

CHI E' STATO il più grande corridore di tutti i tempi? E' una domanda che mi è stata rivolta tante volte ma alla quale non è possibile dare risposta. Non si può classificare insieme, sia pure idealmente, piloti che hanno agito in tempi diversi su percorsi diversi e in condizioni tecniche profondamente differenti. Ogni pilota, a mio avviso, non deve essere giudicato avulso dalla sua epoca, pertanto ogni paragone è impossibile. Si potrà, al massimo, tentare accostamenti soggettivi.

E' quanto ho scritto nelle mie memorie raccontando le conoscenze che ho avuto modo di fare nell'ambiente dei campioni del volante. A loro ho dedicato un capitolo « Piloti, che gente! ». Li ho raggruppati in tre grandi periodi, quasi tre generazioni: dal 1920 al 1930, dal 1930 al 1939 e il dopoguerra.

I personaggi più in vista della prima generazione sono stati ANTONIO ASCARI, CAMPARI, NAZZARO, BORDINO, MASETTI, BRILLI-PERI, MINOIA, WAGNER, SALAMANO, BORZACCHINI e GIACCONE. La seconda ebbe inizio con ALFIERI MASERATI, con i duelli NUVOLARI-VARZI, nei quali si inserirono dapprima MATERASSI, poi FAGIOLI quindi CARACCIOIA, CHIRON, MOLL, TRINTIGNANT, BIONDETTI, DREYFUS mentre NINO FARINA si profilava all'orizzonte.

Cinque anni di sospensione, dovuti alla seconda guerra mondiale, separano la terza generazione dalla precedente. Malgrado questa frattura, la nuova ondata di piloti ha avuto rapporti stretti con la precedente. Nel dopoguerra hanno corso ancora Nuvolari e Farina, per esempio e uomini che direi proprio di transizione tra una generazione di piloti e un'altra: CORTESE, TARUFFI, WIMILLE, BEHRA, BRACCO, BONETTO, MAGLIOLI e BIONDETTI. La terza generazione da ALBERTO ASCARI a LAUDA, si può far coincidere con l'istituzione del Campionato Mondiale Conduttori, iniziato nel 1950. Fu quello l'anno in cui si varò il criterio di punteggio per una serie di grandi prove organizzate con assegnazione del titolo di campione del mondo al pilota e il relativo riconoscimento al costruttore. Da allora sono stati assegnati 28 titoli e soltanto quindici piloti si sono laureati campioni del mondo.

I vecchi piloti affrontavano fatiche fisiche e difficoltà di guida enormemente superiori a quelle d'oggi. Le corse si disputavano su tracciati difficoltosi e i percorsi erano assai lunghi, molto più lunghi di quelli attuali. Basti pensare che agli inizi si correva spesso su circuiti polverosi e si cominciava al mattino per finire col buio. All'inizio degli anni sessanta, la media delle percorrenze era ancora sui cinquecento chilometri, con punte di seicento! Non c'è paragone con i circuiti attuali appositamente e modernamente costruiti secondo criteri aggiornati di viabilità e di sicurezza e con percorsi sull'ordine dei 300, 320 km senza contare l'evoluzione della tecnica automobilistica.

Le macchine di un tempo non avevano la tenuta di strada delle attuali, presentavano un peso notevolmente superiore, avevano sospensioni imperfette e un'aderenza problematica mentre i motori erano già potenti. Si rendeva così necessaria una continua correzione, una istintiva improvvisazione di guida. L'aderenza non era certamente il frutto di studi approfonditi sulle sospensioni, anzi in certi casi, erano addirittura i telai che flettevano e, deformandosi, davano l'illusione di un ipotetico molleggio. Le macchine d'oggi sono più leggere, maneggevoli e molto più sofisticate. Ai piloti si richiede

forse una maggiore concentrazione. Direi che c'è stata una evoluzione come conseguenza dei regolamenti applicativi della Formula che hanno esonerato sempre più dalla fatica fisica. Oggi le doti preminenti di un pilota sono essenzialmente quelle psichiche. Ora la corsa si vince anche per una frazione centesimale di secondo, talvolta la fotofinish. Ai piloti, più che impegno atletico eccezionale, è richiesta attenzione, precisione scrupolosa come operatori di pulsantieri che presentano, a confronto, differenze irrisorie di rendimento.

Per raccontare dei piloti della terza generazione, di quelli che ho conosciuto o con i quali ho avuto occasione di intrattenermi, farò una ulteriore distinzione: piloti sino al 1953, dal 1954 al 1960, dal 1961 al 1965, dal 1966 ad oggi. Sono periodi che corrispondono ad altrettanti cambiamenti nella regolamentazione della F. 1.



Si ricomincia a correre nel dopoguerra con macchine che non hanno limitazioni di peso e nemmeno prescrizioni particolari per il carburante. La cilindrata è 1500 cc con compressore oppure 4500 cc a motore aspirato. La Ferrari debutta in corsa con una 12 cilindri 1500 cc, che doveva diventare poi 2000 cc, in attesa della prima 4500 Gran Premio.

Il primo pilota iscritto dalla Ferrari su vettura Ferrari è FRANCO CORTESE. Era già stato all'Alfa prima della guerra e io gli affidai allora la mia prima macchina. Ero convinto che fosse il pilota adatto per una vettura debuttante. Vinse al secondo tentativo il 25 maggio 1947 al Gran Premio di Roma, poi riportò vittorie ancora in seguito. Aveva doti di fondo per stile e capacità tecnica, anche se non sarebbe mai diventato un asso. In squadra, già in quel primo anno di attività, era ritornato TAZIO NUVOLARI. Era un pilota che, su qualunque tipo di macchina, in qualsiasi circostanza e su qualunque percorso, dava il tutto per tutto e finiva per essere, nel complesso, il migliore. Nuvolari, a differenza di tanti piloti di ieri e di oggi, non ha mai sofferto per l'inferiorità del mezzo meccanico, non è mai partito battuto e ha sempre lottato da leone anche per il settimo e persino il decimo posto in classifica. Questa sua passione, questo suo orgoglio indomito sono stati capiti dalle folle e da essi è nato il mito. Pochi come lui hanno conosciuto la folla e capito quello che voleva. Pochi come lui hanno saputo alimentare il proprio mito.

ALBERTO ASCARI è stato uomo e pilota dei più singolari. Dotato di ferma volontà, sapeva ciò che voleva. Era puntiglioso. Uno dei pochi, per esempio che si preparasse atleticamente alla corsa. Amava la famiglia, ma ne faceva una religione tutta sua. Una volta gli chiesi la ragione per la quale si dimostrasse tanto severo con i suoi figlioli, che ben sapevo quanto amasse. E mi rispose: « Ogni volta che rientro da una corsa, porto tutto quello che penso possa farli contenti; cerco di soddisfarne tutti i desideri, persino i capricci, ma per il resto preferisco trattarli con durezza: non voglio che mi amino troppo. Un giorno o l'altro potrei andarmene e loro soffriranno di meno se non me li sarò lasciati venire troppo vicini ». Alberto Ascari aveva uno stile preciso e deciso ma doveva partire in testa. Ascari al comando della corsa era difficilmente superabile, anzi, direi che

era impossibile. Relegato in seconda posizione, o più indietro, non era il combattente che avrei desiderato vedere. Non perché disarmasse ma perché quando doveva inseguire e doveva superare l'antagonista evidentemente soffriva non di un complesso di inferiorità ma di un nervosismo che non gli consentiva di esprimere la sua classe. Per Ascari valeva proprio l'opposto della norma. Di solito, infatti, il pilota che si trova in prima posizione è preoccupato di mantenerla, studia il proprio passo ed è spesso in certo se spingere oppure no. Alberto si sentiva invece inattaccabile proprio quando faceva la lepre; in quei momenti il suo stile diventava suo perlo e la sua macchina imprendibile.

VILLORESI, il Gigi nazionale, è stato veramente un campione per stile e ardimento. E' stato il beniamino della sua Milano per lunghi anni. Uomo dalle troppe risorse maliziose, sapeva sfruttare il mezzo meccanico così come tutte le defaillances dei colleghi fino all'estremo limite dell'astuzia tanto nelle corse quanto nella vita.

Quanti ricordi sono legati a SOMMER, il pilota che mi ha dato la prima grande soddisfazione di costruttore vincendo il Gran Premio del Valentino di Torino nel 1947! E' stato lui in particolare a insistere perché optassi per la scelta del motore aspirato quando impostammo la prima vettura 4500 cc. Scelta che avrebbe portato alla soppressione del compressore. E' stato un grande pilota, un caro amico e un vero signore.

NINO FARINA è stato il primo pilota a conquistare il titolo di campione del mondo nel 1950. Era uomo di un coraggio che rasentava l'inversosimile. Un grandissimo pilota per il quale bisognava stare sempre in apprensione, soprattutto alla partenza e quando mancavano uno o due giri all'arrivo. Alla partenza era un po' come un purosangue ai nastri che nella foga della prima folata può rompere. In prossimità del traguardo era capace di fare pazzie ma bisogna pur dire che rischiava solo del proprio senza scorrettezze a danno di altri. Aveva così un abbandono alle corse degli aspidali.



L'ingegnere TARUFFI, « volpe argentata » come lo chiamava la folla per i capelli bianchi degli ultimi anni e per il temperamento agonistico, ha dedicato anni alla conquista di gare e di record, sulle due ruote, dalle quali proveniva e in automobile. Era uomo molto pigriolo nella preparazione atletica prima di una gara così come nelle sue sperimentazioni tecniche. Possedeva un'inesausta passione sportiva. Lo portai dalla motocicletta all'automobile facendolo correre a Bolsena nel 1931. E' stata quella la sua prima vittoria. La « Mille Miglia » del 1957 con Ferrari è stata la sua ultima corsa con la conquista della vittoria.

Parlando dei grandi assi del volante, uno dei nomi che ricorre più di frequente è quello di MANUEL FANGIO. Su questo grande campione si sono sentiti giudizi discordanti tanto sul pilota quanto sull'uomo. Come uomo Fangio è rimasto per me indecifrabile. Ho scritto a lungo di certe nostre conversazioni condotte per interposta persona, di certi sorrisi impenetrabili, di certe enigmatiche, curiose situazioni, fino al momento della nostra ritrovata amicizia. La sua statura agonistica era invece indiscutibile. Possedeva una visione della corsa decisamente superiore e un equilibrio, una intelligenza agoni-

stica e una sicurezza nella condotta della gara veramente singolari. Credo che difficilmente potremo riavere un asso capace di tanta astuta continuità nel successo. Non ha mai sposato nessuna Casa: conscio delle sue capacità ha rincorso tutte le possibilità di pilotare sempre la vettura migliore del momento. Ci è riuscito conquistando cinque titoli mondiali. Va anche ricordato che ha sempre lottato non solo per il primo posto ma anche per le classifiche di coda pur di portare la macchina al traguardo.

Con **FROILAN GONZALES**, compratiato di Fangio, non c'era affinità fra i due. In un certo senso Gonzales era il tipo opposto. Il Cabezon, come tutti lo chiamavano, era proprio il contrario della continuità e della regolarità di Fangio. Alternava periodi felicissimi di velocità inconsuete, addirittura sconosciute, con allarmanti pause. Quando si trovava in testa rallentava fino a farsi inspiegabilmente superare. Quando inseguiva era un demolitore di avversari. Confesso di non avere mai capito perché questo pilota rappresentasse una così straordinaria sinusoida nel comportamento di gara. Devo concludere sostenendo però che è stato un pilota coraggioso, volitivo e generoso. Non posso dimenticare che ha offerto alla Ferrari soddisfazioni magnifiche, sia a Silverstone, quando per la prima volta riuscì a battere le squadre dell'Alfa Romeo e della Mercedes, sia in Argentina quando sconfisse per due volte consecutive ancora la Mercedes sia a Le Mans in una 24 Ore al cardiopalma.

Nel 1954 entrò in vigore la F. 2500 cc oppure 750 cc con compressore. Nessuna limitazione di peso e nessuna limitazione di carburante fino al 1958, anno in cui si rese obbligatorio l'uso del carburante commerciale. Una Formula che fin dagli inizi apparve valida dal punto di vista spettacolare e con forte contenuto tecnico. Risultò gradito anche ai piloti. Le doti di uomini come Fangio e Hawthorn risultarono esaltate mentre ebbe modo di evolversi una schiera di talenti nuovi.



WIMILLE è stato indubbiamente uno dei migliori assi che abbiano onorato la Francia assieme a Trintignant e Behra. Wimille si è sacrificato a bordo di una vetturetta di modesta cilindrata in una gara di secondaria importanza quando aveva ancora, nonostante appartenesse alla generazione preguerra, mezzi fisici e prontezza di riflessi intatti. Trintignant e Behra, più giovani di lui, non sono stati da meno.

MIKE HAWTHORN, alto, biondo, e svagato, è rimasto alcuni anni legato alla Ferrari e con una Ferrari ha conquistato il Campionato mondiale 1958 vincendo un prolungato duello con Stirling Moss. Hawthorn è stato un pilota sconcertante per le sue possibilità e le sue discontinuità. Era capace di affrontare e risolvere qualunque situazione con coraggio freddo e calcolo e con una prontezza eccezionale ma era incline anche a cadere vittima di paurosi cedimenti. Tutto sommato direi che è stato un pilota che, nelle giornate di vena, non temeva rivali e aggiungo, a suo maggior merito, che la sua salute non era pari alla sua apparenza fisica. Ma era uno svagato intelligente e con l'intelligenza suppliva alle sue lacune.

Non si può dire che **CASTELLOTTI** sia

stato un pilota di classe eccelsa e di stile perfetto ma non v'è dubbio che sia stato un giovane dal cuore immensamente grande e un atleta di straordinaria generosità. Era un garibaldino, ecco, come Antonio Ascari, con un impegno agonistico furioso pari soltanto al suo coraggio. Un grande improvvisatore che godeva profondamente della notorietà popolare che si era guadagnata. Correva anche per la folla il cui incitamento sapeva fargli compiere imprese impensabili.



LUIGI MUSSO è stato forse l'ultimo esempio di una scuola di guidatori di stile perfetto che prese avvio da Nazzaro e da Varzi. Aveva cominciato con le vetture sport poi divenne grande anche sulle monoposto. Un grande campione. Scomparve a Reims nel 1958 in un incidente sul quale si è scritto tanto, ma, come accade spesso in questi casi, non ha mai trovato spiegazione plausibile. Forse, resta un fatto. Quando l'ansia della vittoria pervade un pilota generoso, è facile che egli affronti rischi non calcolabili soprattutto quando l'antagonista diretto è animato della medesima ostinata volontà di successo.

Ho avuto stima profonda per **PETER COLLINS**. Bel ragazzo, non tanto alto ma robusto e con la faccia schietta. La sua passione per le corse era pari alla passione e alla competenza meccanica. Era l'uomo che montava su una macchina e al primo giro del percorso sapeva individuare l'esatto regime di coppia massima del motore, il regime massimo al quale conveniva sfruttarlo e cambiare le marce per ottenere il miglior rendimento. Un pilota che, in una parola, in pochissimo tempo sapeva assimilare la macchina. Dopo aver iniziato la sua attività con la Ferrari decise di sposarsi. Conservò il suo entusiasmo, la sua bravura e continuò a essere smagliante ma il suo carattere allegro si incrinò. Divenne nervoso e gli amici sussurrarono che avesse perso il sonno. Stringendogli la mano, prima che partisse per il Nurburgring, lo guardai e mi sentii prendere da un senso di profonda tristezza. Un presentimento?

WOLFGANG VON TRIPS mi è stato particolarmente caro perché un giovane di grande nobiltà d'animo. Amava tutti gli sport ma in particolare l'automobilismo. Era un signore nella guida come nella vita. Pilota velocissimo, capace di qualsiasi ardimento senza che quel sorriso costantemente atteggiato a una leggera mestizia abbandonasse il suo volto finemente distinto. Morì quando stava per cogliere la palma di Campione del Mondo nel Gran Premio d'Italia nel 1961 che doveva essere il suo trionfo. Al secondo giro subì la collisione con un avversario, Clark, che lo incalzava al centimetro e l'irreparabile avvenne fulmineo.

Quell'anno il campionato toccò a **PHIL HILL**, primo statunitense a raggiungere la vetta del « mondiale ». In quell'epoca ho avuto tre nordamericani in squadra: Gurney, Ginther e Hill.

Di **GURNEY** mi colpì la struttura di atleta volitivo e l'esuberanza con la quale mi parlava delle sue prime gare, delle sue aspirazioni e della sua numerosa famiglia. Bravo e coraggioso, ha dato sempre tutto di sé senza risparmio. Forte, semplice e serio, così lo ricordo e lo considero ancora. Gurney era un americano pu-

ro, secondo quegli schemi morfologici e psicologici che gli europei si fanno degli yankees: un gran ragazzino irruente e un po' ingenuo. Quando dalla California mi preannunciarono l'arrivo di un nuovo pilota-collaudatore, **RICHIE GINTHER**, io mi aspettavo una copia di Gurney. E quale invece non fu la mia sorpresa nel vedermi davanti un curioso ometto tutto lentigini, con quel viso affilato, quegli occhi tristi e sperduti, oppure improvvisamente ammiccanti infilato in un paio di pantaloni che sembravano vuoti! Rimasi molto perplesso. Quell'ometto invece ci sapeva fare. Le macchine che gli davamo da collaudare non gli mettevano soggezione. Era un lavoro in cui dimostrava una buona sensibilità. In corsa non conosceva incertezze, i suoi riflessi restavano a punto e la sua guida inalterata. E' stato un buon collaudatore e il superallenamento lo aveva persino creato un buon pilota.

PHIL HILL non è stato pilota di alta classe ma sicuro e redditizio sui circuiti di alta velocità. Amava le curve di profondità, i lunghi rettilinei, meno assai i percorsi tortuosi, i circuiti cosiddetti impegnativi dove è richiesta una continua precisione di guida. Questa precisione Phil Hill la sfoderava dove la velocità è elemento determinante. La sua carriera si compendia in dieci anni di attività con le nostre macchine che lo hanno portato al titolo mondiale nel 1961.



BRABHAM, « Black Jack », come lo chiamavano nell'ambiente, lo definirei una cometa che ha lasciato uno strascico lunghissimo. Ha vinto tre titoli mondiali e non è poco. Ha posseduto il grande vantaggio di essere assemblatore e pilota, di conoscere cioè sempre la verità sulla vettura. Io invece ho sempre dovuto e debbo giudicare sugli entusiasmi, gli umori, le sensazioni dei miei piloti.

TONY BROOKS si era presentato in Italia come intelligente stilista. Si dimostrò in seguito pilota capace, ma uomo tanto prudente, anche quando la prudenza poteva essere intesa come intenzione di non nuocere non soltanto a se stesso ma anche agli altri.

WILLY MAIRESSE era un pilota dalla volontà irriducibile e dal coraggio difficilmente misurabile. Covava le sue imprese in una specie di fuoco sacro. Non sapeva molto di meccanica ma era il collaudatore, in un certo senso, ideale. Sottoponeva la macchina a sollecitazioni e sforzi tali che in pochi giri i difetti saltavano fuori mentre altri piloti e altri collaudatori, assai più tecnici, avrebbero dato la medesima risposta in un tempo molto maggiore. E i costruttori, si sa, hanno fretta. Mairesse era un uomo che rischiava molto, un vero combattente. Non ha ceduto nemmeno a un destino crudelmente avverso: ormai provato, solo, ha conservato fino in fondo il suo spregiudicato coraggio.

RICARDO RODRIGUEZ era un ragazzo scatenato. Guidava con spregiudicatezza spaventosa e uno sperpero di energie fisiche senza paragoni. Lo avevo osservato con preoccupazione. Capivo che la bramosia del successo lo divorava e sapevo che in famiglia non trovava acqua per il suo fuoco ma benzina. Un'ambizione nobile, sportivissima, da uomo, ma pericolosamente in agguato. Suo fratello Pedro è stato più raziona-

le e meno impulsivo. Per anni non ha mai potuto esprimere compiutamente le sue qualità poiché la sua applicazione e il suo rendimento non erano continui. Poi, a partire dal 1970, ebbe il suo periodo sfolgorante. Cadde l'anno dopo, a Norimberga, partecipando ad una gara minore con una vecchia vettura che gli era stata prestata da un privato. E il destino ha voluto che fosse una Ferrari.

La citazione di **PEDRO RODRIGUEZ** mi ha portato a sconfinare dall'ordine cronologico, sia pure a grandi linee, che mi ero proposto. Nel 1961 infatti, non gradita a tutti, entrò in vigore la nuova Formula 1500 cc, minima 1300 cc senza compressore. Il peso minimo era fissato a 450 kg con acqua e olio, ma senza carburante. C'era il divieto di aumentare il peso con zavorra amovibile e l'obbligatorietà del carburante di tipo commerciale. Starter automatico a bordo, doppio sistema di freni, centina di sicurezza, divieto di rifornimento durante la corsa, serbatoio carburante del tipo di sicurezza, abitacolo scoperto, ruote completamente allo scoperto: queste le principali innovazioni stabilite dalla FIA in ossequio alla tendenza di aumentare la sicurezza delle macchine e delle corse.

La Formula ebbe la durata di cinque anni. Aumentarono le prove di campionato e le partecipazioni. Numerosi piloti ebbero l'occasione di mettersi in luce. Un'occasione che, a giudizio di molti, persino tra i piloti stessi, si rivelò ben presto troppo facile, come sosteneva Stirling Moss. Comunque sia, furono cinque campionati interessanti e molto combattuti. Oltre a Phil Hill, si laurearono Graham Hill, Surtees e due volte Clark.



GRAHAM HILL è stato un solido, positivo, serio professionista. Con la Ferrari ha sempre corso soltanto sulle vetture sport, ma anche in questo tipo di gare rivelava doti atletiche e tecniche fuori del comune e una costanza di rendimento invidiabile che lo hanno mantenuto, nei grandi premi, ai vertici delle classifiche per molti anni riportando due titoli.

Anche **JIM CLARK** ha vinto due titoli mondiali. Era indubbiamente un grande. Uno di quelli che si contano sulla punta delle dita. Mi veniva descritto come non molto loquace ma intelligente e spregiudicato in corsa. Un pilota come Alberto Ascari. Odiava vedersi le ruote intorno. Partiva in testa e sfrecciava via ma se doveva rimanere nella mischia, a battersi, il gioco si faceva più duro per lui. Qualcuno mi disse che potevo portarlo nella mia squadra. Io non ho mai creduto. Clark non avrebbe mai corso su una macchina non inglese. Per lui, come per altri che non avevano avuto seri incidenti, o per lo meno guai fisici, il primo incidente è stato anche l'ultimo.

Sono note le mie simpatie per gli ex motociclisti che hanno esperienza, conoscenza meccanica, pratica di velocità e, non ultima, operosità di umile lavoro. Dalle due ruote sono venuti i Nuvolari, i Vazari, i Taruffi, gli Aldrighetti, i Serafini e tanti altri. **JOHN SURTEES** era uno di questi «ex» e compendia tutte le grandi capacità che ho elencato. Di John, battezzato dai tifosi inglesi Big John e da quelli italiani Figlio del vento, mi piacevano la tecnica, la passione e lo spirito che in parti uguali e senza risparmio

profondeva nella competizione. Mi piaceva la sua serietà. Studiava la corsa e si preparava con coscienza e impegno. Attento a ogni particolare, meticoloso, osservava le macchine, gli avversari e le caratteristiche della pista, sempre alla ricerca del particolare da sfruttare, del dettaglio da risolvere a proprio vantaggio. E così era anche nei confronti della sua macchina. Non era mai contento perché sapeva che in macchina c'è sempre «qualcosa d'altro» che si può scovare in barba alla logica o al calcolo più esatto. In corsa viveva la competizione minuto per minuto combattendo generosamente e strenuamente. Dopo essere stato un grande campione sulle due ruote — sette volte campione del mondo — conquistò con la Ferrari il Campionato del Mondo 1964.



Quando conobbi **GIANCARLO BAGHETTI**, lo giudicai un giovane dal sangue freddo, misurato e compassato. In macchina invece si rivelava o forse era la macchina che lo rivelava. L'inizio della carriera fu folgorante. Ottenne subito grandi successi e fu esaltato dalla stampa come il Vazari ridiviso. Non so dire se questo fu determinante ma certo non gli giovò e la sua stella andò rapidamente tramontando.

LORENZO BANDINI aveva buone origini di meccanico, corretta disinvoltura nella guida e un singolare amor proprio. Figurava bene su ogni tipo di macchina e questa impressione me lo faceva accostare a un Richie Ginther ma in realtà lo stimava un potenziale Peter Collins. Volontà, fiducia, grande attaccamento ai colori della squadra me lo legarono sentimentalmente, in modo particolare. Ricordo quel giorno di maggio del 1967. Quando vidi in televisione l'immagine del fungo di fumo che deturpava sinistramente la baia di Montecarlo, sentii che la macchina in fiamme era una delle mie. Ora non so dire perché, ma intuì Bandini nel rogo. Ero sicuro che non lo avrei più rivisto.

PARKES e **SCARFIOTTI**. E' stata una coppia ideale per le vetture Sport. Un binomio che ha dato dimostrazioni di forza e di volontà di vincere. L'uno completava l'altro. L'inglese, ormai modenese, con le sue abitudini italiane innestate sulla cocciuta volontà albanica; il marchigiano di Torino con la sua esuberanza di giovanotto apparentemente senza problemi nella vita. In F. 1 la loro grande giornata fu il Gran Premio d'Italia 1966. L'abbinamento era destinato a finire. Scarfiotti scomparve l'anno successivo, Parkes ebbe un grave incidente a Spa e adesso, mentre scrivo queste righe, non c'è più nemmeno lui.

La mia opinione su **STIRLING MOSS** è abbastanza semplice. E' il pilota che ho accostato a Nuvolari. Aveva smania di correre, andava forte su qualsiasi macchina, aveva il grande pregio di giudicare una vettura soltanto attraverso il cronometro. Moss inoltre aveva il senso dell'incidente. E proprio in certe sue uscite di strada io ho trovato un'analogia veramente curiosa, come in certe di Nuvolari rimaste storiche, per l'epilogo che non ha mai raggiunto la tragedia. L'ultimo incidente di Moss ebbe conseguenze molto serie. Fu costretto a ritirarsi anche se in qualche modo non ha mai rinunciato a frequentare l'ambiente. Se Moss avesse anteposto il ragionamento alla passione, più di una volta si sarebbe laureato campione del mondo, essendone più che degno, ma anche senza titoli

rimane nella mia valutazione come uno dei più grandi.

Con la Formula 3000 cc, entrata in vigore nel 1966, la selezione dei piloti risultò subito più severa. E' la regolamentazione ancora vigente che ha subito modifiche nel 1969, 1973, 1976 soprattutto per quanto riguarda il limite del peso minimo elevato da 500 a 530 e poi 575 kg e altri particolari accorgimenti per migliorare costantemente il problema della sicurezza. E' un tema tecnico che si è rivelato molto interessante anche se la sua applicazione, che dura da 12 anni, ha prodotto un livellamento di valori che concede ormai margini differenziali minimi, infinitesimali. In questi ultimi 12 anni si sono laureati 8 campioni del mondo con vetture di sei marche diverse ma molto più alto sarebbe il numero dei buoni piloti degni di citazione. Mi limiterò ad una elencazione esemplificativa.

JACKY ICKX: un connubio di ardimento e di calcolo. Nel primo anno che corse con le mie macchine maturò un'esperienza che prometteva grandi frutti. Poi, dopo una stagione di intervallo con la Brabham, per quattro anni abbiamo inseguito il titolo. Qualche suo atteggiamento, che gli valse fra i miei collaboratori l'appellativo di «Pierino il Terribile», non mi ha cancellato il ricordo di un ragazzo cresciuto in fretta e l'impressione di quella sua guida fine e temeraria sotto la pioggia.

STEWART si è ritirato dopo aver vinto tre titoli mondiali. E' stato un campione genuino. Un uomo che non concedeva nulla agli avversari. Sapeva quello che voleva e lo sa tuttora. A parte le qualità eccezionali del whisky che offre agli amici, direi proprio che è un ragioniere e nei suoi conti ha sempre amministrato scrupolosamente anche il rischio. Lo ammiro anche se disdegnava le macchine con le ruote coperte. La folla lo giudicava di poca fantasia e improvvisazione. Entra con autorità nella rosa dei migliori di tutti i tempi.



CHRIS AMON: un Nazzaro degli anni sessanta ma senza la chiarezza umana dell'indimenticabile artista del volante. In tre anni di corse con la Ferrari non ha conseguito i successi che meritava. Ottimo collaudatore, guidatore fine e pulito. Avrebbe dovuto farsi coraggio in gara, una forza che invece spesso gli è mancata per cercare di superare quella stella maligna che sembrava perseguitarlo.

Coraggioso e generoso, serio professionista è **MARIO ANDRETTI**. Triestino d'origine, idolo d'America, è assurdo anche alla gloria di Indianapolis. E' un grande pilota e al suo nome sono legate alcune belle vittorie della Ferrari all'inizio degli anni Sessanta. Siamo sempre in contatto e mi sarebbe piaciuto averlo in squadra per una intera stagione. Oltre tutto nei nostri desideri lievitava costantemente il sogno di una vittoria tutta italiana a Indianapolis.

CLAY REGAZZONI parla la mia stessa lingua. Ho così modo di replicare a qualche sua battuta che potrei anche attribuire soltanto al suo spirito scanzonato. Lo contattai fin dal 1969 e già l'anno dopo vinse un memorabile Gran Premio d'Italia. Da quei tempi si è venuto affinando come stile e soprattutto come temperamento, che è fra i più audaci. So che gli avversari lo rispettano e io l'ho sempre considerato un buon pilota.

Ho conosciuto poco **JOCHEN RINDT**, un

vero acrobata nella fase iniziale della carriera. Poi, gradatamente, ha affinato le sue qualità fino a meritare ampiamente il titolo mondiale che gli è stato assegnato alla memoria. McLaren è stato sempre vicino ai primi. Hulme: un campionato mondiale e poi una lunga, onesta routine. Siffert fu quasi una rivelazione. Sulle vetture Sport arrivò a dominare il campo e figurò bene anche sulle monoposto. Dei francesi di quest'epoca, Beltoise, Pescarolo e Cevert, soltanto quest'ultimo ha toccato livelli da fuoriclasse, mentre Depailler, Laffite, Jabouille, Jarier e Tambay non hanno ancora potuto dire la loro.



Gli altri italiani di questo periodo sono GIUNTI, MERZARIO e BRAMBILLA. Giunti mi piaceva tanto per la sua determinazione e per il suo rapido progredire. Quella tragica coincidenza piena di ombre di Buenos Aires ce lo ha portato via quando decollava per ben altri traguardi. Merzario è stato con noi molto attivo e sorprendentemente disinvolto nella guida e nel rischio. Proveniva dalle corse su strada e anche sulla monoposto rivelava la prontezza di riflessi e improvvisazione degli stradisti. Vittorio Brambilla, come il fratello Tino ha un grande cuore generoso e una infinita passione: doti che purtroppo non lo premiano con i risultati.

I brasiliani FITTIPALDI e PACE, con l'americano REVSON, sono stati in predicatorio per venire alla Ferrari. Non si giunse ad un accordo per motivi diversi, come diversa è stata la loro sorte. Fittipaldi ha vinto due titoli mondiali e mi dà l'impressione che sia pago della sua carriera. Segue l'attività di WATSON, di MASS e di STUCK, un nome che mi riporta ai miei tempi. Mi sono interessato, fin dal 1970, allo svedese PETERSON che, a mio avviso, non ha ancora trovato la condizione ambientale favorevole per dimostrare cosa può fare. Non è un segreto che mi piace il potenziale atletico e agonistico di Scheckter. Hunt mi ha convinto come pilota e un po' meno come uomo.

Di LAUDA pilota avevo scritto nel mio libro, alla fine del 1974, che aveva tutti i « numeri » per inserirsi d'autorità fra i grandi campioni. Quando era approdato da noi, l'anno prima, era un giovane che mi aveva bene impressionato. Con noi in quattro anni ha conquistato due volte il titolo mondiale, il terzo gli è sfuggito per un punto soltanto dopo aver dominato la stagione fino al grave incidente del Nurburgring. Questo e soltanto questo è il Lauda che desidero ricordare.

CARLOS REUTEMANN è serio professionista e gode la mia stima. E' un lavoratore coscienzioso, ha ottima sensibilità meccanica ed è volenteroso in quel delicato lavoro di messa a punto della vettura che è condizione essenziale per conquistare il successo. Ritengo che la sua carriera sia tuttora aperta a notevoli affermazioni senza escludere anche maggiori possibilità. Questo appartiene però al futuro, un futuro che comprende anche l'ultimo acquisto della Ferrari, il franco-canadese GILLES VILLENEUVE, al quale viene attribuito un grande talento naturale.



il Lunario della F.1

CHE COSA c'è dietro l'angolo? chiederebbe il Costanzo di turno nella domanda ormai di grande fantasia diventata abitudine di tutti gli intervistatori cosiddetti impegnati. Anzi l'hanno già domandato a Enzo Ferrari. Ma il furbo Drake ha glissato d'abilità. E il giornalista che contava su questa risposta-chiave per farci su forse il titolo nell'annuale servizio di Capodanno in tema di corse, si è dovuto accontentare di un generico riferimento ai problemi generali di casa nostra.

Eppure dietro l'angolo della stagione agonistica, specie F. 1, c'è tanto. Un po' meno per tutte le altre discipline del nostro sport, voraccitate dal Moloch delle maximonoposto, così come nei rallies mamma superPiat ha spopolato la competizione, con una crisi che il prossimo Montecarlo fa già avvertire nel ridottissimo numero di iscritti, ma tanto di suspense e di bagarre nella maxiformula.

E' l'anno della lotta al coltello, l'anno del confronto, diciamolo pure, LAUDA-FERRARI, dove chi ha più da perdere è forse... l'Alfa Romeo. Perché se Lauda dovesse imporsi con motore affidato a Ecclestone (e per di più all'inizio con la macchina mezza rinnovata) nessuno accrediterebbe alla potenza del propulsore milanese (accuratamente scelto dall'austriaco) il risultato. Mentre per la Ferrari resta sempre l'alibi dei piloti di complemento di cui ha scelto di disporre, almeno per l'assaggio di stagione.

Peraltro, quando si guarda fisso a una sfida, si dimenticano i terzi incomodi. Che sono poi davvero tanti. E forse più protagonisti loro. Chè tipi come Andretti e Hunt, con le macchine nuove già pronte che si ritrovano, in realtà sono i veri bau-bau di uno schieramento mai così ricco, con le altre due certezze della Wolf di Scheckter e della Ligier di Laffite, accoppiate queste già collaudate dai risultati della stagione appena trascorsa e ora, con macchine ben rifinite, senza « rivoltarle ».

E' una stagione che preoccupa anche

il Massimo Elemosiniere della F. 1, quel Bernie Ecclestone che ha appena digerito il rospo di Ferrari Presidente FOCA, con Nosetto suo rappresentante viaggiante. Lo preoccupa non tanto per l'ultima carta del suo team, ora che deve rendere conto — avendo un campione del mondo al volante — alla Parmalat e all'Alfa (scalpitante con la F. 1 tutta sua che l'ing. Chiti ha già disegnato e cominciato a montare, checché si affanni a smentire le notizie che lui stesso ha fatto filtrare), quanto per il proliferare di assemblatori, di team privati e sponsor pretenziosi, col risultato che la torta minaccia di dividersi sempre più. E siccome i grossi « fondatori » non vogliono mollare i privilegi, a scanso di equivoci polemici che potrebbero far finire in Tribunale (più presto di quanto non si pensi) le liste di iscrizioni « chiuse » dei prossimi GP, si sta cercando una scappatoia con quel famoso campionato di Serie B F. 1 non « inglese » ma « europeo », che proprio mr. Bernie osteggiò nei mesi scorsi.

L'annata promette di essere ben grassa. Ma si sa che quando c'è troppo, se non ci si sa dosare, si rischia l'indigestione. Quel che c'è in pentola intanto ve lo presentiamo nelle prossime, numerose pagine. C'è tutto: numeri, schede dei protagonisti e identikit delle macchine in anatomie e « trasparenze » di tutte quelle rinnovate. Tanto per sdrammatizzare un po' la situazione, che si accalora anche con la grande sfida delle gomme (e c'è anche qualcos'altro di clamoroso in proposito: ne leggerete a pag. 34), ci siamo affidati all'immane Barbanera e a un esperto di oroscopi, per tracciare un pronostico diverso. Se non altro, visto come è difficile la previsione strettamente tecnico-agonistica, sperando che nei pianeti, o nelle sibilline vetuste frasi del vetusto mago di Umbria, si riesca a disegnare un lunario della F. 1, per individuare qualcosa almeno di quel che ci attende da domenica 15 gennaio 1978.

Marcello Sabbatini

Ferrari





15 gennaio
ARGENTINA
Autodromo Municipale di Buenos Aires - m. 5.968



PRIMO QUARTO
« Il malvagio non potrà mai vivere con il giusto »
1977: 1. SCHECKTER J. (Wolf WR1) in 1.40'11"19, media 189,435 kmh
PP: HUNT J. (McLaren M26) in 1'48"68
RD: FITTIPALDI E. (McLaren M23), media 190,851 kmh
RG: HUNT J. (Hesketh 308) in 1'50"91, media 193,720 kmh (1975)



29 gennaio
BRASILE
Autodromo di Rio de Janeiro di m. 5030 (i dati si riferiscono ad Interlagos)



LUNA PIENA
« Fa buon uso del tempo, se vuoi guadagnarlo »
1977: 1. REUTEMANN C. (Ferrari 312 T2) in 1.45'07"72, media 181,720 kmh
PP: HUNT J. (McLaren M26) in 2'30"11
RD: REUTEMANN C. (Ferrari 312 T2) media 181,720 kmh
RG: JARIER J.P. (Shadow DN3) in 2'34"16, media 185,894 kmh (1975)



5 marzo
SUDAFRICA
Autodromo di Kyalami m. 4.104



ULTIMO QUARTO
Personaggi atlocati alla ribalta della critica.
« Il giorno della fortuna, è mutevole come la luna »
1977: 1. LAUDA N. (Ferrari 312 T2) in 1.42'21"6, media 187,630 kmh
PP: HUNT J. (McLaren M26) in 1'15"96
RD: STEWART J. (Tyrrell 006), media 188,526 kmh (1973)
RG: CHARLTON D. (McLaren M23) in 1'17"05, media 191,740 (1974)



2 aprile
USA-WEST
Circuito di Long Beach m. 3.250



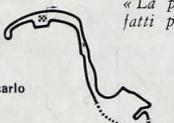
ULTIMO QUARTO
« E' meglio rimproverare che covare l'ira »
1977: 1. ANDRETTI M. (Lotus JPS-MK3), in 1.51'35"470, media 139,804 kmh
PP: LAUDA N. (Ferrari 312 T2 - 1976) in 1'21"650
RD: ANDRETTI M. (Lotus JPS-MK3), media 139,804 kmh
RG: LAUDA N. (Ferrari 312 T2) in 1'22"753, media 141,392 kmh



7 maggio
MONACO
Circuito di Montecarlo m. 3.312



LUNA NUOVA
Si abbassa la pressione e il tempo volge a variabile. Ondate di freddo e contrasti di vento di ponente con quelli di levante. Entusiasmo sportivo che degenera in atti di violenza. Episodi meravigliosi di solidarietà umana.
« La persona dallo spirito aperto esamina i fatti prima di tirare le conclusioni »
1977: 1. SCHECKTER J. (Wolf WR1), in 1.57'52" s.77, media 128,119 kmh
PP: WATSON J. (Brabham-Alfa BT45) in 1'29"86
RD: LAUDA N. (Ferrari 312 T2), media 129,321 kmh (1976)
RG: REGAZZONI C. (Ferrari 312 T2), in 1'30"28, media 132,069 kmh (1976)



21 maggio
BELGIO
Circuito di Zolder m. 4.262



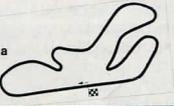
LUNA PIENA
Tempo variabile con aumento di temperatura. Cielo però prevalentemente sereno.
« Il potere si compera soltanto con la virtù »
1977: 1. NILSSON G. (Lotus JPS-MK3), in 1.55'05"71, media 155,527 kmh
PP: ANDRETTI M. (Lotus JPS-MK3) in 1'24"64
RD: LAUDA N. (Ferrari 312 T2), media 173,980 kmh (1976)
RG: LAUDA N. (Ferrari 312 T2), in 1'25"98, media 178,450 kmh (1976)



4 giugno
SPAGNA
Circuito del Jarama m. 3.404



LUNA NUOVA
Tempo variabile con cielo quasi sempre sereno e talvolta coperto. Grandinate devastatrici.
« Spesso le sciagure risvegliano la solidarietà umana »
1977: 1. ANDRETTI M. (Lotus JPS- MK3) in 1.42'52"22, media 147,728 kmh
PP: ANDRETTI M. (Lotus JPS-MK3) in 1'18"70
RD: HUNT J. (McLaren M23) media 149,690 kmh (1976)
RG: LAFFITE (Ligier Matra) in 1'20"81, media 151,907 kmh



18 giugno
SVEZIA
Circuito di Anderstorp m. 4.018



LUNA PIENA
Il tempo accena a guastarsi. Sensibile aumento della temperatura. Qualche pioggia e venti. Gare sportive che lusingano l'orgoglio nazionale.
« Il dolore feconda gli animi forti »
1977: 1. LAFFITE J. (Ligier Matra JS7) in 1.46'55"520, media 162,300 kmh
PP: ANDRETTI M. (Lotus JPS-MK3) in 1'25"404
RD: SCHECKTER J. (Tyrrell 007) media 162,723 kmh (1974)
RG: DEPAILLER P. (Tyrrell 007) in 1'27"262 media 165,880 kmh (1974)



2 luglio
CANADA
Autodromo di Mosport m. 3.957



LUNA NUOVA
Temperatura variabile, con cielo coperto e temperatura crescente. Vigoroso impulso all'economia nazionale.
1977: 1. SCHECKTER J. (Wolf WR2) in 1.40'00"000, media 187,722 kmh
PP: ANDRETTI M. (Lotus JPS-MK3) in 1'11"385
RD: HUNT J. (McLaren M23), media 189,649 kmh (1976)
RG: ANDRETTI M. (Lotus JPS-MK3) in 1'13"299, media 194,586 kmh



FRANCIA
Autodromo Paul Ricard m. 5.810



« La fortuna a molti dà troppo, a nessuno abbastanza »
1977: 1. ANDRETTI M. (Lotus JPS-MK3) in 1.39'40"113, media 183,006 kmh (a Dijon Prenois)
PP: ANDRETTI M. (Lotus JPS-MK3) in 1'12"21
RD: LAUDA N. (Ferrari 312T) media 187,654 kmh (1975)
RG: MASS J. (McLaren M23) in 1'50"60 media 189,114 kmh (1975)

16 luglio
GRAN BRETAGNA
Autodromo di Brands Hatch m. 4.207



PRIMO QUARTO
Giornate di bel tempo, ma alla fine della fase ritornerà il variabile. Temperatura elevata.
« Il segreto della potenza sta nella volontà »
1977: 1. HUNT J. (McLaren M26) in 1.31'46"06, media 209,790 kmh (a Silverstone)
PP: HUNT J. (McLaren M26) in 1'18"49
RD: SCHECKTER J. (Tyrrell 007) media 186,250 kmh (1974)
RG: HUNT J. (McLaren M23) in 1'19"82, media 192,872 kmh (1976)

30 luglio
GERMANIA
Autodromo di Hockenheim m. 6.789



ULTIMO QUARTO
Tempo asciutto con venti da maestrale. La temperatura è sempre alta. Buone prospettive per le nostre industrie.
« Servire prima di noi, quelli che soffrono più di noi »
1977: 1. LAUDA N. (Ferrari 312 T2) in 1.31'48"62, media 208,498 kmh
PP: SCHECKTER (Wolf-WR3) in 1'53"07
RD: LAUDA N. (Ferrari 312 T2), media 208,496 kmh
RG: LAUDA N. (Ferrari 312 T2) in 1'55"99, media 210,680 kmh

13 agosto
AUSTRIA
Autodromo dell'Osterreichring m. 5.942



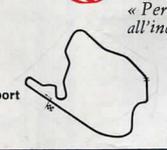
PRIMO QUARTO
Il tempo tende a peggiorare. La temperatura si attenua. Piogge notturne. Vittime nello sport.
« Umana cosa è l'amore ed anche umano il perdono »
1977: JONES A. (Shadow DN8) in 1.37'16"49, media 197,940 kmh (sul tracciato con chicane)
PP: LAUDA N. (Ferrari 312 T2 - 1976) in 1'39"32
RD: JONES A. (Shadow DN8), media 197,940 kmh
RG: WATSON J. (Brabham-Alfa) in 1'40"96, media 211,890 kmh

27 agosto
OLANDA
Circuito di Zandvoort m. 4.226



ULTIMO QUARTO
Continua il tempo variabile, ma senza piogge con temperatura stazionaria.
« Perdiamo il certo, quando corriamo dietro all'incerto »
1977: 1. LAUDA N. (Ferrari 312 T2) in 1.41'45"93, media 186,880 kmh
PP: ANDRETTI M. (Lotus JPS-MK3) in 1'18"65
RD: LAUDA N. (Ferrari 312 T2), media 186,880 kmh
RG: LAUDA N. (Ferrari 312 T2) in 1'19"99, media 190,195 kmh

10 settembre
ITALIA
Autodromo di Monza m. 5.800



PRIMO QUARTO
Lieve miglioramento del tempo con giornate di sole. Foschia al mattino. Provvidenziali misure che rettificano situazioni pericolose. Atti vandalici deprecabili.
« Ogni opera di carità riceverà il suo giusto premio »
1977: 1. ANDRETTI M. (Lotus JPS-MK3) in 1.27'50"30, media 206,014 kmh
PP: HUNT J. (McLaren M26) in 1'38"08
RD: ANDRETTI M. (Lotus JPS-MK3) media 206,014 kmh
RG: ANDRETTI M. (Lotus JPS-MK3) in 1'39"10 media 210,696 kmh

1 ottobre
USA-EST
Autodromo di Watkins Glen m. 5.435



LUNA NUOVA
« La sapienza fa trovare gioia e allegrezza procurando fama imperitura »
1977: 1. HUNT J. (McLaren M26) in 1.58'23"267, media 162,476 kmh
PP: HUNT J. (McLaren M26) in 1'40"863
RD: HUNT J. (McLaren M23), media 187,188 kmh (1976)
RG: HUNT J. (McLaren M23) in 1'42"851 media 190,236 kmh (1976)

8 ottobre
CANADA
Autodromo di Mosport m. 3.957



PRIMO QUARTO
Incontri di personaggi importanti per risolvere scottanti problemi.
« Non può essere istruito chi manca delle doti necessarie »
1977: 1. SCHECKTER J. (Wolf WR2) in 1.40'00"000, media 187,722 kmh
PP: ANDRETTI M. (Lotus JPS-MK3) in 1'11"385
RD: HUNT J. (McLaren M23), media 189,649 kmh (1976)
RG: ANDRETTI M. (Lotus JPS-MK3) in 1'13"299, media 194,586 kmh

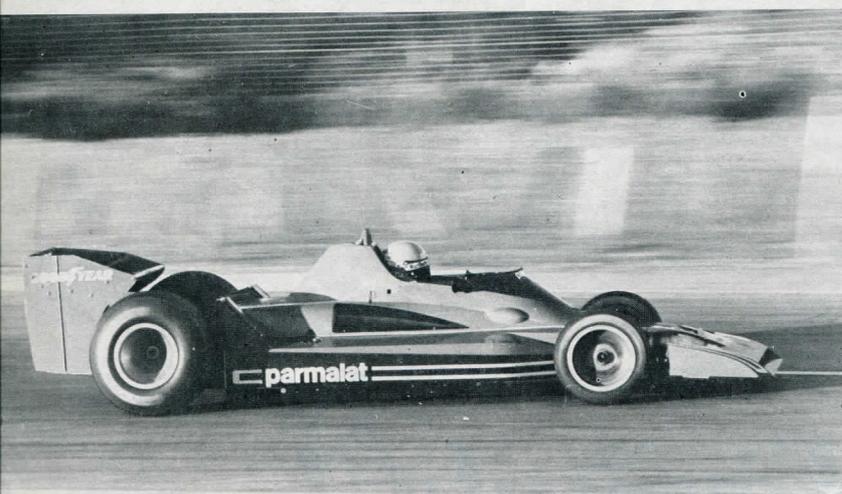
L'OROSCOPO TECNICO

È MENO AVVENTUROSO E PUNTA SUL 12 CILINDRI A SCAPITO DELL'INTRAMONTABILE COSWORTH «OTTO»

SFIDA al magnete

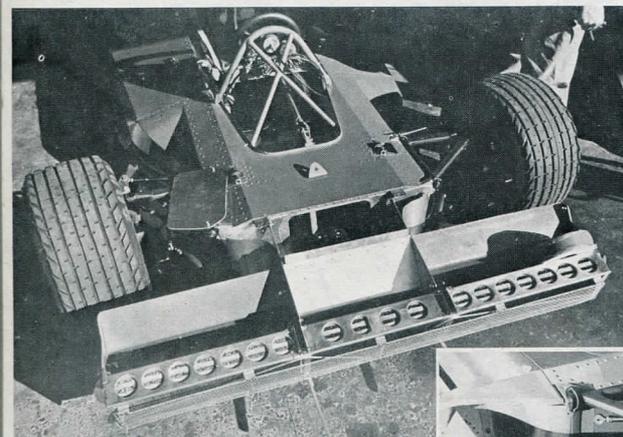
Per quanto riguarda pistoni, bielle e gomme non sembra che le sfere di cristallo, i tarocchi e gli altri ammenicoli caratteristici degli indovini ed astrologi siano di grande utilità: ad un pilota si può raccomandare, ad esempio, «Guardati da un uomo alto e biondo che ti attraverserà la strada» e lui capisce che James Hunt gli si metterà per traverso poco dopo la partenza e ci fa attenzione; ma ad un motore cosa gli si può dire, «Fai attenzione alla bronzina rigata»? Non capirebbe.

Ecco perché le previsioni in campo tecnico sono piuttosto difficili ed è bene non sbilanciarsi troppo: ma ci sono fatti concreti che è impossibile ignorare e che finiranno per condizionare, inevitabilmente, lo svolgimento del prossimo campionato. Il primo fatto è la maggior potenza del dodici cilindri rispetto all'otto: lo so che da anni stiamo recitando il requiem per il Cosworth e quello continua a vincere, ma i numeri sono quelli che sono, e fino a quando c'erano due Ferrari contro venti Cosworth il semplice calcolo delle probabilità avvantaggiava l'otto cilindri inglese; oggi ci sono due Ferrari, due Alfa Brabham ed una Matra Ligier, contro una quindicina di Cosworth ed in più il 6 cilindri Renault. Il vantaggio numerico è sempre grande, ma tutti i motori a 12 cilindri superano ab-

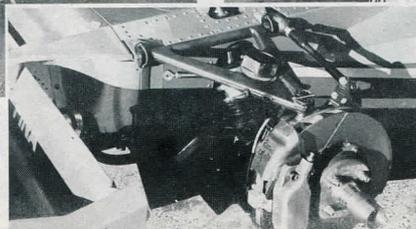


ALFA-BRABHAM
A-B

Con il nuovo musetto ed il nuovo alettone, l'Alfa-Brabham BT 45 C appare ora molto più filante. A destra, le scritte sul muso dove spicca anche lo scudetto Alfa. Pare certo che a fine mese l'Agip prenderà il posto della Fina nella sponsorizzazione della monoposto



Ecco la diversa sistemazione anteriore della versione BT 45 C: si nota il radiatore acqua molto basso a tutta larghezza. Il nuovo muso non ha comportato modifiche alle sospensioni. Secondo Murray, il team userà la 45 C. Pare certo che anche la BT 46 verrà modificata con radiatori acqua anteriori (Foto LINI)



Oltre alla modifica del muso, la Brabham-Alfa BT 45 C presenta una diversa carenatura dell'abitacolo, ora più profilato. I radiatori olio rimangono in posizione posteriore, davanti alle ruote motrici. A sinistra, invariata la sospensione anteriore, con freni a pinza singola a quattro pompanti montata in posizione anteriore al disco ventilato

bondantemente i 500 cavalli mentre il Cosworth (se devo credere ciecamente al mio amico Keith Duckworth) non arriva ai 480 se non in casi eccezionali.

Ora venti o trenta cavalli vogliono dire qualcosa, sia in velocità che in ripresa, a patto che li si possa realmente mettere in terra e non perderli in mezzo agli ingranaggi ed alle sospensioni, per non dire delle resistenze aerodinamiche. Il vantaggio delle Lotus, delle Mc Laren e della Wolf (staremo a vedere la nuova Tyrrell) si deve alla bontà delle soluzioni del telaio e dell'aerodinamica. Ma non si può pensare che i progettisti della Ferrari, della Brabham e della Ligier restino indietro, rispetto agli altri, ammesso che quegli altri siano veramente più bravi...

E quando si vengono a trovare alla pari come telaio, scatta il vantaggio-motore.

Conseguenza: quest'anno dovremo vedere una serie di corse una più appassionante dell'altra sul piano agonistico e con una battaglia a colpi di ritrovati meccanici sul piano tecnico, per avere quel pizzico di centesimi di secondo in meno sul giro.

Intanto, c'è la faccenda delle gomme: dopo anni di monopolio (involontario) della Goodyear, ci sarà la lotta con la Michelin ma

soprattutto la lotta tra la carcassa convenzionale (e che costituiva la più vistosa anomalia, dal momento che era usata solo per la F. 1) e la carcassa radiale, considerata indiscutibilmente superiore.

Poi c'è il discorso del differenziale più o meno bloccato o bloccabile in marcia, come quello che sembra sia stato usato dalla Lotus. Sempre alla Lotus pare stiano sperimentando con il magnete al posto della accensione elettronica; un magnete americano, noto ad Andretti; è più leggero dell'accensione elettronica e consentirebbe inoltre di fare a meno della batteria e dell'alternatore, dal momento che il sistema di avviamento delle Lotus è ad aria compressa. Vedremo che cosa risponderanno i tecnici della Marelli a questa sfida, ammesso che di sfida si tratti, poiché è ben nota la assoluta superiorità del sistema Marelli rispetto ai concorrenti.

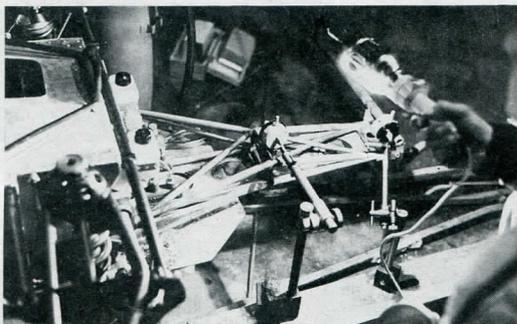
In quanto ad altre innovazioni, già abbiamo visto che quella più sensazionale, della nuova Brabham a pannelli radianti in funzione strutturale, non sembra rispondere allo scopo. In altre parole, il motore scalda troppo: personalmente non sono convinto della validità dei calcoli di alcuni critici della nuova vettura e cioè che la

CONTINUA A PAGINA 26

Gianni Rogliatti

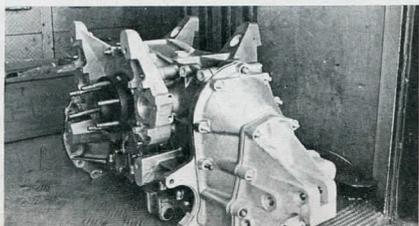
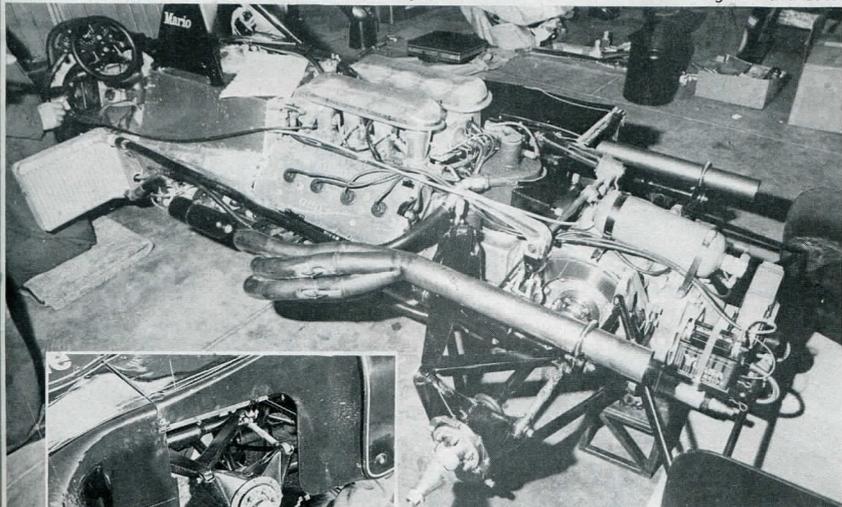
FERRARI

Nelle prove al Ricard, fra altre necessarie messe a punto la Ferrari T3 ha evidenziato una certa leggerezza nel traliccio anteriore che regge l'alettone. A destra, ecco i meccanici di Maranello al lavoro notturno per irrobustire il supporto. Si noti il piazzamento di due comparatori centesimali per apprezzare i valori di flessibilità del tutto



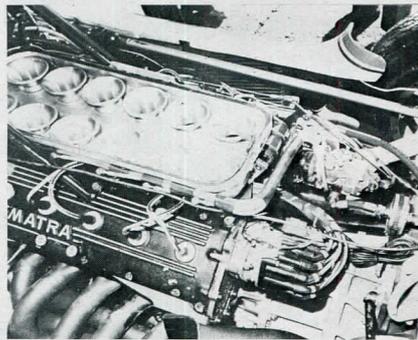
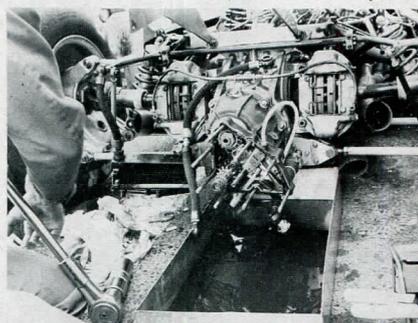
LOTUS-JPS

La prospettiva della foto sotto evidenzia bene la disposizione delle varie sezioni nella Lotus 79. Davanti al motore, la lunga sezione scatola che contiene tutto il serbatoio carburante. Anche fra motore e cambio vi è una grossa flangia, sopra la quale è il serbatoio olio. Posto di guida avanzato



LIGIER

Nelle due foto sotto, alcune novità Ligier. Il motore Matra ha un nuovo sistema di iniezione. C'è poi un nuovo cambio, l'ormai diffuso Hewland FGA 400 a 6 marce più leggero del precedente TL 200, ed infine è stato maggiorato il serbatoio sotto il pilota



Dopo le prime prove, alla Lotus 79 è stata aperta una seconda uscita d'aria al radiatore acqua

Sopra, un portamozzo posteriore della Lotus 79, guidato da due triangoli sovrapposti. Sopra, vi è una bielletta per la registrazione della convergenza. Non vi sono puntoni di reazione. A destra, il nuovo cambio Lotus-Cetrag tendeva ad indurire appena si scaldava. Per i piloti il movimento della leva era troppo breve e duro

CONTINUAZIONE DA PAG. 25

superficie radiante dovrebbe essere molto maggiore; non può essere che Gordon Murray, che è un tecnico serio, si sia sbagliato così grossolanamente. Tuttavia il problema esiste, e lo conferma il fatto che la BT 46 avrà quasi certamente dei radiatori tradizionali.

Torna il dubbio che forse la nuova vettura sia stata fatta più per impressionare gli sponsors che per un reale desiderio di innovare; un po' come la March a sei ruote, insomma. Il fatto è che basta dare carta bianca ai tecnici perché questi si lancino nella realizzazione delle soluzioni più diverse; prova ne sia il fatto che alla Ferrari, in trent'anni, hanno fatto motori da due a diciotto cilindri, di tutte le fogge e dimensioni. Ma poi bisogna scegliere la soluzione che presenta il massimo dei vantaggi col minimo di problemi. In quest'ordine di cose si collocano anche le barre antirollio regolabili durante la corsa come quella della McLaren e della Lotus ed in genere tutte le soluzioni complesse, che offrono vantaggi teorici ma a prezzo di complicazioni spesso fatali per il raggiungimento del risultato finale.

Ecco perché, a mio avviso, anche la affidabilità è un elemento importante e va premiato: il cambiare sistema di punteggio, dando

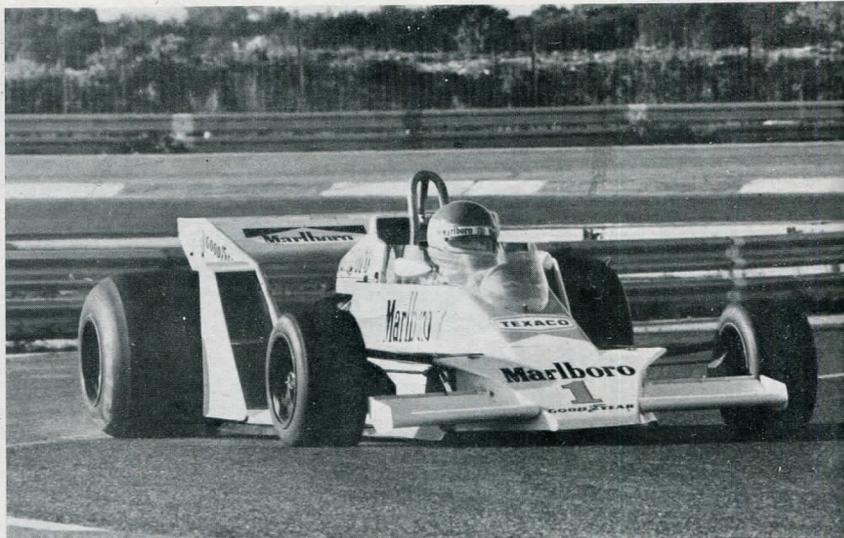
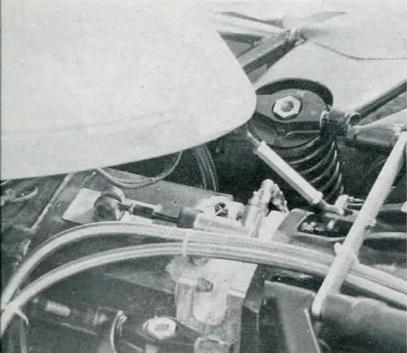
maggior peso alle vittorie e meno ai piazzamenti, potrebbe forse premiare la fortuna di chi riesca a tenere insieme la vettura per poche corse, sbiellando in tutte le altre, piuttosto che la vettura completa che offre maggiori garanzie, come la Ferrari del 1977. Sarà anche vero che in questo modo si premia il pilota che corre al risparmio a scapito di quello più spettacolare, ma al punto in cui stanno oggi le cose il problema è vincere il titolo, poi viene il resto. Torniamo a fare delle corse in cui sia lo sport a primeggiare e non i soldi e allora... ma questo è un altro discorso.

In conclusione, e sulla base delle varie possibilità tecniche, le vetture favorite sono quelle coi motori a 12 cilindri; come seconda considerazione bisogna scartare le squadre che corrono con una sola vettura; infatti, anche se in teoria ciascun pilota corre per sé e non può contare sulla vettura del compagno di squadra come un tempo, tuttavia una squadra con due macchine ha maggiori probabilità di piazzarne bene almeno una.

Quanto alle auto con i motori ad otto cilindri non buttiamole ancora via, almeno fino dopo aver visto le prime gare: conti alla mano, una macchina con il motore Cosworth potrà piazzarsi almeno seconda nella graduatoria per il titolo mondiale 1978.

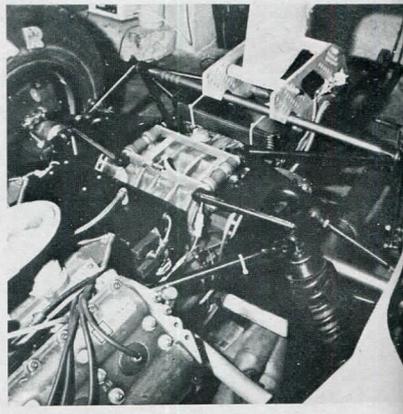
McLAREN

Sotto, il nuovo comando della frizione direttamente montato, dai tecnici McLaren, sulla flangia distanziale fra motore e cambio della M26/7. Il tutto ai fini di minor peso

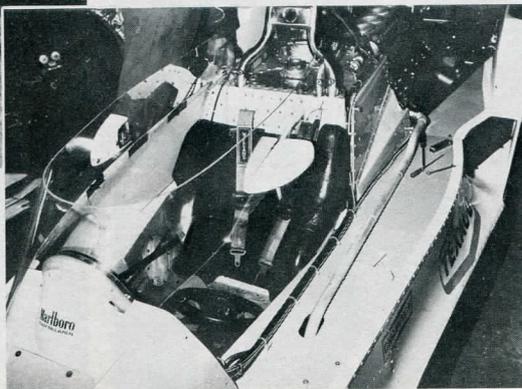


Anche Tambay ha provato la McLaren M26/7 dotata dei radiatori in coda. Secondo Hunt, però, la soluzione non è entusiasmante. Il team ha provato anche al Ricard un sistema pneumatico esterno per la messa in pressione del circuito di alimentazione a motore fermo. In questo modo a bordo non serve la pompa elettrica e la relativa batteria

Anche la M26 ha ricevuto degli aggiornamenti, in attesa che divenga competitiva la M27. Sotto, la nuova carenatura dell'abitacolo, qui semiaperta



Ecco, completamente autonoma, la grossa sezione di coda provata al Ricard dal team McLaren-Marlboro sulla M26/7, prefigurazione di quella che sarà la M27 attualmente ancora in fase di disegno. Quelli lunghi ed inclinati sono i due radiatori acqua, mentre quelli per l'olio sono più interni ed orizzontali. Sei punti d'attacco e tubazioni si possono sbullonare molto in fretta

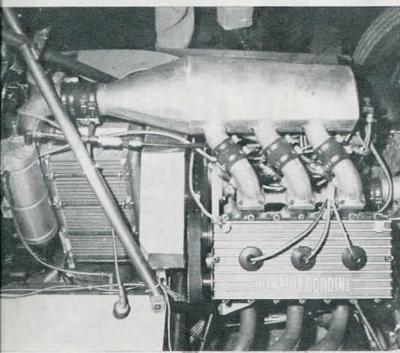


Sopra, la sospensione posteriore è stata ritoccata anche sulla M26. Ma, a differenza della M26/7 dove è stata rivoluzionata, con bilancere superiore e gruppo molla-ammortizzatore interno, quella della 6 conserva lo schema tradizionale. E' con questa vettura che Hunt ottenne il record ufficiale del circuito piccolo del Paul Ricard, in l'08"2, montando Goodyear 96 anteriori e 59 posteriori. Con le gomme standard del '77 cioè le 38 ant. e le 39 posteriori, aveva ottenuto il tempo di l'08"7, contro l'10"6 fatto segnare da Tambay

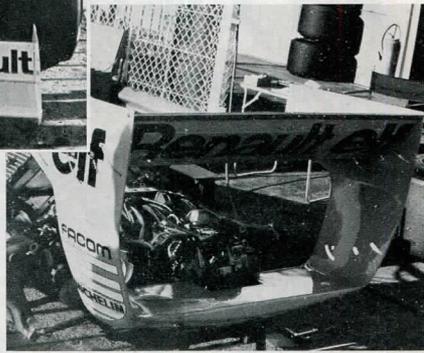
RENAULT



A sinistra, l'aspetto della Renault RS02 vista al Ricard. Ormai da tempo abbandonato il musone avvolgente, anche il corpo vettura è ora più squadrato. Ai lati dell'abitacolo le prese d'aria per lo scambiatore di calore dell'aria compressa



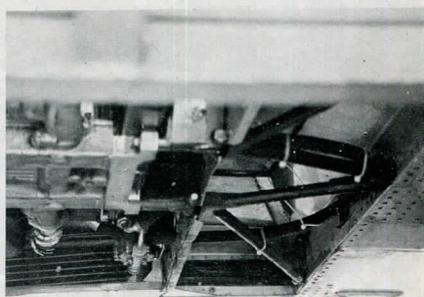
A sinistra, la nuova posizione dello scambiatore di calore nel motore Renault turbo. L'aria compressa arriva da destra, dove è il turbo, passa al centro del V del motore ed entra nel radiatore dove si raffredda prima di entrare nel collettore di alimentazione che sorregge il motore attraverso la tubazione ricurva che si vede a sinistra. Nella foto a destra, la più recente versione, con paratie laterali ricurve, dell'alettone doppio sperimentato dai tecnici Renault già sulle F. 2



TYRRELL



La Tyrrell 008 (a sinistra con alla guida Stewart) ha evidenziato qualche problema di torsione ed una certa fragilità agli attacchi dei puntoni, che pure erano stati rinforzati. Secondo Peterson, che ha seguito per qualche giro Depailler, la 008 è anche molto sovrasterzante. E se lo dice lui... A destra, il largo spazio fra abitacolo e DFV nella parte centrale della Tyrrell 008: sarebbe il posto ideale per piazzare lo scambiatore di calore del Turbo Renault... E' probabile, infatti, che ben presto la Tyrrell usi il V6 sovralimentato



WILLIAMS

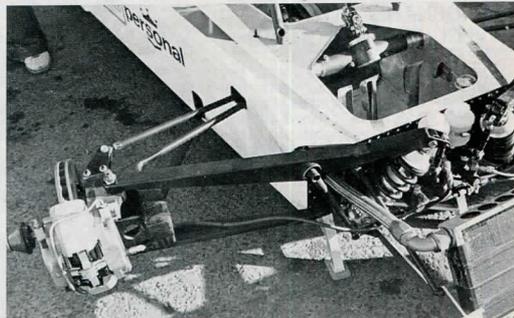
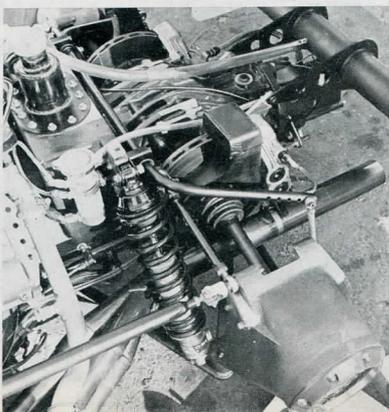
LONDRA - Con molta allegria accompagnata comunque a realismo da parte di tutti quanti, è stato varato anche il team Saudi-Williams, che senza attendere a lungo è già stato anche al Ricard per compiere i primi passi con la monoposto FW 06 destinata ad Alan Jones. I programmi sono molto chiari: debutto nel mondiale '78 in preparazione ad un attacco al campionato 1979. La monoposto che Patrick Head ha disegnato è compatta e convenzionale, con un peso molto vicino al limite minimo. La monoscocca è come al solito in alluminio chiusa da rivettature con struttura deformabile. Le sospensioni anteriori sono convenzionali, con un lungo bilanciante superiore, molto simile a quello della Ferrari T 2, molle e ammortizzatori interni, freni esterni. Anche le sospensioni posteriori non si scostano dalla norma, con portamozzì in magnesio, parallelogramma inferiore e braccetto superiore, con un solo puntone di reazione, barra antirullo e freni interni. I cerchi sono Dymag, il cambio lo Hewland FGA 400.

Il sistema di avviamento è ad aria compressa, i serbatoi benzina sono tre, due laterali e uno centrale dietro al sedile. Il radiatore dell'olio è montato sul musetto, mentre i radiatori acqua sono davanti alle ruote posteriori. La carrozzeria è in materiale plastico rinforzato, in 5 pezzi, l'alettone posteriore montato tra due piastre, il roll bar in titanio. Gli sponsors, oltre alla Saudi-Arabian Airlines saranno la Fruit of the Loom (una ditta che fabbrica abiti « casuals », quest'ultima portata alla Williams da Nanni Galli), la Personal e la Associated British Machines Tool. Il team avrà base a Didcot, dove si producono la maggior parte dei componenti della vettura. Ventuno persone fanno parte della squadra, sei delle quali accompagneranno la macchina sui campi di gara.

Queste le dimensioni della FW 06: lunghezza totale 3400; passo 2540; carreggiata ant. 1573; carreggiata post. 1526.



Alan Jones al Ricard con la nuovissima Williams FW-06. La vettura progettata da Patrick Head secondo schemi razionali, alla fine è risultata addirittura sotto peso ed è stato così necessario zavorrarla...



A sinistra, la sospensione posteriore con un solo puntone di reazione e cuscinetti di grande diametro nei portamozzì. Qui sopra, la sospensione anteriore che ricorda quella della 312 T2

È UNA PENSKE MODIFICATA DA ROBIN HERD
(IN SOSPENSIONI E AERODINAMICA) LA «001»

La nuova ATS non ancora veloce



Jochen Mass porta al debutto la ATS ex Penske profondamente rimaneggiata da Herd, in attesa della vettura di progetto originale. Sono caratteristiche le innovazioni aerodinamiche già collaudate da Herd sulla March F.2

SPECIALE AUTOSPRINT

LE CASTELLET - Ultimo team a presentarsi sul Paul Ricard, nella settimana prima di Natale, il team ATS ha riservato in prima visione la sua nuova ATS HS 001. In realtà, non si tratta di una vettura completamente nuova, anche perché se così fosse Herd avrebbe realizzato il nuovo record di concepire e costruire una F.1 in meno di un mese e mezzo. La ATS portata al Ricard è basilarmente la scocca Penske PC4 progettata da Ferris, che è stata ricostruita a Bicester con qualche ritocco — anche alle sospensioni — e soprattutto aggiornata dal punto di vista aerodinamico, secondo gli studi che Herd sta portando avanti da tempo ed i cui risultati si erano già visti con le nuove F.2. Il motore Ford Cosworth è preparato nell'officina motori ex-March di Reading (ora di proprietà della ATS) e la potenza dichiarata è di 485 CV, un buon risultato davvero.

TORNANO COMODE VECCHIE COMPONENTI

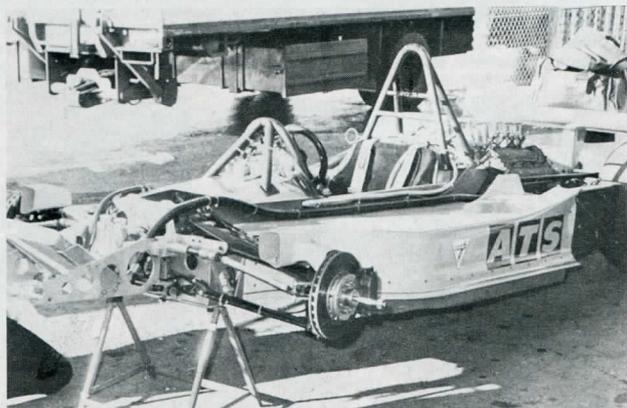
La necessità di fare in fretta per accumulare esperienze in vista della ATS al 100% che è attesa più avanti, ha suggerito ad Herd di usare alcune altre componenti delle vecchie Penske, come gli alettoncini anteriori. Certamente, la linea aerodinamica è inconsueta, con quella carenatura quasi verticale dell'abitacolo davanti al pilota. In sostanza, la ATS 001 dovrebbe avere un 80% di pezzi vecchie, ex-Penske o ex-March, come radiatori, parti aerodinamiche, o parti delle sospensioni.

A collaudare la nuova ATS c'era Jochen Mass, che così faceva il suo debutto nella squadra dopo la presa di contatto al Mugello, qualche

mezzo fa. Sulla carrozzeria color senape della vettura tedesca spiccava anche la decal della Sony, che sponsorizzerà lo sforzo del team anglo-tedesco nel mondiale '78.

Arrivata il lunedì mattina, la vettura non ha iniziato i suoi tests che verso le ore 13. Per tutta la mattinata, i tecnici non hanno fatto che regolare le sospensioni e spurgare i circuiti dei freni e del lubrificante. Poi è salito Mass, ed altro tempo c'è voluto a regolare i comandi sui desideri del pilota, mentre il motorista scaldava il motore.

Una volta in pista, Mass non ha impressionato. Anche se il suo scopo dichiarato non era quello di fare dei tempi, tuttavia non lo si è mai cronometrato in meno di 1'12"-1'13" sul circuito piccolo del Ricard. Il giorno dopo, Mass ed i



La ATS HS-001 conserva la scocca della Penske PC-4 ricostruita a Bicester, oltre che le sospensioni ed altri particolari minori, come gli alettoni. Per la seconda vettura si fanno per ora i nomi di Leclere e Binder



CORRERÀ CON L'ENSIGN

Con LEONI 5 italiani in F.1 nel '78

LONDRA - Ultime dal mercato piloti prima del via del campionato. In pochi giorni, si sono riempiti i « buchi » all'Ensign. E' arrivato dagli USA Danny Ongais, l'hawaiano ex campione dragster, portando qualcosa come 700.000 dollari del suo gruppo finanziario, e questa cifra ha dato la possibilità a Lamberto Leoni, aiutato dalla Parmalat, dalla Fina e da un altro sponsor per ora misterioso, di approdare al team di Morris Nunn con una cifra inaspettata di 300 milioni che gli erano stati chiesti. L'annuncio ufficiale sarà dato mercoledì, comunque « Leo » è già stato in Inghilterra a farsi prendere le misure per l'abitacolo e sarà certamente al via del GP d'Argentina. Quando ci sarà anche Giacomelli, saranno così cinque gli italiani in Formula 1, contando già Brambilla, Merzario, Patrese e — appunto — Leoni.

Opzione CHEEVER '79 a FERRARI

● Dopo l'accasamento di Ongais e Leoni alla Ensign, quello che dovrebbe essere tagliato fuori è Cheever, che nelle sue dichiarazioni della scorsa settimana aveva fatto spesso cenno ad un « team competitivò » che si poteva facilmente identificare all'Ensign o nella ATS.

L'Ensign è completa, mentre per quanto riguarda la seconda ATS si fanno i nomi di molti piloti (fra cui Leclere) ma non il suo. Pensiamo proprio che, per quanto riguarda la F.1, Eddie per il '78 sia a piedi. Lo confermerebbe il fatto che qualche giorno fa è stato a Maranello (e senza avvocato, stavolta!), per ridare a Ferrari un'opzione per il '79. Forse ha capito di aver sbagliato parecchio, nelle sue recenti « manovre » e dichiarazioni, quindi è probabile che si accontenti di una bella stagione in F.2 per riprendere il discorso F.1 fra un anno.

sui erano in pista prestissimo, ma la temperatura molto bassa, con tratti ghiacciacati, ha impedito loro di provare fino alle 10.30. Dopo aver ottenuto un 1'12" netto, Mass ha ritenuto di aver raggiunto un buon equilibrio aerodinamico, e si è dedicato alle sospensioni. Dopo qualche ulteriore ritocco, è stato cronometrato in 1'11"92. Quindi, una breve riunione fra tecnici e pilota per decidere di togliere la presa d'aria dinamica del motore che fa corpo con l'abitacolo.

BINDER O LECLERE CON MASS AL 1. GP

Le differenze non sono state grandi, ma sufficienti per far capire che si deve lavorare ancora in que-

sto senso. Come ha detto Mass, al termine della giornata, « la vettura mi ha colpito per il suo equilibrio, e sono certo che ci riserverà delle buone sorprese. Ma certamente la messa a punto definitiva è ancora lontana... ».

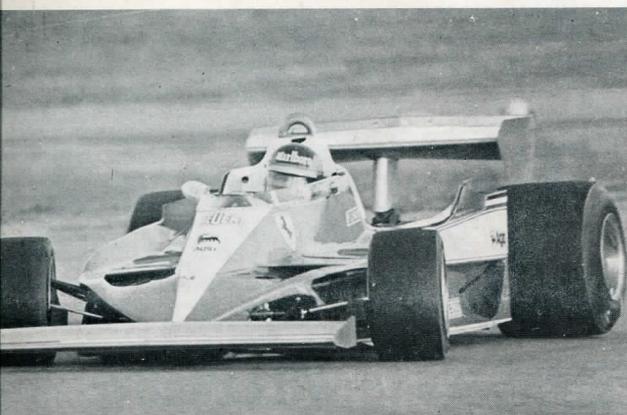
Al GP d'Argentina, Mass porterà al debutto un nuovo telaio, il secondo derivato dalla Penske, che è in costruzione a Bicester sulla scorta degli elementi raccolti in queste prove al Ricard. E' iscritta anche un'altra macchina, ed al più tardi fra due settimane si dovrebbe conoscere il nome del secondo pilota. La lotta si è ristretta ad Hans Binder, preferito dagli inglesi del team, e Michel Leclere, che è preferito dai tedeschi.

Michel Hugues

Turbo Schnitzer per la WOLF?

● Nel frattempo, poco si sa della Wolf, la squadra che — contro tutte le previsioni — ha condotto il suo pilota al secondo nel mondiale alla sua prima stagione. La Wolf è stata a lungo a provare a Kyalami, con una WR molto modificata, ma la vera novità del team dovrebbe ancora venire. Si tratta di un progetto fra Schnitzer, Wolf e la Sachs, che finanzierebbe il tutto con 400.000 marchi: Schnitzer costruirebbe un motore turbo, a 4 cilindri, con base BMW, garantendo 500 CV, e si occuperebbe, con il suo pilota Harald Ertl, dello sviluppo della vettura. Se tutto dovesse andare bene, potrebbe debuttare già al GP di Germania a fine luglio.

● LA GOODYEAR European Racing Tyre Division ha un nuovo responsabile tecnico. Si tratta dell'ing. Malcolm Jones, già responsabile dei disegni delle gomme racing della casa americana sin dal 1973.



Villeneuve in appoggio al tornantino di Fiorano con la T3. Le Michelin si stanno comportando bene, mentre il canadese progredisce con grande costanza. Sotto, ecco Villeneuve impegnato a Fiorano con una GTB dotata dei Pirelli P7, durante le pause nel lavoro di preparazione delle F.1



Anche VILLENEUVE ha rotto il «muro» dell'1'10" a FIORANO

FIORANO - Nella settimana precedente alle feste di Natale la Ferrari ha in pratica concluso il lavoro sulla pista di Fiorano.

Per prima si è voluta curare la scadenza relativa all'inizio della stagione agonistica '78 per cui la parola «prove» viene adeguatamente sostituita da quella collaudi, visto il ritmo che è stato imposto nelle stesse dal giovane Villeneuve. Per tutto questo periodo in pista infatti era il neo-acquisto della Ferrari visto che Reutemann era in Argentina. Per quanto riguarda le vetture si son viste in pista sia le 312 T2 che saranno utilizzate a partire dal 15 gennaio in Argentina sia la T3 che ha avuto così la possibilità di progredire verso una competitività che non sembra ormai essere molto lontana.

Nella prima giornata di lavoro la temperatura piuttosto bassa costringe i meccanici a parzializzare ripetutamente i vari radiatori per ottenere il raggiungimento delle temperature d'esercizio. Villeneuve è incaricato a collaudare, per la prima volta, tutte le vetture che saranno poi utilizzate in corsa, anche quella di Reutemann, per cui i meccanici debbono effettuare un lavoro supplementare per poter adattare la vettura alle differenti caratteristiche fisiche dei due piloti che hanno una differenza in altezza notevole.

Nella giornata successiva il ritmo di lavoro diventa più interessante e la parola «prove» si può interpretare nel senso più pieno. Si percorrono parecchi giri, oltre 60 con la T2 circa 15 con la T3. Gilles forza il ritmo ed i tempi sul giro si avvicinano sempre più al suo limite personale che viene ripetutamente ritoccato

sino al tempo di 1'10" netto. Non si è trattato di uno sporadico rilevamento ma del risultato di un continuo migliorarsi giro per giro.

Terminata la fase più importante delle prove è stata portata in pista la 312 T3 con cui Villeneuve ha compiuto quella serie di giri necessari per permettergli di effettuare le modifiche all'interno dell'abitacolo e renderlo più personale ed idoneo al lavoro concreto programmato per la giornata successiva. Anche in questa giornata si è voluto sfruttare il tempo a disposizione protrando le prove sino al limite consentito dalla luce e dalla temperatura ambiente che è sempre stata sotto zero quando si è deciso di interrompere i test in queste giornate. Il primo limite registrato per la T3 è di 1'12"5 che è lontano dal potenziale di questa vettura e del pilota che poche ore prima è stato in grado di confermare i suoi miglioramenti.

La terza giornata di prove è, senza tema di smentita, la più intensa con il pilota che arriva a percorrere oltre 100 giri portando in pista due vetture. La maggior parte del lavoro riguarda la T3 che è al centro di ogni attenzione. Gilles non sente certo un timore reverenziale verso questa nuova vettura e porta i limiti sul giro subito a valori veramente interessanti. Dopo 30 giri il crono si ferma già sull'1'10"3 che sino alla giornata precedente rappresentava il suo limite personale; da quel momento le serie di giri che vengono cronometrati nel secondo compreso tra questo limite e l'1'11" sono di normale routine.

Si lavora molto e si deve faticare per

NAUFRAGO SU UN'ISOLA E OPERATO DI GOLA: COSÌ LA VIGILIA DI CARLOS

REUTEMANN Robinson Crosuè

SANTA FE' (Argentina). Una gita in gommone, per trovare un po' di frescura nell'estate boreale, poteva costare molto cara a Carlos Reutemann, a sua moglie Mimicha ed alle sue figlie Cora e Mariana. Salpato giovedì mattina con un battello gonfiabile dotato di un fuoribordo da 115 CV per una breve gita sul rio Paraná, il pilota della Ferrari è stato sorpreso da un temporale che, proveniente da sud, aveva investito tutto l'immenso estuario del Rio della Plata, formato appunto dalle acque del Paraná e dell'Uruguay.

Reutemann ha cercato rifugio su un'isoletta disabitata, detta «Punta del Palmar», e lì ha trascorso la notte riparandosi alla meglio dalla pioggia. Nel frattempo, a Santa Fé erano già scattati i soccorsi, messi in moto dal ritardo nel rientro della famiglia Reutemann e dal contemporaneo scatenarsi degli elementi. Per tutta la notte la guardia costiera e numerosi volontari hanno rastrellato il fiume nel-

la zona in cui si presumeva potesse essere naufragato il battello, ma i soccorsi si sono spinti troppo a valle, mentre Reutemann era in salvo più a monte. All'alba, constatato che il motore non funzionava, Reutemann ha avuto la fortuna di essere avvistato da un altro battello, più grande, che si era riparato in un punto non molto distante, ed è stato da questo rimorchiato fino al porto fluviale di Santa Fé.

L'eco della brutta avventura di Reutemann è giunta in Europa nelle prime ore di venerdì mattina, contemporaneamente alla conclusione della brutta avventura, durata circa 20 ore. Verso le 14, anche in Europa giungeva la notizia del ritrovamento, e tutti potevano tirare un bel respiro di sollievo, anche perché Reutemann e la sua famiglia erano in ottime condizioni di salute.

Domenica, infatti, Carlos era presente all'aeroporto di Buenos Aires all'arrivo del cargo con le tre monoposto (le due 312 T2 aggiornate più un muletto) che Villeneuve aveva nel frattempo collaudate a Fiorano. Pare anche certo che l'intervento chirurgico alle vie respiratorie cui si era sottoposto l'argentino in questi giorni sia ben riuscito, quindi il primo GP della stagione dovrebbe vedere al via un «Lole» caricaticissimo ed in piena forma.

Anche Villota in Sud America

● Pare certo che anche Emilio Villota parteciperà alla trasferta sudamericana del «circuitus». Infatti il pilota spagnolo ha trovato un aiuto nella compagnia aerea cilena per correre in Argentina ed in Brasile con la sua McLaren M23. Ha ancora da risolvere il problema dell'iscrizione in Argentina, mentre per il GP del Brasile l'iscrizione è stata già accettata e dovrebbero dargli provvisoriamente il n. 25, quello attualmente non occupato dal team Hesketh.

Listini-offerta di monoposto alla ERMOLLI-Corse

VARESE - La «Ermolli Organizzazione Corse», condotta dall'ing. Gian Paolo Ermolli, che si è fatto un buon nome come assistente ed ora anche come costruttore di monoposto delle formule promozionali, ha intrapreso l'interessante iniziativa di compilare mensilmente un listino con le vetture ed il materiale disponibile per la vendita. Nel primo listino si notano fra le offerte una Dulon Super Ford completa aggiornata '77 per 6 milioni e mezzo, un motore Lancia-Renault F. 9 a 2 milioni e 100 mila lire, un OM Tigrotto per trasporto vetture ed altre cose.

Chi fosse interessato a ricevere il listino-offerta di Ermolli può indirizzare la sua richiesta in via De Cristoforo 14, Varese, tel. 0332-285.348.

riscaldare i pneumatici visto che il sole non è più limpido a causa di nubi alte. Molte anche le soste ai box per riuscire a personalizzare la vettura e per iniziare qualche modifica che ne favorisca lo sviluppo futuro. Verso le 15,30 la serie di giri più veloci che cronometriamo molto vicini al limite della pista per Villeneuve e a soli due decimi dal limite di Reutemann per la T3. Prendendo due riferimenti differenti sul circuito abbiamo rilevato nel medesimo giro un tempo di 1'09"9 e 1'10"00 che rappresenterebbe il nuovo limite del pilota con questa vettura.

Raggiunti questi valori si è ricondotta in pista la 312 T2 n. 12 che ha percorso 35 giri e che ha fatto fermare i cronometri in 1'10"4. La conclusione del lavoro si è avuta nella giornata di giovedì quando Villeneuve ha ripreso il lavoro aerodinamico che Reutemann aveva iniziato sulla pista del Paul Ricard. Con l'applicazione del cruscotto supplementare si sono ricercati i valori relativi alle pressioni e depressioni che si presentano nei vari punti della carrozzeria. Per poter effettuare ciò un ritmo di lavoro molto differente da quello della giornata precedente.

Ora non rimane che attendere il risultato del primo G.P. o almeno delle prove libere che sono fissate per i primi giorni di gennaio ma che alla Ferrari preferivano procrastinare per permettere ai meccanici di poter usufruire di qualche giorno di riposo. Perciò alla fine si è deciso per il 9 e 10 quando la pista di Baires sarà in esclusiva per la squadra modenese.

Alessandro Stefanini

Euro «diretta» TV da Argentina e Brasile

ROMA - In questi ultimi tempi la televisione italiana, sfruttando l'invito dei suoi mass-media, ha lanciato un messaggio pubblicitario per la campagna abbonamenti al «colore» il cui tenore è approssimativamente: «ragazzi fate in modo che i vostri genitori rinnovino al più presto l'abbonamento alla televisione per il 1978, ma soprattutto non dimenticate di farlo rinnovare per il "colore"». La Rai-Tv trasmetterà molti programmi a colori e riserverà spazio alle corse automobilistiche. A partire dall'Argentina trasmetteremo in diretta televisiva e subito tutti i gran premi di Formula uno».

In realtà, per quanto concerne i campionati mondiali di calcio in Argentina non esistono problemi, in quanto l'avvenimento viene messo in onda dalla rete televisiva argentina con la quale l'Eurovisione ha già stipulato il contratto di trasmissione via satellite. L'automobilismo invece merita un discorso a parte per poter stabilire quali saranno i gran premi che vedremo in diretta sul piccolo schermo.

Sin da oggi, anche se la Tv ha compreso nel suo messaggio pubblicitario tutti i gran premi, sappiamo con un certo margine di esattezza che per alcuni di essi sarà impossibile la diretta, mentre per altri sembra impossibile anche la differita, ammenoché qualche televisione nazionale non si sobbarchi l'onere di far vivere allo sportivo le fasi affascinanti di quei gran premi non offerti all'Eurovisione e quindi all'Ente televisivo di stato.

Apprendiamo dal pool televisivo che, salvo rarissimi casi, lo sport automobilistico è stato monopolizzato dalla RETE 2. Il dr. Barbato, direttore del TG2 è convintissimo che l'automobilismo va trasmesso in diretta per non perdere gli 8/10 degli italiani che si sintonizzano sulle emittenti straniere, tutte le volte che queste ultime trasmettono avvenimenti concernenti lo sport dell'automobile. Quindi la Rete 2 dovrà fare in modo di non perdere una massa di telespettatori tutte le volte in cui non è in grado di offrire uno spettacolo tanto richiesto, lasciando spazio alla concorrenza esistente.

E' sintomatico il fatto che nel corso del 1977, per aver intercalato durante la trasmissione di un gran premio un altro avvenimento (finale Coppa Europa atletica leggera da Helsinki e Internazionali di tennis dal Foro Italico) si levarono voci di malcontento a tal punto che nei programmi attuali le dirette della F. 1 hanno priorità sulle dirette di altri sport.

Costatata la buona volontà e l'interesse della Rai-Tv, votata a soddisfare le esigenze dello sportivo appassionato di automobilismo, sollecitata dallo sviluppo dei «settimanali televisivi» sulle Tv pri-

vate, è lecito vedere quali saranno quei gran premi la cui messa in onda non crea problemi.

Non ci dovrebbe essere nessun intoppo per il GRAN PREMIO DI ARGENTINA che si correrà il 15 gennaio prossimo sull'autodromo municipale di Buenos Aires. Partendo la corsa in perfetto orario il collegamento è previsto per le ore 18,55 italiane sino al termine della gara. Il secondo tempo in differita della consueta partita di calcio andrà in onda alle 23 dopo i programmi della rete.

Stessa cosa dicasi per il GRAN PREMIO DEL BRASILE che per la prima volta si corre sul circuito di Rio. In linea di massima anche questo gran premio dovrebbe essere trasmesso in diretta, anche se attualmente non ci sono ancora trattative con la rete «Globo» che copre ed organizza l'avvenimento.

Esaminiamo il calendario del campionato del mondo conduttori di Formula uno, sempre che le cose rimangano allo stato attuale, lo spettatore italiano rimarrebbe a digiuno di telecronache di gran premi circa due mesi e cioè dal 18 giugno al 13 agosto. In questo periodo sono in programma i gran premi di Svezia, Francia, Inghilterra e Germania. Ognuno di questi paesi ha dei problemi propri per non offrire all'Eurovisione la messa in onda delle immagini.

La Svezia ha trasmesso in diretta per l'ultima volta il suo gran premio nel 1975 e da allora per difficoltà di impianti non lo ha più proposto. La Francia è in forse a causa delle leggi restrittive sui prodotti da tabacco. L'Inghilterra per le scritte pubblicitarie di una Casa di profumieri. La Germania anch'essa per la questione dei tabacchi.

Fra non molto esisterà anche lo spauracchio per la trasmissione in diretta del gran premio d'Italia da Monza a causa della nota legge approvata dal parlamento contro la pubblicità ai tabacchi. A questo punto viene da augurarsi che TELESPRINT riesca a sopperire alle manchevolezze di strumenti validi nelle mani di chi pur volendo non può esaudire le richieste di una gran massa di telespettatori.

Degli altri gran premi è prematuro potere parlare anche perché nessuna offerta concreta è pervenuta all'Ente televisivo italiano, in quanto le proposte arrivano da Ginevra circa 45 giorni prima dell'avvenimento. Da parte della Rai-Tv per il momento rimane solo la buona volontà di fare. E' già qualcosa in confronto a quanto succedeva gli anni passati.

f. b.



Giancarlo Giacobazzi brinda con Villeneuve e Villa all'abbinamento; per ora, coi bicchieri vuoti

VILLENEUVE va a lambrusco (con VILLA...)

MODENA - Villeneuve nel corso della prossima stagione agonistica porterà, come abbiamo già scritto, la pubblicità della Giacobazzi, nota azienda vinicola che già da parecchio tempo rivolge il proprio interesse anche verso il ciclismo. L'occasione per una prima ufficializzazione di tale accordo si è avuta nel corso della scorsa settimana mentre il pilota canadese era impegnato nei test sulla pista di Fiorano. Durante una riunione conviviale infatti Giancarlo Giacobazzi ha reso noti i suoi nuovi programmi d'intervento verso lo sport entrando nel settore motoristico. Al latte si sostituisce ora il lambrusco a denominazione d'origine controllata con una accoppiata che dovrebbe consentire di realizzare la «6 ruote del lambrusco» essendo molto probabile infatti anche la firma di un accordo con Walter Villa pure ospite in questa occasione.

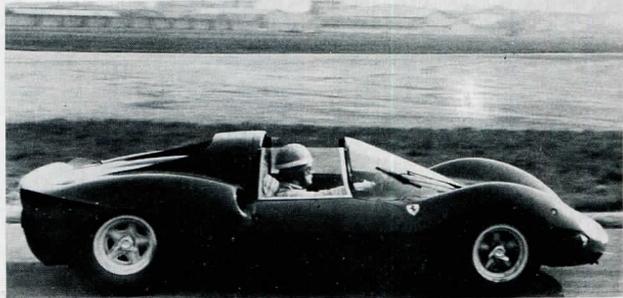
Da parte di Villeneuve favorevoli espressioni nei confronti di questo prodotto tipicamente locale anche se ha ammesso che durante i giorni di prove e quelli relativi all'attività agonistica segue una particolare alimentazione da cui sono banditi gli alcoolici che vengono sostituiti da acqua minerale «no gas». Ligio a questa imposizione il pilota ha seguito il suo solito «menu» basato su minestrone di verdure, braciola ai ferri con contorno di patate fritte e frutta facendo uno strappo alla regola solo per quanto riguarda alcuni brindisi molto calibrati.

«Era da tempo che sentivo l'attrazione per lo sport motoristico — ci ha detto Giacobazzi — ora ho avuto l'opportunità di poter iniziare con questo giovane e promettente pilota a cui spero di poter affiancare, quanto prima, anche Villa. Si tratta di un primo approccio che, se darà i risultati sperati, potrà anche vedere un ampliamento dell'impegno per quello che gli americani chiamano lo "Champagne" rosso».

Non è escluso infatti che in un futuro, non troppo lontano, sui circuiti del mondo i vincitori possano brindare con un «Magnum» di lambrusco al posto del tradizionale vino francese.

AGO cerca una F. 2...

Dopo aver dato l'annuncio del suo ritiro dal mondo delle due ruote, Giacomo Agostini è andato a passare il fine anno a Rio de Janeiro. Per il suo passaggio al mondo delle automobili, Ago sfoglia ancora la margherita, anche se ormai ha abbandonato l'idea del debutto subito in F. 1. Tempo fa scrisse a Ferrari, che gli rispose che lui una possibilità gliela aveva data già 10 anni fa, quando Agostini fu fra quelli che provarono la Dino Sport Prototipo di Autosprint. Nella foto a destra, eccolo appunto all'autodromo di Modena nel 1967, quando se la cavò dignitosamente facendo segnare buoni tempi. In questo modo, il Drake si è anche messo a posto la coscienza. Gli sponsor di Agostini, quelli che non erano in grado — secondo lui — di garantirgli la competitività in moto, sarebbero invece più contenti di un suo passaggio alle 4 ruote. Ora, Marlboro in testa, si sta stringendo; contatti ce ne sono molti, ma niente di definitivo. Tutti gli dicono che a 35 anni non è troppo tardi, ma molti altri gli dicono anche che forse non ha idea in che ginepraio si va a ficcare, fra le possibilità alternative, qualche gara con la BMW silhouette della BMW Italia.



**HAN FATTO ARRABBIARE ECCLESTONE LE
CONFERME DI CHITI ALLA MONOPOSTO TUTTA
ALFA IN COSTRUZIONE ALL'AUTODELTA**

Per l'«ALFA 1» vogliono ANDRETTI

PALERMO - Preceduto da una notizia che in questo periodo di magra, ha fatto uno scalpore ingiustificato, essendo già stata ripetutamente anticipata da AUTOSPRINT nei mesi scorsi, l'ing. Chiti, a Palermo per partecipare nell'ambito del Targa Racing Show al dibattito «Come salvare la Targa Florio», è stato travolto dalla sua F. 1 che sta costruendo all'Autodelta. Inseguito come una lepre dai cani per avere notizie, si schermiva come poteva, non ne voleva parlare... e sfuggiva alle domande. Ma fra una battuta e l'altra qualcosa'altro sulla futura Alfa 1 si è venuto a sapere. (A proposito: Ecclestone si è indispettito moltissimo di queste rinnovate anticipazioni sulla stampa italiana, anche perché alle voci è stato dato sfogo dopo il clamoroso errore di Murray con la BT 46. Sarà una vettura completamente disegnata da Chiti? Sembra di sì, per ora è dietro un paravento nell'angolo più nascosto dell'Autodelta, giornalmente arrivano pezzi fatti fare fuori che vanno ad incastrarsi nella mono-posto «chitiana». Tradizionale nel suo insieme, ma con diverse soluzioni completamente nuove e rivoluzionarie, ma quali?

«...non voglio fare come la Lotus che poi tutti la copiano — ci ha detto Chiti — e svelare i segreti prima che la macchina scenda in pista. Solo in quel momento si vedrà che cosa ha la macchina di diverso».

Al primo colloquio, fra un paio di mesi (ma forse anche prima) sarà chiamato Vittorio Brambilla, ma correrà lui eventualmente? abbiamo chiesto a Chiti... «...il momento di correre è ancora lontano, non so chi ci correrà...». Ma oggi se dovesse scegliere un pilota chi prenderebbe? «...Andretti...». Ci facciamo ripetere la risposta perché l'abbiamo buttata là, convinti che ci avrebbe detto Lauda. Invece conferma Andretti. Guarda, guarda... L'«Alfa 1» è già in cantiere da diverso tempo. E' stata disegnata per possibile alternativa di una eventuale non buona riuscita del matrimonio con Bernie Ecclestone, che ha l'esclusiva ancora per il 1978 per il boxer Alfa, ma non per il 1979.

L'Alfa potrebbe anche quest'anno fare delle prove con una macchina nuova. E magari presentarsi al G.P. d'Italia a Monza per quello che potrebbe diventare la corsa d'addio dell'Autodromo Nazionale.

Dice Chiti: «...ci siamo messi a fare la macchina nuova, nell'eventualità che qualcosa non vada per il verso giusto, ma tengo a precisare che non vi sono i presupposti. Se non facevamo così avremmo perso un anno a fare la macchina e a collaudarla. Invece bruciamo le tappe e ci teniamo prudentemente pronti».

Parallelamente alla F. 1, all'Autodelta si mantengono agibili le 33 turbo che faranno solo qualche gara quest'anno e non parteciperanno al (ridicolo) campionato europeo piloti, mentre è confermato — anzi vivificato — l'impegno con il Jolly Club per i rallies (Piloti: Pregliasco e Lucky!!!). Ma la super Alfa con il motore 8 cilindri non si farà più, così come è stato abbandonato il motore sei cilindri della super Alfa che uscirà entro l'anno, non sembra adatto ad impieghi sportivi.

Poi proseguiranno i collaudi delle gomme Pirelli, anche per combattere l'avvento Michelin che con i suoi radiali ha fatto paura sulla Ferrari alla Goodyear, che sarà pronta a metà anno anch'essa — dicono — con pneumatici radiali per combattere i francesi.

Per quanto riguarda le «scarpe» della F. 1 l'ing. Chiti sembra abbastanza tranquillo, anche perché a suo avviso la Michelin — dopo un necessario periodo di prova — sarebbe disponibile a fornire pneumatici solo a quei team che hanno dietro alle spalle una industria automobilistica, così, come è il caso della Renault e della Ferrari, potrebbe diventare eguale anche per l'Alfa-1.

L'indiscrezione, fatta girare ad arte della nuova «Alfa 1», in avanzato stadio di costruzione, pur con certe preoccupazioni sindacali, ha dato noia ai nuovi sponsor che giovedì, mentre AUTOSPRINT è in edicola, presenteranno a Milano il team Parmalat ufficialmente. Sotto sotto, forse è già cominciata la guerra dei nervi.

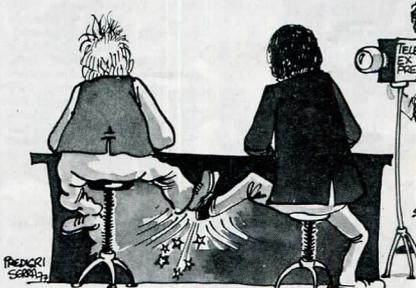
Giancarlo Cevenini



La lacuna della sospensione natalizia di AUTOSPRINT («e motosPRINT») è stata coperta, in parte, quest'anno dalla mantenuta cadenza del nostro supplemento televisivo TELE-SPRINT, che ha dato modo sia nella settimana natalizia che in quella di fine d'anno, di coprire con le ultime notizie e i commenti, gli avvenimenti che non hanno mancato di svilupparsi, anche a stagione morta.

Così la notizia natalizia dell'abbandono di AGOSTINI delle due ruote per passare (spera) alle quattro, ha permesso di realizzare uno special (mezzo a fumetti di Serra) sulla vita sportiva del campione bergamasco con una telefonata in diretta nella quale poi Giacomo ha spiegato la sua ansiosa ricerca di una mono-posto intanto F. 2 per fare il gran salto. Tra gli altri servizi della serata pre-natalizia «La Sbandata» della scuola antisbandamento di Olegna in Svizzera, ha fatto scoprire che Hendricks ora ha messo a fuoco una speciale tecnica di guida per difendersi nelle rapine e nei rapimenti in auto.

Oltre naturalmente le ultimissime notizie e gli archivi della sempre viva avversione ai limiti, TELE-SPRINT si è presentato prima della fine dell'anno con l'immediata sensibilizzazione della «Grande Paura» per Reutemann con quel suo incredibile naufragio sul Paraná. Un TELESPRINT, one è stato poi il ciou del n. 31, cioè una rassegna dei servizi televisivi salienti realizzati nei sette mesi e passa di esperienza TV. Il tutto concluso con un brindisi che promette anche molte novità per il '78, tra cui un Gioco imperniato sul mondiale F. 1 per affiancare il TOTORoombo, andato in vacanza per una settimana.



SI AGGIORNA TECNICAMENTE LA 500 MIGLIA

La F. 1 influenza sempre più INDY

NEW YORK - Se dalle prime sommarie indiscrezioni si possono trarre deduzioni, si può affermare con sicurezza che il campionato USAC (tipo Indy) per il 1978 sarà uno dei più avvincenti e spettacolari. La F. 1, senza troppo clamore, sta infiltrandosi nel campo della USAC ed i costruttori dei bolidi non rifuggono da idee e modelli tratti dalla formula europea. Mentre negli ultimi due anni il motore Cosworth ha fatto la sua apparizione, prima con Al Unser, poi con Rutherford, adesso si cominciano a costruire i telai con in mente la formula mondiale.

Roger Penske, che aveva abbandonato il settore iridato vendendo tutti gli impianti inglesi, ora ha riversato sulle sue macchine tipo Indy concetti, idee e linee della sua PC-4 formula 1. Per questa stagione il costruttore della Pennsylvania presenterà in pista tre bolidi. Il primo, avente per sponsor la Norton Spirit per Tom Sneva, il secondo con sponsor la Gould Special per Mario Andretti e la terza per la Cam 2 (l'ex macchina di Mario Andretti con al volante il giovane Mears).

Quando Mario non sarà negli USA, Mears piloterà la vettura di «Piedone» il quale ha assicurato la sua presenza nelle tre gare maggiori di Indy, Ontario e Pocono dove sono in palio complessivamente circa tre milioni e mezzo di dollari. Tutte le vetture di Penske saranno azionate da motori Cosworth Ford e saranno riconoscibili con la sigla PC-6.

Anche gli altri costruttori, pur lavorando in silenzio e in gran segreto, han fatto capire che ormai è ora di far posto a motori «provati» nella formula mondiale ed indubbiamente superiori all'ormai vecchio Offenhauser che dovrebbe essere «rivoluzionato» quest'anno da un sei cilindri il quale, logicamente dovrà subire una serie di prove e riprove.

Si prevede che il 75 per cento dei bolidi di Indianapolis monteranno motori Cosworth, mentre le scocche e le linee aerodinamiche subiranno numerose correzioni plastiche che le faranno apparire più F. 1 che formula Indy.

I. m.

La BT 46 ora avrà il «musone»



LONDRA - La futuribile Brabham BT46 non accenna a migliorare, facendo dannare Gordon Murray che non riesce a venire a capo della inefficienza pratica — dopo tanti studi — dei radiatori a sfioramento. La «pelle» radiante non riesce a smaltire il calore, pare a causa della bassissima inerzia termica di pannelli così sottili, per cui — anche se a malincuore — si sta resistendo alla macchina con una soluzione più tradizionale. I buoni risultati dati dal nuovo radiatore largo e stretto (foto sopra) nelle prove con la BT 45 C a Rio de Janeiro fanno credere che anche la BT 46 sarà dotata in via definitiva del «musone», con i radiatori olio nella consueta posizione davanti alle ruote posteriori. Così ridisegnata, la BT 46 non solo perderà quella sua aria di vettura rivoluzionaria che fece tanto scalpore alla sua presentazione, ma soprattutto aumenterà considerevolmente di peso. Anche se alla fine dovrebbe risultare un poco più leggera della 45, certo non sarà al limite come si prevedeva. Ad ogni modo, lo stesso Murray al Ricard ha confermato che la 45 C correrà i primi tre Gran Premi, e probabilmente anche Long Beach, per cui la 46 la vedremo a Montecarlo, se tutto andrà bene.

● **JODY SCHECKTER** ha ricevuto a Johannesburg il riconoscimento di Sportivo dell'anno per il Sudafrica. E' la prima volta che un riconoscimento del genere viene attribuito in Sudafrica a un pilota automobilistico.