,30	● Gr. da 1 a 8	Velocità in circuito	Non disputata nel 1977

LEGENDA: ●●● = internazionale; ●● = nazionale a part. str.; ● = naz.; □ = « chiusa »



« Penso che Niki si aspettasse di più... quando ha firmato il contratto!... »

Amici lettori, riempite voi il fumetto: il più spiritoso riceverà un premio!

COME è noto, ci sono oggi sulla scena della Formula 1 cinque motori: tre sono a 12 cilindri (Ferrari, Alfa Romeo e Matra) uno è l'otto cilindri Ford-Cosworth ed uno è il sei cilindri Renault; i primi quattro sono ad aspirazione normale e tre litri di cilindrata e l'ultimo è munito di turbocompressore e quindi — per regolamento — ha la cilindrata ridotta ad un litro e mezzo. Sappiamo anche che il rapporto di 2 a 1 tra le cilindrata dei motori aspirati e quelli sovralimentati è sfavorevole a questi ultimi, e che si auspica da più parti che il rapporto sia portato all'incirca sugli 1,7 a 1. Questo permetterebbe di fare motori sovralimentati con migliori possibilità di resistenza e quindi competitivi rispetto a quelli aspirati.

IL PROBLEMA DELL'AVVIAMENTO

Tuttavia non è stata ancora battuta la strada del motore sovralimentato a due tempi, che potrebbe avere un margine di vantaggio sul quattro tempi. Infatti la possibilità di usare il compressore consente di affrontare il problema del due tempi a lavaggio unidirezionale; questo sistema si presenta con due soluzioni, e cioè feritoie a fine corsa del pistone e valvole nella testa, oppure con due pistoni per cilindro, che si muovono in sincronismo con due alberi a gomito opportunamente collegati. Quest'ultimo sistema era quello adottato dalla Fiat nel 1927 per la famosa vettura tipo 806, ma difficoltà di messa a punto consigliarono di ripiegare sulla versione a quattro tempi e 12 cilindri in due file parallele di 6.

I problemi incontrati dai tecnici di allora erano dovuti principalmente al fatto che l'alimentazione avveniva con aria già miscelata alla benzina, e parte di questa miscela sfuggiva dalle feritoie di scarico; naturalmente si accendeva e danneggiava le tubazioni, creando quello che si chiamava « effetto chalumeau ».

Oggi questo problema non esisterebbe più perché si può adottare la iniezione diretta nel cilindro e pompare quindi solo aria; il sistema viene usato dalla Mercedes e dalla Ferrari e quindi la tecnologia esiste, come esistono le pompe ed i particolari iniettori.

La possibilità che qualcuno già oggi stia facendo un motore del genere è affascinante: in teoria, un due tempi con il turbo potrebbe dare potenze dell'ordine dei 600 cavalli; le può dare anche il quattro tempi ma a costo di un rapporto di compressione assai più elevato nel compressore, e quindi con maggiori problemi di resistenza del motore.

Ci sono, è vero, alcuni scogli da superare ma in fatto di auto da corsa sappiamo che tutto è possibile quando lo si vuole. In primo luogo c'è il problema dell'avviamento del motore a due tempi senza precompressione nel carter, che richiede per forza un compressore; il turbo non serve perché a basso regime in pratica non pompa niente; ma si potrebbe, forse, utilizzare lo scarico dell'aria compressa del motorino d'avviamento per alimentare d'aria il motore durante i primi giri.

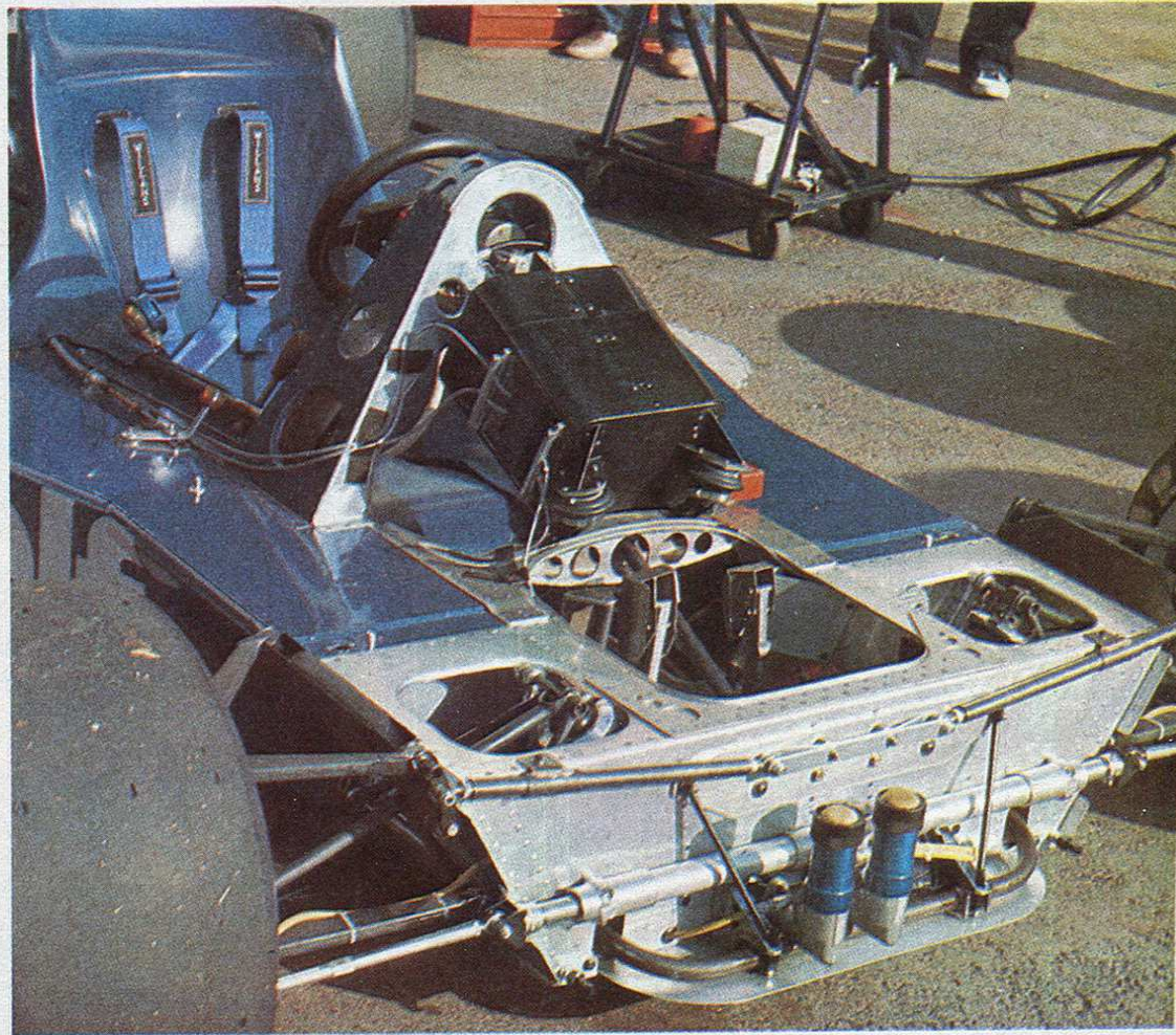
E ci sarebbe il problema del consumo di carburante che sarà probabilmente maggiore nel due, rispetto al quattro tempi, senza contare la differenza dovuta alla



Primi contatti al Ricard tra Pironi e Tyrrell: il pilota si è detto entusiasta del nuovo team



Depailler sembra osservare assieme al tecnico Kempf l'avantreno della neonata Tyrrell 008 (LINI)



Completamente a nudo la parte anteriore della 008: all'altezza delle ginocchia del pilota si nota la « scatola nera » che contiene strumenti di misurazione. A destra, Stewart « assaggia » la 008

UN'IPOTESI AFFASCINANTE

600 cv. F1 col turbo due tempi

maggior potenza. Ma nel caso di avere un vantaggio strepitoso in fatto di potenza e quindi di velocità sul giro, si potrebbe prendere in considerazione la possibilità di una fermata per rifornire a metà gara, partendo addirittura con meno carburante degli altri. Senza dimenticare naturalmente che con maggior potenza disponibile si ha anche il vantaggio di utilizzare con maggior disinvoltura le superfici deportanti, alettoni o profili di carrozzeria che siano.

Mettendo insieme la potenza superiore di un motore come quello descritto e le possibilità offerte dalle gomme radiali dovrebbe essere fattibile un tipo di vettura abbastanza diversa da quelle attuali, e con prestazioni ovviamente migliori. Ma quali possibilità reali ci sono che una si-

mile vettura possa essere messa a punto in tempo utile per essere sfruttata in pieno con la formula attuale? Non molte, perché occorrerebbe una somma davvero importante per la costruzione del motore e le successive prove. Oggi le squadre in lizza sono tese all'ottenimento del risultato per il risultato e questo perché le prestazioni in gara giustificano, e soprattutto quantificano, gli investimenti da parte degli « sponsors ».

L'IMPORTANTE E' « SCARICARE »

Insomma i cavalli non hanno mai fatto schifo a nessuno, l'importante è averli. Come i soldi. Il problema della monoposto di Formula 1 non è, ovviamente, solo quello della maggior potenza possibile ottenuta dal motore, ma anche di come la si utilizza, o come si suol dire oggi, come la si « scarica » a terra.

Ma le soluzioni tecniche per i telai e soprattutto le gomme sono talmente simili tra una macchina e l'altra che chi si trova a deviare dalla media resta disastrosamente tagliato fuori; ecco perché una soluzione diversa può essere vantaggiosa. E' naturalmente il discorso che si fa anche per le gomme: se i pneumatici radiali Michelin sono migliori dei Goodyear, nel senso di avere un miglior coefficiente di aderenza ma anche (o forse si dovrebbe dire soprattutto) una minor resistenza al rotolamento, il gioco è fatto. La recente scelta della Ferrari ne è una dimostrazione.

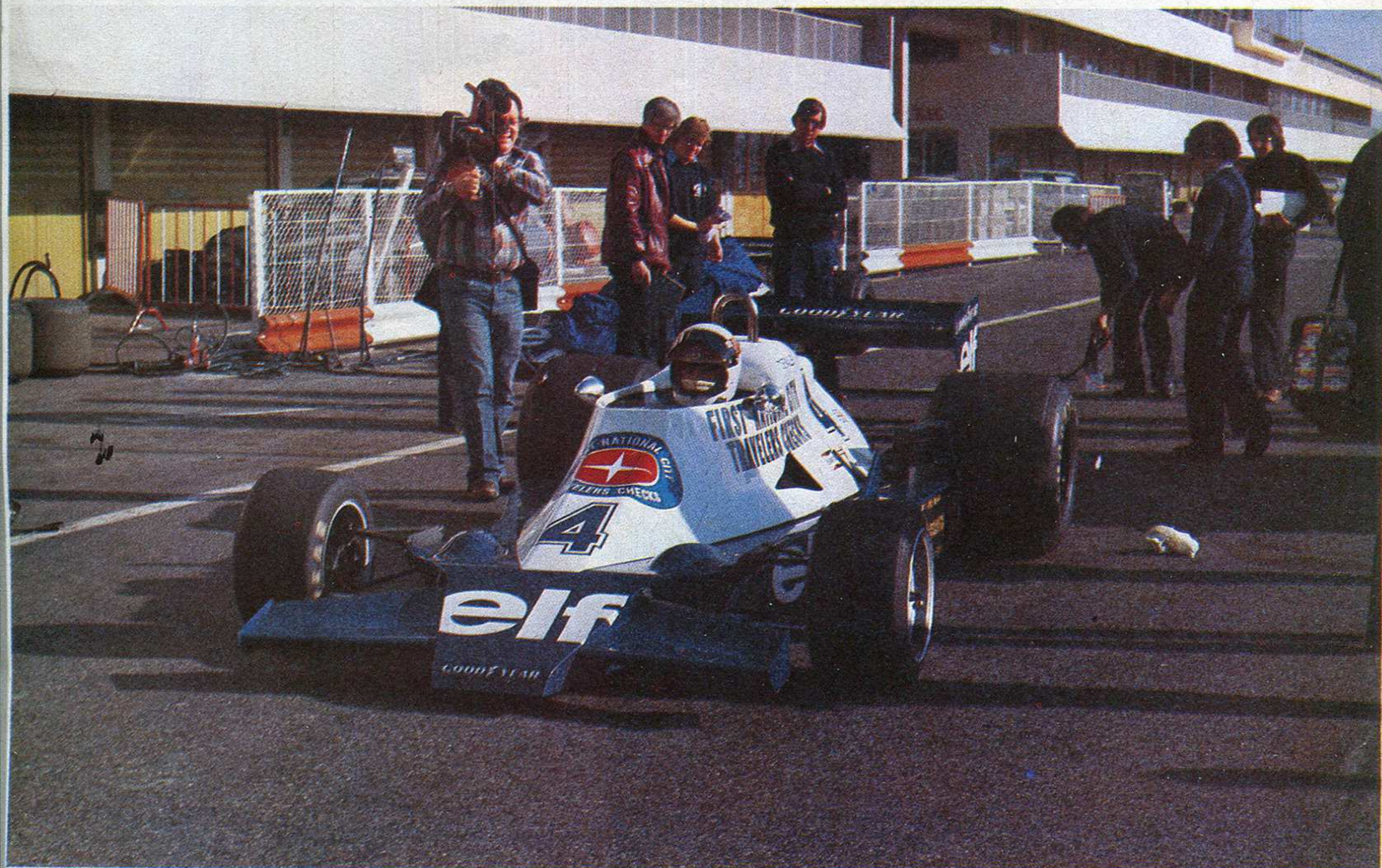
Forse la differenza tra un treno di gom-

me convenzionali ed uno di radiali, traddotta in cavalli necessari alle velocità delle monoposto di F. 1, si può valutare in una decina di cavalli. Il che sarebbe un salto qualitativo non indifferente. Purtroppo in fatto di gomme si sa ben poco perché i costruttori dei « salsiccioni » per le monoposto si tengono i loro dati ben segreti e, se si deve stare a quanto ci dicono, non è che raccontino molto neppure ai progettisti delle macchine.

Anzi, pare che il divertimento (dei gommisti) consista proprio nel dare un tipo di gomme nuovo per una certa gara e vedere come i costruttori delle macchine riescono a cavarsela con la messa a punto. Non è che dicano che la nuova gomma ha un angolo di deriva maggiore o minore di un tipo precedente o che la miscela del battistrada è più tenera o più dura, si scalda più o meno. Niente, mettono sulle gomme e stanno a vedere, ed a sentire cosa dice il pilota; se dice parolacce, niente di male, è esperienza anche quella (nel senso che si impara qualche termine nuovo).

Questa situazione, a parte il modo scherzoso di raccontarla, è esattamente quella che si trova quando si cerca di avere una qualche delucidazione tecnica sull'argomento; tanto per fare un esempio, chi scrive aveva chiesto i dati essenziali di comportamento delle gomme da corsa alla Goodyear per voler imbastire una serie di articoli sulle caratteristiche delle sospensioni, e ne ebbe come risposta alcuni « depliant » pubblicitari! Come dire: gazzosa invece di champagne.

Gianni Rogliatti



LA SCISSIONE SHADOW RESTA L'ULTIMA «TES-
SERA» SOSPESA NEL MOSAICO SQUADRE F.1 '78

il dubbio PATRESE

LONDRA - Le ultime settimane per il mercato piloti, a schieramenti ormai già abbastanza delineati, sono vissute sulla battaglia legale imbastita all'interno della Shadow tra Jackie Oliver, manager della stessa e Don Nichols che figurava come titolare della stessa. Su iniziativa del manager, che ha denunciato il titolare del team che non gli avrebbe rifuso certe spese, il tribunale inglese ha dichiarato fallita la società. Poi Nichols, che nel frattempo aveva accalappiato lo sponsor Villinger, quello della Tabatip, e ottenuto dal medesimo si dice una cifra di un milione di marchi tedeschi per il 1978, e forte di questo budget aveva fatto firmare Hans Stuck per la Shadow '78, è tornato in Inghilterra e saldati i debiti con Oliver ha sbloccato parzialmente la situazione riottenendo il materiale, mentre Oliver, Rees e Southgate se ne sono andati abbandonando il team Shadow, per creare una nuova squadra con lo sponsor italiano Ambrosio.

Ci troviamo quindi di fronte a due nuove squadre: la SHADOW che è rimasta a Don Nichols, con Jim Eccles come manager che si sta dando un gran da fare per trovare nuovo personale e meccanici, e che possiede ancora due macchine della scorsa stagione, con le quali dovrebbe far correre Stuck con lo sponsor Tabatip; e una nuova squadra denominata per il momento «Ambrosio», con manager Oliver e Rees, e piloti Nilsson e Riccardo Patrese (che intanto ha cominciato ad avere i primi guai con Nichols che gli ha appioppato un assegno non coperto). E mentre la prima squadra, la Shadow, potrà schierare (sempre che altre grane non piovano su Nichols) le vecchie macchine già in Argentina, per il secondo nuovo team, che ha sede a Milton King, a un centinaio di km da Londra, esistono problemi per le prime gare. Anche perché non è affatto certo che il progettista Southgate, che stava lavorando per l'allestimento della nuova vettura, decida di seguire Oliver e Rees con i quali sembrava d'accordo.

Quindi, per le prime gare, la squadra «Ambrosio» dovrà noleggiare un paio di monoposto per i suoi piloti, probabilmente una McLaren ed una Ensign. Sperando che la situazione si chiarisca.

Per le altre squadre, pare sfumata per Giacomelli la possibilità di correre a tempo pieno con il team ATS. Sembra che si sia fatto avanti Cheever, con il suo sponsor MS. L'italo-americano avrebbe anche contatti con l'Ensign (via Marlboro, stavolta), per avere la seconda vettura assieme a Ragazzoni. Quanto a Giacomelli, è ormai certo l'accordo «alternativo», cioè quello con la Marlboro per 5-6 gare con la terza M26 del team McLaren.

Infine, Teddy Yip ha avuto contatti con Masahiro Hasemi, il pilota giapponese, per la sua ormai pronta Ralt F. 1.

Notizie sulle prove F. 1 al Castellet nelle pagine centrali

PETERSON con LOTUS camaleonte

LONDRA - Ora che è stato confermato che Peterson torna alla Lotus come pilota numero due, vogliamo sperare che la sua abilità sia in grado di compensare una qualsiasi discordia che potrebbe sorgere. Ma una cosa è certa; egli apporta alla Lotus una somma quasi sufficiente per pagare il suo ingaggio. A questo punto, tuttavia, sembra chiaro che la Polar non figurerà in maniera notevole tra i colori delle macchine: per quanto riguarda la Lotus e la Players, si tratta di sponsorship personale che può apparire dappertutto sulla tuta di Ronnie, ma non sulla macchina.

Sembra fuori dubbio che la vettura di Andretti sarà ancora verniciata nei colori nero ed oro per tutto il 1978, ma che la società di tabacco deciderà i colori della Lotus di Peterson in base alle necessità di marketing, quasi sempre corsa per corsa. A condizione che si arrivi ad un accordo, nel senso in cui vanno le discussioni attualmente, potrebbe essere che la macchina di Ronnie porti in alcune gare i colori della John Player Special, e in altre il rosso della Imperial Tabacco, che abbiamo visto in Giappone, per sei o otto gare. Questo significa che la Players sta scaricando alcune delle pesanti spese sulla sua società madre e questo in un modo che, così ci si augura, non sia contro le nuove norme sulla pubblicità delle sigarette nello sport, di cui ci si aspetta l'applicazione entro breve tempo in Inghilterra (per la stessa ragione, tra parentesi, la Marlboro ha ammesso che presto «le loro» macchine porteranno solo il simbolo e non il loro nome).

PIRONI «combattivo fra 6 mesi»

LONDRA - Nove giorni dopo la presentazione della 008, Ken Tyrrell ha confermato che Didier Pironi ha firmato come suo pilota numero due. Non era una sorpresa, ma è insolito, perché Ken non ha mai avuto una coppia in cui era ben definito chi fosse il numero uno e chi il numero due (forse solo nei giorni di Stewart). Ora, dice: «L'introduzione dei motori speciali Ford Cosworth, disponibili per un solo pilota di ogni team, mi ha costretto a stabilire un determinato sistema di "anzianità" di piloti nel team. Ho sempre evitato questa situazione da quando abbiamo cominciato a correre nel 1968, ma le nuove circostanze richiedono un'impostazione nuova nella direzione del team».

«Patrick è un perfetto pilota numero uno e ho introdotto un giovane pilota che ha il potenziale per il campionato mondiale, per appoggiarlo. Calcolo che Pironi avrà bisogno di sei mesi per essere certamente competitivo nelle corse della Formula 1 di questi tempi, ma nella seconda metà della stagione, prevedo farà vedere la sua forma».

Perciò — malgrado Renault, Martini e Ligier — Pironi ha ottenuto con un colpo di fortuna questo posto, che rientra nella "sfera francese d'influenza nelle corse", con un direttore di team che sarà tollerante fino ad un certo grado e che più di qualsiasi altro è in grado di formare un giovane pilota.

Pironi ha provato la 008 in occasione delle prime sessioni di prova della nuova vettura a Silverstone e recentemente si è allenato con la P. 34 sei ruote al Paul Ricard.

d. h.

LE SQUADRE	nel '77	STCURI NEL '78	%	SPONSOR
 Ferrari	LAUDA REUTEMANN	Reutemann Villeneuve		Fiat Agip Michelin
 Brabham	WATSON STUCK	Lauda Watson		Parmalat Alfa-Romeo Fina (Agip)
 JP	ANDRETTI NILSSON	Andretti Peterson		JPS Valvoline Polar Caravans
 McLaren Racing	HUNT MASS	Hunt Tambay Giacomelli		Marlboro Texaco Castrol
 Team Tyrrell	DEPAILLER PETERSON	Depailler Pironi		First N. City Bank
 Wolf	JODY SCHECKTER	Scheckter		Castrol
 SHADOW	JONES PATRESE	Stuck Binder	20	Tabatip
 SURTEES	BRAMBILLA	Brambilla Keegan		Beta Durex (Fernet Tonic?)
 Copersucar fittipaldi	FITTIPALDI	Fittipaldi		Copersucar
 Ensign	REGAZZONI TAMBAY	Regazzoni Cheever? Leoni?	50 50	Marlboro Castrol Line
 MERZARIO- TEAM	MERZARIO	Merzario		Marlboro
 RENAULT	JABOUILLE	Jabouille		Elf
 LIGIER GITANES	LAFFITE	Laffite		Matra Gitanes
 ATS March	JARIER	Mass Binder? Cheever?	50 50	ATS
 HESKETH	KEEGAN REBAQUE ASHLEY			
 RALT	TEDDY YIP	Hasemi?	50	Theodore Racing
 WILLIAMS		Jones		Saudia Airlines
 MARTINI		Arnoux		RMO Elf
 AMBROSIO		Nilsson Patrese		Ambrosio

Agli automobilisti sprovvolti un ricambio qualsiasi

agli automobilisti
attenti
un ricambio originale

agli Automobilisti con la "A" maiuscola il ricambio Abarth*

La sostituzione dei pezzi meccanici rappresenta una voce di costo importante.

Il "particolare" nuovo che deve andare a sostituire quello usurato, deve sicuramente possedere, come norma (il competente ben lo sa), le stesse caratteristiche che ha previsto il Costruttore dell'autovettura.

Meglio, evidentemente, se i pezzi di ricambio sono prodotti da un "laboratorio di ricerche sistematiche" qual'è l'Abarth.

L'Abarth infatti, da quasi trenta anni, colleziona esperienze di successo, proprio nello studio di quei particolari che - montati nei meccanismi dell'automobile - sono tali da resistere alle massime sollecitazioni, migliorando le prestazioni, pur nel rispetto dei canoni ecologici.

E allora non ci sono dubbi:

I **Ricambi Abarth** sono avanti; sono fatti per gli Automobilisti che sanno cosa vogliono e per gli Autoriparatori qualificati che non intendono correre il rischio di buttare via capacità e tempo.

I **Ricambi Abarth** non sono ricambi per tutti, ma per chi "vive" l'automobile. Costano qualche cosa di più perchè sono sicuri e sono controllati al 200%, come si controllano i pezzi destinati alle vetture che vincono le competizioni.

Il Ricambio Abarth, per queste ragioni, non è una spesa; è il vero risparmio!

* E non aspettatevi di trovarlo dappertutto. Potrà proporvelo solo un Autoriparatore eccezionale.



Abarth S.p.A. - Sede centrale: Corso Marche, 38
10146 Torino - Tel. 794844-5-6-7-8

LA CSI BLOCCA LE AMMISSIONI AI G.P. SECONDO LO SCHEMA FOCA

Scelti a tavolino i «privati» da F.1

Nel suo più recente bollettino, la FIA ha stabilito le regole (si spera definitive) per l'ammissione al via dei Gran Premi, che tante polemiche avevano suscitato lo scorso anno. Nel '78, gli organizzatori potranno accettare alle prove ufficiali un numero di piloti superiore di quattro unità agli ammessi al via, i quali risultano dalla tabella che segue. Inoltre, non vi saranno criteri selettivi oltre i tempi presi nelle sessioni di prove ufficiali. Niente prove preliminari, quindi. Del totale degli ammessi alle prove, gli organizzatori avranno la facoltà di sceglierne almeno quattro in base ad un criterio che l'organizzatore stesso stabilirà a sua discrezione. In altre parole, nell'ipotesi di un Gran Premio con 24 posti al via, si potranno iscrivere un massimo di 28 piloti, di cui 4 li potrà scegliere l'organizzatore. Ad esempio, dando priorità ai piloti nazionali. E' peraltro un cedimento su tutto il fronte nei confronti delle pretese della FOCA, che vanta ed impone le sue iscrizioni privilegiate.

Ecco la tabella del numero massimo di piloti al via in ogni G.P. Fra parentesi, i partenti massimi nei G.P. del 1977.

Argentina (Buenos Aires)	24 (24)
Brasile (Interlagos)	22 (22)
Sud Africa (Kyalami)	26 (26)
USA-Ovest (Long Beach)	22 (22)
Spagna (Jarama)	24 (24)
Monaco	20 (20)
Belgio (Zolder)	24 (26)
Svezia (Anderstorp)	24 (24)
Francia (Castellet)	26
GB (Silverstone, Brands Hatch)	26 (26)
Germania (Hockenheim)	24 (25)
Austria (Osterreichring)	26 (26)
Olanda (Zandvoort)	26 (26)
Italia (Monza)	24 (24)
USA-Est (Watkins Glen)	26 (26)
Canada (Mosport)	24 (25)
Giappone (Fuji)	26 (26)

Europeo Sport titolo ai piloti

● La CSI ha confermato quello che si vociferava da tempo, e cioè che il **Campionato Sport** (gr. 6), che quest'anno è stato ridotto da Mondiale ad Europeo, non sarà per Marche ma per piloti. E' in sostanza il trapasso definitivo del Mondiale Marche dalle Sport alle Silhouettes, ma può rive-

larsi un incentivo per ridare interesse al campionato che, dal punto di vista regolamentare, avrà una novità ulteriore.

Infatti, ogni gara avrà classifiche per divisione (2000 e 3000), e diverrà **campione il pilota che avrà più punti nella sua divisione**. Cioè potrebbe diventare campione d'Europa Sport 1978 anche un pilota di vetture 2 litri di cilindrata.

● Per quanto riguarda il **Campionato d'Europa della Montagna**, il regolamento '77 resta invariato, ad eccezione di questo: nella classifica generale saranno presi in considerazione solo i piloti che avranno ottenuto un tempo non superiore del 20% rispetto al tempo del vincitore del loro gruppo. In precedenza, la percentuale era del 10%.

● Data l'abolizione del Campionato d'Europa Gran Turismo, la CSI ha messo in palio una **Coppa**, che sarà riservata ai conduttori. Le gare valide saranno quelle del **Mondiale Marche** (che ammettono anche le GT) più la 24 Ore di Le Mans.

Libertà nei rallies ai percorsi segreti

● In campo rallies, la CSI ha deciso di concedere la **massima libertà** agli organizzatori per quanto riguarda la scelta di **percorsi segreti** per le prove speciali anche nelle prove del mondiale e dell'europeo. Gli organizzatori avranno quindi la facoltà di regolarsi come credono, compatibilmente con le legislazioni vigenti nei paesi dove si svolge la prova.

La norma ha lo scopo chiaro di impedire o ridurre al minimo le prove pre-gara, che sono in sostanza la ragione principale dei malumori delle popolazioni interessate, molto più del rally stesso. E' il prezzo che molti rallies dovranno pagare per sopravvivere. Resta da stabilire in che modo si potrà garantire l'effettiva segretezza dei percorsi.

Fiat 131 bialbero in gruppo 1 (...USA)

● Sul fronte delle omologazioni, da segnalare due FIAT entrate in gruppo 1. Si tratta della nuova 127 1050 cc e della 131 1756 cc. Quest'ultima è la versione bialbero (motore 132) che da un paio d'anni è esportata in America. Una omologazione di routine, che non dovrebbe avere scopi reconditi anche perché è una vettura non in commercio in Europa.

L'ALTRA FACCIA DELLA PASSIONE MOTORISTICA SPIEGATA DA DUE FRATELLI CHE HANNO LASCIATO L'AUTO PER MOTIVI ECONOMICI

Costa meno sfogarsi a correre in barca!

I COSTI PROIBITIVI cui si va incontro oltre un certo livello per disputare corse automobilistiche ed ottenere qualche risultato sono uno spauracchio per la maggior parte dei giovani che vorrebbero cimentarsi in questo sport. Giovani che sono costretti a rinunciare proprio per motivi economici. Nulla di strano quindi se sono molti gli aspiranti piloti che dopo poche gare, a volte anche con risultati interessanti, devono lasciar perdere tutto; sacrificati sull'altare dell'indisponibilità economica. Non è però questo il caso di due fratelli di Boretto Po, Fausto e Maurizio Lemmi che, visti tagliare le strade degli autodromi, hanno scelto, con una decisione singolare, ma che apre senz'altro molte prospettive, i fiumi ed i laghi.

«Avevo iniziato cortendo nei kart in 3. categoria, — dice Maurizio Lemmi — era il tempo dei De Angelis, Gabbiani e De Cesaris, ma alla fine dell'anno, quando sarei dovuto passare di categoria, ho smesso perché i costi per la manutenzione, gli spostamenti e le gare stesse erano troppo alti e così con mio fratello Fausto abbiamo deciso di costruirci una barca e disputare le gare di motonautica del tipo OA e OB. Per noi non è stato molto difficile perché nel nostro Paese la motonautica è diffusissima, si corre sul Po, sui laghetti qui vicino. Siamo appassionati di motori e come tali la scelta ci andava bene lo stesso perché ci consentiva di restare nell'ambiente dei motori, anche se il primo amore sono state le auto. Abbiamo scelto le barche un po' per contenere i costi, un po' perché ci viviamo dentro: Boretto Po ha una lunghissima tradizione di piloti, basta pensare che attualmente i tesserati sono più di quaranta, una cifra che può sembrare ridicola paragonata all'automobilismo, ma in realtà i piloti in tutta Italia non superano i 150, a testimonianza della poca diffusione di questo sport».

Ma come è possibile definire la Motonautica uno sport meno costoso dell'automobilismo, con tutti i problemi in più che comporta?

FORMULA 1 DEL MARE

«Questa è un'altra delle idee sbagliate che si può fare una persona che ne vive completamente al di fuori: non dico che non è costosa, anzi a livelli elevati, vedi l'Off-Shore che è il massimo dell'esasperazione, una F. 1 del mare, i costi sono più alti probabilmente anche della F. 1, ma con le barche con cui corriamo noi, oltretutto ce le costruiamo da soli per riuscire a contenere i costi, non si spendono cifre proibitive: le formule promozionali, e ce ne sono molte, come ad esempio la formula 128 che utilizza il motore 1300 di questa vettura, all'inizio costava circa due milioni e mezzo, mentre ora ha già raggiunto i tre, mentre l'OCN, ovvero i fuoribordo corsa con motore di 500 cc costavano poco tempo fa meno di un milione. Oltretutto nella motonautica, a questi livelli, c'è senz'altro meno esasperazione dell'auto. Bisogna dire che se anche il prezzo all'inizio è più alto, le spese poi col tempo vengono ammortizzate, ad esempio la Federazione ci rimborsa le spese come misura promozionale».

Ma allora perché, con tutti questi vantaggi, e con la fama che Molinari si sta facendo in tutto il mondo con



Sopra, la «monoposto» acquatica autocostruita dai due fratelli di Boretto Po. Sotto, quasi una formula 1 il più sofisticato scafo di Renato Molinari



I motonauti chiedono classi popolari

MILANO - I piloti italiani della motonautica chiedono una popolarizzazione della loro attività sportiva, cioè chiedono il potenziamento delle classi promozionali allo scopo di facilitare l'affluenza dei neofiti. Questo il principio predominante emerso dall'Assemblea che l'Associazione Nazionale Piloti ha tenuto a Milano.

La riunione, diretta dal pilota Bertinetti, si è imperniata sulla relazione del Presidente dell'Associazione, Angelo Vassena, e, dopo lunga fruttuosa discussione, si è conclusa con l'auspicio di: 1. creare categorie con barche e motori di serie; 2. ridurre le classi esistenti; 3. incentivare la classe OCN (fuoribordo corsa 500 cc nazionale) eliminando i campionati zonali per valorizzare quello nazionale con metà gare al Nord e metà al Centro-Sud.

le sue numerosissime vittorie, la motonautica italiana rischia di «affondare»?

UNO SPORT GIÀ POPOLARE

«La risposta va ricercata nella mentalità delle singole persone: purtroppo la motonautica è sempre stata un discorso di classe, anni fa gli unici che praticavano questo sport erano i nobili o persone molto facoltose, mentre adesso questo non è più vero. Continuano a fare le gare però solo quelli che già vivono nell'ambiente, ma di "nuovi" che improvvisamente sentono il fascino dei motoscafi, al di là di qualche accelerata sul mare con mezzi turistici non ce ne sono molti.

«E' anche vero che avvicinarsi all'

acqua di primo acchito è una cosa poco naturale, non è come guidare una macchina, che bene o male lo sanno fare tutti, richiede più che un impegno maggiore una mentalità diversa, forse anche una particolare sensibilità. A livello sportivo si può dire che lo spettacolo offerto è notevole, anche se il pubblico che accorre a vedere le gare è sempre abbastanza scarso e generalmente è rappresentato da appassionati specifici, non come l'auto e la moto, che sono ormai entrate nella mentalità della gente. Andare quindi a vedere una di queste gare è cosa normale per chi ci capisce poco di motori.

MANCANO I TEATRI DI GARA

«Una spiegazione si può trovare nella difficoltà di reperire luoghi per esibizioni o dimostrazioni, per il gran pubblico, non parlo a livello di gare ma proprio di dimostrazione: ad esempio qui al Motor-Show la gente accorre per le manifestazioni all'aperto, ed ha modo di ammirare sia le moto che le auto in tante varianti, e questo è certo positivo per la specialità, perché diffonde questi aspetti dello sport motoristico mentre per le barche è diverso: sicuramente trarrebbero grande giovamento da una esibizione davanti al gran pubblico, ma è impossibile, ci vorrebbe una gran superficie d'acqua che è difficile da trovare, mentre per auto e moto basta un piazzale. L'unico posto dove si potrebbe vedere qualcosa, a parte i laghi od i fiumi è l'idroscalo di Milano, ed infatti spesso lì si organizzano gare, ma si stenta lo stesso a trovare pubblico, nonostante a volte gli organizzatori non facciano pagare il biglietto. Proprio per incrementare la diffusione di questo sport il prossimo anno verranno organizzati qui i campionati del mondo della classe 250».

Il problema principale che è di ostacolo alla diffusione è anche la mancanza di sponsor, anche se questi in effetti vengono solo in seguito al successo di pubblico della specialità, ma buona parte della poca diffusione della motonautica è da imputarsi alle poche gare che vengono organizzate, non sfruttando adeguatamente quegli impianti che ci sono: all'estero, tanto per non smentirsi corrono dovunque è possibile, addirittura negli Stati Uniti è stato costruito un acquedromo all'interno della pista di Daytona per fare disputare gare durante grandi manifestazioni motoristiche, alla stregua di come si è fatto per il motocross in occasione delle «200 Miglia», e buona parte della fortuna del fuoristrada in USA è dovuto a ciò.

Alberto Sabbatini

IL PRONUNCIAMENTO DELLE «MASCHERE DI FIERA» CONTRO AGOSTINI TRADISCE IL DISAGIO DI UN AMBIENTE FORSE INDISPETTITO DAL SUCCESSO DEL SALONE-GIOVANE

Bologna la Dotta, dicono. Eppure quanto è avvenuto la scorsa settimana, in denominatore motoristico, fa pensare il contrario. Dovremmo dire che diventa «La Stupida»? Non siamo noi a pensarlo, ma certi maestri-funamboli nelle acrobazie con i fatti reali. Così è capitato che, sul mensiletto dell'Automobile Club Bologna, sia saltata fuori una intervista del Presidente ACI Carpi de' Resmini il quale, con intrepida sfacciataggine, ha sostenuto esattamente l'opposto di quanto è andato dicendo in tivvù qualche settimana fa a proposito dei limiti di velocità, certo convinto che i suoi ascoltatori-lettori siano dei cretini pronti a scordare i fatti.

E' un'intervista quasi clandestina, che a Bologna ha avuto lo scopo di replicare alla iniziativa di AUTOSPRINT di firme anti-limiti al Motor-Show e forse anche al suggerimento da noi offerto tempo fa agli automobilisti di rinunciare all'associazione all'ACI, visto il suo modo particolare d'intendere la difesa degli automobilisti.

Deve essere stata davvero grossa la reazione della base automobilistica nazionale, se il Presidente «acino» se l'è presa tanto calda, da indurre il pennivendolo di turno a dare dei «retrogradi culturali» a noi di AUTOSPRINT (l'identificazione è facile, essendo stati gli unici a rimboccarci le maniche sul tema), con la stessa presunzione spregiudicata che contemporaneamente gli ha fatto scoprire, a firma avvenuta, l'aumento del limite di velocità a 100 all'ora per i camion, dopo che il Governo l'aveva approvato in fretta — come si ammette alla Direzione della Motorizzazione — perché spaventato dagli autotrasportatori, in protesta coi loro organismi in maniera certo più seria che non l'ACI.

Il 6 dicembre, poi, è saltato fuori l'altro episodio «sconcertante», quello che ha ormai fatto il giro d'Italia. Agostini, organizzatore del Motor-Show con Munari e Zodiaco (e quindi al momento affittuario della Fiera e perciò pagatore indiretto del personale che vi ha lavorato in queste settimane), arriva al parcheggio espositori. Lo fanno entrare, va a parcheggiare. Ma c'è il «duro» di turno che dice di non conoscerlo e non vuol farlo passare dalla sua transenna. Gli animi si scaldano, il «signor maschera» urla: «A me non interessa un c... di Agostini e dei campioni del mondo», anche rivolto a un collega che lo invita a «riconoscere» chi ha davanti.

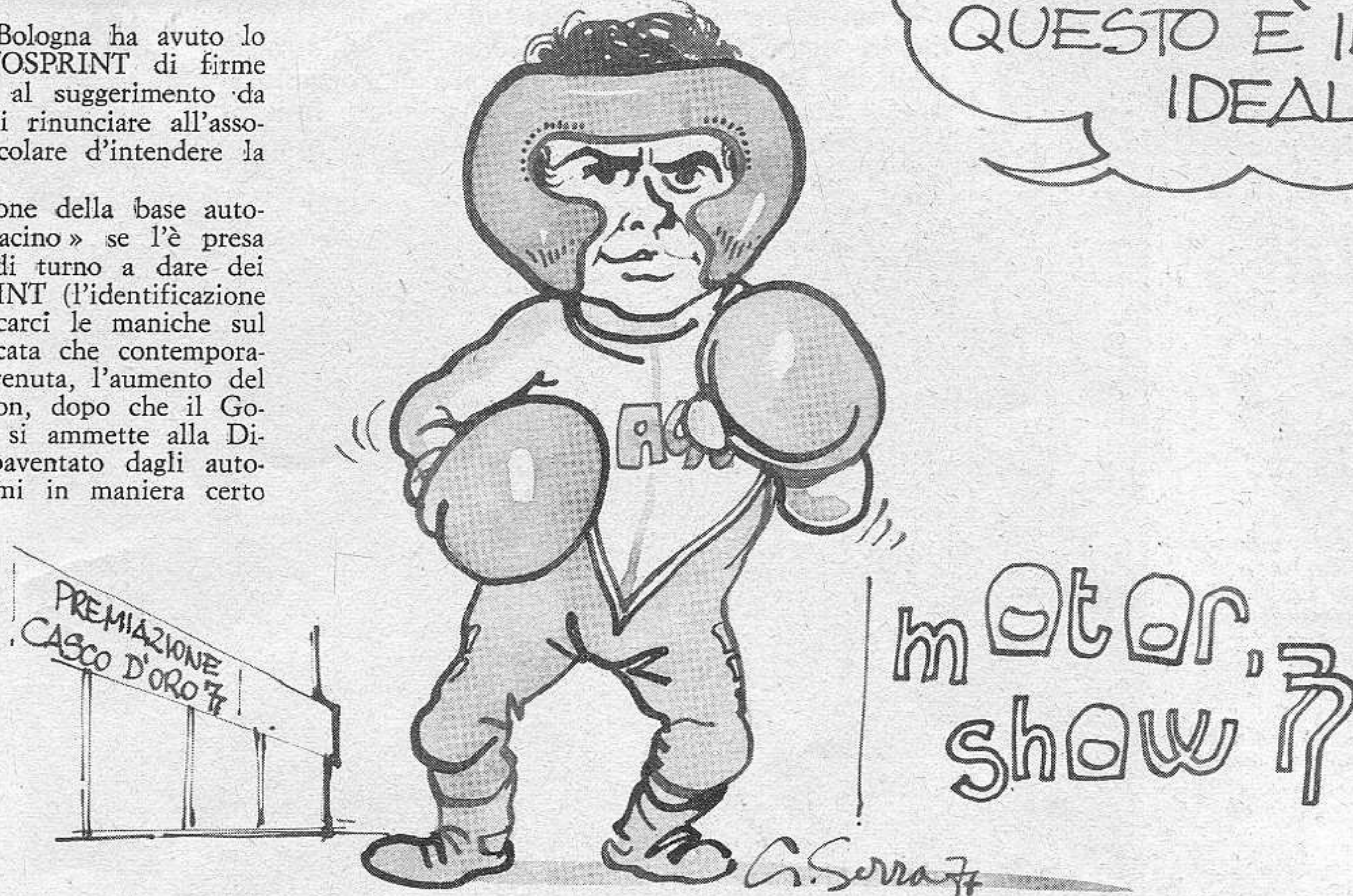
Con «Ago» c'erano due amiche, l'insulto lo brucia. C'è chi dice che la sua reazione sia una sventola, chi un tentativo di difendersi da una transenna gettata contro di lui. Comunque un banale alterco, che al massimo — su querela di parte — può anche andare in Pretura a chiarirsi con i testimoni. Ma, per carità, oggi nel mondo queste «spiegazioni» si raggiungono in altro modo. Salta così fuori l'infamante offesa al «lavoratore». Si chiede alla Direzione della Fiera «la cacciata di Agostini», altrimenti sarà lo sciopero. Per evitarlo, la Presidenza (dc) della Fiera se ne esce con la postilla a un comunicato di protesta del Sindacato Lavoratori, che è un capolavoro di equilibrio politico.

Le maschere infuriano e continuano in assemblee. Saltano fuori immancabili tatte-bao dei pittori murali in s.p.e., con slogan che vanno da «vogliamo Agostini testa in giù» a «sponsorizzati e ben pagati fuori dalle p...». Come si vede un ulteriore slancio di avanguardismo culturale da cultori del Monsignor Casanova '77. Si tradiscono in realtà i veri scopi: colpire la manifestazione che ha creato dispetto in certi ambienti politici che vedono come la massa giovanile, di fronte al fenomeno motoristico, non possa essere così strumentalizzata ai giochi di politica a senso unico.

La protesta è tanto sforzata che finisce per suscitare l'immane reazione. Nell'ultimo giorno del Motor-Show, gruppi di giovani visitatori, senza troppi complimenti, strappano qua e là per la Fiera i manifesti anonimi fioriti negli ultimi due giorni, contro Agostini e i piloti. Qualche «maschera» che tenta di opporsi, deve frettolosamente allontanarsi ad evitare guai. Andrà poi a protestare.

E' così che nell'Italia '77 un banale fatto di maleducazione, vuoi di Agostini, come di una «maschera» in guardia ferrea al suo «bidone di benzina» di carica memoria, può sfociare in un velleitario esercizio di politica. Ormai cosa invidiare più al Basso Impero?

m. s.



La carica dei 300 mila indispongono i politicanti

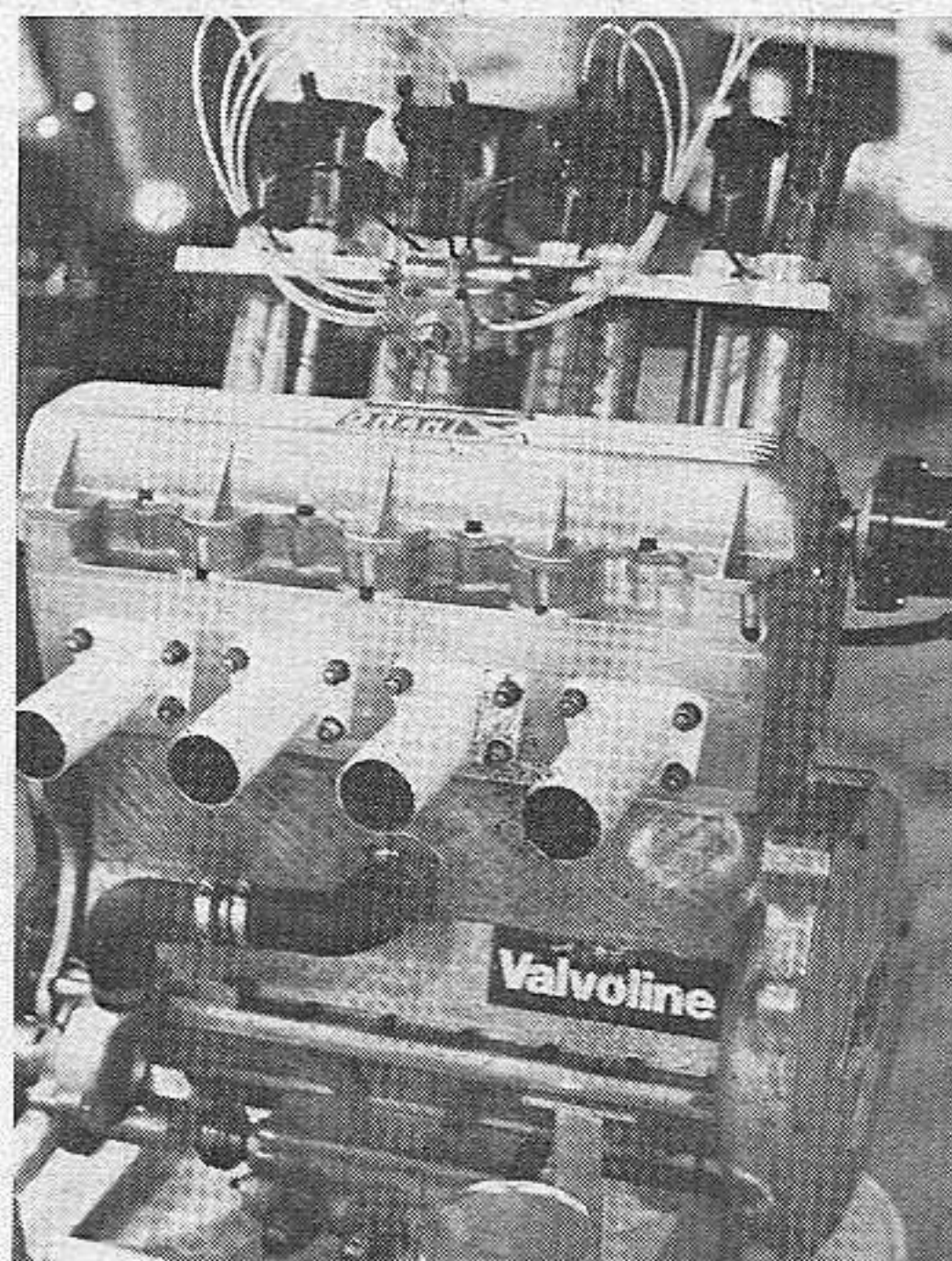
Oltre 300 mila spettatori in nove giorni hanno decretato il successo del 2. Motor Show di Bologna, che si è chiuso nella degna cornice di una giornata di sole, una delle rarissime in una settimana di maltempo che ha un poco ostacolato lo svolgimento degli spettacoli all'aperto.

Una settimana dedicata ai motori in cui c'è stato di tutto, dalla parentesi «pugilistica» di Agostini, un semplice alterco verbale con un addetto ai posteggi della Fiera passato a vie di fatto per la presunzione delle due parti e sfruttato a livello politico, alla «sfida», anche se solo per esigenze televisive, lanciata da tre motociclisti bolognesi all'acrobata Dave Taylor, per i tornei, le discese e le scalinate di S. Luca, e che ha visto la vittoria (seppure di poco) dell'inglese scatenato, in quella che era quasi un'offesa alla sua classe, con numeri che ci assicurano non si erano mai visti prima.

Ma al di sopra delle invidie c'è la conferma di una formula veramente giovane, una proposta nuova che viene a sostituire il vetusto modello del «Salone» per una esposizione non più statica, ma in grado di mostrare

al pubblico le evoluzioni e le possibilità di dare spettacolo con le stesse auto che fino a pochi minuti prima lo spettatore poteva ammirare immobili nel proprio padiglione.

Uno «show» dove c'è stato posto per il tifoso, per l'appassionato, per il tecnico, e dove viene te-



In anteprima al «Motor Show» bolognese anche il motore 4 cilindri 2 litri autocostruito dal preparatore Romani. Ha tre valvole per cilindro

nuto in gran conto persino il «cacciatore» di autografi che per vari giorni ha avuto «a disposizione» Ago, Andretti, Munari, Molinari e tanti altri campioni alternatis sul palco impegnati ad accontentarlo con la firma. Una manifestazione che ha avuto soprattutto il grosso merito di fare avvicinare e conoscere al grosso pubblico lo sport motoristico ed in particolare alcune sue branche poco note qui da noi, come i dragster, o addirittura praticate solo in qualche regione della nostra penisola: è il caso dello speedway, che ha trovato numerosi proseliti in questi ultimi giorni di dimostrazioni, a riprova del fatto che l'handicap di certe specialità nei confronti di altre meno spettacolari ma più seguite è dovuto soltanto alla disinformazione e soprattutto al provincialismo con il quale gli organi federali agiscono in favore di questi sport.

Uno spettacolo nello spettacolo quindi per questo Motor Show 1977, ed a sancire il suo successo non poteva mancare, proprio all'ultimo giorno, «ODEON», la fortunata rubrica televisiva che dello spettacolo ha fatto la sua formula.



Senza LIMITI l'assedio al «Casco» (però mai tilt) (per le «firme»)

Grande successo, presso il nostro padiglione al «Motor Show», hanno riscosso i giochi elettronici a disposizione del pubblico. A sinistra la sfida dei dragster, a destra il giro in Formula 1. Anche Mario Andretti (sotto), ha voluto firmare contro i limiti di velocità la speciale scheda



500 ragazzi all'esame ALFASUD

«Anche voi potete ora guidare un'auto da corsa», potrebbe essere lo slogan adatto ad illustrare l'eccezionale iniziativa che Pietro Scarani, in collaborazione con l'Alfa Romeo ha saputo varare per soddisfare i desideri di migliaia di appassionati in questo Motor Show: un'Alfasud del Trofeo era a disposizione del pubblico nel piazzale delle esibizioni, e chiunque, anche se non provvisto di patente poteva provare il brivido di sentirsi per cinque minuti Niki Lauda in controsterzo nella parabolica di Monza.

Ma al di là di questa pur emozionante prova, c'è la volontà di portare avanti e, perché no, di perfezionare questa iniziativa, coinvolgendo altre grandi case automobilistiche con l'obiettivo di spostare il «banco di prova» su di un vero circuito che non siano i birilli di gomma del piazzale M della Fiera. E' stato detto che i campioni automobilistici sono pochi in rapporto alla grande quantità di chi non è in grado di «sfondare» solamente per mancanza di mezzi, e quale occasione migliore di una iniziativa di questo genere per fare conoscere i «segreti» di guida veloce e nello stesso tempo accontentare tanti appassionati? Le cifre parlano chiaro, quasi 500 ragazzi sono saliti sull'Alfasud, e una cifra almeno uguale non è stata in grado di farlo per la mancanza di tempo a disposizione, e come ci ha confessato Scarani, una buona parte di questi possiedono le doti tecniche per correre, difettando solo di allenamento, e di esperienza.

Tutte le esibizioni all'aperto, a cominciare dal dragster fino a Vink e funambolo della moto Dave Taylor, sono state filmate dagli operatori di «Odeon» nota rubrica televisiva e verranno trasmesse il 27 dicembre.

Durante una delle esibizioni pomeridiane, il Gladiator, il dragster di Alan Herring, ha bruciato lo spoiler anteriore ed il passaruota dell'Alfasud del Trofeo, parcheggiata lì accanto, a causa delle lunghe fiamme che uscivano dai tubi di scarico.



Perennemente assediato dagli appassionati durante tutta la settimana del Motor Show il «casco» dello stand di Autosprint: non c'è stato un attimo di sosta per le ragazze impegnate a dare via manifesti, autoadesivi e soprattutto gettoni (gratuiti) per i due giochi elettronici della ditta NAT che più di tutti hanno riscosso il successo del pubblico: le corse con i dragster e il «giro» in F. 1. Perfettamente in ambiente il primo con le esibizioni che si tenevano all'esterno, consentiva di simulare una partenza e di percorrere il tradizionale «strip» di 1/4 di miglio in lotta contro un altro dragster azionato da un «computer», tenendo da un lato d'occhio il contagiri per le cambiate così da non oltrepassare la fatidica «linea rossa» dei 9.000 g/min. che provocava la rottura del motore, e dall'altro manovrando il volante per evitare le uscite di strada. L'apertura del paracadute concludeva, come nella realtà, la corsa dei due bolidi. Hanno tanto lavorato i due giochi che molto spesso andavano in tilt per sovraccarico. Mai in tilt invece l'altra iniziativa-sprint: il referendum per la protesta contro i limiti di velocità. Fino a giovedì 8 dicembre solo nei primi quattro giorni nel Motor Show erano state raccolte 110.000 firme (di maggiorenni), ma il «pellegrinaggio» degli appassionati non dava segno di sosta nemmeno nei giorni seguenti. Vi saremo più precisi a conti fatti, nel prossimo numero, al quale rimandiamo lo sviluppo del discorso sui LIMITI (e l'altra POSTA rimasta in sospeso) per assoluta mancanza di spazio in questo numero.

cronache di ALBERTO SABBATINI

Forse non tutti sanno che Sandro Munari e Charlie Brown, il campione italiano di speedway sono stati, nei loro «anni verdi», avversari in kart: non lo sapevano neanche loro e lo hanno scoperto qui al Motor Show.

Il super-Kart in acrobazia

A contorno delle acrobazie del funambolo della moto Dave Taylor e delle «sgasate» dei dragster di «Roz» Prior e di Alan Herring, hanno ottenuto un notevole successo anche le esibizioni di Massimo Buratti con i kart 125, con motore Benelli, 250 con motore Montesa, un prototipo nel suo genere, e con la F. 4. Poco conosciuta dal grande pubblico, anche se piuttosto in voga fino a qualche anno fa, la F. 4 o Kappa 250 ha subito negli ultimi tempi un notevole calo d'interesse, giustificato con la sua essenza «ibrida», che la vuole a metà strada tra l'auto e il kart: ma è proprio questa invece la sua forza che la rende una ottima scuola per le monoposto più impegnative: facile da guidare, a soli 16 anni, permette già di acquistare familiarità con gli autodromi maggiori come Vallelunga, Misano, Mugello e lo junior di Monza, ed unisce a queste doti una grande economicità di esercizio, con un treno di gomme si fanno due stagioni, e notevole robustezza.

Azionata da un motore di 250 cc di derivazione motociclistica, è in grado di toccare punte di 170 kmh e la sua estrema maneggevolezza ha permesso, unitamente alle doti del pilota, evoluzioni, sbandate, controsterzi e testa e coda attorno ai birilli di gomma e a pochi centimetri dalle gambe dei presenti.



Massimo Buratti si appresta ad una esibizione in kart. Ha fatto lo stesso anche con una piccola F.4/250

Rinviata la sfida col MULTANOVA

Tra le tante cose che ci eravamo ripromessi di fare il giorno della premiazione dei Caschi d'Oro, oltre alla sfida tra i meccanici, dopo la premiazione vera e propria, era una «sfida» tra il MULTANOVA, il tremendo radartachimetro in dotazione alla Polizia Stradale e ad altri enti preposti alla regolazione del traffico, e i vari «sprintini» che sono stati rapidamente costruiti da molti nostri lettori. Purtroppo alcuni ritardi nella premiazione, che si è protratta un po' più del previsto, e la sera che incalzava, ci hanno impedito di effettuare questa prova.

Il Multanova comunque c'era, grazie alla cortesia del signor Manoussaki, tecnico della Gagliani di Milano, che importa l'apparecchiatura dalla Svizzera. E c'era nella sua versione più aggiornata, il

5 F, il più portatile di questa serie, in corso di omologazione in Italia, ma che la Stradale o i Comuni potranno acquistare più o meno allo stesso prezzo del tipo precedente.

Il 5 F si può montare anche all'interno di un'auto, e quindi non necessita più del grosso furgone usato in precedenza. Per quel che riguarda invece le caratteristiche tecniche nulla è cambiato, a parte la maggior praticità d'uso. Questo apparato infatti, oltre a funzionare «alle spalle» come il precedente, si può usare anche «di fronte» alle vetture. E questa è senz'altro una buona cosa per gli automobilisti dotati di «antimultanova», che con il raggio radar che viene loro incontro avranno qualche possibilità in più di sentirlo con i loro apparecchietti!





Lo «studio» al Motor-Show

EDIZIONE veramente speciale il numero 28 di TELESPRINT, caratterizzata dal trasferimento dei conduttori in «studio» insolito al Motor-Show e animata più che mai da un gran numero di personaggi di primissimo piano intervistati dal nostro direttore Marcello Sabbatini e da Eugenio Zigliotto. L'onore dell'apertura non poteva che spettare alla «bomba» sportiva della scorsa settimana: l'unificazione delle squadre Lancia e Fiat rallies che sotto la sigla EASA iniziano un nuovo cammino in comune.

A parlarne è stato il d.s. della nuova squadra Daniele Audetto che ha anche anticipato la presenza a Montecarlo delle Fiat 131 ma anche di Munari con la «solita» Stratos. E proprio da questo

abbinamento è nata una domanda «trabocchetto»: «Se Munari sarà in testa alla fine con una 131 al secondo posto, chi vincerà?». Audetto con la sua solita diplomazia ha preferito «glissare», aggiungendo che ad un risultato del genere farebbe la firma. Più esplicito è stato ricordando i suoi «trascorsi» alla Ferrari ed i suoi rapporti con Niki Lauda: «Tornerai ancora alla Ferrari — ha detto — ma in quanto all'uomo-Lauda, beh... lasciamo perdere...».

Un altro che «fra le righe» ha avuto qualche cosa da dire sulle strane situazioni della Ferrari è stato Gianfranco Brancatelli che potrebbe raccontare molte cose sulla sua avventura in F. 2 con il motore Dino-Ferrari. Se l'è cavata con uno «sbagliare è umano, perseverare è diabolico», che è stato comunque più

realistico di tanti discorsi ed ha concluso aggiungendo che «De Angelis si trova nella stessa situazione mia dello scorso anno. Ma può permettersi di sbagliare, tanto è al suo primo anno di F. 2. Io invece non correrò solo per stare davanti ai motori Dino ma per stare davanti alle macchine di testa che saranno tutte...BMW!».

Con Munari l'intervista fatta da Zigliotto è invece iniziata su toni blandi con argomento il Motor-Show per poi «riscaldarsi» alla domanda di prammatia: la fusione Fiat-Lancia. «Ma io non credo che cambierà qualche cosa per me come pilota — ha detto Sandro —. Certo, la 131 deve essere lanciata in orbita ed è giusto che la si segua ma per me — ha aggiunto molto esplicitamente — la Stratos resta sempre la macchina da battere». Il «Drago» ha poi anche svelato un mistero, «giurando» di non avere mai provato la 131 finora ma dando anche appuntamento all'équipe di TELESPRINT per la sua prima uscita in Fiat.

Due chiacchiere anche con un altro «padrino» del Motor-Show, Renato Molinari, ma in ogni caso non si è riusciti a risolvere il mistero dei suoi titoli mondiali in motonautica e di quelli di Giacomo Agostini: chi ne ha vinti di più? Intervista-multipla invece quella attorno al nome della BMW ed ai programmi sempre più intensamente sportivi della Casa di Monaco di Baviera ma naturalmente tra Grazioli della BMW-Italia, Umberto Grano, Mauro Nesti ed Eddy Cheever è stato quest'ultimo ad essere maggiormente «torchiato» per tutti i suoi «tira-e-molla» alla Ferrari ed il suo definitivo passaggio alla BMW per il '78. «Si sono stato più volte a Maranello ma non mi stavano bene certe proposte anche se non sono al corrente di quell'opzione che la Ferrari avrebbe avuto nei miei confronti — ha detto facendo un po' il misterioso l'americanino di Roma, ma anche fatto capire quanto fosse vera la storia dell'opzione aggiungendo con un tono stranamente «pepato» per lui: «Io però quando devo prendere una decisione o voglio fare qualche cosa mi informo prima su AUTOSPRINT...!». Sul suo compagno-rivale Villeneuve ha invece aggiunto che «non potrà non avere successo perché con una macchina come la F. 1 Ferrari è impossibile non emergere: è la vettura migliore!». Al pubblico che seguiva l'intervista è stato invece chiesto chi avrebbe preferito alla Ferrari, Cheever o Villeneuve? E senza peli sulla lingua la «vox-populi» ha sostenuto che l'americanino sarebbe stato preferito perché «Villeneuve è ancora acerbo». E' l'intervista che causerà poi la replica diretta di Enzo Ferrari, nel filo diretto per il Casco d'Oro.

Notevolissima, poi, l'intervista con Riccardo Patrese e con il suo «padrino» Pino Trivellato, perché il pilota padovano aveva in serbo una assoluta anteprema sul suo futuro agonistico. Meno «aperto» Lamberto Leoni che era appena arrivato dall'Inghilterra dove ha trattato il suo definitivo passaggio alla F. 1 ma l'ex-«baby» non ha voluto «sbottonarsi» molto per scaramanzia.

Altra polemica anche se sfumata dal carattere «pacifico» dell'interlocutore quella relativa alla vicenda del motore Dino Ferrari dato alla squadra di Pino Trivellato all'inizio della scorsa stagione. «In fatto di sponsor anche da noi il mercato comincia a muoversi ma è certo che si poteva sperare di più da un certo team italiano...». E l'allusione che Trivellato ha voluto fare alla Ferrari non è certo stata misteriosa.

Dalla velocità ai rallies con Carlo Cavicchi che ha presentato la squadra della Fiat vittoriosa nel Mondiale Marche (Verini: «Vorrei vincere il mondiale piloti '78...») in una «girandola» di battute e di euforia (Ninni Russo: «Non sono vecchio, sono soltanto anziano...») mentre il finale è stato dedicato ad una intervista al «papà» della macchina che ha vinto il mondiale: l'ingegnere Lampredi che ha passato in rassegna la vicenda tecnica e sportiva che ha portato la «sua» 131 Abarth all'attuale grado di competitività. E con un uomo «amabile» e così legato alla «legenda» (anche se recente) dell'automobilismo sportivo come l'ingegnere livornese, il servizio è stato tutto da seguire.

ED ORA IL «CIRCUS» SI SPOSTA A PALERMO PER LE FESTE

Una 126 in premio



Tra i piloti presenti anche VILLENEUVE

● Tutti i giorni alle ore 21 circa al cinema Marlboro-Pirelli dentro il Targa Racing Show, un campione di auto e di moto sarà a disposizione del pubblico, non solo per fare autografi, ma anche per rispondere alle domande degli sportivi.

LUNEDI' 19 sarà una serata eccezionale. RICCARDO PATRESE consegnerà il Casco d'oro che gli è stato affidato a Bologna a Bruno Giacomelli «retour» dalla BMW.

CLAY REGAZZONI inaugurerà la mostra sabato 17, mentre per DOMENICA 18 oltre a Regazzoni al Targa Racing Show saranno presenti due grossi nomi dello sport automobilistico, il pilota della Ferrari VILLENEUVE, e il pilota della McLaren Marlboro TAMBAY, il secondo di Hunt.

Tutti i giorni un campione non solo di auto ma anche di moto, ci saranno infatti i due campioni del mondo della classe 125 e 250 LEGA e BIANCHI, e molto probabilmente anche BARRY SHEENE.

SALONCINO a Pordenone

PORDENONE - Finalmente anche i friulani avranno il loro Saloncino di auto e moto da competizione. Il merito è tutto dell'emittente privata Radio Alto Adriatico e della scuderia PEG Pordenone Corse.

La manifestazione, curata con incredibile passione, si svolgerà nei giorni 16-17 e 18 dicembre presso i locali dell'ex-Fiera Campionaria di Pordenone, in via Molinari.

Il programma del 1. Motor-Show è piuttosto ricco e vario non limitandosi alla sola esposizione di vetture pur prestigiose (ci saranno F. 1, F. 2, vetture ufficiali da rally come la Stratos di Munari e la 131 Fiat campione del mondo) ma allargandosi a manifestazioni collaterali.

In più, in una sala appositamente riservata, saranno proiettati filmati di corse (rallies e velocità senza preclusione per le moto) e l'ingresso sarà completamente gratuito.

Nello stand dei calendari da corsa, poi, ci sarà una specie di salotto dove i piloti più famosi si intratterranno con il pubblico mettendosi a disposizione per firmare autografi e rispondere alle domande del pubblico. L'inaugurazione del saloncino avverrà venerdì 16 alle ore 11 alla presenza delle autorità locali, poi, dalle 15, sarà ammesso il pubblico e, sabato sera, alle ore 21, ci sarà la premiazione dei piloti pordenonesi.

Le ore d'apertura

Dal 17 al 28 dicembre alla Fiera del Mediterraneo ecco gli orari: Dalle 10,30 alle 23,30 tutti i giorni compresi i festivi. Il giorno di Natale la manifestazione si aprirà alle ore 16 e chiuderà alle ore 24.

● Una speciale BUSTA verrà offerta a prezzo di costo agli appassionati e conterrà una serie di adesivi di auto e di moto delle varie marche.

● Il Targa Racing Show che si svolgerà nell'ambito della Fiera del Mediterraneo dal 17 al 28 dicembre, offre con la collaborazione di AUTOSPRINT e motoSPRINT questo buono sconto per visitare la mostra spettacolo dello sport motoristico.

Presentando alle biglietterie il tagliando che qui trovate verrà praticato uno sconto di L. 500 sul prezzo del biglietto (pagandolo così L. 1.500 invece che L. 2.000).

AUTOSPRINT e motoSPRINT saranno presenti al Salone con uno stand per la raccolta di firme contro i limiti di velocità.

**SCONTO
Lire 500**



ai LETTORI di

**AUTO
SPRINT**

e

**moto
SPRINT**

GEMELLATI NELL' IRIDE A BOLOGNA I CAMPIONI DI TERRA E DEL CIELO NELLA FESTA D'ORO...

DATA 1977 SECONDA
FIAT 1977 SPORT: ALFA

AUTO SPRI NT



Un primo piano sulla «alzata» dei nostri trofei di ogni dimensione e titolo. Sotto, il palco con autorità, premiati e premi e (ancora «incartata») la sorpresa di Arturo Merzario, la sua F. 1 appena finita



ATMOSFERA leggermente diversa quest'anno per la FESTA dei CASCHI: non più l'austera semplicità di un padiglione fieristico ma soffici poltrone imbottite, moquette sul pavimento, pareti interamente foderate in elegante stoffa rossa e luci discrete, tipiche delle sale da congressi, come in effetti è quella che ha ospitato l'edizione '77 della premiazione di AUTOSPRINT. Passione e spontaneità però sono sempre le stesse e non è certo bastata un po' più di «etichetta» a smorzare lo slancio della solita folla di appassionati che hanno fatto la fila fin dalla mattina dopo viaggiare anche da Viterbo o da Napoli come si è poi appurato nel caso di alcuni. Purtroppo, preoccupati dal blocco quota-MILLE

(o poco più) di ricettività la direzione di AUTOSPRINT si era premurata di scoraggiare le centinaia di richieste ricevute. E invece si poteva anche essere più di manica larga.

La «scenografia» del grande palco restava però quella tipica e cara agli appassionati che annualmente non mancano alla nostra Festa con la piramide delle tradizionali statuette in attesa del «proprio» campione ed alcuni slogan che ultimamente sono diventati un po' la «bandiera» di AUTOSPRINT: «Meno velocità - Meno libertà» e la scritta 300 su contorno verde assieme a quella 140 su contorno rosso aggiunta alla «Trilogia iridata 1977 - Ferrari, Fiat, Alfa» che ha dato il volto alla FESTA.

In un angolo però un largo telone rosso nasconde qualche cosa di insolito ed il grande fiocco giallo che avvolge il «grande pacco» suscita la generale curiosità. Anche perché non si fa fatica ad indovinare che sotto si nasconde una macchina da corsa: si azzardano pronostici, qualcuno sussurra che si tratta della Ferrari, molti invece indovinano «ad orecchio» l'identità...

IL CAMPIONE IN MANIFESTO

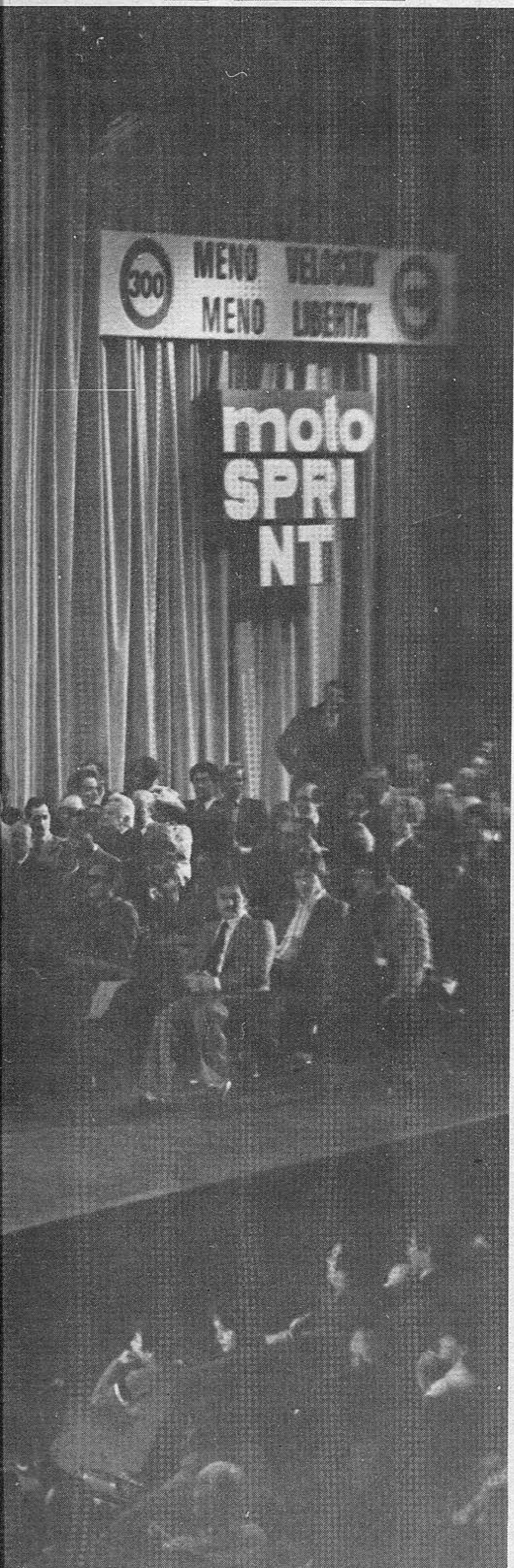
Premiazione che è iniziata con un po' di polemica da parte del direttore di AUTOSPRINT

Abbraccio telefonico di FERRARI con «mamma ALFA»



Filo diretto fra il Palazzo dei Congressi ed Enzo Ferrari, a Modena. A destra, il presidente dell'Alfa Romeo, Gaetano Cortesi, a colloquio con il «Drake», pungente come sempre. Sotto, ecco il casco d'oro «a metà»: Cortesi lo sta aprendo, sotto lo sguardo di Noretto. L'uno in rappresentanza del 50% di Lauda, l'altro del 50% della Ferrari

il casco a metà



Marcello Sabbatini ma solo per problemi... logistici. «Siamo ospiti, forse non del tutto graditi...», ha infatti esordito, alludendo alla necessità di non poter ospitare più persone che ha condizionato la campagna-inviti. Ma il «calore» dei presenti si è fatto subito sentire ed è stato superato il breve momento di rammarico. «La nostra sarà come al solito una premiazione informale anche se la sala sembra più "importante" del solito. Spero che non contribuisca a raffreddare l'ambiente ma andremo a ruota libera. Anche perché tutti non potranno essere puntuali: Andretti deve arrivare in volo da Bruxelles mentre per Lauda c'è stato il solito problema. In sua assenza, vi abbiamo dato un manifesto con lui al

volante e d'altronde ricordo una frase che si usava raccontare a scuola a proposito di certa vicenda storica nazionale: "se vuoi vedere Trieste...". L'allusione alla necessità di continuare a vedere Niki Lauda in «cartolina» alla Festa di AUTOSPRINT per la curiosa presa di posizione del pilota austriaco veniva accompagnata da un lungo applauso di solidarietà.

Ma la presentazione non veniva dilungata e si entrava subito nel vivo della premiazione. «Abbiamo molti ospiti illustri, uno in particolare, anche se non siamo sempre "cortesi" con lui (ed era chiaro il riferimento al presidente dell'Alfa Romeo Gaetano Cortesi che si sedeva in

prima fila sul palco tra l'ingegnere Chiti e l'ingegnere Lampredi che a sua volta aveva a fianco l'editore di AUTOSPRINT Luciano Conti), Walter Wolf e c'è invece anche chi non è voluto venire: non abbiamo nemmeno un rappresentante della CSAI...». Prima di riprendere il discorso è stato però necessario attendere che qualcuno del pubblico terminasse una sonora e significativa fischiate che ha sottolineato l'assenza: «... non c'è nemmeno nessuno dell'AC Italia e d'altronde non a caso sul foglio di un AC provinciale (leggi AUTO-BO n.d.r.) AUTOSPRINT è stato definito

CONTINUAZIONE DA PAG. 23

un giornale di... retroguardia culturalmente per la sua campagna sui limiti di velocità. Ma la miglior risposta a questo atteggiamento l'hanno data i nostri lettori con le schede anti limiti: al solo Motor-Show fino a venerdì sera, ben 110.000 persone hanno riempito le schede che saranno inviate al presidente della commissione parlamentare che ha varato la legge anti-velocità onorevole Lucio Libertini. Anzi ci aveva fatto sapere che sarebbe stato qui e che aveva gradito l'invito. Però poi non ha inviato nemmeno un telegramma...».

IN DIRETTA CON FERRARI

L'amarezza di certe scelte anche diplomatiche veniva però smorzata da un lungo e spontaneo applauso che accompagnava l'ingresso in sala dei meccanici della Ferrari campione del mondo (ma il direttore stesso correrà la sua « gaffe » cromatica) ma un applauso

ancora più vigoroso, anzi un vero boato, doveva arrivare ben presto. « Doveva essere presente anche l'ingegnere Ferrari che però è indisposto da un paio di settimane ma ha promesso che ci saremo sentiti almeno per telefono. Proviamo a chiamarlo, ma non vi dico i numeri altrimenti lo subissate tutti i giorni: il disco ronza poi: « Ingegnere Ferrari, ci sono delle persone che vorrebbero salut... ». La parola si è persa in una vera ovazione per il « Grande Vecchio » dell'automobilismo italiano che ha dato l'impressione di essere estremamente felice di poter parlare almeno al telefono con il suo pubblico: « Sono umiliato di non poter essere potuto intervenire, spero che questo mi sarà concesso nel 1978. Sono forzati... arresti domiciliari. Resta chiaro che io sono debitore verso tanti amici che non conosco. Contingenze familiari, di lavoro e situazioni unilaterali mi hanno tolto da un pezzo la possibilità di comparire sui campi di gara. Non ho mai potuto portare i miei sentimenti per chi mi ha seguito in occasione delle battaglie che ho perseguito tutta la vita in difesa di uno sport che resta sempre la nostra massima aspirazione ». Un Ferrari perfino quasi commosso dunque mentre l'uditorio si era fatto di un silenzio assoluto per non perdere una sillaba del « grande » di Maranello.

Ma il « solito » Ferrari polemico non era certo a riposo in quei momenti e si è messo subito in luce quando il discorso si è spostato sulle vicende più « dirette » di questi ultimi tempi: « I giovani, si parla dei giovani piloti e dei giovani che li sostengono. Ma ci sono tante cose che i giovani non conoscono. Ad esempio i particolari su Eddy Cheever e sulla lettera di impegno scritta da un suo avvocato. Eddy era stato da me invitato per Fiorano ed il Castellet. Poi le cose sono cambiate ed ora mi si chiede se è meglio Cheever o Villeneuve. Ma perché l'ho mandato io Cheever a Vallenga con la BMW (dove si è rotto il braccio sinistro, n.d.r.)! Chi dice che non avrebbe potuto essere lui a guidare la F. 1 nel '78? Certi modi di agire mi fanno sempre più stimare persone come Mario Andretti: lui sì che me lo ha detto prima che aveva già una lettera di impegno con la Lotus. E' questa sincerità oramai rara che mi fa dire viva lo sport, viva l'automobilismo! ».

Il « Drake » di sempre che non si è certo smentito, più battagliero che mai e che non ha mancato di stupire ancora una volta gli appassionati con le sue chiare prese di posizione ma anche con la sua passione sempre estremamente genuina. E lo ha ricordato anche il presidente dell'Alfa, Cortesi, invitato al



In tre per un campione del mondo: Nosetto, Cortesi con il Casco d'Oro di Lauda e Barili della Parmalat. A destra, Patrizia Romanelli, Walter Wolf bi-premiato e Luciano Conti



Il Casco d'Argento di Scheckter lo ha preso Wolf, mentre Andretti in persona ha ritirato il suo da Merzario. Sopra, Giovannino Lurani dà il Casco di Giacomelli a Patrese



Da quando è arrivato, Andretti è stato un perfetto ospite d'onore, ed è stato coinvolto in numerose premiazioni. A sinistra, con suo « zio » Rocchi, con il centauro Valli, con il kartista Bandinelli e con le Freccie Tricolori

Il nostro editore Luciano Conti consegna il Trofeo per le Freccie Tricolori al gen. Mura. A destra, un pacco di medaglie per i meccanici della Ferrari



Un altro giovanissimo, Andrea De Cesaris, riceve la medaglia dalla gradita Marie-Claude Beaumont



Sono di turno le sette medaglie d'oro: sopra, l'ing. Dallara premia Teo Fabi. Sotto, Beppe Gabbiani con il suo «protettore», ing. Nosetto



Il rallista Dario Cerrato premiato dal campione d'Italia, Mauro Pregliasco. Sotto, scambio «incrociato» fra Siegfried Stohr e Luca Messini



Oscar Pedersoli riceve la sua medaglia dalle mani di Ottorino Maffezzoli. Sotto, il campione kart, Felice Rovelli, premiato da Ziviani



telefono da Marcello Sabbatini: «Caro Ferrari è una sorpresa che mi fa Sabbatini e ne approfitto per ricordarle che spero possa trovare qualche momento di buona salute per venire una volta all'Alfa Romeo, per vedere come la ricordano e quanto lei ha dato alla stessa Alfa quando lei correva e faceva correre le nostre macchine». Naturalmente per l'ingegner Ferrari ricordare i suoi trascorsi in Alfa è stato un vero « invito a nozze » ed infatti la risposta non si è fatta attendere: « Non ho certo dimenticato "mia madre sportiva" e quanto ho cercato di fare in Alfa per il progresso dell'auto. Perché ho sempre considerato le corse un banco di prova insostituibile e tuttora l'Alfa trae vantaggio e progresso tecnico dalla partecipazione alle corse e dai suoi collaboratori nati in Ferrari e tutti di ottimo valore...».

GEMELLAGGIO IRIDE

L'accenno all'ingegnere Chiti e ad altri suoi «bracci destri», nati ferraristi, era forse un po' polemico ma

un applauso ha subito «smussato» gli angoli e ci ha pensato ancora Cortesi a riportare sui binari del «cuore» la chiacchierata: «A questo punto si può quasi fare un gemellaggio. Io faccio il tifo per la Ferrari perché ogni vittoria sua è una vittoria dell'industria italiana. Ora però abbiamo quasi una "nazionale" e tutti possono fare il tifo per questa nazionale un po' "sbilanciata" che è la Ferrari assieme all'Alfa nel mondiale di F. 1... e poi ricordiamo che nessuno ha vinto in F. 1 quanto la Ferrari... ma venga a vedere il nostro museo di Arese e potrà vedersi al volante di un'Alfa su una grande fotografia... me lo promette?».

Ferrari abilmente glissa: «Non posso dipendere quello che non dipende da me ma l'abbraccio con sentimento filiale». Si è trattato davvero di un incredibile gemellaggio tra le nostre due più rappresentative Case legate alla velocità ed anche Cortesi era davvero commosso: «Solo una mezza generazione mi divide da lei, Ferrari, ma accetto e ricambio come ad un papà».

Un momento decisamente «denso» della premiazione ma questa atmosfera «cavalleresca romantica» veniva rotta dal passaggio alla consegna vera e propria dei premi con in primo piano il CASCO d'ORO-IRIDATO assegnato quest'anno a... mezzadria. Se infatti era im-

possibile consegnare il casco al campione del mondo, come sempre irreperibile, si poteva supplire tagliando la statuetta a metà ed attribuendone una parte alla macchina, importante certo quanto e più dei piloti.

«Niki Lauda è campione del mondo ma anche la T. 2: dottor Cortesi vorrei che fosse lei a premiare per questa mezzadria». Ed ecco chiamato «un signore che è stato recentemente molto maltrattato da Niki Lauda» e cioè il bistrattato ingegner Nasetto, nel contrappunto del direttore generale Parmalat, dottor Barili, al quale Sabbatini chiedeva se per caso «avesse almeno portato il budino Niki Lauda...» il prossimo lancio della Casa parmense, come primo atto della utilizzazione sponsoristica.

La nota più curiosa continuava ad essere così la classica statuetta che «una tantum» era letteralmente sezionata in due: «Da ragazzi si faceva quel giuoco tirando quel particolare ossicino del pollo a forma di V, per evitare una situazione del genere tra Lauda che non c'è e la Ferrari che momentaneamente lo riceve tramite l'ingegnere Nasetto, diamo il cinquanta per cento dell'iride».

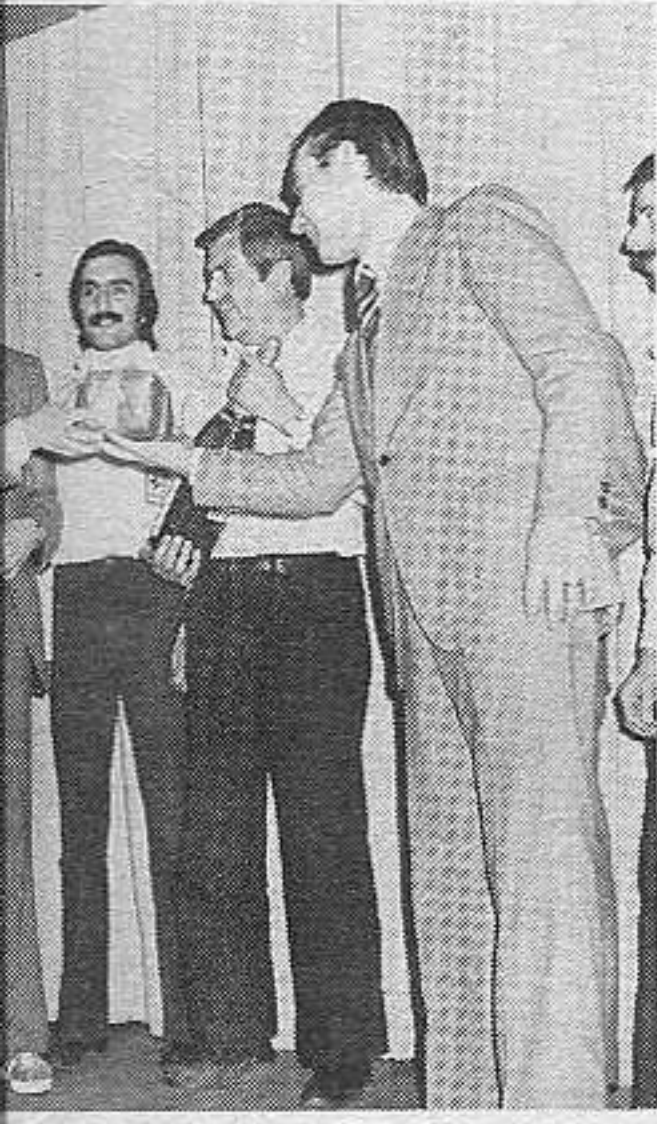
CONTINUA A PAGINA 26



Riccardo, da parte sua, ha ricevuto dalla signora Boizel un casco di cristallo pieno di champagne. Sopra l'ing. Chiti premia Piercarlo Ghinzani, con il Casco d'Argento



A premiare il Casco di Bronzo, il giovanissimo De Angelis, è stato chiamato Gallignani della Everest. A destra, Sheene e Stephanie con i regali del nostro Giorgio Serra



Il Casco d'Oro per la Fiat Mondiale: Munari lo consegna a Lampredi



Due vecchi amici: Renzo Avidano premia Enzo Osella col Trofeo



E' il momento di Chiti: prima riceve il mini-casco da Cortesi, quindi tocca a lui premiare Brambilla, Francia e Dini, quest'ultimo però assente



E' ancora l'ing. Aurelio Lampredi di turno, questa volta per consegnare un mini-casco a Daniele Audetto, e Bianchi premia Pianta e Silecchia



Non senza malizia, è stato chiamato Munari a premiare la squadra Fiat. Ecco seminascosto Bacchelli, Rossetti, Russo, Verini e Scabini



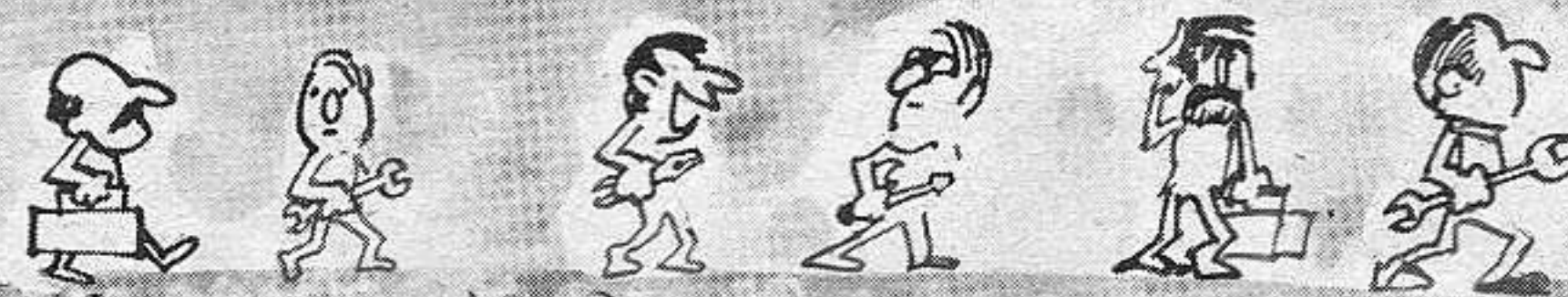
Non ci siamo dimenticati degli iridati in moto. Sopra, Garelli premia Bianchi, a destra Colucci Lega



CASCO D'ORO 77



ECCO, AMICI, QUEI SIGNORI IN TUTA GIALLA SONO I FENOMENALI MECCANICI DELLA FERRARI!!!!



BY JOVE, STAVOLTA SABBATINI INVECE DI UN PAPERINO HA PRESO UN... PAPERONE!

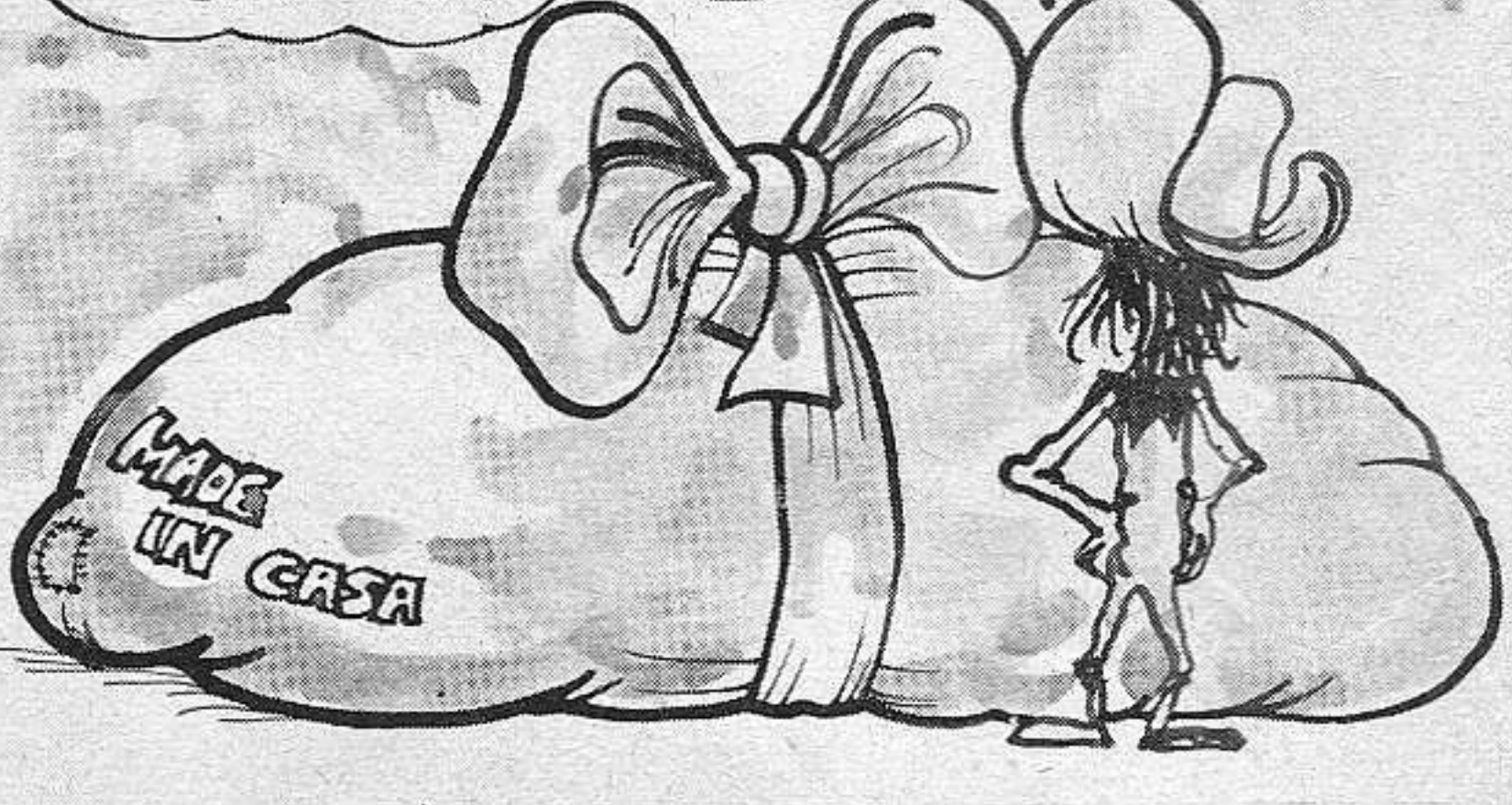


HI HI HI



NO, PAPA', NO... SONO QUELLI DELL'ALFA!

HO IMPIEGATO PIÙ TEMPO AD INCARTARLA CHE A COSTRUIRLA!



CONTINUAZIONE DA PAG. 25

d'oro a Lauda e l'altro cinquanta alla Ferrari. Ma Lauda la sua parte dovrà andare a prendersela a Maranello, se la vorrà».

Era il momento anche dei Trofei «speciali» ed il primo veniva consegnato dall'editore di AUTOSPRINT Luciano Conti proprio al dottor Cortesi con una dedica significativa: «Conquistato all'entusiasmo dello sport automobilistico, ha onorato la sua Presidenza con la conquista di due titoli mondiali Marche, deciso a garantire anche nel futuro il rispetto delle più gloriose tradizioni alfiste nelle corse».

TELEGRAMMA D'ASSENTE

Dall'oro-iride al CASCO d'ORO AUTOSPRINT: Bruno Giacomelli che però si sapeva non sarebbe potuto intervenire per problemi «incombenti»: «Il casco d'Oro non è mai mancato alla premiazione ma, si sa, i piloti italiani hanno molti problemi, devono trovare la macchina all'estero e non possono poi venire come nel caso di Giacomelli che non è qui. Ci ha però inviato questo lungo telegramma. Chissà quanto gli sarà costato: ci avrà rimesso un po' di quei soldi che la CSAI gli dà per le corse...». Un altro accenno polemico sfumato solo da un telegramma davvero-fiume: «Caro Sabbatini, carissimi presenti, spero che queste due righe basteranno almeno in parte a giustificare la mia assenza alla vostra manifestazione. Ho saputo che mi è stato assegnato il CASCO D'ORO 1977, ambito traguardo di ogni pilota italiano et con immenso piacere vi ringrazio tutti. E' sempre stato il mio sogno il CASCO D'ORO ma questa strana coincidenza mi ha impedito di essere qui presente oggi. In questo stesso momento sta per essere presentato a Monaco il nuovo team BMW di formula 2 del quale come tutti sapete faccio parte. A niente sono valse purtroppo le mie parole che avrebbero voluto un cambiamento di orario o qualcosa del genere, perciò sono stato costretto a non essere qui presente. Spero tanto nella vostra comprensione e da parte mia mi impegnerò veramente al massimo cercando di portare a casa nel 1978 questo Europeo di Formula 2».

E chi poteva prendere in consegna il casco se non Riccardo Patrese che proprio lo scorso anno aveva «bruciato» per poche decine di schede il suo amico-rivale proprio sullo stesso traguardo? «Sarà poi un suo problema consegnarglielo... magari organizzerà un pranzetto e lo daremo assieme». A procedere alla consegna «per procura» ha poi provveduto un collega, Giovannino Lurani mentre Patrese aggiungeva: «Lo darò a Bruno perché se lo è davvero meritato». Naturalmente non si perdeva però l'occasione di fare due chiacchiere

con Riccardo che al riguardo di una certa questione ha sottolineato di «non avere avuto affatto le stesse chances di Cheever in seno alla Ferrari». Ed ha aggiunto: «Io ho avuto solo il motore di F. 2, solo che poi per motivi contingenti ho dovuto rinunciare ad usarlo». Ma le vicende agonistiche venivano per un momento dimenticate con una curiosa domanda di Sabbatini: «Bevi alcool o latte?». La risposta di Riccardo era quella più «castigata» ma in ogni caso non c'era nessuna allusione particolare alla Parmalat: era invece l'occasione per la consegna a Riccardo di un trofeo del tutto particolare: quello della Boizel per la particolare classifica dell'Euro-F. 2. E per restare in argomento si è trattato di un casco di vetro, pieno di champagne. Consegnato di persona dalla signora Boizel. Ancora Caschi con Piercarlo Ghinzani, vincitore di quello d'ARGENTO e per la consegna si cercava anche di pensare al futuro agonistico del pilota: «Ingegnere Chiti, per il momento lei si riposa molto, vuole venire a premiare e poi così la comprometto sperando che possa fare correre Ghinzani ma non solo con l'Alfasport».

Dopo la chiacchierata con Ghinzani sul suo futuro, era la volta del CASCO di BRONZO, Elio De Angelis, premiato dal patron del Team Everest, Gallignani. Proprio quest'ultimo confessava di «avere aspettato tre anni prima di poter portare un italiano in Ferrari» e l'allusione era alla vittoria di De Angelis a Misano con il Dino-F. 2. Lo stesso Gallignani confermava che al momento ha solo il suo «pupillo» di Roma per la F. 2 ma non a caso gli veniva anche chiesto se per caso era «vaccinato», visto che lui, presidente di AC, faceva dichiarazioni al direttore di un «giornale culturalmente arretrato!» De Angelis invece confermava di stimare Villeneuve, di ammirare molti piloti ma di «stimare solo... De Angelis».

IL MECENATE DELLA F. 1

Dai piloti a chi li fa correre ed il momento era tutto dedicato a Walter Wolf che veniva premiato con un CASCO SPECIALE da Luciano Conti con una dedica: «Scegliendo tra il piacere personalissimo di un pannello e quello di creatore di un Team di F. 1, in un solo anno ha saputo offrire al suo pilota l'occasione di diventare vice-campione del mondo».

Simpaticissima poi l'intervista fatta con l'aiuto della giovane e bella interprete viennese, la stessa che affiancò Lauda nel battesimo del team Parmalat. Molto spiritoso Walter Wolf: «Sono andato a Monza per la prima volta nel 1955 — ha ricordato — e sono stato cacciato via perché non avevo un permesso. Quest'anno ho avuto il piacere di tornare a Monza con una macchina competitiva. Mi dispiace per l'assenza di Scheckter ma quando si è secondi in un campionato,

bisogna lavorare di più ed infatti lui è già in Sud Africa a provare la macchina». E deve avere apprezzato molto il casco suo e quello del suo pilota, consegnato per procura, visto che ha anche aggiunto, celiando: «Vorrà dire che a Scheckter darò i soldi, io mi tengo anche il suo casco!». Ha aggiunto poi che smetterà di far correre il suo team quando vincerà il titolo.

L'EREDE DI ABARTH

Dalla F. 1 ai rallies ed alla Fiat mondiale ma l'inizio è «punzecchiante» perché Munari che doveva consegnare il Trofeo pare non sia in sala. E per polemica: «Munari non c'è perché dice di non avere ricevuto l'invito. Ma è possibile pensare che non abbiamo voluto mandarglielo? Certo si tratta di un disguido postale». Ma per fortuna il «Drago» lo aveva perfettamente capito ed in sala c'era. A lui la consegna del Trofeo nelle mani dell'ingegnere Lampredi che assicurava che «il matrimonio tra Lancia e Fiat è stato di interesse ma anche d'amore». Di interesse perché l'obiettivo sarà un altro titolo mondiale ma anche d'amore perché... «correranno anche le Lancia». Munari (al quale è stata data una tartarughina-simbolo di Nuvolari) ha invece ricordato di non «volere fare il testimone al matrimonio ma di volere fare solo il pilota». Anche lui poi come già Audetto a TELESPRINT, ha fatto il diplomatico con una domanda di prammatica: «Se a Montecarlo con la Stratos sarà in testa alla fine con una 131 Abarth alle spalle, chi vincerà?». Ma la risposta non ha fatto scalpore: «Non ci sarebbe una simile situazione perché ci saremmo già accordati prima». In ogni caso ha anche fatto sapere che potranno esserci dei precisi «ordini di scuderia».

Con Enzo Osella però al quale è stato attribuito un TROFEO per «essersi compromesso la tranquillità personale con la sua passione di costruttore, culminata con la conquista del titolo mondiale Marche-2000», non c'erano certo problemi di giuochi di squadra. Osella è uno all'antica che segue la passione ed infatti non è andato alla festa della BMW dove pure ha i suoi interessi ma se ne è venuto a Bologna. «Volevo che fosse l'ingegnere Rogano a premiarlo; proprio perché la CSAI lo ha sempre bellamente ignorato non invitandolo nemmeno alle sue riunioni tecniche. Rogano non c'è, naturalmente, lo vieta Carpi, tanto irritato per le accuse nostre, ed il premio lo facciamo consegnare dall'uomo che assieme a Carlo Abarth, ha sempre creduto in lui, Renzo Avidano». E l'ex-DS dell'Abarth di «Herr Abarth» aggiunge che Sabbatini ha fatto centro con la sua dichiarazione perché «ha sempre creduto in Osella anche se nemmeno lo stesso Enzo ancora crede in se stesso».

E' poi il momento delle MEDAGLIE D'ORO ed i piloti premiati sono quest'anno sette: «Le scelte sono cadute tutte su giovani e quasi tutti provenienti dalle monoposto. Cominciamo con un ragazzo che ha iniziato con gli sci al Trofeo Topolino e poi si è messo in luce con il kart: Teo Fabi». Ed a premiare il 22enne milanese viene chiamato l'ingegnere Dallara mentre dopo un breve intervallo per leggere un simpatico telegramma di adesione inviato da Paolo Leone, figlio del presidente della repubblica, è la volta di Dario Cerrato, campione dei rallies premiato da Mauro Pregliasco che ha anche avuto qualche rimpianto nel ricordare i suoi (purtroppo) trascorsi in Lancia: «Certo alla Lancia ho lasciato il cuore. E quello che mi è dispiaciuto è stata quella comunicazione così all'ultimo momento. Io comunque non voglio smettere anche se non so ancora che cosa farò».

JAMES HUNT ITALIANO

Altra medaglia ed altra presentazione significativa: «Se resta in strada può diventare come James Hunt» e naturalmente l'allusione era per Beppe Gabbiani, «genio e sregolatezza» premiato dall'ingegnere Nosetto che poco prima con la consegna del Casco a «mezzadria» se l'era filata un po' in fretta. «Mi fa piacere premiarlo perché io sono tra i pochi che hanno sempre difeso Gabbiani — ha detto l'ingegnere «ferrartista» e quando gli è stato chiesto qualche cosa del suo burrascoso anno con Niki Lauda, ha ricordato che il campione del mondo al GP di Svezia dopo una gara negativa lo ha accusato di avergli portato male per una particolare giacca verde che aveva allora! Anche l'invito fatto a metà della stagione scorsa al direttore di farsi un giro sull'alettone di Niki Lauda, non è stato dimenticato: «L'anno prossimo però potrà invitare me e l'ingegnere Chiti a farsi un giro sull'alettone della Brabham», ha ricordato Sabbatini mentre sui suoi futuri rapporti con Ecclestone casomai diventasse presidente della FOCA su delega del Drake (la Ferrari è campione del mondo e come tale le spetta il compito), Nosetto ha risposto esattamente come Lauda a Monza quest'anno: «La vita è dura».

A consegnare la medaglia ad Andrea De Cesaris, vero «baby» dell'automobilismo è stata invece mademoiselle Beaumont — manager stampa sportiva della Régie — che si trovava simpaticamente in sala e che ha anche raccontato tutte le ultime vicende sulle prove della Ferrari e della Renault al Ricard, da dove proveniva.

OVAZIONE PER MARIO

Ma le ultime parole si perdevano in un boato del pubblico: era arrivato Mario Andretti, al quale gli appassionati hanno riconosciuto veramente di slancio le sue doti di vera sportività e di genuina passione per la guida: «L'ingegnere Ferrari ci ricordava poco fa al telefono che tu Mario sei tra i pochi piloti che sanno ancora che cosa è la correttezza...». E nel suo sempre ottimo italiano, Andretti ricordava il suo «quasi-passage» alla Ferrari: «Per la verità io ci sarei andato molto volentieri, solo che non ero libero di poterlo fare. E fin dall'inizio della trattativa avevo sottolineato che avevo fatto una promessa precedente e dovevo mantenerla. Chissà, forse se ne riparlerà nel 1978».

Ma l'opportunità di avere un pilota tanto caro ai tifosi italiani e per di più di cuore e di nascita sempre italiana, non è stata certo dimenticata e Mario non si è fatto certo pregare per rispondere alle numerose domande: «Da lunedì al Castellet proverò tre Lotus, una modello '77, l'altra modello '78 ma con sospensioni e cambio della "vecchia" ed infine la nuova '79. Per quanto riguarda il mondiale, tutti abbiamo le nostre carte, bisognerà vedere chi le giocherà meglio». «Non so scrivere», rispondeva lapidariamente invece quando gli veniva chiesto se per caso volesse imitare Niki Lauda. Davanti ad una così sincera reazione del pubblico un'altra domanda era di prammatica: «Ti hanno applaudito solo perché sei italiano e perché vorresti passare alla Ferrari o perché sei davvero simile a quel ritratto di quel giornalista che ha ricordato come Andretti in primo luogo sia stato, assieme alla Lotus, l'unità di misura del campionato e poi perché è un pilota che di fronte alle domande dà risposte e non solo dei grugniti?».

PROMESSE LE «FRECCE»

E Mario che sul palco si aggirava come un vecchio amico e non come l'ospite d'onore, con un sorriso deve aver capito ed ha aggiunto: «Io so solo che i giornalisti sono importanti perché le Case che patrocinano le corse vogliono che se ne parli ed in caso di silenzio non lo farebbero di certo». Tutto come il suo collega Niki Lauda insomma, e non solo per il fatto della simpatia che è una cosa naturale.

A dare il CASCO di BRONZO iridato a Mario è stato Arturo Merzario, che ha anche ricordato un episodio significativo sulla spontaneità del pilota di Montona d'Istria. «Quando sono andato a Daytona nel '69 (ma Arturo ha avuto un lapsus, era il '70, n.d.r.) con la 512, ero uno sconosciuto che veniva dalle turismo mentre lui era già Mario Andretti. Io non sapevo come comportarmi mentre lui è stato molto simpatico e mi ha insegnato in breve tutti i segreti della pista».

Dopo l'intervallo motociclistico con Barry Sheene, campione del mondo della 500 ed «ideale campione del mondo assoluto» al quale il casco è stato fatto consegnare dalla affascinante fidanzata Stephanie Mc Lean, è stata la volta di una vera «folla di premiati» con la presenza sul palco dell'intera pattuglia delle



In coda ai «caschi» i premi speciali di AUTOSPRINT: le chiavi della Simca R2 alla signora Lupi

FRECCE Tricolori, i campioni della F. 1 del cielo, uniti idealmente con la F. 1 della terra. A presentare i suoi uomini, tra un'altra esplosione di applausi è stato il generale Mura che ha anche promesso la presenza della sua pattuglia in occasione di un grosso avvenimento-auto ad Imola. Dopo alcune puntualizzazioni sui principali problemi tecnici delle FRECCE e la consegna del Magnum di champagne da parte di un sempre più disinvolto Andretti, Marcello Sabbatini ha voluto presentare direttamente il «solista» della pattuglia, reo di avergli fatto prendere una paura non da poco in occasione di un suo passaggio «raso-terra» a Monza: «Ma come fa?», ha chiesto, ed il tenente Boscolo, tranquillo: «Ma non è complicato...». E la lunga sfilata di «giacche-azzurre» si è conclusa ricordando che l'idea di attribuire il TROFEO speciale alle FRECCE Tricolori (e singolarmente piloti e superiori hanno avuto mini-trofei e medaglie) era stata dell'ingegnere Carlo Chiti.

Ultimo turno infine per le Medaglie d'Oro ai piloti: di scena Stohr e Messini ma chi dei due è il campione italiano di F. Italia? «Vorrei farli premiare tra di loro ma non vorrei dover mettere un ring...». Non ce ne è stato bisogno perché questa volta i due piloti sono apparsi come vecchi camerati anche se Stohr ha ricordato di «non aver digerito un certo pezzo su AUTOSPRINT».

Altra medaglia per Pedersoli che ha ricevuto il riconoscimento da Ottorino Maffezzoli, definito «l'uomo che ci porterà via Monza», con allusione a certe manovre che vorrebbero portare alla costruzione di un nuovo autodromo anti-Monza. Maffezzoli ha però al momento tranquillizzato: «Monza ci sarà ancora per chissà quanti anni e di sicuro quando noi non ci saremo più». Però gli è anche stato ricordato che certi architetti stanno operando per un'altra strada ma incredibilmente ha aggiunto di non saperne niente. Non a caso è stato invitato ad «andare al Governo».

Altro intervallo ed altre premiazioni moto con in primo piano Mario Lega, Pierpaolo Bianchi ed il campione Aspes (premiato da Andretti che ha anche sottolineato di provare grosse emozioni per le moto: «Io ho un grosso rispetto per voi: vi ammiro» ha detto) Guido Valli. Ma in primo piano c'è stato anche il presidente della FMI Ferruccio Colucci che ha premiato Lega e che poi ne ha approfittato per un lungo «conoscimento» sui problemi delle corse con l'ecologia che tira ed in difesa di Monza!

ANDRETTI Jr. TIFOSO KARTING

Sul podio poi altri due campioni del mondo ma questa volta davvero giovanissimi: Felice Rovelli, campione senior-kart, (e accompagnato da 7 guardie del corpo) Paolo Bandinelli, campione junior. Il primo ha ricevuto il Trofeo da Ziviani della FIK mentre il giovanissimo Paolo ha ricevuto il Trofeo dal sempre più vivace Mario Andretti che ha ricordato come suo figlio «adori il kart». Invitato poi a dare un consiglio al kartista 15enne che vorrebbe in futuro passare all'auto, ha detto con calibrato realismo: «Pazienza».

Ma si ritorna alla Trilogia dell'Iride che ha idealmente ridato il volto del '75 alla Festa dei Caschi d'Oro con la premiazione delle squadre dei meccanici delle tre Case che hanno vinto i titoli mondiali: Ferrari, Alfa e Fiat.

Si inizia con la Ferrari che ha inviato la sua squadra accompagnata da Rocchi e proprio su quest'ultimo Mario Andretti ha avuto un interessantissimo aneddoto



Altro premio straordinario per un nostro lettore, il bravo Vicenzi, primo nel concorso fotografico

da raccontare. E lo ha fatto con una verve ed una semplicità che ha conquistato: «Rocchi è mio zio, — ha attaccato Mario — E' una notizia in anteprima perché pochi lo sanno, però Rocchi è mio zio...». C'è stato un attimo di interrogativi ma Andretti ha presto svelato il mistero: «Si era nel '72 e la Ferrari aveva velate intenzioni di fare una macchina per Indianapolis. Rocchi dunque fu mandato ad Indy per spiare un po' i segreti dei tecnici americani per permettergli di lavorare, io lo presentavo a tutti come un mio zio italiano, molto appassionato di auto e che adorava i motori smontati. Però tutti pensavano, si sarà appassionato ma accidenti, possibile che vada in giro con quattro macchine fotografiche al collo e che fotografi tutto quello che c'è di interessante? Alla fine però è arrivato anche al garage della Mc Laren dove c'era Roger, il meccanico che con Amon era stato proprio alla Ferrari. Naturalmente appena lo ha visto lo ha apostrofato con un "oh Rocchi, come stai, che cosa fai qui ad Indy?" E naturalmente è stato tutto scoperto ma per fortuna della Ferrari quello della Mc Laren era l'ultimo garage...».

SCOPERTA LA «GAFFE»

E' poi la volta della consegna di un mini-trofeo per Forghieri e di un pacco di medaglie per i meccanici della squadra, consegnate dal capo-tecnico della Mc Laren Alistair Caldwell ma a quel punto si scopre anche una «gaffe» precedente fatta dal nostro direttore «Bongiorno» all'inizio della Festa. All'apparire sul fondo della sala di una pattuglia di uomini in giallo che cercavano posti liberi, c'era stato un invito ad un applauso al team-campione del mondo F. 1 ed invece i ritardatari erano i meccanici dell'Alfa con le giacche (ugualmente gialle) del Fernet Tonic!

Dopo la Ferrari, ancora piloti sul podio ed è la squadra Fiat campione del mondo rallies con Bacchelli, Verini, Scabini, Russo e Rossetti. A tutti un mini-trofeo consegnato da Sandro Munari che «così potrebbe avere l'opportunità di farsi insegnare la guida della 131 dai più esperti neo-colleghi». Ma questa volta non sono stati dimenticati nemmeno i tecnici ed infatti Pianta e Silecchia per la Fiat (ma identiche medaglie c'erano anche per il dottor Bartoletti e Colucci, assenti più che giustificati) hanno avuto medaglie particolari. Ed a consegnarle è stato Nick Bianchi: «Così potrà trovare un posto nella futura squadra di gruppo». Altro momento rallistico e dedicato interamente a Daniele Audetto, «solo» sul palco. «Ma perché non hai risposto a quello che ha scritto Lauda sul suo Protokol?», gli è stato chiesto, ma con il suo perfetto «a plombe», Daniele ha preferito fare il diplomatico: «Ma no, la colpa è del giornalista austriaco che ha "buttato giù" il libro...».

LE MEMORIE RINVIATE

Per la premiazione dell'Alfa mondiale è stato invece chiamato l'ingegnere Chiti che fino a quel punto non aveva perso una battuta da una poltrona della prima fila. Ma ancora più pepate le sue di «battute»: «Tutti gli assenti hanno sempre torto — ha esordito — e se qualcuno non è venuto a correre non è stata certo colpa nostra», mentre invitato a dare notizie su Ecclestone ha detto solo che «forse era in un cassetto!». Più preciso è stato con le notizie sui tempi della Brabham-Alfa dal Brasile mentre più che polemico sui recenti accenni ai motori al nitrometano, usati per fare i tempi: «Mai visti, avevo anche detto a Corbari di portare una lattina, così come omaggio...». Ma con uno come l'ingegnere Chiti non basta lo scambio di battute, bisognerebbe scriverle per farle conoscere a tutti: «Ingegnere ma quand'è che scriviamo un libro assieme?». Ma l'ingegnere pistoiese ha smorzato per il momento l'idea: «C'è tempo, fra dieci anni...».

Mini-trofeo dunque per l'ingegnere Chiti consegnato proprio dal presidente Cortesi e medaglie invece per i piloti Alfa (Brambilla, Francia e Dini però assente). Medaglie ancora per i meccanici Alfa e analoghi riconoscimenti agli uomini del team, Corbari, Marelli, Manfredini, Russo e Bergonzoni. Ma naturalmente l'intervento del dottor Cortesi non stato solo in veste di «cerimoniere» ma le domande sono fioccate: «L'ingegnere Chiti trasferito alle macchine di serie? No, è troppo bravo e ad ognuno il suo mestiere. Lo abbiamo messo nell'empireo e poi come potrebbe progettare macchine velocissime se ci sono i limiti: sarebbero macchine inutili».

L'ALFA F. 1? MISTERO

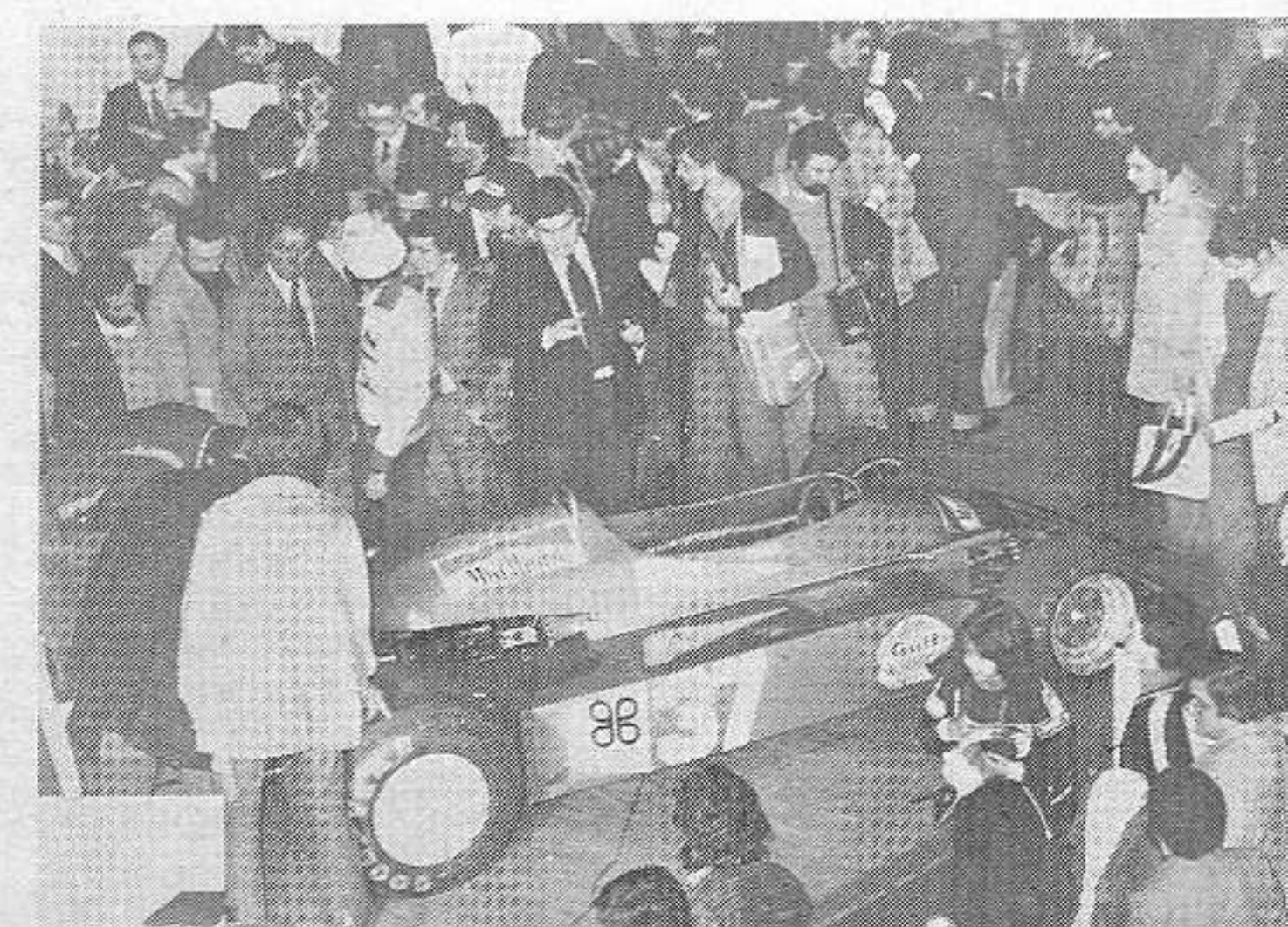
Sperabile che il presidente dell'Alfa sia un cattivo profeta ma in ogni caso non si è poi sbilanciato molto sulla possibile futura Alfa F. 1 tutta «Alfa»: «Preferisco parlare della Giulietta e del successo — ha attaccato — mentre già ora progettiamo un'altra macchina che sarà la figlia della Giulietta e la nipote dell'altra Giulietta che ha iniziato la generazione». Risposte molto diplomatiche mentre molto più esplicito è stato Vittorio Brambilla che dopo avere dato la sua conferma per la Surtees ha simpaticamente ricordato che a lui va sempre bene tutto: «Parlatene anche male, basta che parliate di me», ha concluso in una vena vagamente provocatoria.

Sul podio ancora i responsabili tecnici dell'Autodelta con l'ingegnere Russo che ha ricordato ancora il tempo di Lauda in Brasile e poi è stata l'apoteosi con la rivelazione della sorpresa sotto il telo infiocchettato: era la nuova F. 1 di Arturo Merzario, presentata in anteprima e che ha onorato degnamente una grande giornata di sport. Di prammatica l'arrivederci al '78.



I meccanici del team Merzario finiscono di sollevare il telone, ed ecco apparire in anteprima la monoposto di F. 1 di Merzario, appena finita

Arturo e Mario sono vecchi amici, dai tempi delle Ferrari 512. Sotto, il pilota indossa la sua F. 1. Merzario ha avuto anche una medaglia da parte di Ermete Amadesi, della CEA estintori



Dopo la presentazione, il pubblico si affolla attorno alla monoposto rossa, su cui spiccano già gli stemmi degli sponsor Gulf, Marlboro, Bernini

MARLBORO E GULF HAN IL PUBBLICO «D'ORO»

NO AVUTO FIDUCIA E NON LESINA APPLAUSI

Arturo ce l'ha fatta!



Dulcis in fundo nella premiazione-valanga dei Caschi d'Oro, la presentazione in anteprima assoluta della Merzario A 1, la monoposto che il pilota comasco, aiutato da pochissimi uomini ha realizzato in tre mesi in un garage nei pressi di Milano. Una promessa mantenuta con coraggio. La monoposto è risultata molto simile al disegno che pubblichiamo su AUTOSPRINT in occasione del GP d'Italia a Monza. Si tratta di una vettura con il posto di guida molto avanzato e con un abitacolo molto sottile, che Merzario si è praticamente fatto costruire su misura. Di questa sottigliezza ha approfittato per piazzare i serbatoi della benzina il più vicino possibile al baricentro della macchina. Le sospensioni sono tradizionali, con doppi triangoli sovrapposti anteriormente e bracci paralleli inferiori e bielletta superiore con puntoni longitudinali posteriormente. Molto curato il flusso dell'aria, che passa attraverso ai radiatori acqua, piazzati dietro le ruote anteriori, in posizione « tipo Lotus », mentre i radiatori olio piazzati longitudinalmente sono lambiti esternamente dal flusso dell'aria. Per alimentare il Cosworth 8 cilindri sono state fatte due prese NACA ai due fianchi dell'abitacolo integrate da una apertura al di sopra del pilota.

La macchina è apparsa di un bel colore rosso, con le decals Marlboro e Gulf oltre alle scritte Goodyear: questi tre sono infatti gli sponsors automobilistici che hanno aiutato Arturo assieme a Palazzoli a realizzare il progetto (ma ce ne vorranno altri per continuare la stagione). Merzario, quando Cesarino Gariboldi ha tolto il fiocco rosa (che Lucy Merzario ha voluto tenere come ricordo) ha ringraziato tecnici, sponsors e amici che gli hanno permesso di realizzare questo suo sogno, in special modo la Philip Morris, per la quale il pilota-fantino col cappellone è diventato quasi un simbolo. Ha ringraziato anche l'Autodelta, che fornendogli parte del materiale e il suo sostegno tecnico ha permesso questa realizzazione record.

Più cauto del pilota è stato il manager amico Palazzoli, cui sarebbe piaciuta una maturazione più « inglese » della monoposto, e che ha aggiunto che Arturo sarà certamente in Sudamerica, ma se la macchina non sarà pronta definitivamente sarà costretto ad andarci con la vecchia March. Le prove comunque cominceranno la prossima settimana a Balooco o a Misano, Merzario ha chiesto anche ospitalità a Fiorano all'ing. Ferrari.

L'identi-kit della A1/01

Telaio: monoscocca in pannelli di alluminio e centine in titanio, strutture deformabili dei serbatoi connesse alla struttura principale. **Serbatoi:** 3 serbatoi Pirelli di sicurezza con capacità complessiva di lt. 190. **Sospensioni:** a ruote indipendenti; anteriori a doppio triangolo sovrapposto con gruppo molla ammortizzatore esterno; posteriori a bracci paralleli inferiori e bielletta superiore per registrare il camber; due puntoni di reazione alla scocca con possibilità di variazioni « antisquat ». **Estintori:** sistema sicurezza Graviner con: un estintore da 5 kg + un estintore da 3 kg + bombola aria medica per il pilota. **Cerchi:** Speedline componibili: ant. 13" per 9.5" post. 13" per 18". **Pneumatici:** GOODYEAR. **Freni:** Lockheed anteriormente esterni e con doppio caliper; posteriormente interni ed ad un solo caliper. **Ammortizzatori:** in fibra di vetro con rinforzi in fibre di carbonio. **Motore:** Ford Cosworth DFV. **Cambio:** Hewland FGA 400. **Dimensioni:** passo 2420 mm, carreggiata ant. 1530, carr. post. 1570. **Peso:** kg 595.

IN UN MINUTO E 2" SI RIESCONO A CAMBIARE GOMME ALTERNATORE E FARI!

I meccanici-SPRINT sono di ALFA e LANCIA

Una cosa va subito sottolineata: è stata una cosa seria, estremamente seria e sentita, la «sfida fra meccanici di team» che si è tenuta subito dopo la premiazione dei caschi in un padiglione del Motor-Show debitamente transennato ed organizzato. Chi pensava di vedere qualche cosa di estremamente «goliardico» ha decisamente sbagliato e la migliore risposta l'hanno data i sei team impegnati,

Ferrari - Alfa - McLaren per la velocità e Fiat - Lancia - Squadra Conrero per i rallies, che hanno affidato all'abilità dei loro meccanici la difesa del loro prestigio. Impegno da parte dei protagonisti dunque con i dirigenti ed i direttori sportivi delle Case interessate che si aggiravano nello stand con aria fintamente «festaiola» e che invece erano sulle spine tanto e forse più che ad una gara

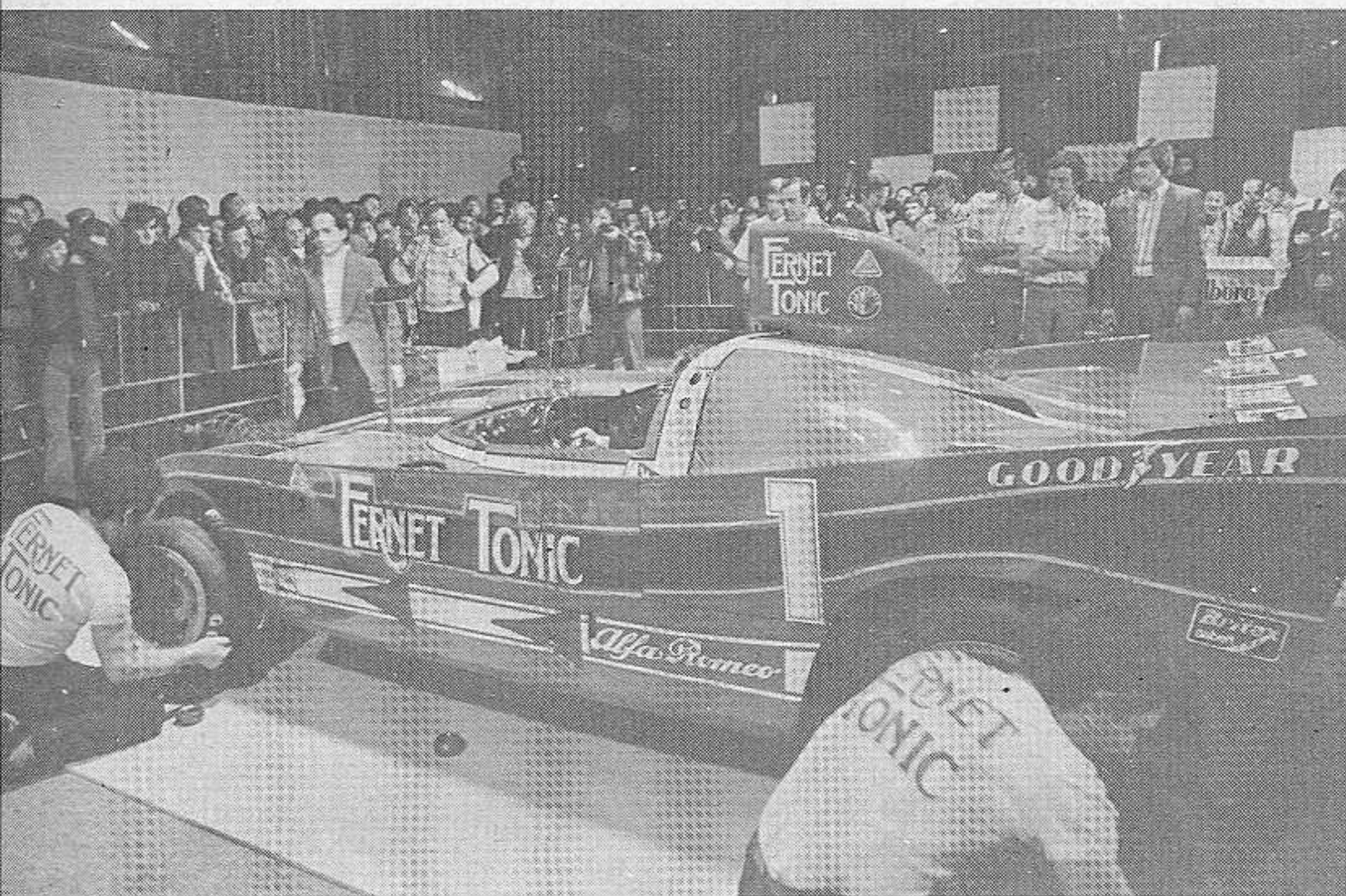
vera e propria. Il pubblico poi ha mostrato di gradire estremamente questa sfida lanciata da AUTOSPRINT e che l'anno prossimo sarà allargata anche al moto (con smontaggio anche del cilindro ma e se volesse presentarsi l'MV a quattro tempi?) facendo perfino il tifo per i propri beniamini.

Tutto è stato studiato per dare un'aria ufficiale alla gara con cronometristi uffi-

ciali della FIC, commissari sportivi Maffezzoli, Moruzzi e Zerbini, tecnici Prati e Tabacchi assolutamente inflessibili. Serietà dunque ma anche molto divertimento per le vere evoluzioni di meccanici dalle mosse feline ed ancora più per i casi di vero sbigottimento che hanno preso i responsabili dei team che sono usciti



CONTINUA A PAGINA 30



ALFA: 24"3

Sopra, i meccanici Alfa all'assalto della loro 33, al volante della quale è Vittorio Brambilla. Non ostante le ruote coperte, saranno molto bravi

McLAREN: 33"9

A sinistra, i ragazzi McLaren al lavoro sotto l'occhio del commissario tecnico Prati. Al volante della M23 c'è Arturo Merzario

FERRARI: 53"7

E' Rocchi al volante della Ferrari 312 T2 campione del mondo. L'équipe di Maranello si è impapinata, e s'è beccata anche i fischi del pubblico. La Ferrari è stata la più lenta delle tre squadre, causa una pastiglia freni



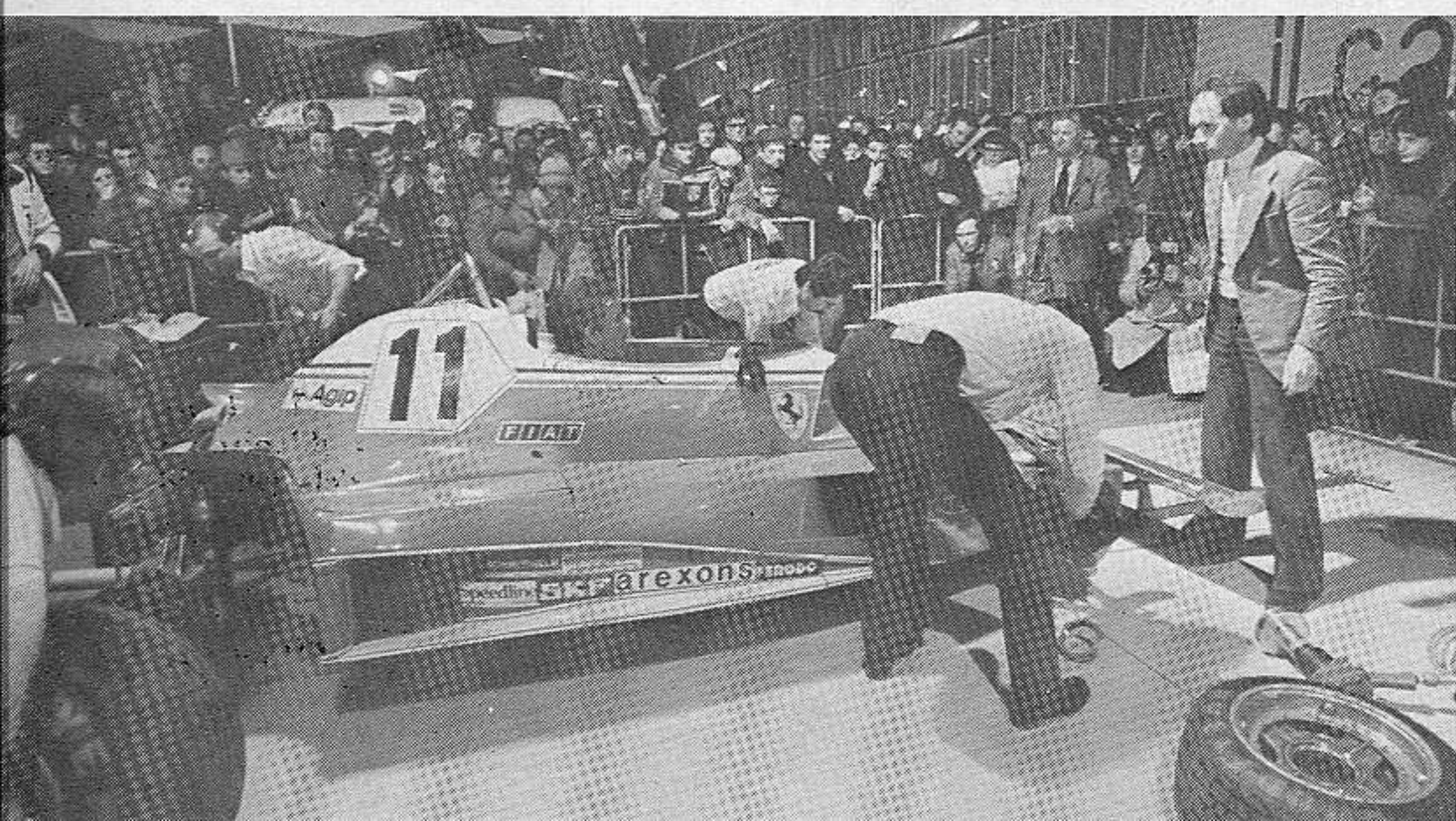
CONRERO: 1'36"2

Sopra, ecco al lavoro la squadra Opel capitata dal mago Conrero. A bordo della sua stessa Kadett GTE, è Antonella Mandelli. A destra, è il momento (lungo) della squadra Fiat dirette da Planta



LANCIA: 1'02"5

Trascinati dall'entusiasmo di Munari, seduto al volante della Stratos, i meccanici Lancia sono stati rapidissimi: poco più di un minuto per ruote, fari ed alternatore...



La sfida VELOCISTI

FIAT: 2'05"5

«Al palo» è una MC LAREN M 23 con l'ALFA ROMEO 33 TT al centro e la FERRARI T2 in chiusura di schieramento. Quattro i meccanici per squadra e per tutti le operazioni sono analoghe: smontaggio e rimontaggio delle quattro ruote e smontaggio e rimontaggio delle pastiglie dei freni anteriori. E' obbligatorio che a bordo ci sia qualcuno e per questo Arturo Merzario si presta ad infilarsi nella McLaren mentre sull'Alfa sale Brambilla e sulla Ferrari nientemeno che il tecnico Rocchi. Ma è solo un dettaglio perché questa volta i protagonisti sono i meccanici ed i loro capisquadra: per la MC LAREN Alistair Caldwell «guida» Mike Sales, Mark Scott, Peter Muller e Peter Davis mentre per l'ALFA Luppi coordina Damascino, Barletta, Moscardo e Taverna. Vezzali, Corradini, Iseppi e Di Stefano sono invece gli uomini della Ferrari agli ordini di Silingardi.

E' l'Alfa ad «esibirsi» per prima ed il quartetto stupisce subito per la velocità soprattutto per un cambio di pastiglie eseguito davvero alla Silvan: Solo un contratto privo gli uomini del biscione di un eccezionale tempo di 22"4. E' successo infatti che il cric anteriore è stato fatto calare prima che il dado della ruota ante-



CONTINUA A PAGINA 30

♣ CONTINUAZ. DA PAG. 29

più che malconci dalla sfida. E' stato il caso della Ferrari e della Fiat, proprio le due punte di diamante del grande «gruppo» che hanno fatto la figura che normalmente ha fatto la BRM negli ultimi Gran Premi ai quali ha preso parte. Roba da ultimi della classe con un imbarazzo generale che non sarebbe stato diverso se al posto di una sfida tra meccanici, fosse stato perso il mondiale F. 1 o quello dei rallies Marche. E gli stessi «odi» che hanno sempre alimentato le rivalità agonistiche in pista, si sono tranquillamente riversati sul tappeto che ricopriva lo stand. Anche perché a vincere, anzi a trionfare, è stata l'Alfa Romeo assieme alla Lancia che per motivi diversi dovevano dimostrare la loro superiorità nei confronti di Ferrari e Fiat.

I primi per una «rivalità» che ha preso il via con Gonzales a Silverstone nel 1951 ed i secondi per un motivo ben più recente, anzi freschissimo, ma non meno «scottante»: l'unificazione delle Squadre del «Gruppo» che finirà inevitabilmente per mortificare il glorioso reparto corse della Lancia. E quest'ultima poi «doveva vincere a tutti i costi» anche sfruttando la leggendaria «furbizia» che ha sempre contraddistinto la squadra dell'elefantino. A questo punto salta proprio fuori «l'uomo in più» che alcuni giurano abbia dato una mano ai quattro meccanici autorizzati. Sembra che «un'ombra furtiva» abbia contribuito a porgere ruote e dadi il più in fretta possibile contando sul fatto che il commissario incaricato badava con enorme scrupolo che il lavoro fosse portato a termine fino in fondo ma non aveva pensato all'irregolarità più macroscopica. Leggenda o realtà? Forse un po' di tutte e due ma visto che le Stratos hanno cinque dadi per ruota contro i quattro delle Fiat e delle Opel e che la vittoria è stata schiacciante, si può aggiungere che il «furto» non c'è stato.

♠ CONTINUAZIONE DA PAG. 29

riore destra fosse del tutto stretto: in un istante il cric veniva rialzato al comando dell'addetto-ruota ma il giudice aveva già fischiato l'alt. Poco male comunque: 2" di penalità e tempo totale di 24"4.

Un dramma invece l'operazione compiuta dalla Ferrari: tutto O.K. per le gomme ma la pastiglia della ruota anteriore destra non ne vuole sapere di reinserirsi al suo posto: c'è un certo nervosismo nell'aria per la squadra campione del mondo costretta ad una simile figura ma il cronometro è inesorabile. Un tempo totale di ben 53"7 sarà la sentenza che ha «macchiato» le immacolate casacche gialle.

Ben più competitivi quella della MC LAREN che si sono dimostrati precisi ed alchimistici nei gesti ma carenti in sveltezza. Ecco, forse mancava loro un po' di nervosismo latino ed il tempo di 33"9 ne è stato la conferma come conferma «iridata» anche in operazioni meccaniche è stata la vittoria finale dell'Alfa Romeo.

La sfida RALLISTI

Operazione leggermente diversa per le vetture da rally: escluso il cambio delle pastiglie; questa volta vengono giù (e tornano su) ruote, alternatore e la parabola di un faro del corredo. A partire per prima è la squadra di CONRERO che si esibisce sulla Kadett della Mandelli che è al volante e che non ha esitato addirittura ad allacciarsi le cinture di sicurezza. Il mago Conrero segue l'operazione come un ammiraglio in plancia ma non ce ne è molto bisogno: buono il tempo di 1'36"2 del quartetto Cavagnero-Prodano-Lanzetti-Valli ma l'inflessibile commissario tecnico Prati al controllo si accorge che un dado è un po' lento e il tempo viene penalizzato di 2".

Via n. 2 per la FIAT con Meillak della Marelli, Romano, Innocenti e Buschiato che si lanciano sulla 131 Abarth. Bene ruote ed alternatore (scomodissimo!) ma un disastro il faro. Non per niente nel dopo sfida si sono notati Pianta ed Avidano spiare la soluzione tecnica della Stratos: per colpa della loro soluzione il tempo è stato di 2'05"5.

«Era la dimostrazione che ci voleva», dirà poi senza tanti sottintesi a fine sfida il meccanico Casarsa che assieme a Podda, Fraboni, Cavagnino e Brosio ha operato agli ordini di Tonti sulla Stratos che vedeva Munari al volante. E' stato infatti un vero trionfo della squadra bianco-verde ed il loro tempo totale di 1'02"5 parla da solo. Certo che se andate dal vostro meccanico con questi «temponi» alla mano, ne sentirete delle belle!...

● Emozione prima della gara dei meccanici: FLAVIA MUNARI ha scavalcato la transenna per entrare nello stand e lo ha fatto con grazia tipicamente femminile e con felina maestosità. Peccato però che abbia posato un piede su una pistola pneumatica, prendendo un bello spavento e scomponendo il suo «charme».

GIACOMELLI avrà a Palermo il Casco d'Oro

● Il Casco d'Oro di BRUNO GIACOMELLI, assente «forzato», è stato consegnato a PATRESE ma è pressoché sicuro che la cerimonia della consegna avverrà in occasione del Targa Racing Show di Palermo che si aprirà il 17 dicembre. I due piloti saranno in Sicilia il 18 dicembre e proprio in quel giorno la statuetta d'oro dovrebbe trovare il legittimo proprietario.

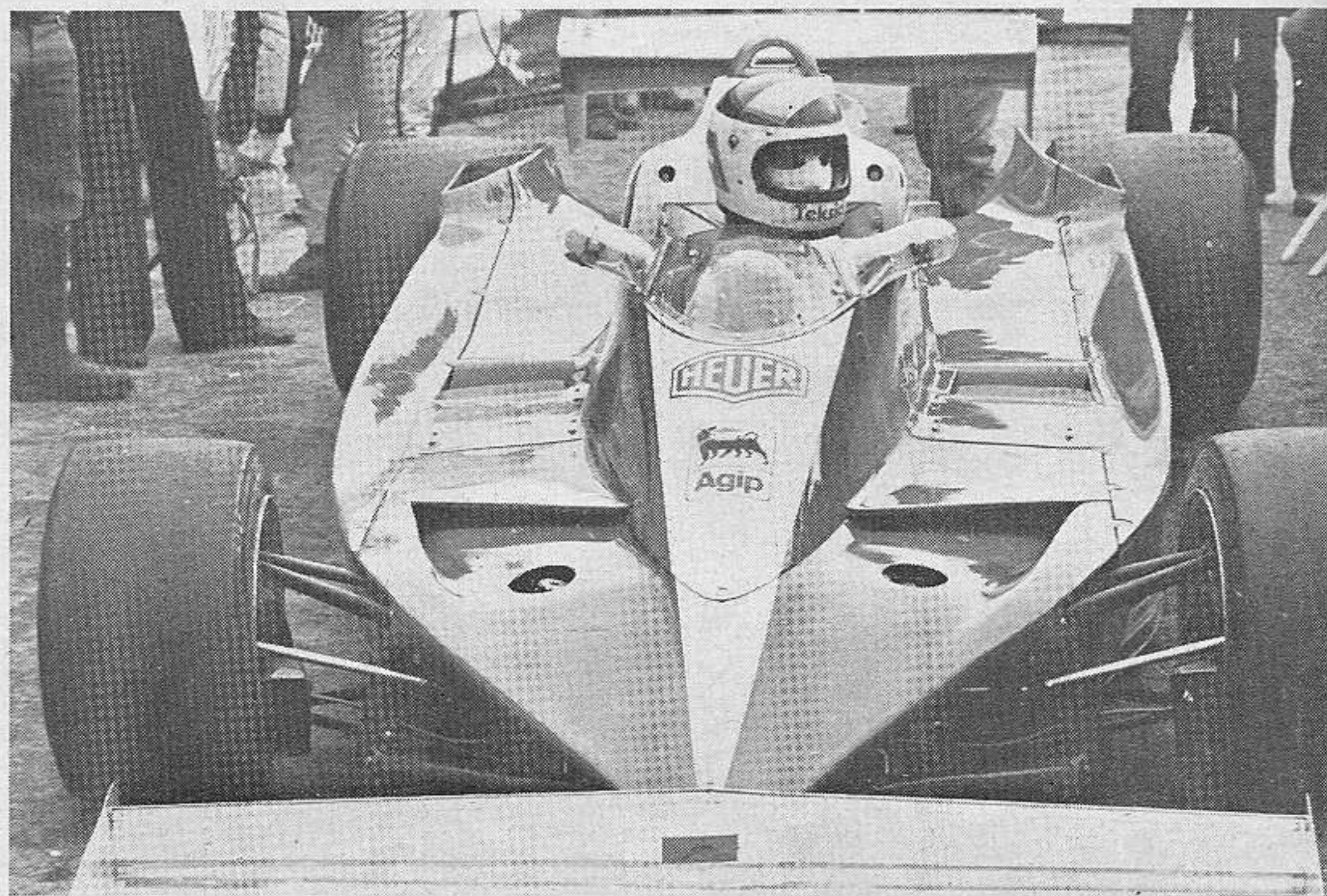
● Disavventura di PATRESE nel trasferimento dal ristorante dove si è tenuta una colazione che ha preceduto la premiazione alla Sala dei Congressi: ha perso il portafogli. Non si è trovato, ma in compenso nel «dopo-corsa» alla sfida tra meccanici, si è visto PAOLO MORUZZI firmare un assegno in favore proprio di Riccardo. Un aiuto per permettergli di arrivare a casa? No, solo il saldo di un vecchio premio ai tempi della F. Italia.

● La sfida tra meccanici è stata presa molto sul serio da tutti ed i team erano più che mai agguerriti. Si è sentito l'ingegnere CHITI, chiedere a Corbari come mai si stava tardando un po' il via ed il d.s. ha risposto che era per colpa di quelli della Mc Laren che avevano problemi alle pistole pneumatiche: «Eh, va bene — ha sbottato l'ingegnere — ma non esageriamo mica eh...».

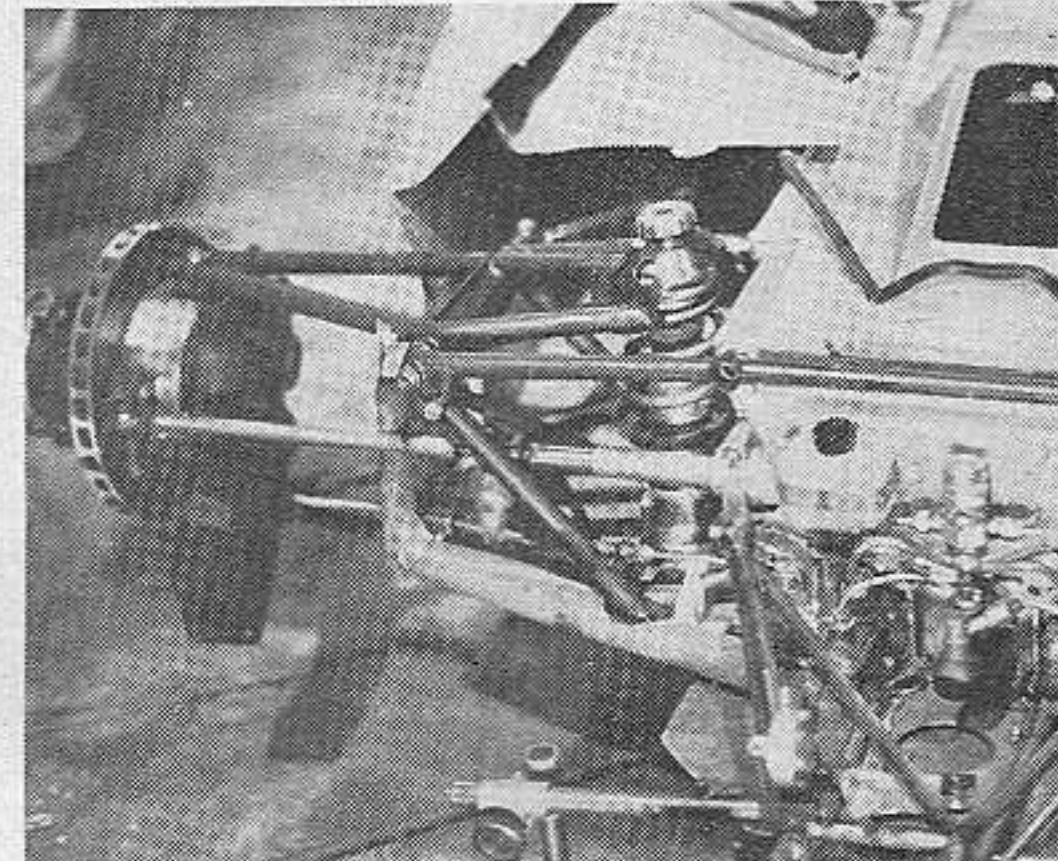
● Un buontempone ha appiccicato degli adesivi ALFA sull'alettone della FERRARI. Li hanno tolti in pochi attimi.

CONFERMATE SULLA PISTA DEL CASTELLET LE VALUTAZIONI IN RETTILINEO A FIORANO

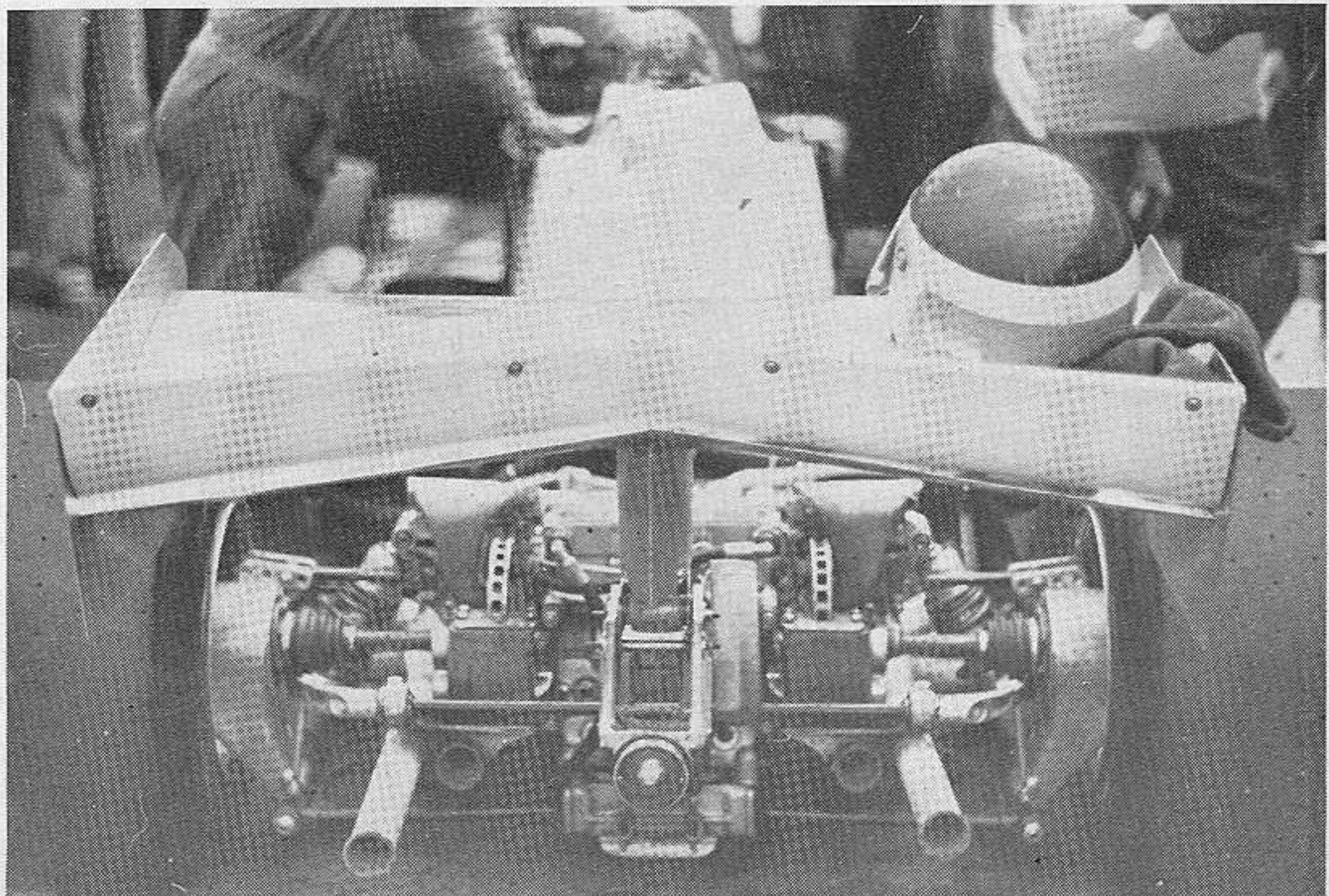
La T. 3 in velocità meglio della T. 2



Al Ricard, la Ferrari T3 — qui con Reutemann — ha dimostrato di essere molto avanti nella messa a punto, soprattutto riuscita in senso aerodinamico



A sinistra, il nuovo convogliatore d'aria al radiatore olio sulla T3. Sopra, a nudo la sospensione anteriore della nuova Ferrari, in evidenza il telaio di sostegno del fulcro del bilanciere. Sotto, uno degli alettoni sperimentali della Ferrari



● Ricchi premi per la sfida dei meccanici. Per i due teams vincenti, targa d'argento del Motor Show. Per tutti i meccanici partecipanti, una bellissima sacca uso marines contenente vari omaggi offerti dagli sponsor Parmalat, Fernet Tonic e Goodyear, ed anche una mini-Minolta tascabile offerta — come la sacca — da Autosprint.

DALL'INVIATO

LE CASTELLET - Quasi una folla, ad assistere alle prove della Ferrari al Paul Ricard. L'avvenimento era importante perché per la prima volta la Ferrari appariva, su un circuito noto ed utilizzato anche da altre squadre, dotata delle gomme della Michelin. Ed in più vi era anche il confronto diretto con la Renault, in pista nello stesso momento, poiché tutti sono d'accordo nell'attribuire alla Ferrari-Michelin un ruolo importantissimo nella prossima stagione, la presenza di giornalisti di parecchi paesi era giustificata.

Da vedere c'era soprattutto la eventuale conferma delle prestazioni eccezionali ottenute dalla Ferrari sul circuito di Vallelunga, di cui si è molto parlato dappertutto, anche perché tutti ne hanno fatto oggetto di un confronto con quelle di Niki Lauda al volante della Brabham-

per i piloti della Renault, che erano impegnati nelle prove della F. 1 (Jabouille) o delle macchine sport destinate a Le Mans (Jabouille, Depailler, Jaussaud).

Della cronaca delle giornate provenzali della Ferrari si parla a parte. A noi interessa trarre delle conclusioni, che non possono essere che positive. Anche considerando che la Ferrari non ha potuto fare le cose al meglio, essendo tributaria delle esigenze della Renault, la quale aveva affittato la pista per quei giorni e ne aveva concesso l'uso anche alla Ferrari su istigazione della Michelin. In altre parole la Ferrari non poteva fare quel che voleva, ma adattarsi alle circostanze.

Si è visto ad esempio (nella seconda giornata) che quando la Ferrari era pronta per effettuare le prove sul tracciato corto essa ha dovuto far girare le macchine sul tracciato lungo, perché alla Renault era necessaria questa soluzione; ed anche viceversa, le differenze di rego-



Appena arrivata la Ferrari, ecco Stewart interessarsi a Villeneuve. Sotto, Reutemann in sbandata con la T2 a causa di una placca di umidità

IL TURBO ORA MIGLIORA

È STEWART
il più veloce
RENAULT

LE CASTELLET - Note positive e liete anche alla Renault. Dopo le esperienze del 1977 erano stati individuati i punti deboli del motore, costituiti da una diminuzione di potenza derivante dalla adozione di soluzioni che parevano ideali, ma che in realtà hanno solo creato problemi. Anche le esperienze compiute con le macchine sport, poi, hanno dato un contributo al miglioramento, per cui tutto sommato la Renault F. 1 vista in questi giorni è risultata davvero molto migliore.

Esteriormente la Renault è cambiata nella forma del muso, in quella della parte superiore dell'abitacolo (più stretta) e nell'alettone posteriore, il cui supporto è stato completamente modificato, tanto da diventare corpo unico con l'ala vera e propria e con l'ala supplementare bassa. Una specie di grosso anello con quattro pieghe. Quel che non si vede, o si vede molto poco, è invece il lavoro fatto sul motore, che è stato profondamente rinnovato. Nuovi pistoni della Mahle, nuove valvole, qualche modifica alla camera di combustione, e un diverso diagramma di distribuzione, hanno dato al motore 1500 Renault una eccellente disponibilità di potenza a basso regime, vale a dire nel funzionamento con alimentazione aspirata.

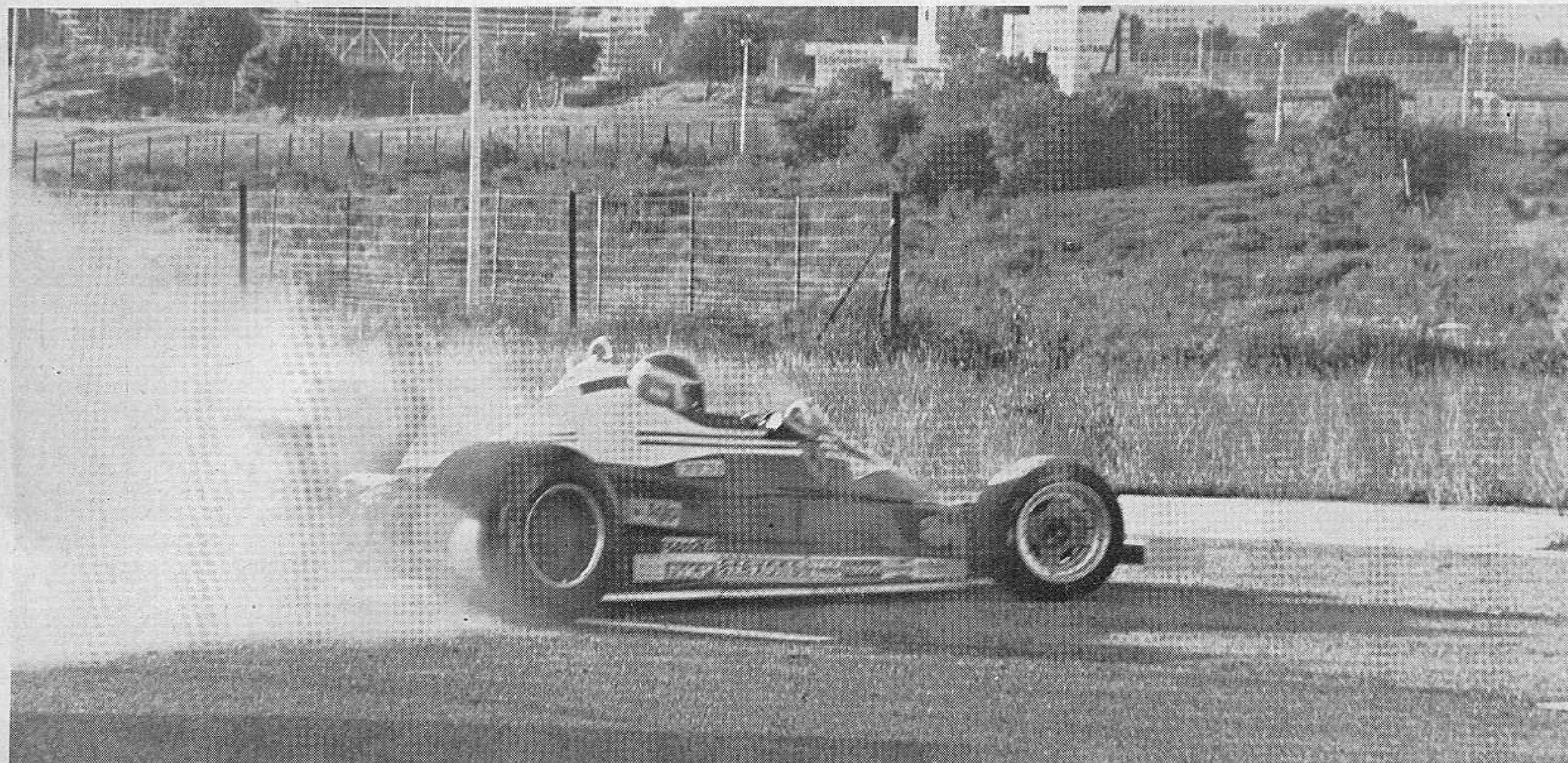
Un fatto importante ai fini delle prestazioni generali, ma anche e soprattutto a quelli della fluidità di guida, perché è stato molto diminuito il divario, il «salto», tra alimentazione normale e sovralimentazione. Il fenomeno è stato ben avvertito dal pilota, ed anche da Stewart, il quale ha effettuato un bel numero di giri anche con questa macchina, per i bisogni di una ripresa televisiva americana. Il miglioramento delle prestazioni del motore c'è stato anche nella potenza, come abbiamo detto a basso regime, ma anche al massimo.

La macchina è stata migliorata anche in moltissimi piccoli particolari, pur se non lo si avverte visivamente. E le prestazioni generali ne hanno risentito, permettendo a Jabouille ed anche a Stewart di girare in tempi di rilievo. Tenendo sempre conto del fatto che sono impossibili i confronti con altri, per via delle condizioni del tempo, il fatto che Stewart abbia girato sul minuto e undici secondi quando Reutemann girava in 1'10"4 e Villeneuve in 1'10"6, dice molto, perché Stewart non si è impegnato certo a fondo.

Queste prove sono state preziose per la Michelin, ai fini della scelta dei tipi di gomme da usare per le prime gare della stagione. Utilissime anche perché con due macchine differenti si sono potuti chiarire anche punti che restavano ovviamente dubbi, con una macchina sola. Utili alla Michelin ma anche alla Renault, perché se prima sussisteva il dubbio che certe prestazioni fossero dovute alla macchina piuttosto che alle gomme, adesso vi è un termine di paragone validissimo, con la Ferrari. Le giornate del Paul Ricard, insomma, sono state proficue per tutti.

Franco Lini

● IL RAC ha assegnato il proprio trofeo internazionale, importantissimo riconoscimento nel campo dei trasporti, alla Cosworth Engineering per la progettazione e la costruzione dei motori che hanno vinto 100 Gran Premi. In precedenza il trofeo RAC era stato assegnato all'ingegnere dell'Hovercraft, alla NASA e alla British Aircraft assieme alla Aerospaziale per la progettazione e costruzione del Concorde.



Alfa Romeo. E poiché sullo stesso circuito Paul Ricard vi era stata due settimane prima la prodezza di Hunt con la McLaren (tempo primato sul tracciato piccolo, con 1'08"25) ecco che la attesa per quel che la Ferrari poteva fare era grande.

Alla Ferrari ed alla Michelin, tuttavia, quel che interessava non era l'ottenimento di tempi da primato, tanto per far rumore ed avere una gloria temporanea, quanto invece effettuare un lavoro in profondità secondo schemi programmati razionalmente, il cui scopo era ben diverso.

La Ferrari è venuta al Paul Ricard per provare tutte le possibili soluzioni disponibili di pneumatici, carcasse e mescole, col fine preciso di individuare quali fossero allo stato attuale i tipi di base da utilizzare nelle prime corse del 1978, e per avere la conferma che le modifiche alle sospensioni della 312 T 2 erano valide (come si era visto a Fiorano e Vallelunga) appunto in funzione delle caratteristiche delle nuove gomme.

L'ottenimento di tempi veloci era quindi elemento secondario, in queste prove, anche perché il circuito Paul Ricard è di quelli «curiosi» che danno risultati stupefacentemente differenti da un momento all'altro, per via delle variazioni che vi si producono, sia di temperature, di umidità e soprattutto di vento. E' noto infatti che una stessa macchina, nelle stesse condizioni, ha risultati notevolmente differenti, su questo tracciato da un giorno all'altro. Fenomeno che si osserva anche nella buona stagione (lo si è visto durante i G.P. di Francia disputati qui) e con maggior scarto durante l'inverno.

Nei giorni di prova della Ferrari, poi, le condizioni sono variate in maniera drastica, con sbalzi di temperatura di moltissimi gradi, e con la pista mai in condizioni ideali, sia per la umidità sia per il vento. Nella prima giornata infatti vi era il sole, con forte vento di mistral (maestrale), mentre nelle giornate successive vi è stato cielo coperto e vento da sud-est, il quale ha portato anche la pioggia che nella terza giornata ha impedito qualsiasi attività.

Cosa valgono in realtà i tempi ottenuti da Reutemann e Villeneuve sui due tracciati utilizzati è perciò impossibile dire. Quel che è certo è che debbono essere considerati molto buoni, perché la pista era in ogni caso in condizioni cattive.

Le placche di umidità non sono mai scomparse, nemmeno quando non pioveva ed ovviamente sono state una remora per quelli che erano in pista, cioè anche

lazione delle macchine per l'uno o l'altro tracciato non sono grandi, ma esistono pur sempre...

Comunque analizzando i fatti ecco quel che se ne ricava:

La 312 T 2, che dalla metà della stagione 1977 pareva macchina non più suscettibile di sviluppo, con notevoli carenze di motricità se dotata delle gomme convenzionali, ha rivelato un nuovo potenziale di alto livello con la adozione di nuove soluzioni alle sospensioni anteriori e posteriori, adeguate alle gomme a carcassa radiale. Mentre ciò conferma implicitamente quel che abbiamo sempre scritto, e cioè che la «decadenza» delle Ferrari era data dalla indisponibilità di gomme adeguate, la constatazione della ritrovata efficienza apre buonissime prospettive per la prima parte della stagione 1978. La 312 T 2 insomma si ripropone come macchina da primo piano, capace di battersi per le prime posizioni.

La sperimentazione di differenti tipi di alettone posteriore, poi, indica che vi è ancora una possibilità di miglioramento anche nella aerodinamica, quindi una possibilità di ulteriore incremento delle prestazioni. Poiché la T 2 sarà la macchina delle prime gare, ciò mette Reutemann e Villeneuve in condizioni di puntare alle prime posizioni.

La 312 T 3, che è all'inizio della sua messa a punto, ha retto benissimo il confronto con la collaudata T 2, ed il tempo ottenuto da Reutemann nella ultima giornata di prove (primato uguagliato nonostante il freddo e la pista umida) ha ovviamente suscitato ottimismo. Anche su questa macchina si sono già viste piccole modifiche, e riscontrate anche necessità di miglioramento di certi particolari.

La relativa troppo elevata elasticità del supporto dell'alettone anteriore, per esempio, è stata una delle cose constatate e che saranno adesso riviste in officina; così come il posizionamento degli specchietti retrovisori, ed altri piccoli particolari. L'importante è che la T 3 è andata subito bene, senza necessità di grandi ritocchi, il che significa che la progettazione è buona e che le prove effettuate a Fiorano e Vallelunga sono state utili allo «sgrossamento» preliminare della macchina. Per la quale adesso pare vi sia soltanto la necessità di collaudi prolungati per stabilire se i vari suoi componenti offrono la durata (la affidabilità, per usare un termine di moda) che è necessaria.

f. l.

CRONACA del CASTELLET

Il maltempo
guastafeste

LE CASTELLET - Arrivando al Paul Ricard, la Ferrari ha portato con sé, quale indesiderato ospite, il maltempo che è rimasto uno sgradito compagno di lavoro durante tutto il periodo in cui la squadra di Maranello è rimasta in Provenza. Non sarà però questo il solo inconveniente che ha infastidito il lavoro di sperimentazione con la presenza di tanti altri piccoli inghippi che sembravano studiati, da una mente diabolica, per interrompere la continuità dei tests. Una situazione che ci è sembrata grottesca con tecnici della Ferrari che si sono trovati a dover sempre rispondere «obbedisco» ringraziando anche dell'ospitalità che la Renault ha «magnanimamente profuso» senza però tener minimamente conto delle eventuali necessità di coloro che erano pure impegnati in pista.

martedì 6 dicembre

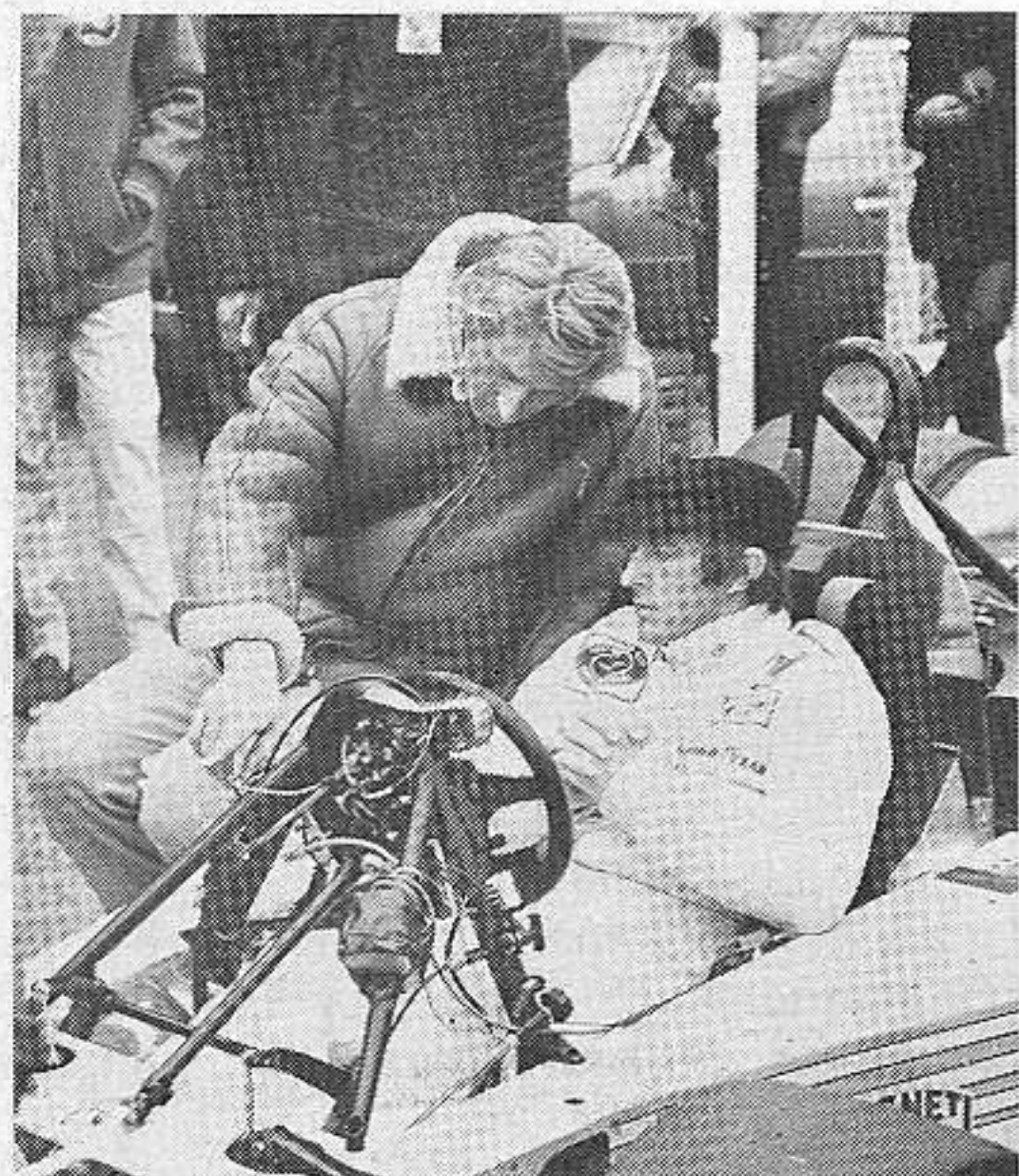
Strane sigle
della Michelin

Si è iniziato a girare sul circuito corto di 3263 metri, che comprende molte parti comuni con il tracciato lungo, che è stato il primo ad essere reso agibile nella tarda mattinata di martedì dopo che una violenta pioggia aveva creato anche pozzanghere che avevano allagato in più punti il tracciato. Sparite le nuvole il sole ha fatto capolino verso le tredici ma non è stato sufficiente per rendere la pista idonea e asciutta per far vedere al massimo

CONTINUA A PAGINA 32



Kempf, l'elettronico della Tyrrell, si fa portare a spasso da Depailler sulla Renault Sport. A destra, Jabouille illustra la Turbo a Stewart



CONTINUAZIONE DA PAG. 31

le prestazioni delle vetture. In pista due 312 T2 che sono le prime a scendere sull'asfalto distanziate circa di 30" una dall'altra. E' pure presente in loco anche la Copersucar F5A che arranca in sporadiche uscite, a causa di gravi noie all'alimentazione del motore, con il miglior tempo della giornata che rimarrà fissato in 1'12" e 20 sul circuito corto e 1'50"20 sul circuito lungo. La vettura, condotta da Emerson Fittipaldi, è carente di velocità. Si tratta solo di 287 Km/h sul rettilineo del Mistral, mentre le Renault Turbo Sport sono in grado di raggiungere i 332 Km/h, con il vento a favore, e di 308 Km/h con un vento leggermente contrario. Per le vetture Ferrari si parla di una velocità di 295 Km/h con i rapporti ideati invece per il circuito piccolo.

Il tempo a disposizione non è sufficiente per la modifica dei rapporti, quando viene imposto di variare il tracciato, per cui l'ing. Forghieri preferisce dare la possibilità ai suoi piloti di continuare a girare prendendo confidenza, in particolare per Villeneuve che non conosce la pista.

Le vetture 312 T2 portate a Le Castellet sono in pratica quelle aggiornate che tra un mese inizieranno a difendere la coppa iridata riservata ai costruttori. All'esterno sono differenziate solo dagli alettoni, uno dei quali è a freccia con la parte finale a coda di rondine, mentre l'altro, pure avendo la parte finale a coda di rondine, ha il bordo di entrata lineare. I tempi non sono eclatanti, si rimane di alcuni secondi al di sopra del record che Hunt ha stabilito nella passata settimana e a sette decimi dal limite che Lauda ha stabilito un anno fa sul lungo.

Il maggior interesse di queste prove riguarda i pneumatici che la Michelin ha portato al Ricard per poter attingere le informazioni necessarie all'impostazione del lavoro di ricerca tecnica avanzata. Sulle gomme troviamo scritte sigle immaginarie per disorientare i « curiosi » di turno che si aggirano con intenzioni non troppo sportive. Il nuovo matrimonio, Ferrari-Michelin, ha destato molto interesse e preoccupazione per cui parecchi sono gli « inviati speciali » che debbono riferire immediatamente telefonando in sede ai vari teams i tempi e quanto di altro si è reperito. Non essendo degli sprovveduti, alla Michelin hanno pensato di segnare i pneumatici in vari modi differenziando il lavoro che viene gestito da Reutemann da quello che invece interessa il giovane canadese.

Al termine della prima giornata di prove abbiamo i migliori tempi registrati sempre dalle vetture Ferrari. Per quanto riguarda il circuito corto abbiamo il miglior limite di Carlos Reutemann con 1'11"10 seguito da Villeneuve con 1'11"39, che è pure il tempo che è stato segnato da Jabouille con la Renault Turbo, mentre Fittipaldi è a 1'12"20. Sul tracciato lungo il pilota argentino ha segnato 1'47"78, con la T2, mentre il canadese 1'49"29 e Fittipaldi 1'50"20, nessun tempo rilevabile per Jabouille il cui motore

fa le bizze e pertanto la vettura F. 1 francese deve rimanere spesso ai box dopo che gli stessi tecnici avevano chiesto la modifica del circuito.

mercoledì 7 dicembre

La T3 si presenta

Per il mercoledì, seconda giornata di prove, abbiamo condizioni meteorologiche che sono peggiorate con un sole che non riesce a fare capolino tra le nuvole. Oltre a questo vi sono anche alcune difficoltà per quanto riguarda il tracciato, infatti troviamo in pista ogni tipo di vettura: F. 1, F. 2, Sport Prototipi, Vetture Gr. 4 e Gr. 5, derivate di serie, F. Renault che sono quasi contemporaneamente in pista e favoriscono l'interruzione nella continuità delle prestazioni. I piloti Ferrari si trovano costretti a dover compiere piccole serie di giri, tenendo poi sempre presente la solita variazione del tracciato: dal corto al lungo, dal lungo al corto che viene effettuata per almeno due-tre volte nel corso della giornata. Anche per il mercoledì prove di gomme che spaziano tra vari tipi di pneumatici portati proprio dai tecnici della Michelin per poter avere la maggior dose di dati.

Al termine della giornata Reutemann avrà percorso quasi 700 Km. e Villeneuve circa 500. Il miglior tempo ottenuto da Reutemann che ferma i cronometri in 1'47"16, sul circuito lungo, che arriva così a sfiorare il tempo limite stabilito da Lauda. Per Villeneuve abbiamo invece un tempo di 1'48"77 mentre anche la T3 dimostra di essere piuttosto veloce con un tempo di 1'47"74. Questa vettura sarà quella che compirà più giri nel corso della giornata essendosi deciso di portarla in pista per svilupparne le caratteristiche tecniche. Anche sul circuito lungo e sul circuito corto l'inedita vettura Ferrari dimostrerà di essere già all'altezza delle avversarie segnando il miglior tempo assoluto (rimarrà il miglior tempo sul circuito corto di queste prove) in 1'10"68 mentre il pilota canadese scenderà sino a 1'11"43. In queste prove la vettura T3 è apparsa nella sua forma originale, con gli specchietti retrovisori applicati nel parabrezza trasparente.

In occasione di queste prove la vettura F. 1 Renault Turbo è stata condotta per alcuni giri da Jackie Stewart ex-campione del mondo che ha fatto segnare il miglior tempo, sul circuito corto in 1'11"10.

giovedì 8 dicembre

Gilles prende le misure

La giornata successiva, quella di giovedì, trova delle condizioni meteorologiche talmente avverse per cui le vetture non escono dai garage. Se ne approfitta per montare nuovi motori, sulle 312 T2, per una pura precauzione, visto che si sono già percorsi in due giornate di prove circa 1500 Km. per ogni vettura. Si lavora peraltro anche sulla T3 cercando di irrobustire il supporto dell'alettone anteriore e diminuire gli effetti torsionali che questo crea ad alta velocità. Si modificano anche gli specchietti retrovisori e si prendono le prime misure dell'abitacolo

La RENAULT per LE MANS rinuncia ai primi due G.P.

PARIGI - Annuale conferenza stampa a fine stagione della Renault, con annuncio dei programmi sportivi per il 1978. Gerard Larrousse, lunedì 12 dicembre, ha radunato giornalisti, fotografi e personalità del mondo dell'automobile da corsa per annunciare a grandi linee quelli che saranno i programmi per la prossima stagione, che si possono dividere in tre punti.

24 Ore di Le Mans. « Nel '77 non abbiamo vinto, ma non abbiamo neanche sfiorato » ha detto Larrousse, responsabile della Competition Renault Elf, « e ancora la 24 Ore di Le Mans sarà il nostro obiettivo principale ». I tests in vista di questo traguardo sono già iniziati al Ricard e continuati negli Stati Uniti, e riprenderanno ancora al Ricard, per cercare di risolvere al meglio il solito problema aerodinamico imposto dal lungo rettilineo delle Hunaudieres, per il quale sono stati ancora migliorati anche i motori con modifiche ai pistoni.

Ci saranno 4 Renault Alpine V6 turbo con equipaggi simili a quelli del '77 una per Jabouille-Tambay, un'altra per Depailler-Jarier, la terza per Jaussaud-Derek Bell e la quarta per Pironi-Ragnotti-Frequelin. Ben quattro piloti come si vede di F. 1 con esperienza specifica di Le Mans, un equipaggio con piloti specialisti nelle gare di durata, e un equipaggio... rally associato a un nuovo pilota di F. 1. Da notare che sui nove piloti ben 6 sono usciti dalle formule promozionali Renault Elf: le quattro vetture saranno naturalmente equipaggiate di pneumatici Michelin e fari Cibié.

Affiancate a queste quattro vetture, sempre con motori Renault turbo ci saranno le due Mirage della GTC, completamente modificate nell'aerodinamica, con John Whyer come direttore sportivo e gli equipaggi internazionali Laffite-Posey e Leclere-Schuppan. Le Renault Mirage saranno equipaggiate con pneumatici Goodyear e fari Cibié. Come si vede è sfumata l'occasione Andretti. L'italo-americano ha detto no. Forse farà un test-record nell'Ohio per la casa francese.

In F. 1 si è lavorato molto alla Renault nel '77: molti progressi sono stati fatti, ma restano ancora da sperimentare molte cose nel 1978. Comunque per non accavallare troppo lavoro gli impegni della Renault Sport e Renault Gordini saranno divisi in due semestri: nel primo sarà accordata la priorità al progetto Le Mans, e quindi si dovrà leggermente trascurare la F. 1, che sarà seguita completamente nella seconda parte dell'anno. Per questa ragione è stato deciso di non partecipare con la F. 1 alle gare sudamericane (Argentina e Brasile); Jean Pierre Jabouille comunque sarà il pilota ancora per il '78, e anche l'accordo con la Michelin è stato rinnovato.



In questa foto, in evidenza le novità aerodinamiche della Formula 1 francese: nuovo muso, nuova carenatura dell'abitacolo, nuovi supporti dell'ala

per Gilles Villeneuve che dovrà così anche lui iniziare il lavoro, molto probabilmente a Fiorano, della T3.

venerdì 9 dicembre

Dalle « pulci » al record

Il giorno successivo, ultimo giorno di prove della Ferrari, viene portata in pista soltanto la T3 a cui sono apportate leggere modifiche aerodinamiche aventi lo specifico compito di poter dare la possibilità di creare nuove parti aerodinamiche della vettura. Si tratta di sperimentazioni che verranno poi vagliate nel corso di questo mese in cui la vettura rimarrà nel reparto corse della Ferrari per poter avere ulteriori dati in febbraio quando saranno riprese le prove sul circuito di Fiorano. Si lavora come al solito con gomme sperimentali, e i tempi rimangono piuttosto alti, sul circuito lungo, intorno all'1'48"7. I tecnici della Ferrari applicheranno anche in varie parti della carrozzeria speciali « pulci » che servono per avere un'indicazione delle varie pressioni

e depressioni che si verificano in questi punti. La visualizzazione di questi parametri avviene davanti al pilota su un cruscotto applicato su cui si vedono queste variazioni di pressioni e lo stesso pilota ne riferisce ad ogni rientro al box.

Verso il termine del lavoro, dopo che si sono montate delle bande laterali inferiori sotto la vettura, si decide di forzare il ritmo utilizzando quelle gomme delle Michelin che saranno portate nei primi Gran Premi di stagione. Si tratta di dieci giri molto importanti che consentono alla nuova vettura T3 di eguagliare, alcuni dicono anche migliorare, il precedente record di Lauda. Ufficialmente la Ferrari parla di 1'47"1 mentre alcuni hanno registrato sia un tempo di 1'47" sia addirittura un tempo inferiore di 1'46"9. Le prove debbono essere interrotte verso le 14, perchè Carlos Reutemann deve partire alla volta dell'Argentina. Le prove che proseguiranno a Fiorano presumibilmente tra il 20 e il 22 di dicembre interesseranno infatti solo Villeneuve che dovrà controllare che le vetture da portare in Argentina siano perfettamente a punto.

Alessandro Stefanini