

Nel firmamento  
**PROGETTISTI**

**COLIN**  
entra come



Harry MILLER



Vittorio JANO



Ferdy PORSCHE

«storico» dei  
più **GRANDI**

**CHAPMAN**  
erede unico

ancor più per il peso delle responsabilità da costruttore

*LA VERIFICA STA NEL DIVERSO «SUCCESSO» DEI SUOI EX  
INGEGNERI PHILLIPPE, TERRY, BELLAMY e SOUTHGATE  
QUANDO HANNO PROGETTATO FUORI DALLA LOTUS*

LONDRA. Circa un decennio fa ho sentito dire che Enzo Ferrari abbia dichiarato (si deve trattare di una perifrasi, poiché ho solo la traduzione inglese e non la fonte originale italiana) che «la Lotus è uno studio completamente scientifico; Colin Chapman è un bravo progettista».

La seconda parte della dichiarazione ha stupito alcune persone allora, come potrebbe accadere anche oggi: è possibile che un uomo che ha così tante responsabilità sia veramente ancora un progettista? La prima parte della dichiarazione (si riferiva alla Lotus '49) avrebbe potuto altrettanto riferirsi alla 25/33, alla 29/38, alla 72 e alla 78 ed altri modelli Lotus di altre categorie.

Fino a che punto l'arte, o scienza di progettazione di macchine da corsa avrebbe potuto progredire oltre, negli ultimi due decenni, se Colin Chapman avesse deciso di dedicarsi solo alla progettazione delle sue vetture, può essere solo una questione di congettura. Il Team Lotus partecipa ormai da molto tempo alle corse di G.P., e solo la Ferrari ha una presenza ininterrotta maggiore. La Lotus si è trovata in periodi neri, i periodi buoni hanno prevalso finora, ma solo una cosa è rimasta costante: Colin Chapman è la Lotus, come lo è sempre stato. Il personale è cambiato alla Lotus, e tra di loro diversi progettisti. Ma la Lotus continua, e per la maggior parte delle volte le loro macchine da corsa sono tutt'altro che banali.

Ora si è aperta un'altra stagione di campionato, che offre lo spettacolo di un pilota al volante di una Lotus che presto si stacca dal gruppo e sparisce in lontananza. Quel G.P. di Argentina forse non è un vero presagio della stagione davanti a noi, ma disponiamo di una larga testimonianza dall'anno scorso che, una

CONTINUA A PAGINA 10 **David Hodges**



Colin Chapman è un genio? Sotto certi aspetti senz'altro, se con tale definizione si vuole intendere qualcuno che ha dato la sua impronta personale nel proprio campo. Il confronto con i suoi «disegnatori», poi, conferma la regola

**La differenza  
fra il GENIO  
e il talento**

**CONTINUAZIONE DA PAGINA 9**

volta ottenuta l'affidabilità — un elemento per cui non è responsabile — Chapman potrebbe imporre la sua autorità sul mondo delle corse, ancor una volta. La sua autorità? Sì, ed è curioso riflettere sulla quantità di progettisti della Lotus, i quali, una volta usciti dal seno della Lotus non hanno più fatto niente di grande.

Generalizzando al massimo, si può dire che il progresso delle macchine da corsa, decennio dopo decennio, sia stato evolutivo. Ci sono state di tanto in tanto macchine che spiccavano sulle altre e che hanno costretto gli altri progettisti a cambiamenti radicali: la Peugeot del G.P. 1921, le Fiat tipo 804 e 805, le Auto Union

parlare della sua assoluta fiducia in se stesso, mentre i suoi nemici potrebbero riferirsi alla sua arroganza; i suoi progettisti si debbono essere resi conto anche troppo fino a che punto hanno lavorato nella sua ombra, quando si sono resi indipendenti.

E' strano, ma non è stato il suo legame con altri progettisti che ha portato alla luce il meglio di Chapman, bensì il suo rapporto con i piloti, al di sopra di tutti l'incomparabile Jimmy Clark. Durante anni di successi e fallimenti, abbiamo dovuto aspettare molto per vedere risplendere quello spirito; attorno ai box della Lotus, l'anno scorso, si avvertiva almeno una forte eco di quei tempi gloriosi nell'accoppiata Chapman e Andretti.

man era anche un ottimo pilota da corsa — per effettuare progettazioni su commissione, come il telaio tubolare e la sospensione per la Vanwall 1956, la sospensione della BRM 1957. Nello stesso tempo è uscito con la prima monoposto Lotus (i tipi complicatissimi, a motore anteriore). Una delle lezioni imparate in quei tempi iniziali con le macchine sport gli è rimasta sempre presente: se devi usare motori con una potenza inferiore a quella dei motori usati dagli avversari, puoi vincere soltanto costruendo macchine con sospensioni, aerodinamica, tutto il resto più efficiente. E questo rimane una fede per Chapman, il «non-progettista».

Ogni giorno ha 24 ore, ed ognuna delle occupazioni di Chapman riempirebbe queste 24 ore per voi o per me. Egli è un uomo d'affari attivo, dirige effettivamente il gruppo Lotus, possiede una compagnia di motoscafi (che in un certo momento sembrava dover prevalere sui suoi interessi automobilistici); dirige il team JPS (forse avete notato che era a capo del team in Sud America); è lui che fornisce l'ispirazione per le macchine da corsa Lotus.

Per mancanza di tempo è costretto a lavorare tramite altri progettisti, la cui reputazione è in questo modo notevolmente salita. Sono stati uomini competenti nei loro campi — dopo tutto, il capo non tollerebbe qualcuno che non sia competente — ma il fatto immutabile è che nessuno di loro ha creato per conto proprio una sola macchina che sia pari a quelle che hanno «progettato» alla Lotus. Forse Maurice Phillippe è riuscito a far funzionare la nuova Tyrrell, ma se è così, sarà la famosa eccezione che conferma la regola, perché le «sue» ultime macchine che abbiano veramente avuto successo erano la Lotus 49 e la 72. Ma furono davvero «sue»? Quanto a Tony Southgate potrebbe essere un'eccezione più vasta, per le sue BRM P153 e P160, forse le sue Shadow DN9 e Arrows FA.1.



**I talenti all'ombra**

Un giovanile Chapman (siamo nel '64) al volante della Lotus 30 Sport



Len Terry è stato il primo progettista «esterno» di Colin Chapman



Ralph Bellamy disegnò anche la sfortunata Texaco Star F. 2



Maurice Phillippe, l'uomo Lotus di maggiore successo



Tony Southgate, ultimo fra i «big» allevati da Chapman

**LA MONOPOSTO «SENZA» TELAIO**

Torniamo per un momento alla cronologia Lotus. Quando la sua 16 si è rivelata un fallimento, Chapman è passato all'altro estremo, la semplicità, ed è uscito con la 18. Era una rara occasione in cui lo si poteva accusare di imitazione, perché proprio come aveva raccolto l'idea di Eric Broadley sulle sospensioni, per poi migliorarle, si è aggrappato alla configurazione del motore piazzato dietro al pilota e lo ha utilizzato nelle macchine degli anni '60. Il 1962 era un anno importante, perché la Lotus aveva i tipi 23, 24 e 25. Ma questa volta Chapman aveva lasciato dietro di sé il suo ruolo tradizionale di progettista, e quelle macchine dimostravano fino a che punto poteva essere fruttuoso il rapporto con cui egli trasmetteva le sue idee ad altri, che le trasformavano in disegni che funzionavano.

La 23 era l'ultima delle brillanti e piccole Lotus sport, con un motore Lotus-Ford 1,5 litri (blocco Ford, e doppio albero a camme in testa), che era il primo frutto della nuova azienda di motori di Chapman (lavoro di progettazione di Mundy). Al primo giro, in occasione della 1.000 KM del Nurburgring, questa piccola macchina si costruì un margine di vantaggio in testa di mezzo minuto sul lotto delle grosse Ferrari e Porsche. Ma è stata trascurata troppo presto, dopo la tristemente nota lite di Chapman con gli organizzatori di Le Mans, che non potevano affrontare il fatto che quel piccolo razzo rendesse ridicola tutta la corsa.

Nel frattempo la Lotus era evidentemente predisposta per una buona stagione di G.P. con la 24 (un derivato della 21) a telaio tubolare. Chapman era un maestro dell'arte del telaio tubolare, ma lo rese superato da un momento all'altro. Mentre stava lavorando sulle macchine

della decade successiva, le Cooper della fine degli anni '50. I progettisti costantemente innovativi sono stati pochi — Harry Miller, certamente, Vittorio Jano, Ferdinand Porsche (sebbene gran parte del suo lavoro si svolgesse al di fuori delle corse).

Data l'occasione di guardarci indietro — diciamo — negli ultimi 25 anni, arriveremo probabilmente ben presto alla conclusione che Colin Chapman è di gran lunga superiore a quegli uomini. Ha commesso molti errori, ma è stato abbastanza grande da riconoscerli e ricominciare di nuovo; i suoi amici potrebbero

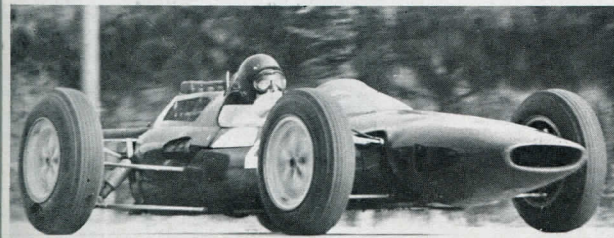
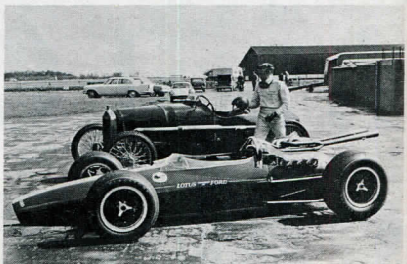
Si deve risalire sempre ai tempi di Clark per trovare un periodo in cui Chapman era un progettista vero, nel senso che si sedeva di fronte ad un pezzo di carta bianca sul suo tavolo da disegno; e risalire a tempi ancora prima di Clark, a quei giorni delle belle piccole macchine da corsa per trovarlo in feroce battaglia concorrenziale con Eric Broadley (e forse trovando- si perfino inferiore, sotto certi aspetti, all'uomo della Lola).

Poi lo hanno convinto a non correre più — con una grande delusione, poiché non dimentichiamo che, tra i suoi molteplici talenti, Chap-

**Le grandi LOTUS**

a sinistra  
 LOTUS 25 del 1962/63

segono a destra: la 38 vincitrice ad Indy nel 1965, la 49 con motore Ford, la 72 del 1970 e l'«errore» JPS 9 del 1974





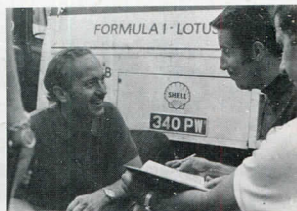
Il più famoso binomio-da-corsa di tutti i tempi è forse quello formato da Chapman e da Jim Clark, cui Colin costruì « addosso » la famosa 25 monoscocca



Monza, 1970: Chapman assieme a Rindt, che sarà comunque campione del mondo, poco prima del fatale giro in prova con la Lotus 72



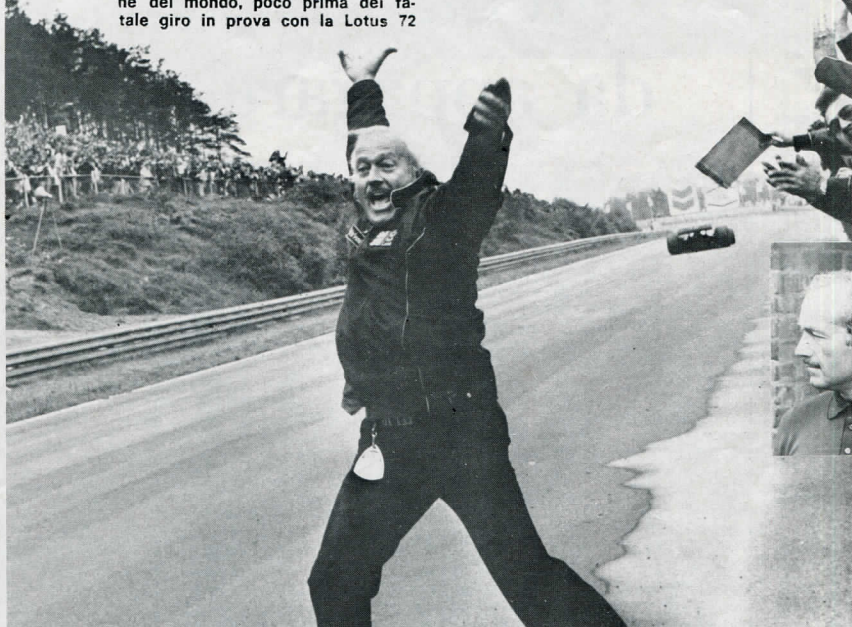
Emerson Fittipaldi, un altro dei campioni del mondo passati da Chapman. Con la Lotus 72, il brasiliano fu il più giovane campione nel 1972



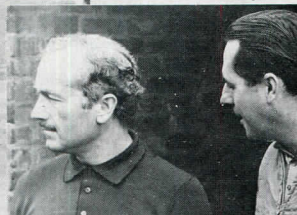
Chapman ed Andretti, qui nel 1970, sono due destinati ad incontrarsi. Lo faranno in un momento per entrambi di « depressione », e si tireranno su



Chapman e Stewart, invece, non si sono mai incontrati. Lo scozzese trovò il suo mentore in Ken Tyrrell, e gli è poi rimasto fedele fino al suo ritiro



Il lancio del cappellino nero, uno sport in cui Chapman è in costante allenamento.



Dopo essere stati avversari in gara, ai tempi in cui anche Colin correva, Chapman e Brabham si sono ritrovati avversari anche in veste di costruttori

sport Elan, egli immaginava una monoposto « senza telaio », basata su un telaio con una larga trave centrale; nella sua mente fertile divenne ben presto una monoscocca.

« Il tubo, — disse Chapman a quel tempo, — è la forma di struttura più rigida nota, e offre un maggiore spazio ». Semplice. Tanto semplice. Ma ci voleva una visione aperta nei G.P., per rendersene conto.

Il mondo delle corse doveva a questo punto riconoscere il genio di Colin Chapman, e quando Clark si è aggiudicato il secondo titolo mondiale (con la 33), altri progettisti dovevano seguire il suo esempio. C'è una certa ironia, perciò, nel fatto che la successiva Lotus di successo in sequenza numerica fosse la 38, che ha vinto Indianapolis nel 1965. Si trattava della prima Lotus da corsa a cui il mondo ha associato apertamente il nome di un altro progettista specifico, Len Terry.

Terry era un progettista per conto proprio, con le sue Terrier sport, e nel 1965 ha lasciato la Lotus per andare, prima, alla Eagle. In qualche modo le sue monoposto sembravano rispecchiare la Lotus 38 in maniera piuttosto notevole; per molto tempo è rimasto ad approfitta-

re della luce riflessa dalla « sua » straordinaria Lotus; era un progettista competente, ma senza idee, di macchine che non dicevano niente.

Questo fatto doveva diventare una storia consueta. Chapman era costretto a delegare del lavoro, aveva bisogno di uno « staff » di disegnatori, aveva bisogno di progettisti, che erano qualcosa di più che solo disegnatori. Questi a loro volta venivano attirati dal fascino di lavorare per un team che dettava legge, e debbono aver contribuito con alcune idee originali. Probabilmente non sapremo mai fino a che punto, ma nessuno ha dubbi che l'ispirazione proveniva da Chapman.

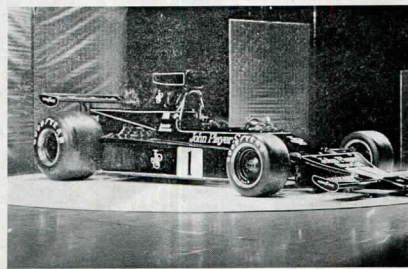
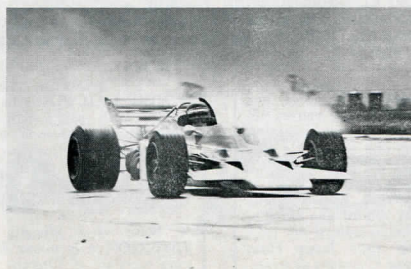
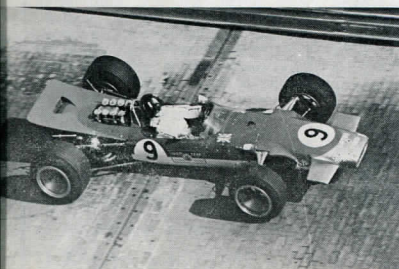
### HA GIÀ IN MENTE LA PROSSIMA MOSSA

Quando tornava da un viaggio oltremare, la materializzava nell'ufficio di disegno, sui tavoli di carta, sui meriti, su qualsiasi cosa gli venisse sotto mano (ed evidentemente, neanche in scarabocchi rozzi). Una cosa che i suoi colleghi di lavoro non sembravano mai volerli rivelare è se, o quante volte, egli si sporge sopra

i loro tavoli da disegno per controllare il modo in cui le sue idee vengono trasformate in disegni operanti.

Siamo stati condizionati, immagino, a considerare questi uomini come associati piuttosto che ispirati da Chapman. In questo modo attribuivamo la 49 a Colin Chapman e Maurice Philippe (aveva il titolo di capo progettista, dopo tutto), o a « Philippe sotto la guida di Chapman » (più vicino alla precisione); Chapman, di fatto aveva in mente le grandi linee della macchina, così come il motore DFV. Poi, quando Chapman è uscito con la 72 a Hethel all'inizio del 1970, noi giornalisti avevamo pochi dubbi che, quando parlava delle caratteristiche di progettazione, avrebbe dovuto usare la prima persona, invece del più cauto « noi ». Quando Rindt è uscito con la sorprendente nuova macchina dall'officina, la nostra reazione fu di credere che Chapman ce l'avesse fatta di nuovo.

Nello stesso modo, eravamo forse troppo solleciti (ma spesso non meno nel giusto) nell'attribuire i fallimenti a « Chunky ». Il successo della 72 non funzionava, e tutto aveva l'a-



CONTINUA A PAGINA 12

CONTINUAZIONE DA PAG. 11

petto come se Chapman stesse perdendo la visione delle sue esperienze nella 77, perché la sua aerodinamica peggiorava man mano che la stagione progrediva. Ma mentre stavamo pensando queste cose, Chapman aveva già in mente la prossima mossa. Sapendo di trovarsi sempre nello stesso gioco, era tornato indietro, ai tempi delle piccole vetture sport, compendendo, nel caso più favorevole, la parità di potenza (con gli altri teams che usavano i motori DFV), o nel caso peggiore, uno svantaggio di potenza di fronte ai teams che usavano i motori 12 cilindri.

Per il 1977 ci ha dato la macchina «ala». Se non fosse stato per le diverse rotture di motore, quella macchina avrebbe certamente vinto il titolo mondiale l'anno scorso, e perciò questa è la strada che adesso stanno seguendo progettisti di fama inferiore. Southgate, per esempio, era alla Lotus fino a metà 1977; ora ha progettato due macchine «ala». I nomi effettivi dei progettisti collegati con la 78 sono O'gilvie e Bellamy; quest'ultimo si trova ora alla Copersucar, e si può osservare già un certo aspetto «Lotus» della Copersucar, mentre voci insinuano che la sua nuova vettura sarà una macchina «ala».

E' strano, ma il più legato ai successi passati della Lotus, Philippe, ha scelto di non seguire le orme del suo maestro di una volta nella progettazione della sua F. 1 1978: Southgate descrive quella Tyrrell come l'ultimo esempio della vecchia generazione, ed è proprio ciò che pensavamo delle macchine degli altri teams quando è uscita la 25...

Fino ad un certo punto, Chapman sta anche compensando fonti di finanziamento non troppo generose. E' stato criticato per aver dato ad Andretti un nemico all'interno del team quest'anno, firmando con Peterson. Ma con Peterson sono venute almeno 250.000 sterline, e la Lotus ne aveva bisogno (l'appoggio finanziario della Players è ora ridotto al minimo indispensabile e quest'anno non c'è neanche più il servizio stampa John Player Team Lotus, nemmeno della specie più rudimentale). Chapman deve lottare su molti fronti. Deve tenere il suo team — la sua passione — in vita ed in primo piano, e nello stesso tempo deve mandare avanti la sua azienda di macchine normali (le vendite sono scese del 20% nel 1977).

Considerati i risultati in corsa della Lotus nei G.P. classe 1,5 e 3 litri, per non parlare dei progressi tecnici imposti all'ambiente delle corse dalle innovazioni della Lotus, si potrebbe perdonare a chiunque presuma che la società abbia impiegato uno staff di progettazione straordinario. Uomini di talento hanno lavorato con Chapman e senza dubbio hanno contribuito con idee originali alle macchine Lotus.

Forse Chapman non sopporta pazientemente le persone moleste, ma riconosce il valore di una autentica competenza. Però, trattandosi di uomini di talento, questi hanno desiderato naturalmente di mettersi in proprio. Ma quando lo hanno fatto, si è visto l'abisso che c'è tra il talento ed il genio.

Perché Colin Chapman è un raro genio automobilistico, un vero innovatore. Ci sono stati pochi progettisti nella storia dello sport automobilistico di questa statura, e ce ne sono stati ancora meno di quelli che hanno contribuito con tante idee originali. Qualunque cosa la Lotus abbia realizzato di positivo può essere quasi invariabilmente attribuito ad A.C.B. Chapman...  
d. h.



**LE CONFIDENZE**

di Eoin S. YOUNG

# Quella tigre da appagare

**LONDRA** - Prevedo fiduciosamente una delle migliori stagioni di G.P. nella storia di questo sport, o «affare», o qualunque sia il termine attualmente adatto per definire questo sport. Non è difficile prevedere stagioni sempre migliori, perché la tendenza delle corse di G.P. è ascensionale, malgrado ciò che i diffamatori possano raccontarvi. Ci saranno certamente delle difficoltà e ci si possono aspettare solo difficoltà in una situazione in cui un gruppo di signori anziani tenta di controllare una tigre, tenendola stretta per la coda. Ma la situazione si risolverà da sé. Forse la tigre si girerà e mangerà l'anziano. O l'anziano potrebbe riuscire a domare la tigre. Ma qualunque sia il risultato, la tigre sarà più soddisfatta.

Si dice da tutte le parti che i piloti di G.P. sono pagati eccessivamente e che non si comportano come si deve. Non è vero. Buttate un'occhiata a ciò che prendono i giocatori di golf o di tennis. Non si può giudicare una professione basandosi su un venticinquesimo dei suoi componenti.

Sono il primo ad ammettere che **JAMES HUNT** debba smettere con le sue scazzottature e il suo atteggiamento da prima donna, nelle occasioni ufficiali in generale. Avendo scritto un libro insieme a lui sulla sua vita, io capisco perché fa queste cose, ma non lo posso scusare per questo. E non lo dovrebbe fare nessuno.

Le corse di G.P. stanno crescendo e migliorando. La BBC in Inghilterra aveva deciso di mettere al bando i Gran Premi, eliminandoli dal suo programma televisivo, privando con ciò migliaia di persone di uno sport per cui credevano di aver pagato il canone. Ora la BBC ha cambiato idea e il G.P. d'Inghilterra sarà trasmesso in diretta nel 1978. Forse verranno anche trasmessi altri G.P.

Allora, chi vincerà il titolo mondiale? Non so, ma direi che il campione 1978 sarà James Hunt. Scelgo Hunt perché le circostanze sono giuste. Una stagione per la messa a punto della M26 e nelle ultime gare del '77 Hunt ha mostrato di essere pronto a contendere nuovamente il titolo. Gode dell'appoggio di Patrick Tambay, un giovane pilota francese in procinto di diventare un asso e se Tambay obbedisce agli ordini di Teddy Mayer, la coppia Marlboro-McLaren sarà formidabile.

Il maggiore rivale sarà il team John Player Lotus. Ronnie Peterson ha attraversato una stagione piuttosto nera con la sei ruote ed è impaziente di dimostrare che quella scintilla che gli ha fatto vincere il G.P. d'Italia nel 1976 con la March è sempre viva. Mario Andretti è stato impaziente di assicurarsi che Ronnie non vinca, perché come tutti sapete solo una macchina può vincere una corsa mentre potrebbe essere indifferente per Colin Chapman quale delle due vetture vinca, non lo è affatto per Mario Andretti. Nel team Lotus, i suoi piloti sono abbastanza veloci per ostacolarsi a vicenda nel tentativo di battere Hunt. O semplicemente per vincere.

Niki Lauda può essere o meno una minaccia. Le prime due corse servono appunto a darci l'indicazione giusta per quello che possono essere le sue reali possibilità 1978.

Poi ci sono gli sfidanti: John Watson, Jody Scheckter, Carlos Reutemann, Patrick Depailler. Si legge come un «menu» di un ristorante elegante. Vedremo in futuro se vale la pena azzardarci in oroscopi simili...

● **JODY SCHECKTER** aveva una decal diversa sulla sua vettura in Argentina. Ma solo per pochi minuti, finché Jody non l'ha scoperta e l'ha tolta! L'autoadesivo appiccicato sul musetto della sua Wolf diceva: «Se ritenete che sono un cattivo pilota, dovrete vedermi colpire una palla!». I colpevoli sembrano trovarsi nel team McLaren ed ho visto James Hunt riprendersi la decal. C'entrava di sicuro.



**PILOTEIDE**

**FITTI «100»**

● Per onorare il loro pilota in occasione del suo 100. GP il team Copersucar ha fatto fare un trofeo speciale «Colibri», consegnandolo a Emerson Fittipaldi la mattina della corsa argentina. Il colibri è il simbolo del team Copersucar. Se Emerson Fittipaldi avesse iniziato la sua carriera di G.P. una corsa più tardi con la Lotus, la sua festa avrebbe potuto essere celebrata a casa sua, in occasione del G.P. del Brasile con gran piacere del suo pubblico. Emerson ha vinto quattordici G.P. e si tratta solo del decimo pilota che abbia disputato 100 G.P. Il nono è stato Clay Regazzoni a Monza l'anno scorso.

**La scintilla di WATSON**

● Il principale problema di **JOHN WATSON** in questa stagione potrebbe essere che sia troppo deciso a dimostrare il suo valore contro il suo compagno di squadra Niki Lauda e a dimostrare a Bernard (come lui chiama sempre Ecclestone) e al mondo intero che un potenziale vincente è in agguato nell'irlandese più silenzioso del mondo. Egli si potrebbe accanire per battere Niki e perdere di vista lo scopo effettivo, cioè vincere le corse.

Si ha l'impressione che Bernie abbia portato un «premio» al team sotto forma di Lauda. Lauda ha la sua aureola di invincibilità, anche con quel piantare in asso Enzo Ferrari, che già da solo è un passo che richiede un bel coraggio.

Watson rifiuta di farsi spaventare da questa aureola, dicendo: «Non prevedo alcun problema. Ce ne potrebbe essere uno se dovessi batterlo (Niki) in continuazione, ma penso che Bernard saprebbe affrontarlo. Ciò che egli desidera è che vincano le macchine Brabham e i motori Alfa Romeo... non gli importa chi fa il lavoro di vincere».

● **JOHN WATSON** è irlandese dell'Ulster, così si qualifica. Ha fatto una questione divertente di questo argomento quando ha ritirato il «Graham Hill Trophy» (per il migliore pilota di F. 1 britannico 1977) in occasione della cena annuale del British Racing Drivers Club. «Nelle occasioni in cui non vado bene, o quando spingo qualcuno fuori pista — intenzionalmente o no — sono un pilota irlandese. Ma quando vinco, o se faccio qualcosa di buono, sono britannico!».

**Attrante JODY?..**

● Subito dopo della sua abilità di pilota, **JODY SCHECKTER** è orgoglioso del suo fisico. E' fatto come un giovane toro e si allena per rimanere così. Perfino uno scherzoso pugno di Scheckter potrebbe romperci il braccio. Perciò, non c'è da meravigliarsi che un pilota che causa delle grane a Scheckter in pista si preoccupi di sparire immediatamente dopo la corsa; se possibile prima della fine. Allora come è possibile che il «Sunday Telegraph Magazine» elencasse Jody sotto la definizione di «Minuscolo ma attraente» nel suo pezzo fotografico «Che cosa rende attraente un uomo?».

Bernie Ecclestone potrebbe, con un  
**CONTINUA A PAGINA 17**

● **MIKE HAILWOOD** ha ricevuto il premio MBE per i suoi meriti nel motociclismo e quando un giornalista straniero ha insistito chiedendo cosa significassero queste iniziali, ha risposto nel suo tipico stile sfacciato: «**MOTOR BIKE ENGINEERING!**».

● Forse vi è sfuggita: **RONNIE PETERSON** e la nuova Miss Mondo sono entrambi di Orebro, in Svezia...

CONTINUAZIONE DA PAG. 12

SEGRETI DELLE F. 1

po' di fantasia, essere « Minuscolo ma attraente », ma non Jody Scheckter! Jody può essere « attraente » se si vuole, ma « minuscolo » non lo è di certo... Il pezzo valutava uomini famosi e li ha classificati sotto diverse rubriche. Emerson Fittipaldi si è ritrovato nella parte riservata agli « Staloni Italiani » insieme ad Uri Geller, Sacha Distel e Ilie Nastase. James Hunt era lì anche lui sotto la voce « Tipico inglese » insieme a Barry Sheene, David Niven, Jeremy Thorpe, Lord Lucan, Mark Phillips e David Owen.

C'era una parte chiamata « Uomini Muscolosi » tra cui si trovavano Steve McQueen, Mark Spitz, Lee Marvin e John Newcombe. Forse la foto di Jody è scivolata via da questa sezione quando il tipografo stava preparando la pagina...

## Guardatevi da DIVINA...

● Divina Galica ha 31 anni (« Ma Andretti è più vecchio ») e si è impegnata in un corso di allenamento fisico per superare questo svantaggio. « Ho deciso che avevo corso tutto questo tempo solo con le gambe ed i piedi, ma per una corsa di 300 chilometri si ha bisogno anche della forza di spalle e braccia ». Comincio a sentirmi male solo ascoltando il racconto dei particolari del suo programma di ginnastica. « Tiro, spingo e alzo 30 kg in un esercizio composto. Riesco a fare dieci di questi esercizi di fila ». Poi ci sono le corse attorno a Chelsea. « Prima cammino, poi corro, poi faccio uno sprint; andare a spasso soltanto non serve un gran che, penso ». Per ravvivare la forza muscolare, a volte parte per la sua corsa con un grosso sasso in ogni mano. E i muscoli si induriscono.

« Sentì qua », dice facendo come Braccio di Ferro, ma declino il suo gentile invito. Non mi sembra giusto sentire i muscoli di una giovane signorina, in nessun momento, tanto meno di fronte a tanta gente riunita. Eravamo alla premiazione Grovewood, una settimana prima che i progetti di GP di Divina e l'affare Olympus venissero resi pubblici. Qualcuno mi minacciò dolorosamente in modo fisico, se solo avessi fiutato sui suoi progetti... Non so se ora ha giudicato che tutta quella preparazione fisica sia servita a mostrare bene le sue qualità.

## SHEENE in auto nel '79

● BARRY SHEENE, il campione del mondo nella classe 500 che corre per la Suzuki si trova ad un bivio della sua carriera, come Mike Hailwood, John Surtees e come molti altri famosi piloti delle due ruote nel passato. « Vincere all'inizio — dice — è una fortissima emozione e una sfida e penso che per me non arrivi mai il punto in cui ciò diventa noioso, ma ho raggiunto un traguardo e la sfida è meno forte ».

I campioni hanno la tendenza a cercare nuove emozioni e quando si è campione di motocicletta fa voglia aggiungere un titolo « quattro ruote » alla serie, tanto più in quanto i due sport sono abbastanza simili, in termini di talento necessario per avere successo.

Sheene è bravo come lo era Hailwood, un insieme di velocità e equilibrio amalgamato con la moto.

Nel '77 a Monaco Sheene era nei box di Hunt e ha parlato con molta gente dell'ambiente di GP. Diversi

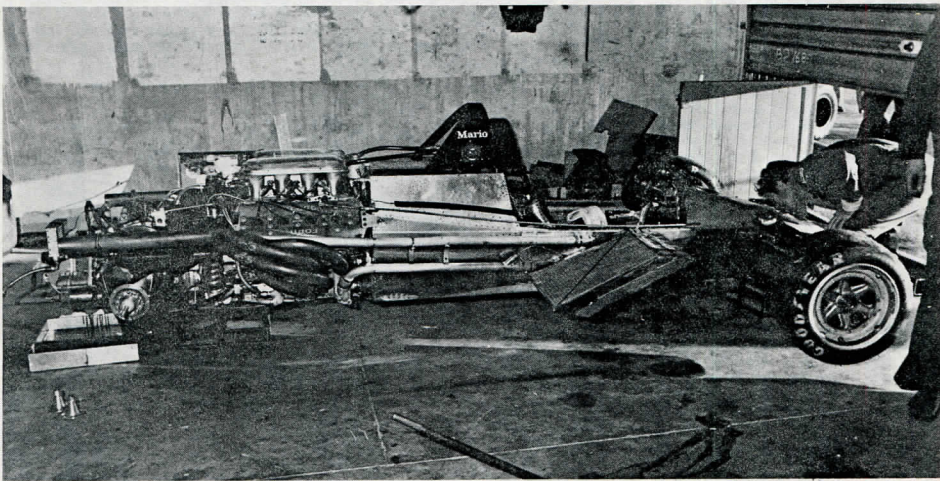


Dalla Lotus 79, Chapman spera di ottenere la medesima straordinaria stabilità della attuale 78 con in più una superiore velocità di punta. Sotto, si nota bene la parte centrale della monoscocca della 79 in cui è contenuto tutto il carburante con lo speciale sistema di pescaggio totale del carburante anche questa volta inventato da Colin Chapman

# Economy-LOTUS col ragno lunare

● Quando l'ultima LOTUS (anzi, scusate, John Player Special) è stata annunciata a Londra, la parte inferiore dei cassoni laterali e il loro particolare « effetto-suolo » erano un segreto assoluto. I giornalisti che sapevano queste cose non venivano incoraggiati a fare domande o a guardare da troppo vicino. Perciò, se la parte inferiore dei lati della Lotus è segreta, come crederete staranno le cose con l'interno del serbatoio di benzina della più recente JPS Lotus, che dovrebbe essere impiegata in corsa per la prima volta in Sud Africa il 4 marzo? Ve lo posso dire. Colin Chapman ha abbandonato le cellule multiple, che si trovavano su entrambi i lati della vettura e dietro l'abitacolo e ha sistemato tutti i 38 galloni (170 litri) in un unico grosso serbatoio dietro al pilota. C'è un unico grande buco in alto, per far entrare la cellula e la schiuma e un buco più piccolo per far uscire il carburante. Nient'altro. Niente valvole di ritenuta, niente tubi di collegamento complicati; incredibilmente semplice. Ma c'è un trucco che neanche l'occhio più acuto potrebbe scorgere, perché è installato effettivamente all'interno, e da tutti i punti di vista sembra essere un aggeggio di un viaggio lunare: una specie di ragno metallico con quattro gambe, una giù per ogni angolo del serbatoio. Al centro si trova un vaso di raccolta che contiene un gallone di carburante e si trova a circa 23 centimetri dal fondo del serbatoio. Le gambe hanno l'aspetto di un manico di mazza da golf vuoto e i piedi assomigliano alla parte della mazza da

CONTINUA A PAGINA 18



direttori di team hanno espresso più che un interesse superficiale ai progetti futuri di Sheene, ma evidentemente solo Surtees gli ha effettivamente scritto, facendogli una proposta. Sheene è rimasto abbastanza impressionato nel mettersi al volante della Surtees F. 1 per 80 giri a Brands Hatch nell'estate scorsa, e immagino che anche « Big John » fosse impressionato dai progressi del motociclista. Sheene aveva girato in un tempo un secondo e mezzo al di sopra del tempo di Stephen South al volante della stessa macchina, ma per Sheene tutto era completamente nuovo. Il cambio delle marce, per esempio.

La sua Rolls Royce Silver Shadow è automatica; la sua 500 Suzuki ha il cambio al piede. Perciò la scatola del cambio del signor Hewland a 5 velocità costituiva un'esperienza del tutto nuova. La prima reazione di Sheene fu sfavorevole, non gli piaceva

pilotare una macchina di F. 1. Ma dopo 40 giri, chiedeva di poter fare una prova con un assetto dell'altone e delle sospensioni diverse. Prima di tutto si era trattato di una sessione di « presa di contatto » e benché avesse nuovamente firmato con la Suzuki per il 1978, esiste la forte possibilità di vedere Sheene su quattro ruote nel 1979.

L'ultima edizione del « Barry Sheene Magazine » cita Surtees che spiega: « Vi dico la ragione per cui molti motociclisti non hanno successo con le macchine. E' perché di solito rimangono troppo a lungo nelle moto. Quando sono passati alle macchine, calcolavo che avessi ancora cinque anni con le moto, ma francamente mi ero stancato di tutto ciò. Avevo vinto il campionato diverse volte, non c'era più niente da dimostrare. Ho sempre sofferto del desiderio di cambiare e alla fine del 1959 sapevo che la MV

era diventata un po' compiaciuta. Non li vedevo con la voglia di fare qualcosa di nuovo e anche se non avessi cominciato a correre in automobile, avrei smesso di correre in motocicletta. Il segreto sta nel fare il salto quando si è ancora interessati. Tanti hanno già passato l'apice quando lo fanno ».

« Poi ci sono tipi diversi di piloti. Alcuni sono lenti nel loro sviluppo e nell'adattarsi a nuove circostanze; altri, per la loro costituzione mentale, sono "piloti di reazione", del tipo di Rindt e Peterson. Imparano molto in fretta, e mi piace credere che facciano parte di quel tipo di piloti. Forse Barry Sheene sta pensando di fare il salto; personalmente ritengo che dovrebbe essere molto bravo a fare in automobile ciò che ha fatto in moto, ma la cosa principale è che deve veramente volerlo. E se è così, non dovrebbe aspettare troppo a lungo ».

CONTINUAZIONE DA PAG. 17

golf con cui si colpisce la palla. La creatura metallica lunare di Chapman, sepolta nel serbatoio, deve raccogliere le ultime tracce di carburante alla fine di una corsa.

E' stata una cosa che ha colpito il perfezionista Chapman da quando ha scoperto che la Lotus 76 non riusciva ad utilizzare gli ultimi 15 litri dal serbatoio e che la più recente 78 non era in grado di aspirare gli ultimi 3 litri, 3 litri e mezzo con uno spreco di peso di circa 10 chili. L'idea delle «mazze da golf» è che ogni «mazza» risulta contenitore di circa mezzo litro di benzina, fornita di un labbro per impedire che il carburante raccolto possa uscire di nuovo.

Immaginatevi il carburante, man mano che il suo livello si abbassa negli ultimi giri: la macchina frena, il carburante scorre nell'angolo avanzato del serbatoio, le «mazze» raccolgono mezzo litro ognuna su ogni lato. Man mano che la macchina accelera, uscendo dalla curva, il carburante scorre su per le «maniche vuote» e va nel vaso di raccolta, da dove viene pompato verso il motore.

La stessa cosa succede nelle curve. Questo sistema, come dicono, garantisce l'uso di tutto il carburante tranne circa 3/4 di litro durante le prove effettuate. Poiché era impossibile osservare il funzionamento del sistema in macchina, hanno fatto un serbatoio trasparente che portava all'interno il «ragno lunare». Venne installato in una Renault 5 e gli scienziati vi si sono raggruppati attorno mentre la piccola Renault faceva del suo meglio per simulare una macchina di GP...

● Piace molto la storia delle prime prove del cambio semi-automatico nella Lotus F. 1 a Snetterton. La macchina era stata avviata e stava nel box con il motore acceso per riscaldarlo, quando i meccanici si sono d'un tratto accorti che stava avanzando da sola! Il cambio semi-automatico aveva evidentemente deciso che fosse ora di muoversi, ha inserito una marcia e stava per andarsene prima che il pilota fosse arrivato. I meccanici si sono buttati sopra e hanno spento il motore... Fu la fine delle prove, per quel giorno!

**DUCKWORTH è per «strozzare»**

● Quando parla KEITH DUCKWORTH, lo si ascolta perché non lo fa troppo spesso, a meno che non si acquisti da lui qualcosa, perché diventerà sempre interessante e perché è spesso difficile riuscire a fargli dire una parola. Alla presentazione del Ferodo Trophy al Dorchester chiesi al capo della Cosworth che cosa pensasse delle voci sul motore turbo a due tempi della Ferrari per la F. 1 (poi smentite).

Dopo alcuni minuti di «riscaldamento», durante i quali era passato da un bicchiere d'acqua a un gin tonic, mi sono reso conto che avevo inavvertitamente acceso un argomento molto caro a Keith. Diceva di aver preso in considerazione di progettare un motore due tempi turbo due anni fa. «Al regolamento attuale è il modo per vincere, ma non penso che abbia un senso a lungo termine. Non sarebbe adatto alle corse. Si tratta di un esercizio tecnico difficile... offre decisamente vantaggi tecnici, ma pone anche un grosso problema. Secondo me il costo non corrisponde alla competitività. Se vogliamo arrivare all'estremo, un due-tempi turbo potrebbe diventare effettivamente una turbina a gas. Fondamentalmente un turbo compressore è una turbina azionata dal gas di scarico, direttamente accoppiata ad un compressore centrifugo. Parliamo ora di un motore com-

**Come ti simulo il pilota F.1**

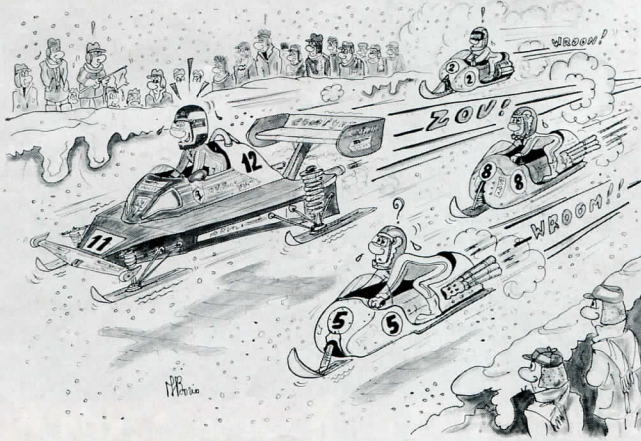
● Ho accennato in questa rubrica l'anno scorso al fatto che JODY SCHECKTER aveva respinto le possibilità di costruire un simulatore di macchine G.P. per «collaudare» piloti aspiranti alla F. 1, prima di permettere loro di tentare la sorte in pista. Deve essere stato in una fase della stagione quando Scheckter e Niki Lauda passavano molto del loro tempo (o così sembrava) a «inciampare» sui novellini. Lo scienziato elettronico Karl Kempf, come potrete immaginare, ha preso nota del punto di vista di Jody e offre il suo:

L'idea generale di un simulatore è come segue: le informazioni passano dalla macchina al pilota (cioè «sentire la macchina»), le informazioni passano dal pilota alla macchina attraverso i «comandi», la macchina elabora queste informazioni (cioè «reagisce» o meno), rimanda altre informazioni al pilota ecc. ecc.

«Poiché la discussione qui riguarda il fatto di «provare» i piloti, il simulatore fornirebbe i comandi della macchina, la reazione della macchina, e il sentire della macchina. I comandi non sono difficili, normali comandi dell'abitacolo collegati elettronicamente con il calcolatore.

«Il «sentire» della macchina è difficile e richiede molta potenza idraulica sotto il comando del calcolatore per simulare l'accelerazione laterale nelle curve, ecc. Ma è possibile. Si, perfino per quanto riguarda le macchie d'olio! Anche la reazione della macchina è difficile, e richiede modelli matematici dettagliati di gomme, sospensioni e dell'aerodinamica nel calcolatore per rispondere al comando e produrre il «sentire della macchina»: al momento non è possibile, almeno non per una macchina da corsa. Ma forse noterai che la voce «sentire la macchina» si trova tra le cose che io misuro con il kit di registrazione a bordo delle Elf Tyrrell e che la voce «reazioni della macchina» si trova tra le cose che io formo matematicamente al calcolatore».

● Kempf non è uno dei soliti scienziati medi, che passano il tempo seduti da qualche parte a pensare e a volte soltanto seduti. Egli effettivamente si lascia coinvolgere nell'azione. Allo scopo di sperimentare le sensazioni e reazioni della macchina e del pilota in pista, Karl si è offerto volontariamente (anzi, ha insistito) di accompagnare Patrick Depailler alle prove con la Renault Le Mans sul circuito di Paul Ricard. Non si era mai seduto in una macchina da corsa che fosse andata ad una certa velocità, perciò ha preso tutte le precauzioni, come non fare colazione («per non perdere la faccia davanti a Patrick...»), ma di fatto è rimasto stupito di come tutto si è svolto in modo tranquillo e controllato. Non ha detto «noioso», ma non sembrava neanche tanto emozionato...



posto, dove la potenza sviluppata dal turbo viene collegata con la potenza sviluppata dal motore a pistoni. Se si dovesse far funzionare il due tempi con le sue luci permanentemente aperte come camera di combustione per il turbo, si ha una turbina a gas, che rovescerebbe del tutto le regole di potenza.

«Come sviluppo definitivo, suppongo che sia la strada giusta, ma significherebbe la fine delle corse di GP come le conosciamo ora. Essendo un tipo prudente, ho esaminato tutte queste possibilità e spero che nessuno sia tanto stupido da sviluppare un due tempi turbo...».

Duckworth ritiene che non ci sia senso nel cercare di ottenere una potenza eccessiva da un piccolo motore, principalmente perché è più logico usare un motore più grande,

controllato da una qualche formula di efficienza, e la possibilità di uno sbocco commerciale nel campo delle macchine di produzione è maggiore. Egli sminuisce di importanza il metodo suggerito di liberalizzare la potenza dei motori in F. 1 e di fornire semplicemente una quantità fissa di carburante a ogni concorrente prima del via delle corse.

«Si potrebbe avere un motore di 1000 CV, che renderebbe facili i sorpassi, ma si potrebbe usare solo una media di 400 CV per la maggior parte della corsa, altrimenti si rimarrebbe senza carburante. Le corse si trasformerebbero inevitabilmente in una specie di inseguimento in bicicletta, con il lotto tutto compatto in cui tutti si aspettano di poter fare lo sprint negli ultimi giri. Non ritengo che sia necessariamente una buona co-

sa per le corse di GP, ma vedo che è questo il modo in cui funziona ora Indianapolis. Teddy Mayer è dell'opinione che questo sistema renderebbe le corse più interessanti per il pubblico, ma non posso dire di essere del tutto concorde con lui.

«Sarei favorevole a corse di una formula con un massimo di flusso di carburante nell'unità di tempo, in modo che, se fossi in grado di progettare un motore efficiente, senza tenere conto della potenza, potrei, diciamo, avere a disposizione 500 CV per correre, mentre qualcun altro con un motore meno efficiente potrebbe avere solo 450 CV. Ma come si potrebbe sorvegliare un sistema tanto sottilmente regolamentato? Sarebbe praticamente impossibile».

«La risposta più semplice è di dare l'aria, come si fa già con successo in F. 3. Metta un diaframma nella presa d'aria di circa un pollice e mezzo di diametro e si potrebbe lo stesso correre con un turbocompressore. Un sistema come questo sarebbe facile da costruire, semplice da controllare, darebbe molta libertà d'azione ai progettisti e sarebbe effettivamente una formula di consumo, perché per ottenere il massimo di efficienza non ci si distaccherebbe molto dal rapporto ottimale carburante-aria chimicamente corretto...».

**La LOLA doppio-uso**

● ERIC BROADLEY mi ha guardato in modo veramente strano quando gli ho chiesto se fosse vero che aveva smesso di costruire macchine di F. 5000, ora che l'Australia è l'unico paese che organizza ancora corse per queste grosse monoposto. Il costruttore Lola dice che l'attuale macchina Can-Am la T333CS è veramente solo una F. 5000 rivestita di una carrozzeria avvolgente e la versione monoposto della vettura Can-Am è sempre disponibile (da ordinare) come F. 5000-T332. Secondo Broadley è semplice correre nella serie Can-Am con la T332CS: «Comperate la carrozzeria monoposto e convertitela in una T332, per correre in Nuova Zelanda». La macchina Can-Am costa 15.000 sterline come telaio completo, a parte si paga il motore. E che cosa significa il suffisso «CS»? Secondo Eric vuole dire Chaparral-Sport, collegando la Lola con l'operazione di Jim Hall che conosce tanto successo negli USA. (Patrick Tambay ha vinto il campionato Citicorp Can-Am con una Lola per il team Hall-Haas. L'estate scorsa).

**HULME «fissato»**

● DENNY HULME sta felicemente lavoricchiando a casa sua, in Nuova Zelanda, dedicandosi al suo passatempo di collezionare e restaurare motori «fissi». Si tratta di robusti aggeggi contadini progettati per azionare falciatrici, seghe circolari o pompe dell'acqua. Denny ha cominciato a dimostrare interesse a questi congegni sbuffanti quando era ancora in Inghilterra e visitava spesso fiere di motori a vapore per osservare file di motori fissi in azione. La campagna neozelandese gli fornisce evidentemente una vasta scelta di vecchi motori e la collezione Hulme è in costante crescita. E' una cosa assai diversa dai Gran Premi, suppongo. Denny è «Mike the Bike» Hailwood hanno corso insieme di nuovo in occasione del Mobil Economy Run che si è svolto a fine anno in Nuova Zelanda, quasi una volta pilotando una Princess 1800. Sono arrivati sesti nella classe con 37,18 miglia per gallone. Una Leyland-Mini 1000 ha vinto l'assoluto con 52,874 miglia per gallone.

## GIOCHI DI SQUADRA

## 10 milioni di «6 ruote»

● Forse il team di KEN TYRRELL è il primo a vendere i propri prodotti, cercando di dare una mano a finanziare il programma di GP. E' vero, la maggior parte dei teams ha delle attività commerciali, ma queste vengono di solito promosse da e per gli sponsors, piuttosto che incrementare i mezzi finanziari del team. La maggior parte dei teams ritengono che le corse siano tutto, l'inizio e la fine di tutto, quando si parla dell'aspetto finanziario. Bobby Tyrrell, il più giovane ed allampanato figlio di Ken ha istituito un'operazione commerciale affiliata al team da corsa, che si occupa di abbigliamento per un valore di 150.000 sterline nel corso degli ultimi dodici mesi.

«Nel clima economico attuale, noi riteniamo che sia vitale dimostrare ai nostri sponsors e al pubblico che ci diamo da fare per contribuire a finanziare le nostre attività agonistiche, con i nostri sforzi», disse il padre Ken. «Un'altra importante fonte di introiti è la fabbricazione di giocattoli, cioè le case che producono modellini, su licenza, delle nostre macchine. La sei ruote — Project 34 — è stata probabilmente la macchina che ha dato vita al massimo numero di modelli mai prodotto da quando l'industria dei giocattoli si è interessata ad essa, due anni fa; si valuta che siano circa 10 milioni i modelli fatti di questa macchina in licenza in tutto il mondo».

## Nomi a carambola

● Otto anni fa eravamo stupiti dalla audacia di un nuovissimo team, il team March, inseritosi nel mondo dei GP usando le iniziali dei suoi fondatori per formare il nome. Ora è successo nuovamente con il team ARROWS, dell'ex pilota e «cacciatore di sponsorship» Jack Oliver, il quale dice fosse sempre stata la sua ambizione dirigere un proprio team di GP. (A = Ambrosio, R = Rees, O = Oliver, W = Wass e S = Southgate, la «R» supplementare è stata inserita per formare una parola riconoscibile). Ma la più popolare decodificazione della parola al momento della presentazione del team era «Alan Rees Rips Off Wass and Southgate», («Alan Rees strappa via Wass e Southgate»).

A parte il fatto che ha un finale al plurale per un'unica macchina, la parola stessa è piuttosto onomatopeica, non trovate? Il mio dizionario Oxford dice che la parola significa: formazione di nomi o parole da suoni che assomigliano a quelli associati con l'oggetto o l'azione nominata o che fa intendere le sue qualità. Loro suggeriscono «cuculo», ma mi sembra un po' vago, «Arrow» (cioè letteralmente «freccia») è un esempio molto migliore. La parola in sé suggerisce una forma snella e velocità in aria, perfino una forma di precisione. Il nome è importante perché dà un incentivo al team nuovo. March non era proprio un gran incitamento; Shadow fa sempre pensare a qualcosa sullo sfondo. Arrows è buono.

Ho sempre pensato che l'ideale binomio onomatopeico sarebbe stato American Express come sponsor di Mario Andretti. Ho suggerito che una tale faccenda fosse in fase di negoziato alcuni anni fa e che i risultati fossero interessanti. Evidentemente è stato discusso un tale affare, ma poi la faccenda è stata respinta.

## GRANDI MANOVRE

## Formula 1 tra i canguri

● JOHN ROXBURGH, il nuovo presidente della CAMS (Confederation of Australian Motor Sport) fece il commissario in occasione del GP del Giappone. In quella occasione discusse la possibilità di portare una prova valevole per il campionato mondiale anche in Australia. «Ci sono degli sponsors interessati alla corsa, ma i soldi sono sempre un problema. Poi ci sarebbe la scelta del circuito. Calcolo che, ai prezzi attuali, la corsa costerebbe un milione di dollari australiani. Dove? A Bathurst piacerebbe molto avere la corsa, ma il circuito non passerebbe mai i controlli di sicurezza. Robert Langford (uno degli ispettori di sicurezza della CSI) ha visitato il circuito e ha detto che è buono, eccezione fatta per le otto miglia di guard-rail mancanti! Jackie Stewart ci ha detto che non ci sarebbero problemi se potessimo spostare le montagne...».

Una delle caratteristiche di Bathurst

Saudita per combinare l'affare più grande di tutti i tempi (o che avesse perso quello che aveva già portato in porto)! Un altro dirigente di team assente era l'onorevole Anthony «Bubbles» Horsley, costretto al letto per un disturbo allo stomaco, che si era preso durante il volo a Rio, dove era rimasto con sua moglie, su ordine del medico, mentre Divina Galica non è riuscita a fare il suo debutto in GP con la Heskeith della Olympus Cameras. Malgrado tutto il suo entusiasmo, la povera Divina è stata più lenta di 9 secondi di Andretti in «pole», e di 4 secondi e mezzo di Brett Lunger, l'ultimo qualificato.

## Ristorante-bus da Gran Premio

● NICK SYRETT, l'uomo che costituiva la spina dorsale del «British Racing and Sports Car Club» e che è stato un personaggio di spicco nella direzione dello sport automobilistico britannico per anni, è tornato alle corse come direttore delle pubbliche relazioni per la Rivet-Supply-Company. La Rivet non costituisce proprio una delle cose per

## RICORDI E INCONTRI

## In memoria di HOFER

● HEINZ HOFER, uno dei ragazzi più simpatici e sinceri del mondo automobilistico è rimasto ucciso in un incidente il 27 dicembre sulla circonvallazione di Portsmouth. Era nato in Svizzera 34 anni fa, ed era stato la mano destra di Roger Penske, incaricato del programma agonistico. Heinz aveva stretto un'amicizia personale con John Watson, quando John correva i GP per il team Penske e aveva cenato con John la notte del suo fatale incidente. Heinz era al volante di una Ferrari Boxer con guida a sinistra e John può presumere soltanto che, quando Heinz è partito per tornare a casa verso le 23.15, c'era poco traffico e quando è entrato nella circonvallazione Heinz sia entrato in direzione sbagliata, un errore naturale quando si passa la maggior parte del tempo in America e quando si guida una macchina con il volante a sinistra su un tratto di strada deserto, dove la memoria non viene aiutata dal traffico. E' rimasto ucciso sul colpo in un incidente frontale in cui anche uno degli occupanti dell'altra vettura è rimasto ucciso e un altro gravemente ferito.

Roger Penske e Heinz Hofer si erano incontrati sui pendii di sci a Vale in Colorado, dove Penske stava imparando e Hofer era l'istruttore. Sono diventati buoni amici, e quando Heinz ha espresso il suo forte interesse per il mondo delle corse, Roger gli ha offerto un lavoro stagionale come «tutto fare» ai suoi teams Can Am e USAC alla fine degli anni '60. Io conobbi Hofer, quando eravamo entrambi «juniors» lui con Penske ed io con la McLaren. Egli è salito presto, fino a dirigere il team Porsche Can-Am e poi ha elaborato il programma europeo di GP di Penske. Esiste, con la maggior parte dei direttori di team, una forma accettata di sofismo nel parlare poiché si riceve raramente una risposta diretta e non si pone una domanda diretta. Ma con Heinz tutto era diverso, lui era sempre diretto. Non ti urlava nell'orecchio qualcosa di un tubo di scarico rotto, ti portava in un angolo tranquillo dei box e si dava molto da fare per spiegarti. Diligente e preciso. Uno dei ragazzi più simpatici. Doveva sposarsi in gennaio. AUTOSPRINT porge le sue condoglianze mio tramite alla famiglia.

## Il pilota del cemento

● TONY DRON, il lungo ex giornalista e pilota da corsa, sta attualmente sudando come manovale da costruzioni ed è alquanto disilluso con il suo destino. Guadagna 14 sterline al giorno guidando una miscelatrice di cemento e dice che gli hanno pagato 3.000 sterline la stagione scorsa, pur essendo stato il pilota di maggiore successo della British Leyland con cinque vittorie assolute e dieci di classe su dodici corse con la Dolomite Sprint ufficiale. Ma poi la Leyland si è ritirata dalle corse lasciando Dron a piedi ed ora è un manovale, il che, come dice, fa bene alla sua anima. «Mi rende più aggressivo, più deciso di avere successo nel '78». La prossima volta che passate davanti alle costruzioni Wimpey, cercate un tizio alla miscelatrice di cemento che porta una tuta Nomex. Si tratta di Dron, ed è aggressivo.

Eoin S. Young



è il suo lungo rettifilo, che ha il nome affettuoso (e senza dubbio anche costoso) di «Conrod Straight» (rettifilo biella). Ci siamo chiesti se il re del cricchet Kerry Packer non potesse essere interessato ad organizzare il GP come contorno delle sue «prove» di cricket, commercializzate e controverse. «Potrebbe essere interessato ad appoggiare il GP con la sua stazione televisiva, ma purtroppo abita nella città sbagliata». Packed abita a Sydney e l'unico circuito disponibile si trova presso Melbourne. Roxburgh riteneva che si potesse portare ai livelli internazionali anche il circuito di Philip Island con poche spese (paragonato ad altri circuiti), il che sarebbe una bella cosa, poiché il primo GP australiano si è disputato proprio a Philip Island nel lontano 1928.

## Dov'era FRANK?

● FRANK WILLIAMS era assente in Argentina, una cosa insolita dato il fatto che la sua nuova macchina e il suo nuovo pilota correvano per la prima volta e considerato che Francis di solito trova un forte piacere in avvenimenti come questi. Si diceva che i box che Frank fosse in Arabia

cui si scrive in un servizio di corse o in una descrizione di una nuova macchina di GP, ma suppongo che il compito di Syrett sia di cambiare tutto ciò. Durante la sua assenza dalle corse Nick, che è un gastronomo, ha pensato di portare un ristorante Rivet sui circuiti. Egli ha convinto i suoi nuovi datori di lavoro ad acquistare un gigantesco bus a due piani con motore Leyland. Quando sarà pronto, disporrà di una cucina completamente attrezzata e di un bar, con servizi di toilette e sedili lussuosi tipo aereo, per 36 persone, che potranno godersi la corsa comodamente pranzando. Syrett accenna in tono ironico al fatto che il suo pullman a due piani non costerà probabilmente nemmeno la metà dei «motorhomes» americani usati da gran parte dei teams di GP.

● Bang! la GOODYEAR si è messa negli affari dei souvenirs, offrendo un assortimento di souvenirs da corsa, tra cui uno splendido calendario interamente a colori per il 1978. Ma il redattore pubblicitario deve aver sognato quando ha scritto il pezzo che accompagna il manifesto che commemora la 100. vittoria della Goodyear in GP. Si legge: «Il 1977 al Nurburgring ha visto la 100. vittoria di GP». Ma come? Voi, io e tutti sappiamo che il GP di Germania 1977 si è svolto a Hockenheim...

## Reinventata in due settimane una alternativa agli «uomini-neri» grazie alle gomme rifiutate di BAIRES in un mondiale F.1 che diventa sempre meno piloti

«ER TAT mir leid in diesem Moment, wie er inmitten seiner Leute als hilflos Geifernderstand: Er war nun einfach zu alt, durchblickte die Zusammenhänge nicht mehr, verstand die Situation nicht, fühlte sich unnoetig getroffen...».

Mentre Niki Lauda ripassava lo scorso novembre questa frase di pag. 126 del suo ormai famoso «Protokol» («Mi faceva pena in questo momento, come stava lì in mezzo ai suoi uomini abbandonato sbavando di rabbia: era ormai semplicemente troppo vecchio, non capiva più le commisioni, non capiva la situazione, si sentiva inutilmente ferito»), il «troppo vecchio» stava definendo il colpaccio-Michelin, il passaggio dal contratto (lucroso) Goodyear alla «maestra in radiali». Ciò, per ritrovare nelle scarpe delle sue F. 1, con un azzardo di rara intuizione, il secondo in meno che, già compromesso dalle difficoltà di sospensioni della sua ormai stagionata T. 2, si poteva addirittura temere capovolto dalla fiacchezza agonistica di un Reutemann, e dall'acerba assuefazione del «deb» Villeneuve.

Quando nei giorni romani dei tests post-Brabham Alfa, il giovane canadese pur polverizzato l'intimidatorio record laudiano di Vallelunga, da molte parti si continuò a ironizzare sulla decisione del «Vecchio» di Maranello, non prendendo sul serio l'exploit. Le prove col maltempo del Castellet e soprattutto

l'avvilente responso del GP argentino, fecero scatenare i «ragazzi del coro» usi prendere il latte da certe fonti torinesi, ancora troppo vedove-Niki. Il secondo posto del furbone ragioniere in GP di Salisburgo dette fiato ai critici e non ne venne risparmiata una a Ferrari nel dopo-Argentina, accusato di aver visto male sia con le gomme che col deb di Toronto.

A gettar olio sul fuoco c'era pure l'indispettita Pirelli, che non digeriva l'inserimento clamoroso della rivalissima francese nel seno del Gruppo Fiat, dimenticando che 25 anni dopo Ferrari poteva restituire il colpo mancino del grande pool anti-corse, inventato dall'allora maxi dirigente Brambilla dell'industria milanese (i fratelli monzesi di oggi non c'entrano nulla in parentela), quando a Milano si maturò il Gran Ritiro.

Di lì le storie su certi macroscopici handicap della gomma di Clermont Ferrand immessa in F. 1, e i risolini persino di stampa d'Oltralpe sull'azzardo Ferrari. A Baires il giorno di prove fu lo sgomento per i rivali. Ma poi Reutemann si spaventò di una gomma esplosa per una vitarella che l'aveva perforata e, complice l'ing. Forghieri che l'assecondò nel rifiuto-rischio, venne scartata la S. 9 morbida, che pur aveva dato il record del venerdì. Fu la dé-

bacle, come ricorderete. Ma in Brasile Forghieri non c'era. E l'ing. Du Pasquier della Michelin ha imposto il suo parere: i due ferraristi sono partiti con le S. 9 in corsa ed è stato la capovolta di tutte le previsioni! Il dramma dei rivali è stato totale. Chi ha rischiato le gomme più tenere per far fronte al peggio, ha pagato clamorosamente (vedi Hunt) in rapide degenerazioni, chi ha scelto le più sicure (come Andretti) si è visto comunque staccato di prepotenza.

Risultato: un Reutemann più che mai RUOTEMANN ha fatto il vuoto in una par-

Marcello Sabbatini



CONTINUA A PAG. 34

### Il minuto parallelo

Tre mesi fa, nel GP GIAPPONE dello scorso ottobre, questa fu la classifica finale dell'ultima corsa '77:

1. JAMES HUNT (McLaren-Marlboro - gomme Goodyear)
2. Carlos REUTEMANN (Ferrari T2 - gomme Goodyear) a 13"

Domenica 29 gennaio sul circuito del Jacarepaguà sul G.P. BRASILE '78 il risultato è stato:

1. Carlos REUTEMANN (Ferrari T2 - gomme Michelin)
2. Emerson FITTIPALDI (Copersucar - gomme Goodyear) a 1'

In tre mesi, come si vede, si sono capovolte le prestazioni di Reutemann sulla stessa macchina cambiando solo le gomme. Il minuto ora lo dà, non lo prende.

● Nell'ultimo giro il ferrarista ha fatto scemare, col rallentamento di sicurezza, il suo vantaggio a 49"3.

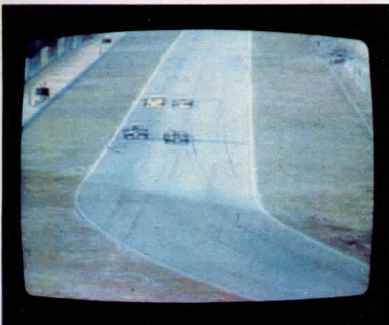


E dire che Carlos non aveva voluto sbottonarsi nei giorni scorsi sulle qualità delle Michelin...

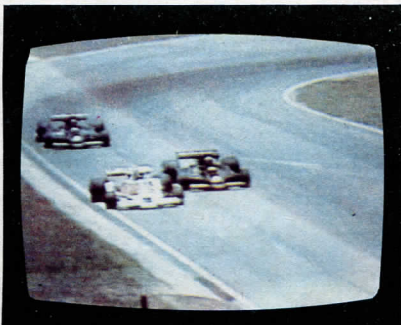


# RUOTEMANN forza S9

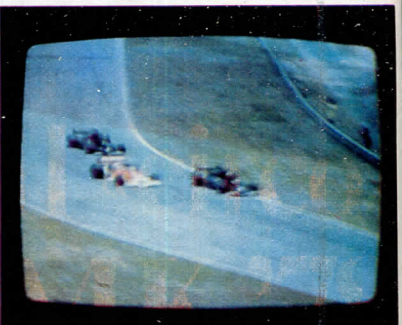




Lo spettacolare doppio sorpasso, di Andretti a Peterson e di Villeneuve ai danni di Fittipaldi



Dopo un magnifico inizio di gara, Hunt ha avuto noie alle gomme. Qui lo sta superando Andretti...



...che a sua volta era pressato dall'altra Lotus di Peterson, subito prima del sorpasso ad Hunt

DAL CAPOLAVORO DI «VIA!» DI CARLOS REUTEMANN AL BLOCCO DI

DALL'INVIATO

# Goodyear Buon Anno.

RIO DE JANEIRO - Pur soddisfatto di essere stato qui, al gran caldo della pista di Rio, ad assistere alla cavalcata eccezionale della Ferrari di Carlos Reutemann — vincitore per la terza volta in Brasile — avrei voluto essere a Fiorano, domenica pomeriggio, nascosto in un angolino della sala dove Enzo Ferrari, di sicuro, era davanti al televisore.

Più delle emozioni e sensazioni che abbiamo tutti vissute guardando con ammirazione ed anche stupefazione quel che stava accadendo in pista, avrei voluto vedere le espressioni del viso di Ferrari e soprattutto udire le sue osservazioni, certo pepate e probabilmente sarcastiche. Ed anche e soprattutto le esclamazioni finali, quelle cui Ferrari si abbandona quando non è costretto dalla presenza di ospiti estranei alla sua «famiglia», ad assumere il ruolo del gran personaggio, cui è costretto ma che forse non ama tanto.

Posso immaginarlo, questo Ferrari, inviare mentalmente ed anche verbalmente «messaggi» caustici a tutti quelli che, con ricorrente monotonia, balzano con troppa fretta su occasioni apparentemente favorevoli per etichettarlo in tante maniere. Ne avrà avuto certo per tutti, per gli avversari dichiarati e per quelli che gli fanno le moine, ma sotto sotto aspettano la maniera di vendicarsi della loro pochezza nei suoi confronti.

Ed è un Ferrari che piace, questo, sincero e spontaneo, ed anche — concediamoglielo — trionfante.

Un Ferrari che domenica deve essersi identificato pienamente nelle sue macchine, che nella palingesi (per una volta perdonatemi una parola complicata) del successo di Rio sono davvero risorte dalle proprie ceneri.

Queste 312 T2, ormai più volte giubilate, ormai inviate al macero da parte di tanti, sono tornate ad essere le macchine da battere, le macchine da prima fila. Sono macchine «vecchie» non vi è dubbio, ma se ciò è vero vuol dire che la prossima T3 che è in arrivo sarà stupefacente, sarà ultraforte, non vi pare?

Tutto ciò perché Ferrari ha avuto fiducia e naso, ancora tanto naso, nella scelta delle gomme ed anche degli uomini.

Quello di Rio è un gran giorno, non tanto per la Ferrari che ritrova la vittoria, quanto per le corse. Per la prima volta le gomme della Michelin vincono un Gran Premio moderno, e l'avvenimento è di quelli storici. Per la prima volta, e dopo soltanto due corse, ed anche nelle condizioni più difficili. Ciò significa che la Michelin (almeno sulle Ferrari) offre un vantaggio enorme, quasi che abbia portato alle macchine un supplemento di trenta cavalli. E non deve essere solo sulle Ferrari, se è vero che Jabouille con la Renault adesso quasi a posto ha eguagliato i primati del Paul Ricard, e con le gomme da corsa, non quelle da tempi episodici.

La giornata di Rio, che poteva essere ancora più dominata dalle Ferrari, apre un nuovo capitolo nella storia delle corse delle monoposto, perché da oggi è cominciata davvero l'epoca del pneumatico radiale, che già è aperta da tempo nei rallyes ed anche nelle corse sport. Da oggi tutti debbono fare i conti con la nuova realtà, e vedrete che presto assisteremo a profonde mutazioni nel panorama tecnico, perché di certo la

voglia di correre verrà fortissima alla Pirelli, che le radiali buone le ha già, e magari a qualche altra marca famosa, e di certo la Goodyear farà qualcosa per contrastare questa «intrusione» nel terreno di caccia che era diventato suo dominio esclusivo.

La Goodyear, che già aveva ridotto a quattro squadre la fornitura di gomme «buone», lasciando le altre ad arrangiarsi con materiale meno efficiente, adesso dovrà darsi da fare per riportare anche le sue favorite ai livelli più alti. E poiché si dice che la Goodyear abbia già effettuato prove di radiali, ad Indianapolis, vedrete che la prossima mossa sarà appunto quella di fare il «gran salto» tecnico, abbandonando le gomme convenzionali.

Solo che quelli che arriveranno adesso avranno da fare tutta l'esperienza che Michelin ha già fatta, e che anche Pirelli ha già nelle memorie elettroniche ed in quelle (più importanti) dei suoi tecnici.

Ciò vi dica quanto Ferrari abbia avuto «naso», ancora una volta, nel compiere il passo che ha compiuto in dicembre e che è maturato in tanti anni di esperienze, non è stato improvvisato.

Ferrari ha avuto naso anche per gli uomini. C'è stata un'altra grande giornata di Reutemann, che ha ritrovato la vittoria proprio in Brasile, dove aveva vinto per l'ultima volta. Però la Ferrari ha anche definitivamente stabilito il nuovo Villeneuve che è stato catalogato come «nulla» ancor prima di poter dimostrare cosa valeva, è un pilota di grande avvenire.

Villeneuve va di pari passo con la Michelin, abbiamo già detto, sulla strada dell'apprendimento dei circuiti e della esperienza di gara in una

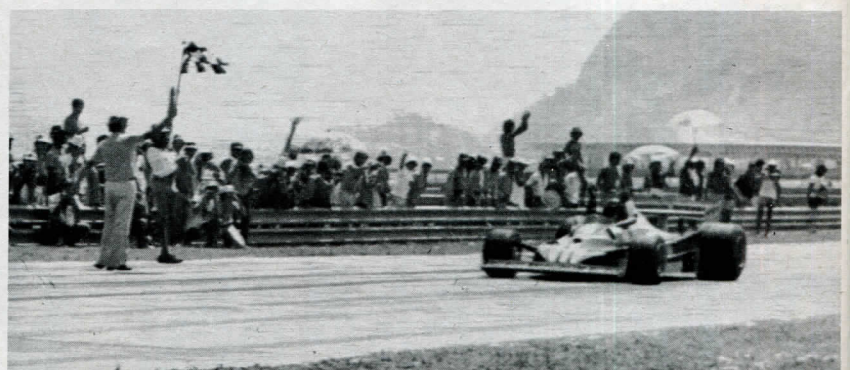
categoria che è estremamente difficile. In queste giornate Villeneuve è stato formidabile, lasciando molta gente (non noi) stupefatta per la velocità di adattamento. Anche lui è praticamente alla seconda corsa, come la Michelin, ed anche lui poteva trovare sul traguardo il suo primo grande risultato arrivando alle spalle del compagno più esperto.

Le premesse c'erano tutte, ed anche la possibilità, come la pista ha dimostrato. C'è voluto che Villeneuve incappasse ancora in Peterson, come in Giappone, perché le sue possibilità fossero annullate, ma ciò non cambia nulla alla sostanza: il piccolo canadese è uomo di classe sicura, e le prossime corse si incaricheranno di farlo capire anche a quelli che continuano a non credergli.

Anche in questo Ferrari ha utilizzato il suo nasone, che sa captare cose ad altri ostiche. Vedrete, vedrete cosa farà il Villeneuve nel futuro prossimo.

Intanto c'è Reutemann, che — speriamolo — ha fatto stavolta in modo che certe opinioni fossero cambiate. Il modo in cui egli è partito basta da solo a dire cosa vale e come funziona il suo cervello, elemento importante al di là della foga e della veemenza. «Lole» Reutemann ha un potenziale enorme, che deve essere coltivato e sfruttato, non tanto da lui (non si cambia il carattere di qualcuno) quanto da quelli che gli sono vicini. Non sono cose nuove: le abbiamo scritte e riscritte.

Reutemann ha fatto una corsa capolavoro, con la partenza fulminea, con l'accumulo del vantaggio, con il controllo della situazione, anche se il vantaggio aumentava costantemente. Quello che adottava era il suo ritmo, eccezionale per-



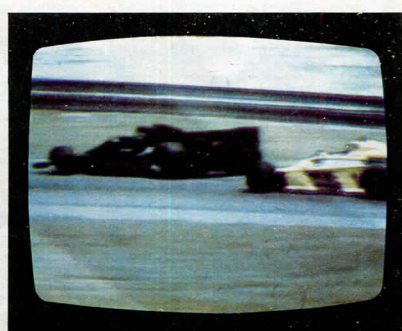
La Ferrari di Carlos Reutemann taglia il traguardo del GP del Brasile. Fra qualche istante, la folla strariperà per il secondo posto del redivivo Fittipaldi, che vediamo, a destra, ancora segnato dalla fatica sul podio. Con lui sono Reutemann e Lauda che non pare molto soddisfatto



Reutemann ha spinto nei primi venti giri, ma ha comunque fatto il record sul giro al 35. passaggio



Probabilmente anche a causa dell'urto con Peterson, Villeneuve ha finito la sua gara nelle reti



A pochi giri dal termine, Andretti con il cambio bloccato in quarta viene superato da Fittipaldi

AMBIO DI ANDRETTI, ALLA RESURREZIONE DI FITTI, A LAUDÀ «FORTUNELLO»

# MICHELIN...

ché la macchina e le gomme glielo permettessero, ma senza strafare, attentissimo. Ha portato alla Ferrari ed alla Michelin una vittoria che dice molto di più dei nove punti. E ne era consapevole, anche nella frastornata felicità del dopocorsa, tra la tanta gente che gli era addosso e lo sollecitava.

Adesso ha il morale altissimo: attenti a non alterarglielo!

C'è stato ancora un Lauda «fortunello», che ha approfittato di tante disgrazie altrui. Quella di Villeneuve, incappato ancora in un Peterson che stavolta non ha nemmeno la scusante del «io ero davanti» perché la Ferrari aveva ormai affiancato la Lotus prima dell'imbocco della curva, e quindi doveva lasciarla passare. E così sono state due macchine eliminate, davanti a Lauda. Poi la rottura della pompa della benzina sulla Shadow di uno Stuck eccellente, che ha privato il tedesco di un piazzamento meritissimo, ed ha fatto fare all'austriaco un altro salto in avanti.

E infine la incredibile sfortuna di Andretti, che tra quelli con le gomme Goodyear era stato il migliore in assoluto e non ha potuto conservare il secondo posto largamente occupato, per il blocco del cambio che lo ha rallentato in modo impressionante. Andretti, forse, sarebbe stato l'«osso duro» per Villeneuve, se il canadese fosse passato indenne dopo l'ostacolo Peterson. Sarebbe stata comunque una bella lotta, e che noi avremmo gustata in pieno perché — non è una novità — per noi Villeneuve è proprio la copia spaccata dell'Andretti giovane. Questo duello che ci è stato negato avrebbe avuto ai nostri occhi il sapore speciale del passaggio del «bastone» in

una staffetta che vedrà il canadese ereditare le qualità ed il posto di Mario, negli anni futuri.

Una giornata eccezionale per Emerson Fittipaldi. La sua corsa è stata eccellente, la sua azione quella dei tempi migliori. Ha ritrovato nella macchina riveduta e corretta da Caliri e Marmiroli il mezzo per dimostrare che la classe non è acqua e che lui è sempre forte. Il che fa tacere anche certe malignità di cui vi diamo gli echi a parte.

Caricattissimo dai risultati ottenuti in prova, Emerson Fittipaldi poteva essere «smontato» da un fatto di cui pochi si sono accorti, il cambio forzato della macchina praticamente sulla linea di partenza. E' partito col «muletto», ma ha fatto la sua corsa altrettanto bene che se avesse avuto la macchina buona. E' arrivato secondo, risultato forse non sperato, ma nei primi c'era e ci restava comunque, e questo ritorno del brasiliano al vertice è il fatto più allegro della giornata. Adesso, oltre che la posizione che gli compete, Fittipaldi ha anche ritrovato di sicuro la fiducia in se stesso, e vedrete che con la riorganizzazione della squadra egli sarà di nuovo su, tra i grandi. Ne siamo felici anche perché da tempo era un fatto atteso.

In basso nella classifica, ma in alto nella nostra considerazione, è John Watson. Ammalato, debilitato da trattamenti energici per guarire da un malanno raccolto chissà dove, Watson era fisicamente provatissimo. Ha dovuto partire tra gli ultimi, anche per via della macchina, di cui parliamo tra poco. Ha combattuto accanitamente, e tenuto conto di tutto crediamo meriti davvero la nostra pagella. Davvero bravo, e speriamo che in futuro abbia occasione di dimostrarlo meglio.

Il discorso ci porta a parlare delle Brabham-Alfa Romeo. Dal punto di vista Alfa Romeo tutto bene: il motore ha fatto il suo dovere, anzi ha fatto moltissimo, perché ha saputo compensare anche in parte le manchevolezze del telaio. Quel che non va è la macchina, e quel che è accaduto nelle prove, con i tentativi di arrangiamento della aerodinamica, è segno indubbio di disorientamento.

Soprattutto da parte di una squadra che aveva una esperienza specifica del circuito risalente a dicembre, mentre tutte le altre erano digiune. Il vedere che sulla macchina rinnovata ha dovuto essere montato il vecchio musetto, che non sappiamo quanto combinasse bene col nuovo profilo posteriore, è stato abbastanza sorprendente.

Carlo Chiti e Camillo Marchetti, qui a Rio, si affannavano a smentire la possibilità che l'Alfa Romeo tutta Alfa Romeo esca presto. Ed avevano ragione, nel senso che i rapporti contrattuali con la Brabham sono un freno alla voglia di provare a far tutto da sé. Però, davanti a fatti come quelli di Rio, la voglia di certo cresce, per avere almeno la «soddisfazione» di fare delle magre per conto proprio.

Occorre perciò valutare la prestazione di Lauda e di Watson tenendo conto di queste circostanze, che non erano certo le più felici. E poiché la macchina nuova sembra avere anch'essa bisogno di tempo, prima di essere valida, non vediamo come il futuro prossimo possa permettere ai due piloti di far valere le loro qualità, che sono sempre alte.

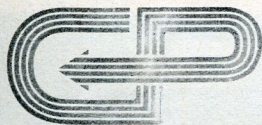
Una gara bellissima quella di Clay Regazzoni. Aveva la Shadow vecchia, che sarà presto sostituita dalla nuova DN 9 in arrivo. Ha marciato con eccellente regolarità, impegnandosi a fondo, ed alla fine si ritrova «nei punti» cosa che da tempo non gli accadeva. Deve essere ben soddisfatto il «vecchio» Regazzoni, che ha sempre qualcosa di importante da dire in pista.

A proposito di Regazzoni ecco che abbiamo accennato alla nuova Shadow che sarà in Sud Africa. E poiché è noto, come vi abbiamo già detto e come vedete anche in altra pagina, che la nuova Shadow è una copia della Arrows vista in mano a Patrese (è più corretto dire che la Arrows è una copia della Shadow, anche se Southgate smentisce), veniamo a Riccardo Patrese.

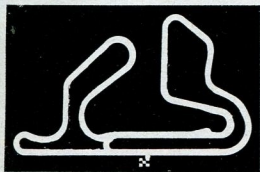
Il padovano ha fatto una corsa molto bella. Ha avuto un sacco di guai in prova ed anche in corsa, per via di un difetto all'impianto di alimentazione, non scoperto e quindi non rimediato. In gara ha dovuto fermarsi una volta per cambiare una gomma e poi per far rifornimento, proprio perché la benzina arrivava al motore solo a serbatoi pieni, come aveva dovuto usarli anche in prova.

Date le circostanze, dobbiamo dire che la macchina è potenzialmente buona e quindi che Patrese potrà avere un mezzo che gli permetterà di fare delle cose buone. E' partito sapendo di non poter marciare regolarmente fino alla fine, quindi in uno stato d'animo che non era il migliore, e lo ha espresso nel gesto di sconforto che ci ha fatto al momento di entrare in pista. Però ha fatto la sua corsa molto bene, pur con qualche momento di irruenza provocato probabilmente proprio dal desiderio di perdere meno possibile. Se appena riescono a mettere a po-





# BRASILE



Così (in 23) al VIA

domenica 29 gennaio 1978  
seconda prova mondiale F. 1

● **Organizzazione:** Confederacao Brasileira de Automobilmismo, rua Evaristo de Veiga 55, Rio de Janeiro - Autodromo di Jacarepaguà di metri 5.031 - distanza 63 giri pari a 316.953 chilometri

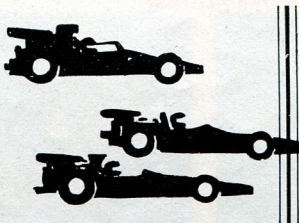
● **Partenza:** ore 12,04 ora locale

● **Condizioni climatiche:** PROVE con sole caldo, 36° - GARA con sole caldo, 37°, umidità relativa 35/100

● **Condizioni della pista:** manto un po' ondulato causa necessità di assestamento, pista un po' sporca nelle prime prove

● **Direttore di corsa:** Mario Glauco Pati

● **Spettatori:** 65.000 circa



PILOTA	MACCHINA	GIRI	TEMPO	DISTACCO
1. Reutemann	Ferrari 312 T2	63	1.49'59''86	—
2. Fittipaldi	Copersucar F5A	63	1.50'48''99	49''03
3. Lauda	Brabham-Alfa	63	1.50'56''88	57''02
4. Andretti	Lotus-JPS Mk.3	63	1.51'32''98	1'33''12
5. Regazzoni	Shadow DN 8	62	—	a 1 giro
6. Pironi	Tyrrell 008	62	—	a 1 giro

Così (in 11)

al TRAGUARDO

1°

REUTEMANN  
(Ferrari 312 T2)  
a 172,880 kmh



### Classifica Mondiale Piloti

(dopo 2 gare)

	ARGEN. 15-1	BRASILE 29-1	SUDAFR. 5-3	USA-WEST 2-4	MONACO 7-5	BELGIO 21-5	SPAGNA 4-6	SVEZIA 18-6	TOT. 1. parte	FRANCIA 2-7	G. BRET. 16-7	GERMAN. 30-7	AUSTRIA 13-8	OLANDA 27-8	ITALIA 10-9	USA-EST 1-10	CANADA 8-10	TOTALE GEN.
Andretti	9	3							12									
Lauda	6	4							10									
Reutemann	—	9							9									
Fittipaldi	—	6							6									
Depailler	4	—							4									
Hunt	3	—							3									
Peterson	2	—							2									
Regazzoni	—	2							2									
Tambay	1	—							1									
Pironi	—	1							1									

### Coppa Costruttori Formula 1

(dopo 2 gare)

	ARGEN. 15-1	BRASILE 29-1	SUDAFR. 5-3	USA-WEST 2-4	MONACO 7-5	BELGIO 21-5	SPAGNA 4-6	SVEZIA 18-6	TOT. 1. parte	FRANCIA 2-7	G. BRET. 16-7	GERMAN. 30-7	AUSTRIA 13-8	OLANDA 27-8	ITALIA 10-9	USA-EST 1-10	CANADA 8-10	TOTALE GEN.
Lotus	9	3							12									
Brabham	6	4							10									
Ferrari	—	9							9									
Copersucar	—	6							6									
Tyrrell	4	1							5									
McLaren	3	—							3									
Shadow	—	2							2									

7. Mass (ATS) a 1 giro

8. Watson (Brabham-Alfa) a 2 giri

9. Laffite (Ligier-Matra) a 2 giri

10. Patrese (Arrows) a 4 giri

11. Jones (Williams) a 5 giri

### I RITIRATI

CHI QUANDO PERCHE

Rebaque 41. giro fatica

Villeneuve 36. uscita di strada

Tambay 35. uscita di strada

Stuck 26. pompa benzina

Hunt 26. uscita di strada

Scheckter 17. avaria allo sterzo

Peterson 16. rottura sospens.

Ongais 14. rottura disco freno

Lunger 10. sospensione

Depailler 7. uscita di strada

Keegan 6. uscita di strada

Leoni 0 rottura semiasse

### I NUOVI PRIMATI

● sulla DISTANZA

Carlos Reutemann (Ferrari 312 T2), alla media di 172,880 kmh

● sul GIRO

Carlos Reutemann (Ferrari 312 T2), il 35. giro in 1'43''07, media 175,721 kmh.

Trattandosi della prima corsa assoluta sul nuovo circuito di Jacarepaguà, non esistono ovviamente dei riscontri precedenti

### LA PROSSIMA GARA

Gran Premio del Sud Africa, in programma il 4 marzo a Kyalami (Johannesburg)

### L'altalena della corsa

GIRI	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
10	REU	PET	HUN	AND	FIT	TAM	VIL	STU	LAU	JON
20	REU	AND	FIT	STU	LAU	TAM	REG	PIR	LAF	PAT
30	REU	AND	FIT	LAU	TAM	REG	PIR	MAS	REB	VIL
40	REU	AND	FIT	LAU	REG	PIR	MAS	PAT	REB	WAT
50	REU	AND	FIT	LAU	REG	PIR	PAT	WAT	LAF	JON

I tempi « liberi » prima del GP

Reutemann 1'41''97	Jones 1'44''32	Patrese 1'45''93
Villeneuve 1'42''86	Tambay 1'44''44	Keegan 1'46''44
Hunt 1'43''01	Scheckter 1'44''68	Jarier 1'46''45
Andretti 1'43''35	Watson 1'44''72	Ongais 1'46''62
Fittipaldi 1'43''45	Pironi 1'44''80	Laffite 1'46''95
Stuck 1'43''65	Depailler 1'44''85	Regazzoni 1'47''52
Peterson 1'43''87	Leoni 1'45''74	Rebaque 1'49''13
Lauda 1'44''25		Merzario 2'02''09

I giri più veloci in gara

Reutemann 35.	1'43''07
Jones 25.	1'43''25
Lauda 41.	1'43''57
Andretti 36.	1'43''81
Villeneuve 32.	1'43''94
Patrese 31.	1'44''04
Fittipaldi 32.	1'44''06
Tambay 32.	1'44''34
Laffite 59.	1'44''37
Regazzoni 34.	1'44''57
Hunt 11.	1'44''61
Stuck 23.	1'44''78
Peterson 7.	1'44''80
Watson 37.	1'45''01
Pironi 34.	1'45''26
Scheckter 13.	1'45''47
Rebaque 17.	1'45''58
Mass 27.	1'45''79
Lunger 9.	1'46''02
Depailler 6.	1'46''38
Ongais 6.	1'48''29
Keegan 5.	1'48''29

la PAGELLA

PILOTI	VOTO	MACCHINE
Reutemann, Fittipaldi, Andretti, Watson	<b>10</b>	Ferrari
Lauda, Regazzoni, Laffite, Patrese, Villeneuve, Stuck	<b>9</b>	Lotus
Pironi, Mass, Jones, Tambay, Hunt, Scheckter	<b>8</b>	McLaren, Copersucar, Shadow
Rebaque, Peterson, Depailler	<b>7</b>	Brabham
	<b>6</b>	Ligier, Arrows, Williams
Ongais, Lunger	<b>5</b>	ATS, Wolf, Ensign
	<b>4</b>	
	<b>3</b>	Surtees
n.c. Keegan, Leoni, Jarier	<b>2</b>	

il più e il meno



SFORTUNATO

+ Villeneuve  
- Lauda

COMBATTIVO

+ Watson  
- Rebaque



FORTUNATA

+ Brabham  
- Lotus

EFFICACE

+ Ferrari  
- Surtees

TUTTI i TEMPI delle PROVE

Tempo 1977 a Interlagos	Pilota	Vettura	Venerdì		Sabato	
			I	II	I	II
2'31''63 (Tyrrell P34)	<b>Peterson</b>	Lotus-JPS Mk.3	1'44''32	1'41''86	1'41''95	<b>1'40''45</b>
2'30''11 (McLaren 23)	<b>Hunt</b>	McLaren-Marlboro M26	1'41''59	1'41''27	1'41''34	<b>1'40''53</b>
2'30''35 (Lotus Mk.3)	<b>Andretti</b>	Lotus JPS Mk.3	1'41''19	1'41''14	1'41''61	<b>1'40''62</b>
2'30''18 (Ferrari T2)	<b>Reutemann</b>	Ferrari 312 T2	1'41''86	1'41''70	1'43''05	<b>1'40''73</b>
—	<b>Tambay</b>	McLaren-Marlboro M26	1'42''70	1'42''54	1'42''70	<b>1'40''94</b>
—	<b>Villeneuve</b>	Ferrari 312 T2	1'42''44	1'41''71	1'41''74	<b>1'40''97</b>
2'32''94 (Copersucar FD04)	<b>Fittipaldi</b>	Copersucar F5A	1'42''39	<b>1'41''50</b>	1'43''48	1'41''85
—	<b>Jones</b>	Williams-Saudia FW06	1'45''60	1'42''81	1'42''14	<b>1'41''87</b>
—	<b>Stuck</b>	Shadow-Tabatip DN8	1'44''49	1'43''67	1'44''77	<b>1'42''07</b>
2'32''37 (Ferrari T2)	<b>Lauda</b>	Brabham-Alfa BT 45 C	1'43''54	1'42''54	1'42''39	<b>1'42''08</b>
2'30''69 (Tyrrell P34)	<b>Depailler</b>	Tyrrell-Elf 008	1'45''42	1'43''10	1'43''07	<b>1'42''10</b>
2'32''81 (Wolf WR 1)	<b>Scheckter</b>	Wolf WR	1'42''96	<b>1'42''11</b>	1'44''73	1'42''32
—	<b>Lunger</b>	McLaren M23	1'45''56	1'44''00	1'44''40	<b>1'42''65</b>
2'32''43 (Ligier JS 7)	<b>Laffite</b>	Ligier-Matra JS 7	1'43''78	<b>1'42''71</b>	1'44''42	1'43''81
2'31''69 (Ensign 177)	<b>Regazzoni</b>	Shadow-Tabatip DN8	1'44''38	1'43''40	1'44''83	<b>1'42''80</b>
—	<b>Jarier</b>	ATS HS 001	1'44''25	1'43''13	1'46''89	<b>1'42''91</b>
—	<b>Leoni</b>	Ensign N 177	1'45''94	1'45''49	1'45''86	<b>1'43''19</b>
—	<b>Patrese</b>	Arrows FA 1	1'46''47	1'46''29	1'44''08	<b>1'43''19</b>
—	<b>Pironi</b>	Tyrrell-Elf 008	1'45''89	1'45''66	1'44''39	<b>1'43''55</b>
2'30''36 (McLaren 23)	<b>Mass</b>	ATS HS 001	1'45''42	1'44''95	1'43''33	<b>1'43''74</b>
2'31''09 (Brabham-Alfa)	<b>Watson</b>	Brabham-Alfa BT 45 C	1'45''26	1'43''86	1'44''52	<b>1'43''75</b>
—	<b>Rebaque</b>	Lotus 78	1'43''86	1'44''02	1'46''12	—
—	<b>Ongais</b>	Ensign N 177	1'45''77	1'45''07	1'45''67	<b>1'43''94</b>
—	<b>Keegan</b>	Surtees-Durex TS 19	1'46''12	1'46''43	1'45''59	<b>1'44''20</b>
—	<b>Merzario</b>	Merzario A1/01	1'50''16	1'48''10	1'45''08	1'44''20
—	<b>Cheever</b>	Theodore TR 1	1'46''18	1'46''09	1'45''81	1'44''28
2'32''19 (Surtees TS 19)	<b>Brambilla</b>	Surtees-Beta TS 19	1'46''22	1'45''17	1'45''58	1'44''66
—	<b>Galica</b>	Hesketh 308 E	1'49''47	1'49''14	1'50''20	1'46''79

In neretto i tempi validi per lo schieramento di partenza. La prima sessione del sabato non è valida

CONTINUAZIONE DA PAG. 23

sto la macchina, sarà anche lui tra quelli che andranno in alto.

C'è stata gente sfortunata, come Hunt e Tambay, traditi dai freni. Hunt aveva avuto uno sprazzo dei suoi, portandosi al secondo posto dietro l'irraggiungibile Reutemann, ma ha dovuto fermarsi a cambiare una gomma. E poi ha iniziato una rimonta che somigliava a quella compiuta l'anno scorso qui in Brasile, ma finita stavolta con un fuori strada. E Tambay che guidava accortamente, è finito fuori anche lui.

Jones con la Williams mantiene le promesse. La macchina è buona, e lui va forte, il cambio delle gomme lo ha ritardato molto, ma occorre tener conto del fatto che la Williams non è tra le squadre favorite dalle gomme migliori, per capire che la sua gara è stata di tanto alto.

Alla Tyrrell non sono riusciti nel miracolo di avere una macchina da primi posti. Come avevano fatto a Buenos Aires. Così Depailler ha tentato di tenere il ritmo dei più veloci ed è finito fuori strada, mentre per Didier Pironi, che nelle prove era disorientato, c'è stato un sesto posto finale che è compensativo dei suoi sforzi.

Scheckter, poveretto, si è arrabattato come ha potuto. Una collisione con Tambay lo ha ritardato e poi le conseguenze lo hanno consigliato a fermarsi, per non rischiare guai con lo sterzo storto.

Poteva essere una buona corsa per Laffite. In prova, al mattino, i freni lo hanno tradito. I meccanici hanno trasferito sulla macchina di scorta il motore buono e lui la gara la stava facendo bene. Solo che anche per lui ci sono state le gomme da cambiare, e così ha perduto troppo tempo.

Infine, eccoci agli altri dei nostri. Non c'è Brambilla, alla partenza. La preparazione della Surtees è stata approssimativa, in queste gare, forse per via del cambio di meccanici avvenuto nella squadra. Col tempo le cose dovrebbero aggiustarsi, ma intanto per Brambilla ci sono guai in serie.

E non c'era nemmeno Merzario, per il quale resta il grosso svantaggio del dover fare tutto in casa, coi mezzi di bordo. Lui ha tentato tutto quel che poteva, ma una serie di piccoli contrattempi, non gravi in sé, gli ha impedito la qualificazione, obiettivo massimo che si proponeva.

Non si è qualificato nemmeno Cheever, la cui macchina è così così e soprattutto non è assistita da un vero tecnico capace di assestarla.

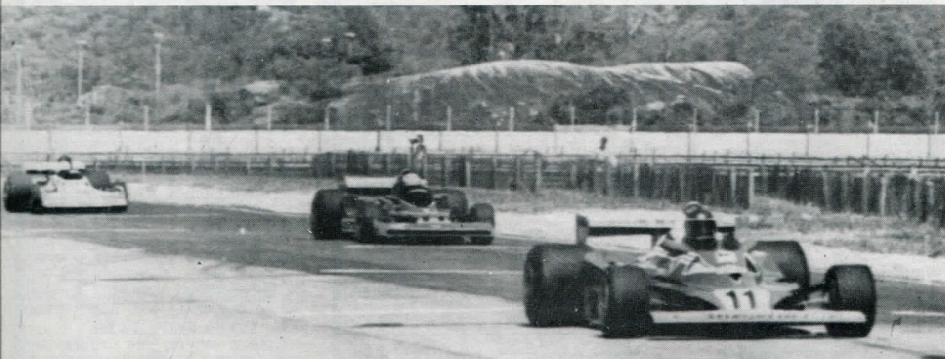
Sfortunatissimo invece Leoni, che la qualificazione l'aveva ottenuta. Nel giro di prova gli sta rotto u-semiasse e non è potuto partire. Così come non è potuto partire Jarier che ha dovuto cedere la macchina a Mass. La macchina del disceso aveva un serbatoio rotto e non la si poteva rimettere in servizio in tempo. Mass ha fatto una buona corsa, arrivando abbastanza bene, ma la ATS non gli poteva permettere di più.

Preparativi per il Sud Africa, dove saremo tra un mese. Nel frattempo possono accadere molte cose, soprattutto dalle parti di Akron dove la Goodyear potrebbe tirar fuori qualcosa per controbattere non il pericolo, ma la accertata superiorità delle Michelin.

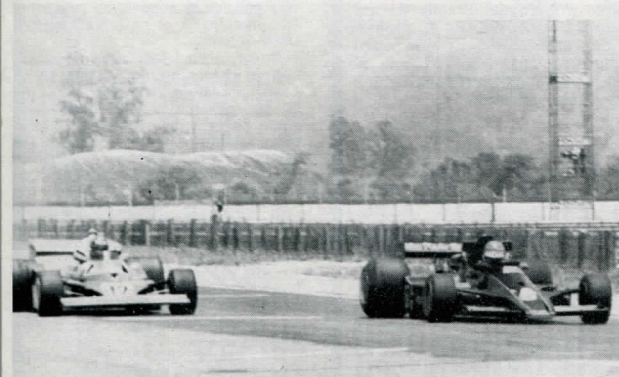
Sarà difficile, però, che riescano in fretta a fare in modo che le Ferrari perdano il vantaggio. Se vincerà ancora Reutemann e se Villeneuve gli terrà la coda, non meravigliatevi.

REUTEMANN E VILLENEUVE CON I MIGLIORI TEMPI NEL TEST MATTUTINO

# Alle prove libere l'allarme inglese



Nelle prove, Reutemann aveva faticato molto di più di quanto poi non abbia dovuto fare in gara. Ecco a precedere la Brabham di Lauda provvisoriamente ancora con il muso con radiatore largo, e la Surtees di Keegan



Come al Fuji, Peterson e Villeneuve sono venuti « a contatto » anche a Rio. Ma questa volta, lo svedese l'ha fatta grossa, compromettendo la gara sua oltre a quella del ferrarista. Sotto, Tambay si ritira mentre passa Fittipaldi



RIO DE JANEIRO - Le avvisaglie di una Ferrari « da podio » c'erano già state al mattino, durante le prove libere. Sia Reutemann che Villeneuve avevano spiccato il miglior tempo e avevano messo in allarme i team inglesi.

Andretti decide di partire con le gomme 48 anteriori e 59 posteriori, sulla linea di partenza non c'è Jarier, ha dovuto cedere la macchina a Mass perché l'ATS del tedesco perde benzina, come già a Buenos Aires. Sulla linea di partenza, con una sfortuna incredibile, si rompe il differenziale di Leoni e l'italiano non può prendere il via. Per regolamento '78 non esiste più la riserva: sarebbe toccato a Merzario.

Alle 12,04 locali si abbassa la bandiera di Pati, che è però un semaforo nella realtà, ed il più lesto a prendere il via

trano lentamente ai box, ma nel caos rimane invischiato anche Scheckter che non riesce ad evitare Tambay, il quale ha dovuto fare una manovra improvvisa per schivare i due litiganti. Si toccano, e Jody deve rientrare ai box assieme a Villeneuve e Peterson. Ripartiranno tutti e tre simultaneamente, ma Peterson ha una sospensione posteriore ai pezzi e termina un giro dopo il suo GP del Brasile.

Reutemann è sempre più solitario in testa. Al ventesimo passaggio, siamo ad un terzo di gara, la Ferrari è la meno imprevedibile per i cani (zoppi) che arrancano dietro a lei. Andretti, che da quando è secondo ha distaccato gli altri, nulla può contro la Ferrari e perde un secondo al giro!!

Al ventesimo passaggio, dunque, queste le posizioni: Reutemann con 22" di vantaggio su Andretti, terzo Fittipaldi a 48" poi, Stuck che sta rimontando in modo entusiasmante e sta facendo una bella corsa, poi Lauda ha passato Tambay facendo molto, Regazzoni che va fortissimo ma molto distaccato dalle vetture di testa, Pironi che sta facendo una gara regolare, Laffite che corre con il « muletto » in evidente stato di inferiorità, poi Patrese che sta andando veramente molto forte, Hunt che rabbiosamente sta rimontando. Poi, molto distaccati, gli altri.

Si ritira Scheckter, per la rottura della sospensione anteriore sinistra. Watson è dovuto rientrare ancora una volta ai box pieno di terra e polvere per una uscita di strada alla solita curva di fronte ai box. Comincia la solita fortuna di Lauda, che senza aver forzato si trova ora in quarta posizione dopo che Stuck si è dovuto fermare per un testa-coda dovuto ai pneumatici.

Reutemann va a spasso, la sua Ferrari dimostra una superiorità schiacciante, ha 40" di vantaggio al trentesimo giro su un certo... Andretti. E' solo una questione di macchina e gomme perché, non ci sono dubbi, come pilota è più forte Andretti. Terzo è Fittipaldi, che tenta una caccia ad Andretti ma non ce la fa perché ha delle vibrazioni causategli dalle gomme.

Si ferma Hunt, dopo un testa-coda. La macchina non va più ma era in dodicesima posizione e non faceva male a nessuno. Patrese, che fino a questo momento si è comportato bene, si deve fermare ai box per cambiare pneumatici così come dovrà fare Laffite più tardi.

Le posizioni non cambiano. Al 45. giro, a 18 dal termine, Reutemann è solo in testa con un vantaggio incolumabile (49"75) su Andretti. Terzo è Fittipaldi, quarto è Lauda che sta facendo come sua abitudine una gara d'attesa, anche perché ha una macchina nettamente inferiore alle altre. Sono gli unici a giri pieni.

Guida la pattuglia dei doppiati un Regazzoni scatenato, seguito da Pironi, Mass che onestamente è in questa posizione più per i ritiri degli altri che per la qualità della macchina, Watson che caparbiamente continua, Laffite, Patrese e Jones che — autore di una bella corsa ai primi giri — si è dovuto ripetutamente fermare per le gomme.

Siamo alle ultime battute, solo un quarto impossibile (date le qualità della Ferrari) potrebbe fermare Reutemann.

Ma a sette giri dalla fine un « colpo » sveglia l'addormentata tribuna: Andretti, fino a quel momento stupendo secondo, ha difficoltà a inserire le marce. A cinque giri dal termine un boato, la folla brasiliana esplose anticipando il carnevale: Emerson passa Andretti ed è secondo, poi un urlo di delusione poiché Emerson fa un segno, si crede debba fermarsi per una gomma ma è solo un segno di esultanza e il secondo posto è suo, sei punti per il mondiale che esaltano la folla quasi come la cavalcata solitaria del bravo Reutemann.

Andretti le ha tutte contro, lo passa anche Lauda che ha fatto una corsa opaca come la sua vettura e si installa, il campione del mondo giuliozioso, in terza posizione: 4 punti d'oro...

Quinto, dietro ad Andretti, è un magnifico Regazzoni autore di una gara regolare, sesto il sorprendente Pironi, settimo Mass poi Watson, Laffite e il bravissimo Patrese, autore di una delle sue più belle gare se si tiene presente che ha tenuto a battesimo la vettura Arows...

Giancarlo Cevenini

5...4...3...

2...1 fuoco!

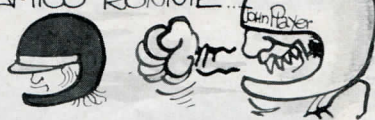
DAL COSMODROMO, ANZI, COSWODROMO DEL JACAREPAGUA' PARTE IL MISSILE CARLOS, A PROPELLENTE ITALIANO.

WROOARRRRR

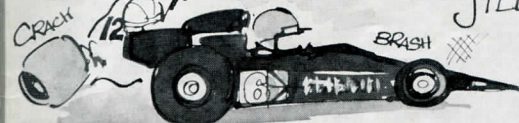
IL RAG. NIKOLA COMIN. CIA A FARE I CONTI DI KASSA



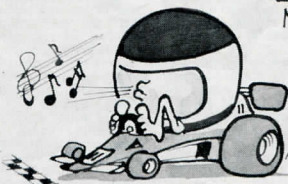
IL CORSARO NERO, PARDON MARIO SENZAPaura, INSEGUE SE POTESSE DAREBBE UN MERITATISSIMO PUGNO IN ALL'AMICO RONNIE... VOLENTIERI TESTA DAMMI STRADA!



...CHE NE COMBINA DI TUTTI I COLORI, VERO JILLES?



IL GRAN CALDO SCIoglie LA LOTUS DI ANDRY



LOLE VINCE PASSEGGIANDO MENTRE, MORE SOLITO, L'AUTORE DI "PROTOKOLL" FA PUNTI. PERO' NON DITE CHE STAVOLTA NON HA SUDATO!

UN PESO DELLA RUOTA DEL TEDESCO HA COLPITO IL PARABREZZA DELLA BRABHAM N. 1 E SI È CONFICCATO NELL'ALETTONE: POTEVA CAPITARE UN GUAIO GROSSO

## STUCK ha «sparato» a LAUDA!

## SPECIALE AUTOSPRINT

RIO DE JANEIRO - «E' stata una bella vittoria, ma sento ancora la sconfitta patita in Argentina», ha detto Carlos Reutemann con un tono quasi triste, quando si silava la tuta bagnata di sudore nel retro della roulotte Ferrari, dopo una delle vittorie più convincenti della sua carriera.

«La macchina era perfetta. La maneggevolezza non è cambiata per tutta la corsa. Le gomme sono state perfette. Ho spinto forte per i primi venti giri e poi ho rallentato un po'. Il caldo non ha affatto costituito un problema per me», ha aggiunto. Sembrava stanco, ma non esaurito.

Reutemann aveva fatto una bellissima partenza, ed era già saldamente installato al comando prima della prima curva. «Non ho fatto niente di speciale, mi sono semplicemente ritrovato in testa», ha commentato.

Forse Mario Andretti ha descritto meglio la prestazione di Reutemann, perché ha passato la maggior parte della gara vicino a Carlos, prima di dover rallentare, poco prima della fine, perché il cambio d'un tratto è rimasto incastrato in quarta, dopo che la terza si era rotta, bloccando il selettore.

Gli ho chiesto se avrebbe potuto tenere il passo di Reutemann, se gli fosse stato di fianco al via: «Non c'era modo, mi è semplicemente andato via», ha detto Mario, il quale non era soltanto deluso per le sue noie al cambio, ma anche

della maneggevolezza della sua vettura. «L'avevo messa a punto in modo ottimo nella sessione del mattino, ma poi, appena prima del via, ho cambiato i pneumatici anteriori, perché la Goodyear temeva che lo strato di gomma non fosse sufficientemente spesso. Una aveva un diametro diverso dell'altra, e questo ha sconvolto completamente la maneggevolezza della macchina. Avevo un forte sottosterzo».

Oltre ai problemi della maneggevolezza Mario era anche completamente esaurito alla fine della corsa. «Ho perso il tubo della bottiglia dell'acqua al secondo giro. Dio quanto era caldo là dentro».

I guai di Mario hanno dato a Emerson Fittipaldi un ben meritato secondo posto. Dopo le sue difficoltà del sabato, sembrava che la sua fortuna non fosse cambiata per la corsa, quando a solo venticinque minuti dalla partenza non funzionava più lo starter ad aria. I meccanici hanno in fretta cambiato i pezzi necessari, ed Emerson ha preso il via per la corsa con il «muletto». Aveva un po' di noie nei primi giri, quando ha perso un peso della ruota.

«Ha causato forti vibrazioni per tutta la corsa, e alla fine della gara il pneumatico anteriore destro era quasi senza gomma», ha detto Emerson, il quale aveva anche lui il problema di aver perso il tubo della bottiglia dell'acqua dopo due giri.

Anche il problema di Niki Lauda con la Brabham Alfa Romeo derivava dalla perdita di un peso della ruota. Non che ne abbia perso uno lui, ma lo ha perso

Hans Stuck con la Shadow, «sparandolo» in aria e causando quasi un bruttissimo incidente. Il pezzo di piombo ha fracassato il piccolo parabrezza, è schizzato attorno della testa di Lauda, ha attraversato l'air box sopra il motore e si è conficcato per 3 cm nell'alettone posteriore, dove i meccanici lo hanno trovato dopo la gara. Gordon Murray lo ha dato a Niki, il quale lo ha messo in tasca come un qualsiasi «souvenir» delle corse.

Del resto Lauda ha detto: «Non ho avuto problemi con la macchina. Le gomme erano OK. Nei primi giri non ho spinto molto». Era soddisfatto con altri quattro punti.

Ciò che era sembrata una forte sfida da parte del team McLaren nei primi giri, si è esaurito presto. I pneumatici anteriori di Hunt cominciavano già ad andarsene nei primissimi giri, e dopo una fermata ai box per montare gomme a mescola più dura si è ritrovato incastrato dietro alla Arrows di Patrese. «Ho perso per un attimo la concentrazione e ho fatto due testa-coda nello stesso giro», ha detto Hunt, che è rimasto bloccato nella sabbia, incapace di ripartire.

Il suo compagno di squadra Tambay stava andando bene, poi, per due «tocchi magici» causati dal caldo, egli ha fatto due testa-coda nello stesso giro, e la seconda volta si è fermato definitivamente.

Ronnie Peterson e Gilles Villeneuve sono riusciti a toccarsi di nuovo. Ronnie ha detto: «Mi è entrato dentro di dietro di nuovo, proprio come in Giappone, pen-

so che il suo senso di giudicare le distanze sia molto scarso». Ma la versione di Villeneuve dello stesso incidente è del tutto diversa: «Ero di fianco a Peterson in staccata e lui mi è venuto dentro».

Fate voi. Le buone prestazioni di Alan Jones con la Saudia-Williams questo fine settimana erano nuovamente sovrastate dai problemi meccanici, che derivavano dalla rottura di un cuscinetto della ruota anteriore. Questo, a sua volta, ha fatto sì che i freni anteriori grippassero, il che, a sua volta, ha provocato un forte sottosterzo e Jones si è dovuto fermare tre volte per le gomme, ma almeno è arrivato alla fine della gara.

Nonostante avesse preso la macchina di Jean-Pierre Jarier all'ultimo minuto, perché la sua accusava una perdita di carburante, Jochen Mass ha passato tempi brutti con la sua ATS. «I freni funzionavano male, la maneggevolezza era cattiva, quando si è rotta la barra antirullo posteriore e anche il motore non funzionava bene», ha detto Jochen. Era un altro fine settimana negativo per il team ATS, ma almeno avevano una macchina in gara alla fine della corsa.

Mentre il totale dominio della Michelin e Ferrari sugli altri e sulla Goodyear ha reso alquanto noiosa la corsa, come lo è stato per la vittoria di Mario Andretti in Argentina, era non meno notevole per il semplice fatto che la Michelin susciterà molto probabilmente la più grande guerra delle gomme della storia della F. 1.

Jeff Hutchinson

GIOVEDÌ 26

# La LOTUS la più da adattare

**RIO DE JANEIRO** - Due ore di prove «gratuite» (dopo quelle Ferrari e Copersucar precedenti), non servono a nulla, ma qui al circuito di Rio de Janeiro, un circuito completamente nuovo, dove hanno girato solo Lauda in dicembre, la Ferrari, la Copersucar, Rebaque, la Divina Galica, servono se non altro a vedere se i rapporti sono giusti, ma servono soprattutto alla Lotus di Mario Andretti.

Perché? Perché la Lotus, così come la Brabham, è giunta al circuito di Rio con tutte le regolazioni diverse da quelle di Buenos Aires. Mario se ne accorge subito, e rimette le macchine a posto come a Baires, mentre alla Brabham si vivacchia...

Non ha problemi il solito scanzonato Hunt che «scandalizza» tutti «con le sue magliette variopinte ed in ogni occasione è a piedi scalzi. Alla fine delle prove spicca il miglior tempo ufficiale, preso dalla solita brava Michele Dubosc che cronometra a «mezzadria» la Mc Laren (a cui vanno le sue segrete simpatie) e la Ligier.

Ad un Hunt e le sue Goodyear che gira in 1'42"55, risponde una Ferrari di Reutemann di 31 centesimi di secondo più lenta. Mentre a conferma che la Ferrari e le sue «scarpe» Michelin sono adatte troviamo in terza posizione il «Baby Villeneuve, sul cui collo alita pesantemente la presenza di un grande campione, forse ora dimenticato dalla grande folia passionale, un Fittipaldi che gli è ad appena tre centesimi di secondo, avendo fatto registrare il tempo di 1'43"38.

La tanto attesa Lotus, la mattatrice di questo inizio di stagione ottiene solo la quinta posizione, ma non con Andretti e nemmeno con Peterson, ma con Rebaque... Non è un errore, è proprio il messianico che difficilmente riesce a qualificarsi al GP ad ottenere il miglior tempo con la sua «vecchia» 78 Lotus che fa gola a tutti.

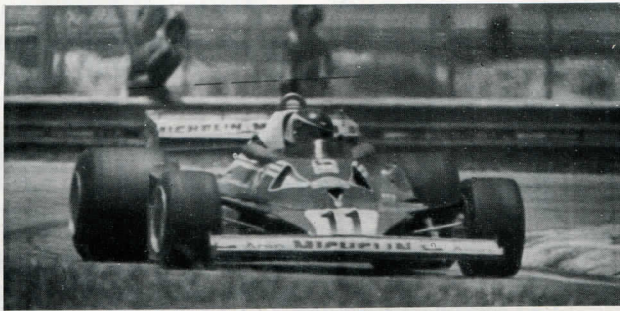
Peterson gli è alle spalle con il cambio nuovo che fa le bizze, con il tempo di 1'44"13; poi in settima posizione Andretti per le ragioni dette prima, e in ottava posizione Lauda che con la sua Brabham-Alfa fatica molto ad ottenere un tempo decente, causa la macchina a cui sono state cambiate a lume di naso tutte le regolazioni. Watson è ammalato ha un forte raffreddore e fa solo alcuni giri.

Esce, causa il bloccaggio di un freno posteriore Brambilla, ma non si fa nulla né lui né la macchina, solo una escursione nel prato. Esce anche Lungier nella curva che immette nel rettilineo d'arrivo, mentre viene portata per la prima volta in pista la Arrows di Patrese che ha problemi con la benzina, che nelle curve a sinistra non arriva.

Merzario fa soli pochi giri e collauda la macchina in vista delle prove ufficiali di venerdì. Sulle due Alfa-Brabham è stato montato un radiatore dell'olio supplementare direttamente sul motore con una ventola elettrica per raffreddare meglio, quello di Lauda ad un certo momento perderà olio e verrà levato.

Sul finire delle prove Reutemann collauda anche il «muletto», mentre Andretti dichiara che il circuito gli ricorda quello per i divertimenti di Disneyland.

In complesso prove deludenti, non si è visto nulla di spettacolare né come tempi né come soluzioni tecniche. Fa caldo, un caldo «bestia» come direbbe l'ing. Forghieri che è a Fiorano a «vezzeggiare» la T3 e De Angelis.



Vincendo, ad un anno di distanza dal suo ultimo successo, il GP del Brasile, Reutemann ha portato alla prima storica vittoria i pneumatici Michelin

VENERDÌ 27

# CARLOS fuoristrada per DIVINA

Alle dieci esatte, ora dell'America del Sud, scocca l'ora della verità delle prove ufficiali del Gran Premio del Brasile sul circuito della città di Rio de Janeiro che misura 5031 metri.

Nella prima ora e mezza di prova sventa il favoloso Andretti. Mario non ha problemi, il giovedì ha messo a punto la macchina e nelle prove ufficiali è subito il migliore. La sua media, sul giro cronometrato in 1'41"19, è di 178,986 kmh, è la prima informazione ufficiale di questo circuito, nuovo per tutti. E' una lotta a coltello fra Andretti — che la spunta —, Hunt e Reutemann, ma lo strano argentino si fa battere anche da uno scatenato Hunt che con la sua Mc Laren M 26 ottiene la sua miglior tornata in 1'41"59, mentre nonostante tante prove Reutemann è solo terzo con il tempo di 1'41"86. Quel secondo e mezzo di gomme che Ferrari ha regalato al suo pilota numero uno per ora non viene fuori.

Al box Ferrari abbiamo sentito con le nostre orecchie commenti di questo genere: «Pensa se avessimo Andretti in squadra, con queste gomme...».

Alla macchina di Merzario si rompe un manico dell'acqua e Arturo deve interrompere le prove con la gran paura di aver rotto anche il motore. Riprenderà un



Hunt ha fatto una bella partenza, portandosi al secondo posto. Poi, dopo la sosta per le gomme, aveva ripreso bene ma ha finito per girarsi

po' più tardi ma la rottura della leva del cambio gli farà perdere l'ora e mezza di prova.

Fittipaldi, che già dal giorno prima si trovava meglio con il «muletto» che con la macchina ufficiale, prova con la macchina di riserva ed ottiene un tempo che fa piangere di rabbia gli avversari che lo avevano dato per spacciato, 1'42"39: è la quarta miglior prestazione della giornata.

Peterson è subito «out» al box, si è rotto il cambio nuovo che Chapman si ostina a fargli collaudare. Perderà tutta la mattinata, e potrà provare seriamente solamente nel pomeriggio. Quinta miglior prestazione della giornata è quella di Villeneuve. Il ragazzo più passa il tempo più piace, almeno al sottoscritto: è serio, senza problemi, gli danno la macchina, si ferma, riparte dice il suo parere e continua.

La Mc Laren, a conferma del tempo di Hunt, piazza la sua seconda vettura con Tambay in sesta posizione con il tempo di 1'42"70.

Settima posizione per Jody Scheckter che dopo una deludente Argentina si è forse un po' rimbeccato le maniche per l'arrivo del suo capo e socio Wolf, mentre dietro a Jody abbiamo il campione del mondo in carica, «Yogurt» Lauda che ha problemi di aderenza con la sua Brabham-Alfa, un motore eccezionale ma un telaio vecchio. Ora, alla prova dei fatti con le altre macchine in pista, il tempo di Lauda (causa la pista sporca delle gomme delle altre vetture) è superiore di un secondo al tempo registrato in dicembre in prove private per ufficializzare questo nuovo circuito.

A dimostrazione che con una Lotus su determinati circuiti andrebbe forte anche il sottoscritto (a patto di riuscire ad entrare nella macchina), troviamo Rebaque in decima posizione.

Nelle retrovie Watson, che ha solo il 15. tempo con gli stessi problemi del suo capo Lauda. Laffite che rompe un mo-

tore, Pironi ancora troppo inesperto, il bravo Leoni che ha solo da mettere a posto la macchina e Brambilla, con una macchina inquadabile per la mancanza di gomme che la Goodyear dà solo a chi vuole, e la solita Divina Galica sempre più ultima.

Ci si aspetta, nella seconda sessione di prove di venerdì, una riscossa di Reutemann e della Ferrari, ma questa non viene. E' una sessione costellata di uscite di strada, il primo a farne le spese è Reutemann a causa della Galica che è scorticata alla curva dopo il box, ma non è nulla né per l'argentino né per la macchina.

Sempre nella stessa curva arriva lung Hunt, con le quattro ruote bloccate; esce nella rete, dopo lunghe discussioni riesce a farsi spingere e molto sovrattanto rientra lentamente al box senza il casco con un ridicolo commissario che gli corre dietro. Esce Tambay nella curva che immette al box e riparte a spinta. Esce sul finire delle prove Keegan e sui pezzi della macchina va a finire lo sfortunato Brambilla e rompe un radiatore dell'acqua.

Lauda capisce che la sua Brabham-Alfa non è competitiva e fa montare il musetto vecchio della Brabham che ancora i colori della Martini, ma non riuscirà a migliorarlo di molto.

Svetta sopra tutti il solito Andretti, che migliora il tempo della mattina portando il limite della pista a 1'41"14, alla media di 179,075 kmh. Dietro a Mario il solito Hunt che leva una tre decime di secondo a Mario. Terzo tempo della sessione per lo stupendo Fittipaldi, mentre i due della Ferrari si eguagliano: fa meglio l'argentino per soli quattro centesimi.

Finalmente con il cambio normale, anche Peterson può dire la sua ed ottiene la sesta posizione. Lauda è solo nono come dice ai microfoni di Telesprint, giudica difficile questo circuito ed è ancora più difficile sulla vecchia Brabham trovare l'equilibrio giusto.

Patrese ha i soliti problemi con la benzina che non arriva e fa solo pochi giri, mentre anche Merzario può provare pochissimo sempre a causa della leva del cambio.

SABATO 28

# MERZARIO escluso e RONNIE-pole

La terza sessione di prove, non valida per lo schieramento di partenza, fa scoppiare la crisi alla Brabham-Alfa Romeo. Lauda, giustamente prima guida nonostante le assicurazioni contrarie giudica il musetto a radiatore a tutta larghezza usato fino ad ora non all'altezza della macchina e del circuito, e monta — come già aveva fatto con il «musetto» — sul finire delle prove di venerdì — il vecchio muso usato fino all'altro anno. Lauda si dichiara abbastanza contento ma continua a dire che la Brabham manca di aderenza, mentre tesse le lodi per il motore.

Watson anche lui vorrebbe il vecchio musetto, ma alla Brabham non l'hanno. Arriverà in nottata con un volo dall'Europa, ne hanno uno per caso nel camion. Watson giudica pericoloso addirittura il nuovo muso, e si rifiuta di provare adducendo il solito raffreddore che lo assilla da due giorni. Ma ad alcuni amici confiderà che se non gli rifanno la macchina come era lo scorso anno non corre. I tempi non vengono ai cronometri elettronici per Lauda, anzi sul finire delle prove a Lauda si rompe un dado di una sospensione che striscia contro il disco del freno, la ruota minaccia di staccarsi

CONCESSIONARIA PER LODI  
e zone limitrofe

PEUGEOT

PERMUTE  
D'OGNI  
TIPO DI  
VETTURA



LEASING  
B.M.W.  
PEUGEOT



LODI - TELEFONO 0371/30.253

ma una pronta fermata ai box evita guai più grandi.

Già in queste prove non valide per lo schieramento si vede che la lotta è fra Hunt, che spicca il miglior tempo girando in 1'41"34, Andreotti (1'41"61) un bravissimo Villeneuve (1'41"74) e un rimontante Peterson (1'41"95). Reutemann è indietro e va fuori pista due volte, sempre nello stesso punto, in fondo al rettilineo opposto ai box. Non si fa nulla, né lui né la macchina, e porta solo polvere e terra al box.

Rompe il motore Rebaque e non potrà provare nell'ultima decisiva ora. Depailler fa una escursione innocua fuori pista, Merzario ha un nuovo motore ma scalda e il comasco ha paura di non farcela a fare i giri che gli permetterebbero di qualificarsi.

Brambilla soffre dei soliti problemi che hanno le Surtees, mancanza di preparazione mentre il nostro bravo Leoni impara a conoscere la macchina e a metterla a punto senza problemi particolari e spicca per la sua modestia e serietà.

fortuna che in gara si è lasciato convincere a mettere le gomme giuste.

Questo non è solo un nostro parere ma di tutti i presenti con cui abbiamo parlato di questo argomento, anche colleghi (non sappiamo poi se lo scriveranno). Dalla parziale delusione di Reutemann va il riscontro di un entusiasmante Villeneuve. Il ragazzino, più passano i giorni, più impara e più si comporta bene.

Villeneuve non è ancora una prima guida, ma potrebbe diventarlo per la serietà e la grinta che ogni giorno sfodera sui circuiti. Fittipaldi è solo il settimo tempo, Emerson è stato sfortunato nell'ultima ora: dopo appena pochi giri ha rotto un semiasse, i brasiliani contro ogni regola logica e fregandosene delle norme di sicurezza si sono precipitati in pista e hanno spinto Emerson al box, lungo la pista. Un commissario che cercava di opporsi si è preso un pugno solenne da Emerson, ma la macchina non è stata riparata in tempo ed Emerson ha dovuto girare con il «muletto» non riuscendo a migliorare il tempo eccezionale che ave-

## L'AMAREZZA DI BRAMBILLA ESCLUSO

# «Mi passavano sulle orecchie»

RIO DE JANEIRO - «...Mi passavano anche sulle orecchie...» così Brambilla ha commentato questo disgraziato G.P. del Brasile dove, per la prima volta nella sua carriera, non è riuscito a qualificarsi. Ma l'ha presa con filosofia, e dice: «Crano tutti i presupposti per una figuraccia già dall'Argentina, le macchine non erano state preparate bene...» Non se la prende, e domenica ha visto il G.P. per televisione, comodamente seduto in poltrona con l'aria condizionata e una birra gelata. Da professionista corretto, Brambilla non si è lamentato di come Surtees gli ha portato le macchine in Sudamerica, macchine che erano eguali a quelle che hanno corso in Giappone, e questo da parte di Surtees non si è onesto anche perché i soldi che la Beta dà per Brambilla (e solo nel caso corra Vittorio, non altri) sono buoni... Della situazione Brambilla scontento si sono accorti in molti e anche quelli della Ensign che si sono fatti avanti per avere Vittorio in squadra già dal G.P. del Sudafrica, visto che Ongais si è già divertito abbastanza e smette la F. 1 dopo il Sudamerica. Vittorio ha tentennato, era quasi sul punto di dire di sì, ma poi ha avuto pietà di Surtees che lo è andato a pregare e martedì, prima della gara, ha firmato per un altro anno con John, dietro formale promessa che la macchina nuova subirà seri test già prima del debutto in Sudafrica.

Morri Nunn è rimasto senza Vittorio, ed è ora alla ricerca di un pilota. Stava per prendere Ickx, poi ora sembra orientato su Jarier che non ha ancora firmato per l'ATS. Nunn vuole un pilota che gli porti un po' di soldi, ma soprattutto un pilota che gli faccia dei punti. Ha scartato Cheever perché con Leoni in squadra (di cui è contentissimo) non vuole due galletti nel pollaio. Con molta probabilità, sarà proprio con Jarier che farà coppia Leoni dal G.P. del Sudafrica.

«Sarei sicuramente sceso sotto il minuto e quaranta, l'89'80 lo potevo fare negli ultimi giri se non avessi trovato sulla mia strada dapprima la Galica e poi Laffite che mi hanno ostacolato». Così Ronnie Peterson, appena finite le prove, attorniato da un nugolo di operatori ha risposto a chi si congratulava con lui per la bella pole position ottenuta.

«E' stata una lotta dura — ha continuato — la mia Lotus è meno veloce di quella di Mario in rettilineo, ma dopo aver allargato la carreggiata, la stabilità è aumentata».

La carreggiata allargata è la croce di Mario Andreotti. Tutti lo aspettavano come il leader di questa due giornate di prove invece Mario è solamente terzo. Chiediamo ad Andreotti che cosa è successo:

«Si sono sbagliati ad allargare la carreggiata della mia Lotus — dice Mario — invece che un solo spessore me ne hanno messi due e la macchina non andava come volevamo noi».

Avrete una tattica in gara? chiediamo a Ronnie:

«No, nessuna, per ora non ne abbiamo parlato...».

Un Hunt stremato beve una intera bottiglia di merale prima di poter parlare.

«E' fatto tutto istantaneamente la tua circolazione d'acqua, per stare più fresco».

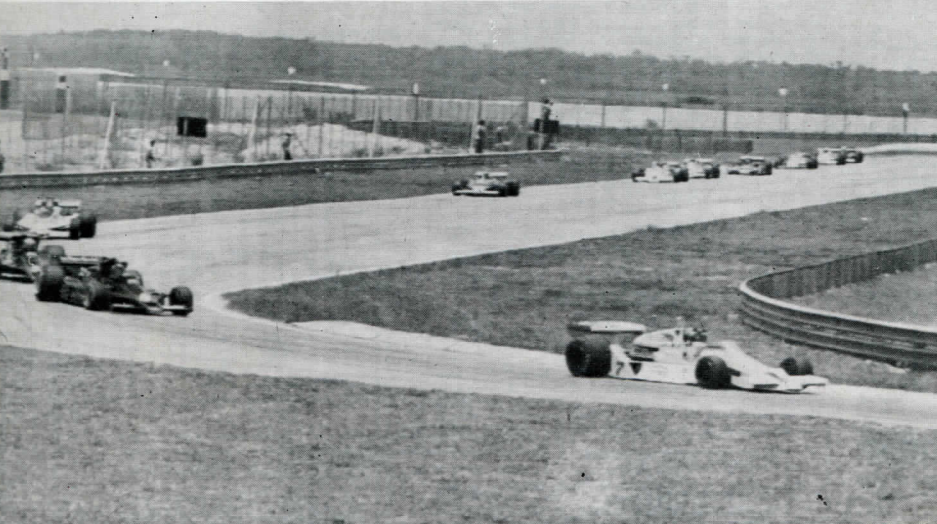
«Ho terminato le prove quindi minuti prima perché era inutile arrostire dentro la macchina inutilmente. Abbiamo risolto i problemi di aerodinamica che avevamo a Buenos Aires lavorando sulle sospensioni, ma è importante essere in prima fila, non importa se a destra o a sinistra, ho capito che gli altri non potevano farcela e mi sono fermato prima».

Reutemann: «Sono contento di questo risultato, un quarto posto a così poca distanza dalla Lotus mi basta. Pensavo di distaccare chi è avanti in Canada... per apprezzare questo tempo. Anche oggi come ieri sono continuate le vibrazioni alla macchina data dalle gomme, speriamo di eliminarle presto».

Villeneuve: «Non credevo di essere andato tanto forte in macchina, mi piace sempre più e anche il circuito non è poi tanto male. Un pronostico per domani? E' tutto da giocare, questa G.P.».

Tambay: «Una macchina perfetta, ho indovinato la mescola delle gomme con le 93 anteriori e le 48 posteriori, un quinto posto in prova che mi dà tanta soddisfazione». Sinceramente non si aspetta perché McLaren è una macchina fantastica».

Fittipaldi: «Un vero peccato: ho rotto il semiasse dopo pochi giri nell'ultima ora decisiva, come sono scesi gli altri sarei sceso anche io, ma ho dovuto provare con il "muletto" e pur andando forte non



Imprendibile Reutemann, ecco Hunt guidare il gruppo degli inseguitori nelle prime battute di gara. Sono Peterson, Andreotti, Fittipaldi, Villeneuve, Tambay, Stuck, Lauda, Regazzoni, Alan Jones e Jody Scheckter

Nella quarta e decisiva sessione, dal grande e favoloso duello fra Mario Andreotti e James Hunt è spuntata la «freccia svedese» di Ronnie Peterson, che con un finale esaltante ha demolito ogni record del circuito della città di Rio de Janeiro conquistando di prepotenza la pole position del secondo appuntamento mondiale della stagione '78.

Un modesto Ronnie attorniato da decine e decine di giornalisti e fotografi si dimostra meravigliato della meraviglia altrui: «Avrei potuto fare meglio se negli ultimi sette minuti non mi fossi trovato l'avischio in una marea di macchine lente...».

«Non abbiamo ordini di scuderia» mormora ad una nostra precisa domanda. Per contratto, se in gara alle spalle di Ronnie ci sarà Andreotti lo svedese deve lasciarci il passo.

Un po' deluso invece Hunt, alla fine delle prove, non tanto per il tempo che è a solo 8 centesimi di secondo da Peterson, quanto perché ha tenuto lungamente la pole position e avrebbe potuto migliorare se non si fosse sempre trovato davanti delle macchine lente, difficili da sorpassare. Ma Hunt ha dimostrato di avere la macchina più competitiva, assieme alla Lotus, di questo inizio di stagione. Mario è terzo, ci si aspettava di più da lui dopo le giornate esaltanti che ci ha fatto passare.

A ventotto centesimi da Peterson troviamo la prima Ferrari, quella di Reutemann, un Reutemann che è uscito di strada sempre nello stesso punto anche durante l'ultima ora alla ricerca disperata di un tempo all'altezza della macchina che guida e della posizione che occupa in squadra.

Ha provato anche il «muletto», ma non c'è stato nulla da fare contro gli scatenati e più dotati piloti di cui abbiamo detto prima. In sostanza sembra che alla Ferrari manchi una prima guida vera, non solo una prima guida sulla carta come sembra essere Reutemann che con le gomme di cui può disporre dovrebbe essere molto più avanti, nello schieramento. Per

va ottenuto venerdì.

Alle spalle di Emerson è Jones che sta facendo meraviglie con la nuovissima Williams, e Stuck, per la prima volta avanti a Regazzoni. I due hanno preceduto anche un Lauda che ce l'ha messa tutta, ma il computer nulla può contro una macchina con telaio vecchio e sorpassato. Dal Sudafrica ci sarà la nuova macchina e si spera in quella, ma forse con la prestazione brasiliana il progetto Alfa-Alfa va avanti.

Depailler, Scheckter, Linger, Laffite, Regazzoni sono alle spalle di Lauda. A proposito di Clay, non ha potuto migliorare il suo tempo perché è stato tamponato da Pironi mentre rientrava al box. E' rimasto venti minuti fermo lungo il circuito, poi quanto i commissari lo hanno spinto per metterlo in moto lo hanno fatto tanto bene da storgergli l'alettono e Clay ha dovuto perdere molto tempo al box.

Il migliore della pattuglia italiana è stato Leoni, che ha conquistato un onorevole 17. posto, davanti a Patrese e alla sua nuovissima Arrows. Riccardo è stato eccezionale in queste prove. Ha ottenuto il tempo con cento litri di benzina in macchina, perché come vi abbiamo detto prima, con meno di 80 litri la Arrows che sperava con la sua pompa supplementare di poter modificare l'impianto, che è chiaramente difettoso.

Ultimo classificato è Keegan, con lo stesso tempo di Merzario. L'assurdo è che Arturo girava abitualmente con il tempo che è servito da spareggio, mentre Keegan ne ha piazzato uno migliore per caso una volta sola. Lo abbiamo potuto constatare grazie all'avv. Cauvo, che è andato a procurarsi i cronologi.

Non si è classificato Cheever, che ha rotto una sospensione all'inizio delle prove, e Brambilla di cui vi parliamo a parte, con una macchina inguadabile che non stava assolutamente in strada. Ovviamente anche la Divina Galica non è classificata: è previsto dal copione.

## JARIER non «recupera» MERZARIO

RIO DE JANEIRO - Nella mezz'ora di prove della domenica prima della gara che caratterizzano ogni G.P., il più veloce è stato Reutemann che ha deciso - d'accordo con la Michelin e con il compagno Villeneuve - di partire con quattro pneumatici della serie S 9, senza ricerche di alchimie strane come successe in Argentina.

Le due Ferrari sono andate fortissimamente il primo e secondo tempo rispettivamente, molto distaccati invece gli avversari che nelle prove hanno svettato. La mezz'ora di prove è stata caratterizzata da una rovinosa uscita di strada di Laffite che, dopo aver fatto tre giri per rodare le pastiglie ripartiva, ma alla fine del rettilineo opposto ai box arrivava lungo ed usciva rovinando molto la macchina.

Ligier irrecuperabile e Laffite parte con il muletto che era poi la sua macchina ma aveva optato per l'altra dopo le prove. I meccanici gli hanno montato il motore che aveva nella macchina incidentata.

Ha fatto alcuni giri anche Merzario, ma con il nuovo regolamento è stato inutile dopo che Jarier aveva dovuto rinunciare al via per dare la sua ATS a Mass. Da quest'anno quando la griglia di partenza è fatta, anche se una macchina non dovesse prendere il via, nessuna la può sostituire.

Ha provato anche Watson, con il musetto della BT 46 perché il vecchio musetto doveva ancora arrivare dall'Inghilterra. Era già a Rio De Janeiro, all'aeroporto, ma materialmente due ore prima della gara non era ancora arrivato. E' poi calato dal cielo da un elicottero appena in tempo per essere montato.



## VIGILIA CON RISSE

## Fatti e misfatti dello Sheraton

● Finita la prima sessione di prove, Keegan è rientrato all'Hotel Sheraton dove alloggiavano tutti i piloti. Mancava un minuto alle 16 e si sono rifiutati di dargli da mangiare. Un cameriere lo ha interpellato in malo modo e Keegan gli ha rovesciato un vassoio pieno di pietanze in testa. Un altro gli si è scagliato contro e Keegan ne ha atterrati altri tre. Poi è intervenuto il fratello che ne ha messi KO due.

Finalmente, quando si credeva che si passasse ai coltelli, gli animi si sono placati con l'intervento del direttore. Certamente che lo Sheraton di Rio non fa onore alla catena di alberghi che sono in tutto il mondo, non per l'episodio che vi abbiamo descritto, ma per il servizio da albergo di «grande rotazione» non di lusso. Con il caldo che faceva non vi erano né bibite né vini freschi, il ghiaccio era una chimera, il servizio era un accelerato. Ne sanno qualcosa anche quelli della Parmalat, per la loro festa quando proprio il tavolo «VIP» con Chiti, Tanzi, Ecclestone, Lauda, ecc. non è riuscito a mangiare.

● Alla partenza dall'Hotel Sheraton, per le prove di giovedì, l'Alfa 2300 di Watson si rifiuta di andare in moto. Intervengono diverse persone a spingere il pilota fra i quali il più attivo è Bernie Ecclestone: forse non voleva che nella serie l'Alfa facesse una brutta figura...

● E' stato protagonista involontario di una scena boccaccesca Domingo Piedade, nell'ascensore dell'Hotel Sheraton. Mentre scendeva in piscina con un paio di calzoncini corti si è piegato per raccogliere i fiammiferi che gli erano caduti ma non si è accorto che gli si è aperto lo zip dei pantaloncini.

Gli sguardi della gente e i risolini, oltre alla faccia scandalizzata, delle signore erano incomprensibili per Domingo. Quando si è accorto che aveva in vista tutti gli attributi maschili quasi sveniva dalla vergogna...

## I PARTIES

## Gioie e dolori degli sponsors

● A proposito di nazisti, si sa che il Brasile ne è pieno. Anche l'ultimo grande criminale, Mengele, a bita in questo sterminato paese, i tedeschi sono tanti, e hanno spirito di corpo, oggi come allora.

Al party della Parmalat nell'orribile (come servizio) Hotel Sheraton un direttore della Goodyear locale non voleva che due uomini di colore suonassero nell'orchestra che presentava lo spettacolo; li ha minacciati (invano) di mandarli via dal paese e addirittura in galera e di fargliene passare delle belle perché lui «aveva conoscenze tedesche in Brasile».

Ghedini ha faticato molto a calmare lo strano personaggio, anche quando si è infuriato che fosse stata una mulatta a dare una rosa alla moglie.

C'è stato, sempre al party Parmalat, un personaggio che si spacciava per giornalista che ha minacciato sempre il povero Ghedini di denunciare lo «spreco di soldi che si fa con queste feste, in un momento in cui l'Italia ha bisogno di tutte le sue risorse...». La minaccia è stata di scrivere un articolo per «L'UNITA'» denunciando lo «scandalo», dimenticandosi forse il soggetto che in questo caso non è la Parmalat di Parma che paga, ma la Parmalat del Brasile, dove vi è uno stabilimento che dà lavoro ad operai, una amministrazione, una linea di prodotti. Anzi, caso mai sono soldi che entrano in Italia, non escono, in caso di utili, dopo i normali investimenti di tutte le aziende multinazionali. Sarebbe come accusare Fiat e Alfa, quando fanno una festa in uno dei tanti paesi dove sono presenti.

● Alla festa PARMALAT svoltasi all'Hotel Sheraton hanno preso parte molti piloti che si sono poi cimentati in scatenati samba con la scuola Mesafiores che è una delle più famose di Rio, che ha già vinto due Carnevalli ed è la più seria candidata di quest'anno. Dopo lo spettacolo con le splendide mulatte (e mulatti...) i più scatenati sono stati Brambilla, primo assoluto, Leoni, Regazzoni e a pari merito, tutti gli altri. Ecclestone era fuori classifica. Peterson si è rifiutato di esibirsi assieme all'ing. Chiti.

● Della scuderia Parmalat è entrato a far parte anche Laffite.

● La Parmalat, per filmare alcune scene del G.P. del Brasile a scopo pubblicitario, ha dovuto pagare sei milioni di lire di diritti.

● Anche la Momo di Giampiero Moretti ha organizzato una serata simpatica, in occasione del G.P. del Brasile, invitando amici e giornalisti all'Hotel Sheraton, congiuntamente alla editoriale Abril che ha presentato la intera gamma delle sue pubblicazioni. La Momo ha impiantato da tempo in Brasile una fabbrica dei suoi volantini e ruote, e adesso sta ampliando la sua produzione con altri accessori moderni, come sta facendo in Italia.

● Come sono cambiati i tempi in casa Martini... Il «DG» della casa dei vermouth famosa nel mondo ha invitato dodici giornalisti svizzeri a cena. Il ristorante aveva solo pizze, dopo una attesa di due ore e dopo che era stata ordinata birra, uno del gruppo ha chiesto del vino rosé. Apriti cielo: il «DG», che si chiama Brescia, ha detto alla moglie che non si poteva bere vino anche perché era già stata ordinata birra, e poi il vino era caro e il conto sarebbe stato troppo salato, di dire ai giornalisti di bere solo birra. A quel punto in sei si sono alzati e sono andati a mangiare da un'altra parte, con grande sollievo del sig. Brescia che ha detto fregandosi le mani: «... così risparmiato...».

● Un difetto che è stato difficile da eliminare è stata la perdita di benzina sulla Williams di Jones. I maligni a dire che tanto non importava, la Saudia Araba ne ha in abbondanza...

● La Goodyear ha portato fra l'altro qui a Rio le gomme della mescola 92 ant. e 93 post., eguali alle 58-55 ma più tenere. Le gomme da tempo dovrebbero essere le 38-39 e le 48-49.

● Lo sfruttamento del caldo, e quindi della sete, qui al circuito ha raggiunto livelli altissimi, un bicchiere d'acqua costava 160 lire...

## MULTE E TRIBUNALI

## La legge è uguale per tutti

● Per essere rientrato senza il casco a passo d'uomo dopo un'uscita di strada durante le prove di venerdì, James Hunt è stato multato di 500 dollari. Il suo capomeccanico Caldwell ha cercato di fargli levare la multa, ma tutto è stato vano.

## KASINO ROYDLE ... LEIT MOTIV DI NIKI LAUDA

SUDDMERICA 77

SE MACCHIND ANDARE BENE PER REUTEMANN NON ANDARE BENE PER ME. KAPITO? VOI SEGUIRE SOLO MIA MACCHIND O IO TELEFONARE A TORINO!



E ALLORA NIKI COME VA ALLA FERRARI?

GROSSOKASINO



SUDDMERICA 78

KOSA ESSERE QUESTA STORIA DI ALFA-ALFA F1? TU DEVI SOLO SEGUIRE MEIN MOTOR E DILLO ANCHE A TUO PRESIDENTE CHE SI OKKUPI SOLO DI GIULIETTA! JA?



... E ALLA BRABHAM?

GROSSOKASINO



## LE TROVATE AI BOX

## Formula 1 con raffreddamento centrale

● Durante l'ultima ora di prove è apparso, montato sotto l'allettone della McLaren di Hunt un bidone a razione che conteneva cinque litri d'acqua che servivano a rinfrescare la tuta di Hunt durante le prove, con il caldo torrido che dentro la macchina raggiungeva i 68 gradi.

● Alla Ferrari erano equipaggiati con due grossi ventilatori portatili con cui facevano aria ai piloti durante le soste ai box. Quando i piloti scendevano l'addetto ai ventilatori raffreddava il posto di guida.

● La Ferrari ha portato una roulette sul circuito, dietro ai box, per far riposare i piloti. Appena l'ha vista Ghedini dell'Alfa ne ha presa una (più piccola) per Niki e Watson.

● Tutti alla ricerca di refrigerio durante le prove. Le due Brabham avevano bocchette che portavano aria alla schiena, la Ferrari idem, Tambay invece prima di partire si faceva versare una bottiglia di minerale nella schiena e andando dai box alla macchina perdeva liquido, sembrava si fosse fatta pipì addosso...

Anche Fittipaldi è stato multato ma più pesantemente, ben 1500 dollari per aver picchiato un commissario che si opponeva (giustamente) a che i suoi meccanici spingessero la sua Copersucar, che aveva rotto un semiasse, ai box. La scena è stata ripresa per TV, e si è visto che il commissario ha detto ad Emerson che non poteva far spingere la macchina, poi gli ha voltato le spalle e se ne è andato. A quel punto si è visto Emerson partire a razzo ed atterrare con un perfetto «uppercut» il commissario. Sono poi intervenuti diversi altri commissari ad evitare che la rissa continuasse. Ad ogni buon conto, multa a parte, l'ha avuta vinta Emerson perché la macchina contro ogni regola e buon senso, è stata portata (inutilmente) ai box.

● «Niki Lauda chiede il permesso di atterrare» «Non so chi sia Niki Lauda, per favore dia le sigle di identificazione del suo aereo». Questo dialogo tra cielo e terra, sopra l'aeroporto di Rio nei giorni seguenti il G.P. di Argentina.

L'addetto alla torre di controllo non si è accontentato del nome di Lauda, ma ha voluto fare le cose in regola. O era tifoso di Fittipaldi o non sapeva niente di auto da corsa. Lauda ha dovuto umilmente declinare le generalità del suo Lear-jet, come tutti.

● Non si è visto lo pseudo-finanziere Ambrosio al debutto della Arrows. Alle nostre domande il team è stato vago sull'assenza, ma la vera ragione è che ad Ambrosio è stato ritirato il passaporto perché sospettato di avere a che fare con il cineasta Torri, recentemente fuggito da un tribunale inglese dove doveva essere giudicato per una truffa. Dicono gli inglesi che ora dimori nel Tamigi...

## Le disgrazie del Jacarepaguà

● Causa il musetto anteriore della vecchia macchina durante le prove di sabato, la Brabham-Alfa di Lauda ha avuto problemi di «fading» ai freni. Si aveva anche paura che «dechappassero» le gomme perché il musetto più avvolgente fa raffreddare meno il pneumatico.

● Sul finire delle prove di venerdì si sentì un gran botto, come una cannonata, e poi si è visto rientrare Watson con l'alettone a brandelli. Era successo che era scoppiata, forse per il caldo, la bombola della messa in moto ad aria compressa che è situata nel grosso tubo in basso che fa corpo con l'alettone posteriore, da una parte l'aria compressa, dall'altra la bombola dell'estinguente. In un primo momento si era pensato ad un bis di quanto successo in Argentina ad Andretti un anno fa.

● Nella prima sessione di sabato, Regazzoni dopo che gli era stato corretto il tempo di venerdì, ha trovato olio al curvone e si è girato, fortunatamente senza conseguenze. Si è molto arrabbiato il ticinese perché i segnalatori stavano dopo la macchina a fare le loro segnalazioni, forse non erano bene istruiti...

● Di una innocua uscita di strada è stato protagonista anche Depailler che si è detto abbastanza contento della macchina nonostante sia nuovissima. Sembra che la Tyrrell monti i soliti motori sperimentali della Cosworth che saranno in vendita da metà anno, ma di cui si sa poco o nulla.

● Wilson Fittipaldi jr. e la moglie di Jody Scheckter, Pamela, sono rimasti vittima di un colpo di sole, fortunatamente leggero, durante le prove di questo torrido G.P. del Brasile.

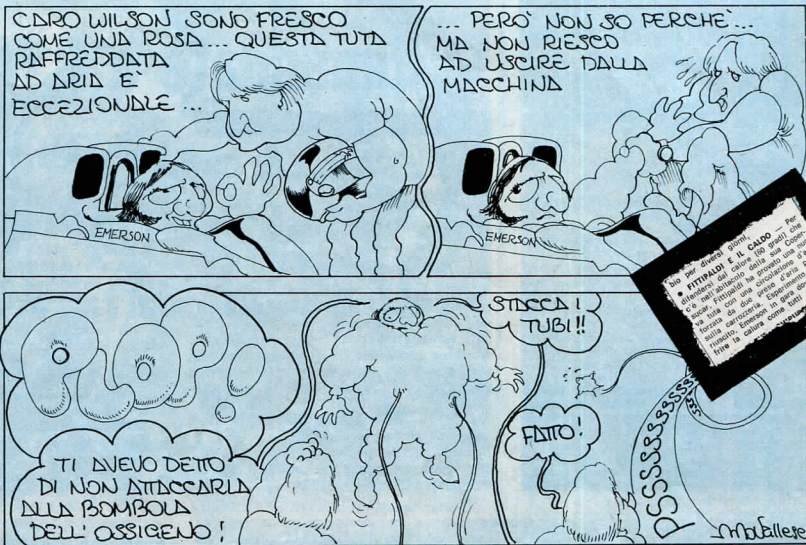
● Sfortunatamente Merzario, pur con la macchina che scaldava durante la decisiva ora di prove, quando era dietro a Depailler e si apprestava a sfruttare la scia è uscito di pista facendo un banale testacoda che gli ha fatto però perdere venti minuti preziosissimi per la qualificazione.

### IL FUTURO

## Zio BERNIE vola a Johannesburg

● Finito Rio, Ecclestone andrà a Kyalami a trattare il G.P. del Sudafrica, che sembrava in un primo momento dovesse saltare per mancanza di fondi. Poi, assieme a Von Hanstein, andrà ad organizzare il «suo» G.P. in Germania.

● L'eurovisione ha rifiutato il G.P. del Sudafrica, non si sa se per i soldi o per questioni di politica razziale. Forse avevano chiesto un commentatore nero...



## Bulloni fantasma

RIO DE JANEIRO - Giallo alla Ligier, come abbiamo anticipato a Telesprint: sulla Matra Ligier di Laffite dopo il GP d'Argentina (dove si ruppe il motore a pochi giri dalla fine) quando i meccanici hanno smontato la macchina hanno trovato tre perni di quelli che servono per bloccare le fascette dei manicotti dell'acqua dentro la pompa dell'olio. Si è subito pensato ad un sabotaggio, e si sono fatte le più strane congetture...

Dopo la prima giornata di prove di venerdì al termine della prima sessione esattamente, si è tornato a rompere il motore di Laffite, e anche questa volta è stato trovato un perno nella pompa dell'olio. Siamo in clima di giallo, questa volta non poteva essere un caso e si parla apertamente di sabotaggio.

Ma perché? Non si vede chi possa avere interesse a fare una cosa del genere, forse una ritorsione.

Sempre a proposito della Ligier, Ducarougé e gli altri del team, al di fuori di quanto successo, ci hanno dichiarato che non continueranno più con la Matra già forse prima della fine dell'anno. Il perché è dato da due motivi: l'alto costo delle revisioni Matra già forse prima della fine dell'anno. Il perché francese se sviluppare e continuare con questo motore V12 oppure smettere.

Risultato, da fine anno forse (ma dal prossimo sicuramente) la Ligier di Laffite monterà il solito motore Cosworth.

### VARIETA'

## Murray: un figlio val bene un G.P.

● Ad inaugurare come testacoda il circuito di Rio è stato Jones che ha fatto una bella sbandata alla curva di ingresso ai box, dopo pochi giri. A Rio è arrivato anche Williams, carico di petrodollari, tanto che farà la seconda macchina per Jones, ma la vera ragione dell'andata negli emirati arabi di Frank sembra vada ricercata nella voglia di organizzare un G.P. da quelle parti...

● Gordon Murray è rientrato a Londra, dopo l'Argentina, perché la moglie gli ha regalato un bel maschiotto durante il G.P. Murray è ancora indeciso sul nome da dare al bambino, Tramonti gli ha suggerito Niki...

● Chiti stia tranquillo: il caldo di Rio e l'aria condizionata dell'albergo ci hanno fatto venire il raffreddore, così non siamo andati ad annusare nessuno scarico...

● Ha destato perplessità la perfetta esecuzione della Arrows che dicono costruita in soli 55 giorni. Sembra una macchina già da molto tempo in gestazione...

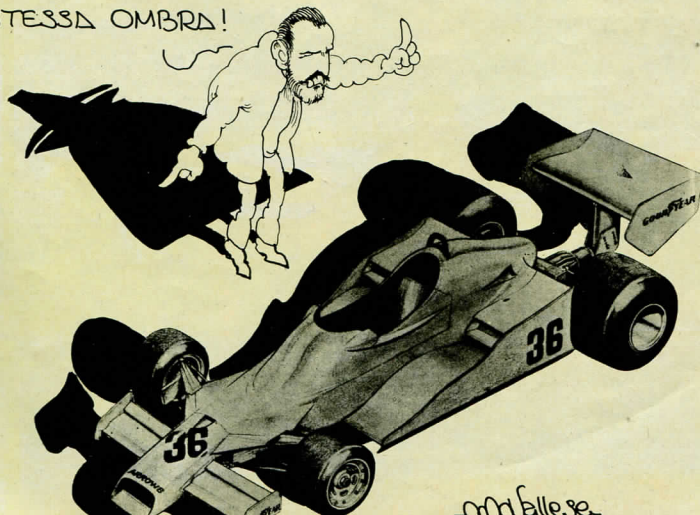
● Crisi nella sala stampa di Rio. Non è stato dato un comunicato ma solo la classifica finale. Si è saputo poi che i cronometristi erano in grave crisi psicologica perché al sabato, finite le prove, uno della loro équipe è annegato facendo il bagno ad Ipanema. E tutti hanno lavorato male per lo choc della notizia.

● Il direttore sportivo della Copersucar e portavoce della stessa alle corse, oltre che segretario di Fittipaldi, Domingo Pietade, è stato improvvisamente operato di una ciste alla coscia destra quattro ore prima della partenza della corsa sul circuito di Rio nell'infermeria. Non ha voluto essere trasportato a casa, ma ha seguito dalla sala stampa, sdraiato su un tavolaccio di cemento, la corsa per TV commentandola per una radio locale.

● Durante le verifiche tecniche di sabato mattina, si è scoperto che l'alettone posteriore della Lotus di Andretti sporgeva oltre il limite consentito di un centimetro e mezzo. I commissari, imbarazzati, non sapevano come fare anche perché Mario aveva fino a quel momento la migliore prestazione ed erano timorosi ad annullargli il tempo. È venuto loro in aiuto Peterson che con il suo record ha fatto chiudere un occhio ai commissari tecnici.

● Subito dopo la fine del G.P., il «circo» ha levato le tende in elicottero. Purtroppo, quello su cui erano i tecnici della Goodyear si è schiantato al suolo appena levatosi da terra, ma per fortuna non si è fatto nulla di nessuno, data la relativa altezza.

NON MI FRECDETE!  
È LA STESSA OMBRA!



CONTINUAZIONE DA PAG. 29

ho potuto fare un gran che».

«E i ringraziamenti al commissario, Emerson? «No comment».

Lauda: Un circuito questo dove ha molta importanza il telaio. Noi purtroppo siamo carenti, dovremo lavorare molto sul nuovo che porteremo in Sudafrica. Gli altri per ora sono più competitivi, ma abbiamo un motore eccezionale. Basterà lavorare sul telaio e presto saremo anche noi fra i primissimi, ora è importante racimolare qualche punticino...».

Stuck: «Macchina perfetta, solo un po' di sottosterzo. Senza quello avrei potuto fare meglio...».

Regazzoni: «Stavo rientrando ai box quando Pironi mi ha tamponato. Sono finito nel prato e non riuscivo a partire. Quando, dopo venti minuti, mi hanno spinto, i commissari avevano tanta forza nonostante il caldo che mi hanno piegato l'elmetto e ho perso altro tempo ai box a sostituirlo...».

Patrese: «La macchina non so esattamente come vada perché ho provato poco causa il solito difetto di pescaggio della benzina».

A chi gli si complimenta per il bel tempo fatto, Riccardo Patrese risponde: «Sì, e pensare che l'ho fatto con 100 litri di benzina per evitare di rimanere a secco!».

Leoni: «Nessun problema particolare. La macchina la sto conoscendo e ci stiamo lavorando sopra per renderla più competitiva. Al secondo G.P. della mia carriera sono abbastanza soddisfatto».

Leoni si lamenta poi della miseria di gomme che gli passa la Goodyear, ma a parte i grossi team questo è un lamento generale.

Cheever: «Si è rotta la sospensione posteriore destra ed è un miracolo che non siano successe cose più gravi. La credevo meglio questa macchina, è stata disegnata male, l'organizzazione è pessima: una esperienza nel complesso deludente».

Due gare, aggiungiamo noi, e per due volte Cheever non si è qualificato.

Mass: «Macchina inguidabile». Poi in italiano, imitando Lauda: «E' un kassino...».

g. c.

IL «CONDIZIONATORE» SULLA McLAREN CONTRO LA CALURA

# Rimandate a KYALAMI le novità

DALL'INVIATO

**RIO DE JANEIRO** - La nota tecnica più curiosa ed interessante l'ha fornita la McLaren, con la trovata del «condizionatore» per i piloti, nel tentativo di mantenerli il più a lungo possibile freschi.

Una trovata curiosa, anche se di effetto ovviamente limitato, non potendosi rimediare al fenomeno negativo provocato dal caldo non solo sui piloti ma sul sistema medesimo. La trovata infatti consiste nel porre in un punto della macchina un serbatoio riempito di acqua e di ghiaccio, e con una piccola pompa inviare questo liquido verso la tuta del pilota, che era dotata di canalizzazioni interne. La circolazione dell'acqua raffreddata assicurava quindi a Hunt e Tambay un certo periodo di rinfresco, mettendoli in migliori condizioni rispetto agli altri.

Sistema un poco rudimentale, ma utile, almeno fino a che il caldo non ha fatto sciogliere il ghiaccio e quindi l'acqua non diventava a sua volta calda.

Il serbatoio è stato posto dietro il cambio, in una posizione abbastanza lontana dalle fonti di calore, ma sempre soggetto a riceverne ed a ricevere i raggi del sole. Nel tentativo di prolungare la durata del freddo all'interno del serbatoio questo è stato avvolto con fogli di alluminio lucido, riflettente i raggi solari.

Dal serbatoio partono due tubicini che terminano alle spalle del pilota con due prese ad innesto rapido ed apertura automatica, da collegare alle prese maschio

poste sulla tuta.

A parte questa curiosità, le altre cose tecniche di rilievo sono state poche. La novità l'ha data la Arrows di Patrese, macchina che avete già visto descritta su queste colonne. La costruzione è risultata abbastanza accurata, tenendo conto del breve tempo a disposizione, e la macchina ci sembra essere di buona concezione. La soluzione a serbatoio unico centrale, tra pilota e motore, ha permesso una linea generale molto affilata, stretta, con anche una certa eleganza. Si tratta di una macchina che appare potenzialmente molto buona, e vedremo nel prossimo futuro quel che Patrese ne potrà ricavare. Le prime prove hanno dimostrato qualità buone, ma non hanno potuto essere effettivamente probanti per via di un difetto all'impianto di alimentazione.

Una novità sulle Brabham Alfa Romeo: evidentemente questa squadra ha un punto debole nei sistemi di raffreddamento, perché dopo le infelici esperienze con i pannelli radianti che dovevano essere la innovazione della futura macchina, adesso si è visto che anche con la macchina attuale deve esserci un riscaldamento notevole dell'olio. Infatti qui le due macchine sono state equipaggiate con un radiatore supplementare, posto in orizzontale sopra il motore, che viene raffreddato da un flusso d'aria proveniente da un ventilatore elettrico sistemato sotto e comandato da un interruttore che è alla estremità destra del cruscotto.

Insieme con questa novità, che ha richiesto tra l'altro la apertura di una fessatura nella parte in plastica della carenatura del motore, la Brabham aveva

estemporanee prese d'aria per alimentare l'abitacolo, nell'intento di raffreddare o almeno ventilare il pilota. Soluzioni che ovviamente non hanno migliorato l'estetica della macchina, cosa d'altra parte accaduta per quasi tutte le altre.

Per le Brabham si sono presentate anche delle difficoltà per quanto riguarda la funzionalità della linea aerodinamica nuova, tanto che per potersi sopprimerle Lauda ha chiesto che venisse montato il musetto 1977, cosa che lo ha parzialmente soddisfatto.

Notate sulle Copersucar le bavette inferiori, tra macchina e suolo, incernierate per permettere il movimento e quindi la aderenza costante. Sono inclinate verso l'interno e praticamente sono uguali a quelle della Lotus.

Da dire infine della Michelin, che ha portato delle gomme di tipo diverso da quelle che aveva a Buenos Aires, aventi la sigla S 9 che diamo a puro titolo statistico, non sapendo se essa corrisponde a costruzione o mescola o ad entrambe le cose insieme.

Niente altro da segnalare. Adesso aspettiamo il GP del Sud Africa, per vedere le tante novità annunciate. Dovrebbe esserci la Ferrari T3 definitiva, la nuova Hesketh, la nuova Shadow. Ed è proprio la nuova Shadow che sarà guardata di più, per vedere quali differenze ci sono tra lei e la Arrows, visto che Southgate afferma che si tratta di due progetti differenti, come avete forse letto nella lettera che ci ha inviato e che abbiamo pubblicato la settimana scorsa.

f. l.

# Torna un italiano su FERRARI!

Era parecchio tempo che non vedevamo un pilota italiano su una F. 1 Ferrari. Si tratta di Elio De Angelis, che la scorsa settimana ha impressionato tutti, a Fiorano, per la dinamicità con cui ha raggiunto ottimi tempi al volante della Ferrari 312 T3 ancora in gestazione



**RIO DE JANEIRO** - Dopo la effettuazione delle prove ufficiali, e quindi con esperienza effettiva dal vivo, il collaudo del nuovo circuito di Rio de Janeiro è stato fatto, e si possono fare altre considerazioni oltre quelle che vi abbiamo presentate la settimana scorsa, dopo la prima presa di contatto.

E la conclusione è che è un vero peccato che un circuito nuovo, costruito dove si poteva disporre di tutto lo spazio possibile, sia nato così. Apparentemente tutto è molto bello e molto moderno. In realtà in certi casi lo è persino troppo.

Vediamo comunque i vari punti:

- **Tracciato e servizi.** Il tracciato è buono ma poco variato. E' tutta una serie di curve a raggio medio e largo, collegate da brevi rette, salvo quella davanti alle tribune, lunga abbastanza per permettere ai piloti un poco di riposo. E' un tracciato monotono, sul quale non vi sono riferimenti utili, tanto che i piloti stentano a volte a sapere dove sono.

- **I servizi sono invece eccellenti.** Box e garages sono esemplari, salvo il fatto che il muretto divisorio tra box e pista non è interrotto per permettere il passaggio dei meccanici, che così debbono continuamente saltarlo.

- **Pista.** La costruzione recente ha fatto in maniera che il fondo non fosse ben livellato, cosa inevitabile in attesa dell'assestamento. L'inconveniente dovrebbe essere risolto col tempo, quando cioè la massicciata si sarà assestata.

La corsia di accelerazione inizia molto prima dei box, due curve avanti ed è molto sinuosa, impedendo quindi velocità elevate. E' tuttavia molto stretta. Un errore è stato porre la torre di controllo appena una cinquantina di metri dopo

## TROPPI GUARDRAILS!



l'ultima curva, cosa che renderà difficile il cronometraggio, ma soprattutto che rende impossibile l'allineamento di partenza davanti alla linea di traguardo. Per poter effettuare una partenza razionale, il direttore di corsa Mario Glauco Pati è stato costretto a far avanzare lo schieramento.

Un errore madornale, mostruoso, è stato quello della costruzione della strada di servizio attorno al tracciato. In realtà la strada non corre « attorno » al circuito, ma « dentro » il circuito, costruita cioè nella parte interna e senza possibilità di sbocco verso l'esterno. Cosicché in sostanza questa strada non serve a nulla, non potendo essere utilizzata per mezzi di soccorso o di evacuazione. I quali peraltro non possono nemmeno circolare all'esterno, perché non vi è lo spazio ed il modo di farlo.

Non è stato previsto alcun collegamento tra la zona dei box e quella delle tribune, dove sono anche gli uffici amministrativi del circuito, per cui anche i giornalisti che volessero utilizzare la tribuna stampa, ed i radio e telecronisti, per raggiungere la sala trasmissioni o semplicemente la zona dei box, debbono fare tutto il tragitto attorno al cir-

cuito. Tutte queste cose, che sono evidenti e che potevano esserlo anche nella fase di progetto, sono incomprensibili. Il progettista è un architetto brasiliano, che ovviamente non deve saper molto di corse. Però quel che è sorprendente è che la gente della CSI che ha visto ed approvato il progetto non si sia resa conto delle manchevolezze e dei tanti errori dell'impianto. Sia sulla carta, sia infine quando è venuta a Rio per le ispezioni preliminari e quelle in fase di costruzione.

## La MICHELIN alla conquista dell'America

GREENVILLE (South Carolina) - La scorsa settimana duemila operai della « Michelin tire comp. » operante in Greenville nella Carolina del Sud hanno dovuto evacuare i nuovi impianti in seguito ad un pauroso incendio.

Un giornalista del luogo scriveva che la Michelin, in quella occasione non richiese l'intervento dei vigili del fuoco, ma « faceva tutto da sé ». Regna, a Greenville, il medesimo massimo segreto che regnava a Clermont Ferrand ai tempi di De Gaulle, allorché il presidente francese visitava la fabbrica. « Gli abbiamo fatto vedere l'ingresso e l'uscita », commenta allora un « executive ». Perché tutto questo segreto? E perché la ditta si è piazzata a Greenville?

La Michelin, come noto, è la terza grande produttrice di pneumatici con una vendita, all'inizio del 1977 di 3 miliardi e 400 milioni di dollari ad uno zelo ineccepibile.

La ditta sfornò il primo pneumatico nel 1890 e nel 1948 « creò » la gomma « radiale » stabilendo così il sentiero per l'industria mondiale. Ora questi zelanti e segreti « 007 » hanno creato una nuova gomma: la « TRX » e sarà prodotta in America e messa in vendita questa estate, mentre la Ford, a Detroit, sta già compiendo severi « test ».

Perché tutto questo segreto? Abbiamo chiesto al nostro interlocutore: « Perché ad un esperto bastano due sguardi per copiare ciò che da noi abbiamo elaborato in dieci anni ».

A Greenville, la Michelin ha creato anche il più grande circuito sperimentale e di prova e teme che essendo essa una « straniera » tutti siano interessati a copiarla.

Praticamente la Michelin cominciò a confezionare « gomme USA » nel 1975 ed oggi impiega oltre 2.500 operai del luogo mentre altre branche si estendono in un tracciato di 25 miglia. Ora la ditta francese intende aprire in un'altra a Dothan in Alabama. Qualcuno ha fatto capire che la Michelin ha vita facile in quanto i sindacati nella Carolina hanno una pessima fama, al confronto con l'Ohio (Good-year), ma « chi » prevede che entro il 1979 anche la casa francese dovrà accettare le regole standard esistenti nella nazione o chiudere.

Negli Stati Uniti esistono al momento 2000 rivenditori di pneumatici Michelin, e ciò ha creato una maggiore competizione e produzione, forzando la Firestone e Goodyear a competere con lo stato avanzato tecnologico della Michelin la quale — sempre secondo le rivali competitori — riuscirà forse ad ottenere il 10 per cento della vendita annuale. Una cifra, questa, alto valore se si pensa che la casa francese lavora da appena un anno e mezzo in America. Ora si capisce perché la spinta in F. 1 spaventa la Goodyear...

Lino Manocchia

## IN 500 CHILOMETRI CON LA T.3 IL ROMANO A 2/10 DA VILLENEUVE

# ...ma De Angelis non si monta la testa

**MODENA** - Il 24 gennaio 1978 è una data da ricordare negli eventi che si susseguono nel settore automobilistico ed in particolare alla Ferrari, che è il polo nazionale ed internazionale dell'interesse. In questa giornata infatti, alle 11,38, il più giovane pilota in assoluto sale alla guida di una F. 1 del « Cavallino Rampante ».

Ancora 19enne (tra due mesi compirà 20 anni) Elio De Angelis romano, italiano al 100% si inserisce all'interno dell'abitacolo della 312 T3 ed accende i contatti dei 12 cilindri boxer.

Pochi minuti per scaldare il motore poi inserisce la marcia ed inizia il suo apprendistato su una pista che gli è amica visto che nella precedente settimana ha potuto girare, in modo compiuto, alla guida della Chevron Ferrari di F. 2 con tempi record basati su 1'13"8. Contrariamente a quanto avviene solitamente poca è la gente che può seguire queste prove perché l'attenzione è ancora concentrata sull'inizio del campionato mondiale ed anche sul Rally di Motecarlo che ci riserva sorprese a non finire. Amare, purtroppo, per i colori italiani che vedono anche qui le gomme protagoniste negative. C'è però chi conta veramente, ossia l'ing. Enzo Ferrari che nel suo eremo della « F.R.D. » (Ferrari Racing Department), nuova denominazione della G.E.S., segue questo debutto con interesse.

Nella prima serie di giri si registra un platonico 1'21"6 ma non passa molto tempo ed il crono arriva ai tempi del F. 2. La tensione del pilota romano non deve essere molto al di sotto del livello di guardia. L'occasione non è certo unica, ma comunque è un fatto veramente eccezionale visto che è il primo pilota italiano che ritorna su una F. 1 competitiva ed anzi « futuribile » visto che è il modello più avanzato della serie T.

Il clima è favorevole a questo debutto con un sole che seguirà le prove per tutto il periodo pur lasciando le temperature ambiente piuttosto basse ed intorno ai valori di pochi gradi centigradi. Al termine della giornata di prove si parla di 30 giri con un miglior tempo di 1'12"6 ed al-

cune « virgole » che non impressionano certo il campione italiano di F. 3. Il tracciato non è molto pulito ed uscendo dalle traiettorie abituali si notano scompensi nell'aderenza della vettura. In queste prove infatti si stanno utilizzando

## FERRARI: «Vedremo a ottobre»

FIORANO - 170 giri compiuti al volante della F. 1 312 T3 per complessivi 510 km sono stati sufficienti ad Elio De Angelis per arrivare a tempi sul giro che sono di interesse assoluto. Ufficialmente il pilota romano gira in 1'10"48 che rappresenta il suo limite su questo tracciato portandosi a soli 2 decimi dal tempo di Villeneuve e a 65/100 da quello di Reutemann. La cosa potrebbe montare la testa a chiunque. Elio invece non si scompone troppo, all'uscita da Fiorano corregge con una certa soddisfazione i tempi ufficiali che proponiamo alla sua attenzione. Si tratta di una specializzazione e non certo di glorificazione personale.

In un anno, appena è salito sulla F. 3, ha vinto, è passato alla F. 2 sino ad arrivare sulla massima espressione, la F. 1. Sa, e ci tiene a specificarlo chiaramente, che il suo programma di base è la F. 2 vuole ora acquisire esperienza senza bruciarsi. Parla pacatamente ed anche quando gli facciamo notare che vi sono state alcune sbandate non si trincerava sotto false scuse.

« Sono rimasto impressionato dal rapporto peso potenza di questa vettura e della F. 1 in generale, — ci dice — Le traiettorie necessarie sono nettamente differenti da quelle che seguo in F. 2 per cui si richiede uno spazio maggiore. Anche l'adattamento alle reazioni che sono necessarie con queste accelerazioni e decelerazioni influiscono sul rendimento. La vettura mi sembra molto buona anche se per me è impossibile fare dei paragoni non avendo avuto l'opportunità di provare i precedenti modelli. Abbiamo lavorato molto sull'assetto generale della vettura cercando di assumere il quantitativo maggiore di informazioni con le varie soluzioni adottate. Non si è voluto appositamente approfondire il lavoro in una singola direzione ».

Dal canto suo, Ferrari dice: « Di De Angelis parleremo in ottobre... ».

diverse soluzioni tecniche per avere una prima impressione che consenta a Reutemann e Villeneuve di poter accelerare al massimo lo sviluppo della vettura durante le prove di febbraio, quando in pratica si dovrà decidere se sarà possibile andare a Kyalami con questa nuova vettura per farla debuttare nel terzo G.P. del '78.

Nella seconda giornata di lavoro si può notare come le registrazioni del giorno prima siano veramente effimere con un sensibile ritocco a quanto fatto registrare in precedenza. Si lavora molto ed a ritmo molto intenso, con 70 giri compiuti al termine della giornata, ed il miglior tempo fissato in 1'11"25 con ripetuti cronometraggi in 1'13"0. Il tempo è ufficiale e ce lo riferisce lo stesso De Angelis, con una certa soddisfazione, durante il breve colloquio al termine delle prove.

Anche in queste prove alcune sbandate che interrompono il ritmo sul giro ed un forte vento che spirava trasversalmente al circuito. Segue il lavoro l'ing. Mauro Forghieri che è rientrato dal Sud America per poter far progredire questo sviluppo, mentre si attende l'arrivo della Chevron F. 2 versione '78 su cui installare il motore Ferrari.

L'ultima giornata di prove vede sempre il pilota romano impegnato « full-time », con tempi che si portano a dei limiti molto interessanti. Si parla ben presto di 1'10"8, sempre dato dal cronometraggio esterno, (che sembra ben intenzionato a passare ad apparecchiature più sofisticate e al centesimo di secondo) sino ad arrivare a ripetute rivelazioni di 1'10"5 che sino a pochi mesi fa avrebbe costituito il record assoluto della pista. Quando il lavoro viene interrotto si sono compiuti 70 giri che portano così i km percorsi a 510. Una cifra che lascia molto da pensare ed apre una serie di interrogativi. Il lavoro a Fiorano è ripreso lunedì con la F. 2 e solo in seguito sarà possibile dare una forma ai programmi futuri delle T3 con De Angelis.

Alessandro Stefanini

BOCCIATO «A FUROR DI SPORTIVI» LO SLITTAMENTO  
PROPOSTO DA ROGANO (E DENUNCIATO DA AUTOSPRINT)

# La CSAI ci ripensa elezioni a marzo!

ROMA - E' accaduto quello che molti speravano ma in cui molto pochi credevano: a marzo si terranno le elezioni per il rinnovo della CSAI. C'è stata una levata di scudi, che ha fatto seguito alla nostra denuncia di tre settimane fa, che ha letteralmente «costretto» sia il presidente CSAI Rogano, che il presidente ACI Carpi, a fare macchina indietro.

L'Esecutivo dell'ACI, mercoledì 25 gennaio, ha deciso in tal senso, probabilmente su suggerimento dello stesso Rogano che non può non avere tenuto conto del rischio di impopolarità cui la CSAI tutta sarebbe andata incontro in caso di «slittamento» delle cariche.

Slittamento che avrebbe avuto tempi molto lunghi, nonostante le assicurazioni di fonte CSAI, dato che (come ogni legge della Repubblica) anche quella riguardante il nuovo assetto della CSAI avrebbe dovuto attendere a lungo i relativi regolamenti di at-

tuazione. Per cui, la proroga avrebbe avuto troppo il sapore di una riconferma senza elezioni.

Non è improbabile anche che questa inattesa decisione sia stata favorita dall'indagine che l'ACI avrebbe portato a compimento presso i propri Automobile Clubs provinciali, a proposito di quello che dovrebbe essere l'inserimento di un «estraneo», eletto dagli sportivi dell'auto, in seno al consiglio di ogni AC. Quindi, potrebbe anche darsi che il nuovo assetto della CSAI, nell'ambito del nuovo statuto dell'ACI, non sia necessariamente quello che si ipotizzava.

Ad ogni modo, si andrà alle urne in questi tre fine settimana: il 3-5 marzo, il 10-12 marzo, il 17-19 marzo. E poiché il regolamento elettorale prevede un preavviso di trenta giorni, dovremmo trovare il comunicato formale sui quotidiani questa settimana.

Allora, ci raccomandiamo: votate bene!

CONTINUAZIONE DA PAG. 21



Forza S9

tenza bruciante, forse il suo vero capolavoro personale; un Villeneuve avrebbe mortificato Lauda se torero-Peterson non l'avesse buttato fuori quasi come in Giappone (forse ora si capiscono meglio certe vicende e gli investigatori giapponesi, che vorrebbero rinviare il giovane Gilles a giudizio per l'incidente del Fuji, magari per salvare i connazionali organizzatori, dovrebbero rivedere in video-tape l'incidente brasiliano).

Invece Lauda in qualche modo è riuscito a sfangarla ed andare a punti, addirittura a guadagnarsi il terzo posto con un'Alfa-Brabham da giubilazione. «Approfitando delle disgrazie altrui» come ha persino commentato in «Domenica Sportiva» TV persino il suo portavoce giornalistico romano, è riuscito a mascherare i grossi guai del team «Granat» come l'erroneità di una sua scelta di collaudo, quella di dicembre a Rio quando fu pur lui a far optare per il grande musone tutoradiatore anteriore, che un mese dopo a Rio è stato giudicato addirittura pericoloso da Watson e in fretta e furia hanno dovuto sostituirlo con il vecchio muso della BT 45.

Lauda a Rio ha visto compromesso definitivamente quanto si era puntigliosamente sforzato di dimostrare andando via da Maranello. Cioè che le Ferrari vincevano solo perché era lui al volante. Dopo l'Argentina c'era chi si era convinto della controprova. In realtà il Brasile ha chiarito inappellabilmente, che un motore in più e soprattutto ora delle scarpe idonee o migliori, capovolgono tutti i valori tecnici e agonistici. E' un modo di mettere in discussione ogni significato persino tecnico di questo sport. La convalida si è avuta persino nel rally di Montecarlo, dove ancora la Michelin, nello stesso week-end, ha fatto polpette delle gomme rivali Pirelli, mortificanti sia per le 131 (a coprire i cui limiti da neve erano state impegnate), sia l'un tempo vittoriosissima Stratos. Dove cercare dunque il vincitore del secondo GP dell'anno, di un GP che fa vedere la nuova stagione in tutta una diversa angolazione, (se il premiatore potenziale, Andretti dovrà adesso cercarsi il suo secondo in meno di mantenerlo valido di sua qualità ora che un Reutemann glielo può restituire di scarpe), dove cercarlo se non proprio dietro una certa scrivania di Fiorano?

«Sono contento» dirà «di questo successo; sono contento per la Michelin che s'è presa una bella soddisfazione. Alla seconda corsa vincere in F. 1 è soddisfazione, no?». E magari sarà anche contento per l'altra quasi incredibile resurrezione del Jacarepaguà, quella di Emerson Fittipaldi — secondo sul podio con la sua contestatissima Copersucar. Perché, per arrivare a questo traguardo che ripaga Emerson di due anni di amarezze, guarda caso son dovuti arrivare al clan paulista due ingegneri di scuola ferrarista: il Caliri e il Marmiroli.

Il «Troppo Vecchio» dell'irriverente frasario del protocollo, si è già fatto il più bel regalo per gli ottant'anni del 18 febbraio. Sarà o no più che mai un ventenne (per quattro)?

DALL'INVIATO

MONTECARLO - Doveva esser un rally monotono, scontato, deciso a tavolino, ed invece è stato uno tra i rallies di Montecarlo che hanno fatto parlare di più non solo per il risultato finale, ma soprattutto per quanto si è succeduto in sette giorni veramente caldi nonostante la presenza continua (e per la Fiat-Lancia provocatoria) della neve.

Gli elementi di grande interesse si accavallano e non c'è un vero ordine di importanza cui dare la precedenza. O meglio c'è, ed è il risultato finale che vede una Porsche di nuovo prima nel Principato grazie ad un rappresentante della

FIAT + LANCIA + PIRELLI

=  
1') PORSCHE  
2') e 3')

RENAULT R.5  
SU MICHELIN

Allegriissimo, sul tetto della sua Porsche all'arrivo di Montecarlo, Nicolas, con Laverne, ricorda il titolo per lui fortunato di AUTOSPRINT

AUTOMOBILE  
ARRIVE



m. s.

RICORDATO ANCHE  
A TELESPRINT



BARENDSON  
l'amico in TV

Il nostro direttore ha ricordato venerdì sera a TELESPRINT, il collega Maurizio Barendson, responsabile dei servizi sportivi del TG 2, scomparso martedì scorso a Roma, per un crudele morbo a 55 anni.

E' stato un doveroso omaggio non solo sul piano della colleganza professionale, perché Barendson — pur amante del calcio come pochi — è stato l'artefice della TV di Stato della «scoperta» delle corse automobilistiche. Marcello Sabbatini ha ricordato, con parole umanissime, il collega ma anche l'amico, coi quale divise gli anni romani di giornalismo, anche in una rubrica televisiva che, destino dei nomi, nel 1985 si chiamava «SPRINT».

vecchia scuola, il marsigliese Nicolas, e nessuna vettura dell'EASA nei paraggi.

Attorno a queste due realtà decisamente clamorose si collocano comunque tanti altri elementi che possono chiarire o complicare la situazione. Il secondo ed il terzo posto delle piccole e grandi protagoniste Renault R5 Alpine ad esempio, e la grande sfida tra la Pirelli e la Michelin con il vero trionfo di quest'ultima. Poi il ritiro sin troppo repentino di Munari e le polemiche interne in seno all'EASA.

Resta una domanda che tutti, chi più chi meno, si sono fatti o hanno fatto a Monaco o sul percorso: che cosa è successo? Come può essere capitato? Il colpo di scena, l'insperabile, ha salvato gli organizzatori del rally più celebre

del mondo proprio nell'anno che poteva segnare la sua morte. Grazie ad un superbo Nicolas ipotizzato outsider e rivelatosi dominatore, e grazie a due piccole macchinette giallorosse, l'ambiente si è galvanizzato. Gli appassionati francesi hanno ritrovato quell'interesse che il binomio Munari Stratos aveva sopito, annullato.

Non sembra possibile che un complesso così organizzato, così forte, così campione del mondo, come quello prodotto dalle due Case più blasonate della specialità, abbia potuto perdere proprio quella corsa cui teneva di più. Si sapeva da tempo che questa perla mancava alla collana della Fiat, che a Torino questa vittoria la volevano assolutamente. Proprio per questo si era arrivati a suo tempo alla fusione, che altro non

appare, oggi più che mai, che un assorbimento della Lancia. Eppure non c'è stato niente da fare, ma proprio niente perché se è vero che senza le sue varie disavventure Rohrl poteva anche vincere, è pur vero che gli avversari avrebbero «primeggiato» ugualmente perché troppa era la disparità dei mezzi in campo e quindi troppo ridotto, comunque, il divario.

Il trionfo delle vetture prime classificate e direttamente legato ad una marca di pneumatici sempre più sulla cresta dell'onda: la Michelin. Una Casa che si è vista tagliata fuori dal giro dei rallies per l'assenza di partecipazioni al vertice di vetture francesi e che si è vista, a dicembre, pure privata della Stratos di Darniche al Montecarlo cui teneva moltissimo. Ebbene questa Stratos è passata occasionalmente ad una debuttante, Michele Mouton, e la ragazza di Grasse ha legnato bastonate a destra e a manca inferendo ulteriori colpi al già malmeso morale dei direttori sportivi EASA.

## IN GIALLO CON... CODA

E all'EASA è andato proprio tutto storto in questa prima uscita da dimenticare in fretta. Sul banco degli accusati c'è adesso la mega-organizzazione. Qualcuno ha detto che in tempi in cui si tende a decentrare tutto, a Torino si è scelto di concentrare; altri, i piloti, hanno lamentato che non è possibile provare con un tipo di vettura e poi trovarsi a correre con soluzioni completamente diverse, altri hanno tirato in ballo il caos dirigenziale, inevitabile nei primi tempi. In più c'è stato il problema delle gomme, anche se i tecnici della Pirelli, per bocca dell'ing. Mezzanotte, hanno dichiarato di essere del tutto estranei a colpe di alcun genere e che le vetture, con le coperture precedenti, sarebbero di certo andate peggio. E questo giallo, questa ricerca del colpevole, non finirà certo presto. E' indispensabile trovare in fretta le cause di una debacle così vistosa e rimediarsi in fretta. Chiaro che a tutti può capitare la giornata storta, la preparazione e la programmazione storta. Se il tutto resterà un fatto isolato nessun problema. Il bello delle competizioni vive proprio di questo. Ma se quanto si è visto a Montecarlo, e su cui si avrà occasione di tornare, dovesse ripetersi, saranno guai grossi anche se non c'è troppo da preoccuparsi (quest'anno soltanto, però) della Porsche o della Renault.

Clamoroso, poi, il ritiro di Sandro Munari e Piero Sodano. Si è parlato di inspiegabile rottura del motore. Un fatto strano perché tutto pareva a posto, temperature, pressione, impianto elettrico. Il rally era ancora all'inizio, tutto da giocare. Eppure Munari, che conosce meglio di chiunque altro il mezzo a disposizione e fuita molto bene l'aria che tira, si è fermato prima ancora che la situazione finisse per precipitare. Lui le prime avvisaglie di un rally che nasceva storto le aveva già avute. Meglio, molto meglio, forse, non approfondire la situazione, anche se questa resta un'ipotesi («e niente di più») di chi scrive.

## FISCHI E PALLE DI NEVE

Così nell'occhio del ciclone sono finiti gli altri, il malcapitato Bacchelli che con l'eredità di Munari e della Stratos, per tre anni di fila prima a Montecarlo, si è esposto a figuracce continue nonostante le sue capacità di guida siano notevolissime. Ed in pasto ai fischi ed alle palle di neve si sono offerti i vari Verini e Rohrl, Andruet e Darniche, bersagli preferiti di un pubblico che per anni ha ingoiato il rospo italiano e che quindi ha trovato finalmente l'occasione di riproporre la «marsigliese», anzi no, il marsigliese: Nicolas.

Di elementi interessanti il Montecarlo ne ha offerti troppi altri per considerarsi esaurito. Ed in mezzo a questi c'è stata anche la grande prestazione delle nuove Kadett GTE Gr. 1 di Kullang e del nostro straordinario debuttante sulla neve, Federico Ormezzano. Gli italiani, alla fine, erano tutti per lui e per «Rudy», sua validissima spalla. La corsa di queste vetture è stata loro, si riprone in sordina per il mondiale. La lezione dei superpotenti e troppo fragili GTE Gr. 4 è servita ed i tedeschi, ora, ricominciano daccapo.

Speriamo, quindi, che non ci tocchi la stessa sorte.

Carlo Cavicchi

# Sul «MONTE» blu, davvero fu NICOLAS ...



21-28 gennaio 1978

- Organizzazione: Automobile Club di Monaco - Boulevard Albert Premier, 23.
- Percorso: quasi 6.000 km divisi in tre grandi tappe.
- Direttore di corsa: Edmond Aubert.

Così al traguardo

1. Nicolas-Laverne (Porsche C.) 6.57'33"
2. Ragnotti-Darniche (Renault 5 Alpine) 6 ore 58'55"
3. Freguelin-Dalava (Renault 5 Alpine) 7.53'55"
4. Rohrl-Geistdoerfer (Fiat 131 Abarth) 7.6'22"
5. Darniche-Mayer (Fiat 131 Abarth) 7.2'44"
6. Andruet (Fiat 131 Ab.) 7.3'24"
7. Mouton-Comonti (Lancia Stratos) 7.5'50"
8. Verini-Rossetti (Fiat 131 Abarth) 7.9'14"
9. Kullang-Berglund (Opel K GTE) 7.9'47"
10. Bacchelli-Barnacchini (Lancia Stratos) 7.13'58"
11. Ormezzano-Rudy (Opel K GTE) 7.17'58"
12. Servia-Brustenga (Fiat 131 Abarth) 7.18'39"
13. Dorche-Vieu (Opel K GTE) 7.21'50"
14. Swaton-Cordeste (Porsche C.) 7.24'35"
15. Rouget-Delaunay (Porsche C.) 7.25'44"
16. Copier-Henuset (Peugeot 104ZR) 7.28'44"
17. Roby-Martin (Alpine A310) 7.29'16"
18. Stofemaker-Jetten (Opel K GTE) 7.29'45"
19. Colucho-Lopes (Opel K GTE) 7.30'39"
20. Fitzinger-Pitz (Toyota Corolla) 7.30'45"
21. Simzet-Vincent (VW Golf GTI) 7.34'19"
22. Clarr-Fauchille (Opel K GTE) 7.35'25"
23. Caracciolo (Ford Escort) 7.35'25"
24. Santucci-Rocherbrun (Porsche C.) 7.35'8"
25. Lier-Corthay (Fiat 131) 7.37'31"
26. Von der Leyen-Diekmann (Ford Escort) 7.38'23"
27. Enjalber-Ricardi (Opel K GTE) 7.38'50"
28. Segolen-Bussi (Porsche C.) 7.40'14"
29. Grindout-Ferrari (Porsche C.) 7.40'24"
30. Neyron (Opel K GTE) 7.41'32"
31. Gardavot-Otto (Porsche C.) 7.43'50"
32. Landsberg-Muszynski (Opel K GTE) 7.44'21"
33. Vallet-Terzi (Alpine A110) 7.45'11"
34. Barin-Barin (Opel K GTE) 7.46'29"
35. Florange-Duvaut (Porsche C.) 7.46'32"
36. Lamiraud-Duport (Opel K GTE) 7.46'59"
37. Verini-Oswaldo (Opel K GTE) 7.47'10"
38. Bos-Berscheid (Ford Escort) 7.48'13"
39. Gianello-Sghedoni (Porsche C.) 7.48'35"
40. Mercier-Marchioni (BMW 2002 TI) 7.48'41"
41. Lescuré - Batta (Porsche 911S) 7.48'58"
42. André-Vinoy (Alpine A110) 7.52'56"
43. Barth-Schelen (Toyota 600) 7.54'44"
44. Trone-Saucu (Renault 5) 7.55'35"
45. Sanson-Champoux (Opel K GTE) 7.55'51"
46. Ayme-Garon (Alpine A110) 7.55'55"
47. Jurain-Delalande (Ford Escort) 7.56'44"
48. Chianea-Chianea (Opel K GTE) 7.56'54"
49. Le Chalag - Perrin (Opel K GTE) 7.57'33"
50. Rousseau-Antoine (Simca Rallye 3) 7.58'20"
51. Binder-Glad Pear (Opel K GTE) 7.58'28"
52. Winter-Lous Ebbe (BMW 320) 7.58'42"
53. Gonzales-Tremelat (Autobianchi) 7.58'49"
54. Perazio-Genova (Porsche 911GS) 7.58'51"
55. Radford-Weysad (Opel K GTE) 7.59'15"
56. Laubi-Raibaud (Opel K GTE) 7.59'36"
57. Brack-Meditz (Porsche C.) 7.59'38"
58. Béravonne-Vernault (Renault 5) 6.04'41"
59. Kuss-Proriori (Alfa Romeo GTV) 8.05'55"
60. Hetzer-Leonhardt (Opel K GTE) 8.11'9"
61. Igual-Mayer (VW Golf GTI) 8.11'44"
62. Meschia-Perrin (Fiat 128) 8.11'25"
63. Doulencian (Autobianchi) 8.12'15"
64. Schwegler-Hilger (Renault 5) 8.12'15"
65. Laurent-Marche (VW Golf D) 8.12'28"
66. Lion-Laugier (Toyota Celica) 8.6'2"
67. Belliard-Rafeston (Opel K GTE) 8.6'39"
68. Dacrement - Ganaelle (Citroen CX D) 8.7'2"
69. Camillet-Fenot (Opel K GTE) 8.7'31"
70. Handjian-Richtarch (Simca Rallye 3) 8.8'25"
71. Valtier-Bonatti (Opel K GTE) 8.8'59"
72. Kaleshmeden-Warkentin (Porsche C.) 8.10'9"
73. Gallardo-Bourgin (Opel K GTE) 8.10'26"
74. Perret-Bernard (Opel K GTE) 8.12'44"
75. Perrissin-Parrissin (Triumph) 8.14'21"
76. Hoepfner-Fourquet (Citroen CX D) 8 ore 18'28"
77. Vail-Louis (VW Golf D) 8.18'28"
78. Rauch-Helfrich (BMW 320 I) 8.18'44"
79. Maillerhe-Lapie (VW Golf GTI) 8.19'57"
80. Berruto-Pons Fabrizia (Alfa Romeo TI) 8.23'77"
81. König-Galliard-Simca Rallye 3) 8.24'40"
82. Voltaire-Grincaud (BMW 2002 Turbo) 8.25'19"
83. Aucler-Rocher (Opel K GTE) 8.25'38"
84. Carlson-De Jong (Opel K GTE) 8.25'41"
85. Le Gat-Loup (Opel K GTE) 8.26'14"
86. Toppeta-Sant (Alpine A310) 8.26'59"
87. Naron-Gesta (Opel K GTE) 8.31'22"
88. Mech-Simonet (Simca Rallye 3) 8.31'25"
89. Pegani-Cariotti (Autobianchi) 8.32'50"
90. Gysler-Brand (Peugeot 104) 8.33'23"
91. Nielsen-Pedersen (Volvo 142) 8.35'18"
92. Saby-Guegan (Autobianchi) 8.35'11"
93. Olive-Montel (Opel K GTE) 8.37'19"
94. Nahon-Alrli (Alpine A310) 8.42'50"
95. Morichau-De Poix (Opel K GTE) 8.45'30"
96. Bak-Kerlan (Opel K GTE) 8.45'55"
97. Didier-Meyrie (Simca Rallye 3) 8.45'57"
98. Beauchef-Dubois (Ford Escort) 8.53'33"
99. Malignon-Carmona (Opel K GTE) 8.53'33"
100. Pier-Picard (Simca Rallye2) 20.5'11"



- Orlandini-Brunaso (Opel Ascona) 20.25' e 8"
102. Jelsdorf-Gliese (Opel K GTE) 20.25'32"
103. Panacci-Gusmitti (Opel Ascona) 20.26'39"
104. Chambout-Chambout (Opel K GTE) 20.27'34"
105. Colomb-Fourmachat (Opel K GTE) 20.27'37"
106. Polge-Martel (Ford Escort) 20.27'49"
107. Oksala-Pynna (Citroen CX D) 20.28'77"
108. Rumpkeil-Wellmann (Mercedes 280E) 20.28'21"
109. Mancip-Chauvet (Peugeot 104) 20.28'27"
110. Couteller-Couteller (Simca Rallye 2) 20.28'53"
111. Nielsen-Pedersen (Opel K GTE) 20.31'10"
112. Canal-Santiago (Seat 124 S) 20.31'32"
113. Merrimilod-Schaller (Opel K GTE) 20.35'44"
114. Caminada-Garrel (Opel K GTE) 20.36'44"
115. Van Beggelaer-Meert (Renault 5) 20.37'13"
116. Schimpf-Mehmel (VW Golf D) 20.38'33"
117. Zanetti-Visconti (Volvo 242) 20.39'26"
118. Meylan-Reynaud (Opel K GTE) 20.39'44"
119. Braida-Boniface (VW Golf GTI) 20.39'48"
120. Muscionico-Muscionico (Opel K GTE) 20.40' e 58"
121. Zellooli-Canestrelli (Opel K GTE) 20.43'55"
122. Helle-Hilobert (Opel K GTE) 20.48'50"
123. Ontano-Fiorucci (Lancia Beta) 20.49'0"
124. Suni-Crugnola (Opel K GTE) 20.51'42"
125. Ferrari-Corneli (Opel K GTE) 20.52'38"
126. Salles-Laune (Renault 17 G) 20.53'15"
127. Dahan-Geti (Porsche C.) 20.55'29"
128. Polato-Garbellotto (Ford Escort) 20.58'57"
129. Mora-Camprubi (Seat 127) 21.25'55"

Così le prove speciali

- PERCORSO DI CLASSIFICAZIONE**
- Le Cheneta-La Villette - Bacchelli (Stratos) 7'33"**, Mupari (Stratos) 7'36"

**Rohrl (Fiat 131) 7'43"**, Andruet (131) 7'47"

**Le Cheneta - Barilloni - Bacchelli (Golf) 14'00"**, Verini 14'14"

**Darniche (Fiat 131) 14'20"**

**Sistoner - 1. Freguelin (Renault RS) 33' 20" , 2. Ragnotti (Renault RS) 33'30" , 3. Nicolas (Porsche Carrera) 33'45"**

**Lapin-Chattevaux - 1. Segolen (Porsche Carrera) 10'32" , 2. Bacchelli 10'50" , 3. Peironne (Renault RS) 10'57" , 4. Freguelin**

**Roquestrat-Buyon - Rohrl 15'53"**, Ragnotti 15'57", Nicolas 16'00", Andruet 16'08", Freguelin 16'10"

**PERCORSO COMUNE**

**Petra Cava-La Bollene - Verini 16'51"**, Rohrl 16'56", Andruet 16'57", Darniche 17'05", Freguelin 17'18"

**Port de Milans-St. Auban - Nicolas 21'28"**, Helle (Opel Kadett GTE) 21'49", Andruet 21'56", Beguin (Porsche Carrera) 22'05"

**Autocourse - Nicolas 11'15"**, Rohrl 11'29", Freguelin 11'40", Andruet 11'41"

**Pont Du Fosse-Romette - Bacchelli 17'31"**, Nicolas 17'40", Freguelin 18'00"

**Mouton 18'18"**, Ragnotti 18'25"

**St. Barthélemy-Lavalands - Rohrl 16'48"**, Carlson (Opel Kadett GTE) 17'04", Ormezzano (Opel Kadett GTE) 17'12"

**St. Jean en Royans-Le Cime du Mas - Verini 34'51"**, Ormezzano 34'53", Nicolas 34'54", Carlson 34'56", Simzet 34'58", St. Nazza-La Motte - Rohrl 20'00", Darniche 20'02", Freguelin 20'15", Nicolas 20'18", Mouton 20'37"

**Montauban-St. Ouvez - Kullang (Kadett GTE) 18'11"**, Carlson 18'13", Freguelin 18'26", Nicolas 18'35", Mouton 18'35"

**St-Jean-Charles-Novares - Rohrl 18'32"**, Stueland (Porsche Carrera) 18'46", Pagan 18'57", Cerf (Ford Escort) 18'57"

**Lebon-Chatevaux - Rohrl 10'16"**, Bacchelli 10'19", Andruet 10'22", Verini 10'23"

**Loda-Col St. Roch - Bacchelli 11'24"**, Rohrl 11'42", Mouton 11'43", Ragnotti 11'44", Nicolas 11'48"

**PERCORSO FINALE**

**Madona del Corbio - Darniche 8'59"**, Rohrl 9'04", Mouton 9'06", Andruet 9'09"

**Moulinet-La Bollene - Nicolas 22'46"**, Freguelin 22'49", Mouton 23'00", Ragnotti 23'02", Andruet 23'12"

**St. Sauveur-Beuil - Nicolas 18'32"**, Freguelin 18'39", Ragnotti 18'40", Bacchelli 18'18", Rohrl 18'52"

**Roquestrat-Buyon - Rohrl 14'03"**, Andruet 14'08", Darniche 14'12", Verini 14'14", Mouton 14'14"

**Madona del Corbio - Rohrl 15'00"**, Mouton 15'02", Darniche 15'13", Bacchelli 15'21", Verini 15'22"

**Moulinet-La Bollene - Nicolas 22'29"**, Ragnotti 22'35", Andruet 22'50", Freguelin 22'51", Rohrl 22'56"

**St. Sauveur-Beuil - Nicolas 18'12"**, Rohrl 18'20", Ragnotti 18'20", Bacchelli 18'28", Darniche 18'32"

**Roquestrat-Buyon - Rohrl 13'53"**, Andruet 14'04", Bacchelli 14'24", Darniche 14'37", Mouton 14'47"

**Pelle-St. Anges - Rohrl 6'43"**, Swaton (Porsche Carrera) 6'54", Mouton 6'55", Andruet 6'56", Freguelin 6'57"



Il vincitore NICOLAS non ha peli sulla lingua

Immagini double-face del marsigliese Nicolas. A fianco con la coppa, nel fotocolor, Jean Pierre in azione

«Avevo paura solo delle R. 5»

**MONTECARLO** - Nel 1966: Jean-Pierre Nicolas chiede a suo figlio, Jean-Pierre, di esser il suo copilota per il 34. Rally di Montecarlo. Nel 1978, Jean Pierre Nicolas ha 33 anni e ha appena realizzato l'exploit di vincere il 46. Rally di Montecarlo al volante di una Porsche privata e con l'assistenza composta unicamente da amici entusiasti. Ci siamo intrattenuti con lui a lungo, quando portava la sua Porsche al parco assistenza, poco prima della partenza del percorso finale. Ci ha confidato la sua gioia e le sue paure di questa terribile ultima notte.

In seguito lo abbiamo rivisto come grande vincitore, il venerdì mattina, al porto di Monaco.

Giovedì 26 gennaio ore 16.30. «Che cosa temi maggiormente prima del via di questa ultima tappa?»

SI VINCE SOLO ALL'ARRIVO

«Per me, il rischio maggiore proverrà dalle Renault. Avrei preferito trovarmi davanti alle Fiat, ma con le Fiat ci si deve aspettare di tutto. Penso, che nonostante il debole vantaggio che ho nei confronti delle Renault, non avrò troppa difficoltà a conservare il primo posto. Tuttavia so che una corsa è vinta soltanto quando si è tagliata la linea d'arrivo.»

«Tu ti trovi davanti a delle macchine ufficiali, e più particolarmente alle Fiat, che debbono aver avuto della sfortuna. Che pensi?»

FANTASTICI GLI ALMERAS

«Il loro cattivo piazzamento non toglie niente alla loro dinamica e alla qualità dei piloti. Tuttavia penso che la Porsche sia nettamente superiore alla Fiat 131. Il che non costituisce un dubbio per nessuno. Non bisogna dimenticare che, per le condizioni di neve eccezionali che abbiamo incontrate, le gomme Michelin sono state nettamente superiori alle gomme Pirelli.»

«Come sono i tuoi rapporti con il team dei fratelli Almeras?»

«E' la prima volta che lavoro con loro. Sono fantastici e molto competenti. Sono anche dei meridionali. Non ho neanche il minimo rimprovero da fare loro.»

«Tu sei stato un pilota Alpine Renault. Ora si parla più spesso delle Renault Alpine. Così come avviene per la Lancia e la Fiat; ora si parla solo del...»

«Avrei accettato certamente, benché questa scelta sarebbe stata molto difficile per me. Sono un professionista e non mi piace perdere il mio tempo ad organizzare il lavoro dei meccanici, ma al contrario, di dedicarlo alla guida.»



gruppo Fiat. Come senti tu questo problema?

« Si tratta prima di tutto di un problema commerciale. Non si può più fare niente, ormai fa parte della corsa. Ma se in Francia Renault e Alpine sono una sola cosa, una Fiat non è una Lancia ».

#### INUTILE LA «CONCENTRAZIONE»

— Ti auguravi di avere cinque minuti di vantaggio sul secondo prima della partenza del percorso finale, ma ne hai solo tre. Che farai?

« Il percorso finale è in se stesso un nuovo rally di 600 km che dobbiamo disputare. Può accadere di tutto, ma ho il vantaggio di partire in testa con tre minuti di vantaggio ».

— Per te, Montecarlo poteva limitarsi unicamente al percorso finale? O almeno quale è la tua opinione sulla concentrazione, che molti hanno giudicato inutile?

« Le tappe di concentrazione non mi piacciono. Sono inutili. Ma mi metto al posto degli organizzatori, che posseggono con queste tappe un mezzo formidabile di pubblicità. E' uno dei rari momenti in cui lo sport automobilistico viene al pubblico, mentre di solito è il contrario. Non di meno, mi augurerei che questa prima tappa fosse ridotta a 1000 km al massimo ».

— Che cosa pensi della bella prestazione delle Renault?

« Onestamente me lo aspetta-

vo. D'altronde l'ho capito al RAC, perché ho guidato la vettura che ora pilota Ragnotti. Ma bisogna riconoscere che hanno avuto fortuna di trovare tanta neve, perché sull'asciutto non si sarebbero viste troppo ».

— Quale sarà la tua tattica questa notte?

« Farò di tutto per vincere. Non sono teso. Parto dicendomi che tutto ciò che ho fatto finora è stato buono. Ma non mi monto la testa. Bisogna che stia attento con tutti. Se sono ancora in gara dopo il secondo anello, penso che tutto vada bene con la Porsche ».

Venerdì 27 gennaio. Ritroviamo Jean-Pierre sul tetto della sua Porsche di fianco a Laverne, il suo copilota. Hanno finalmente vinto questo rally di Montecarlo. Ma la loro gioia non cancella la lucidità della loro corsa.

#### LE FIAT TROPPO DISTACCATE

— Questa vittoria è stata facile?

« No, non penso. Di fronte alle Renault avevo il vantaggio di dovermi difendere, mentre loro dovevano attaccare. Oltre alle Renault non ho avuto alcun avversario di rilievo, le Fiat erano troppo distaccate. Inoltre le mie gomme Michelin sono state meravigliose. Ma questa vittoria è stata lo stesso difficile da ottenere per le condizioni delle strade. Ho dovuto aspettare il mio dodicesimo Montecarlo per tro-

vare alle volte del ghiaccio, strade ben asciutte, neve e soprattutto molta nebbia.

— Come analizzi la tua corsa nella sua totalità?

#### SONO PARTITO PER VINCERE

« Dopo aver conosciuto certe noie di gomme all'inizio, tutto è andato bene, una volta in testa alla classifica, non mi sono più preoccupato degli altri. Sono andato al mio ritmo. E ho dovuto far avvicinare le Renault alla fine del percorso comune perché avevo delle gomme troppo larghe al Corbin e Jabron ».

— Quando hai pensato che potevi vincere questo Montecarlo?

« Sono partito con l'idea di vincere, e per fare del mio meglio nelle più importanti specialità; in questo modo, alla fine del percorso comune ero pienamente soddisfatto ».

— Che cosa pensi ti porterà questa vittoria?

« Non lo so ancora. Penso che assumerò ancora più importanza presso i direttori sportivi delle Case impegnate nelle corse. Ma ho già avuto la soddisfazione di provare che, pur con un materiale inferiore, sono un buon pilota ».

— Tu hai 33 anni. Come accogli l'arrivo dei « giovani leoni » nei rallies?

« Non sono più tanto giovane per questo mestiere. Per me, i giovani rallyisti francesi sono Frequelin, Beguin, Vincent. Ma

c'è solo Frequelin che ha potuto uscire dalle file. La mancanza di sbocchi proviene dal fatto che nel campionato mondiale rally le marche non sono impegnate regolarmente come in F. 1. Le Case cercano maggiormente dei controllori pubblicitari, come qui a Montecarlo, al Safari o al RAC. E penso che la nuova moda che consiste nel creare una copia, delle formule di promozione in circuito nei rallies, potrà soltanto aumentare innumerevoli casi di delusione ».

#### AL SAFARI CON PORSCHE?

— Come si organizzerà la tua stagione dopo questa vittoria?

« Non lo so più. Penso che con la Renault sia tutto finito. D'altronde rimpiango molto i tempi della squadra francese quando correavamo con le berline. Ho ancora dei contatti con la Ford e la Peugeot. Ma può darsi anche che disputi il Safari con una terza Porsche ufficiale ».

**Michel Hugues**

● A rally finito, l'ultima sera, un buon gruppo di italiani si è ritrovato nel Casinò (popolare) del Lows, un super albergo di Montecarlo. Tra questi RENATO GENOVA, copilota di « Speedy » Perazio. Tutti l'hanno visto scommettere ad un gioco che imita una corsa di cavalli (con totalizzatore annesso). Otto i cavalli in gara e lui ne ha puntati sette. Unico su cui non ha puntato un franco è stato il n. 1. Si chiamava Speedy!





La corsa delle piccole R5 è stata davvero entusiasmante ed il pubblico del «Monte» si è appassionato come ai tempi delle Mini Cooper. Sopra è impegnato Ragnotti che è finito secondo davanti a Frequelin (ATTUALFOTO)

PERCORSO DI CLASSIFICAZIONE  
lunedì 23 gennaio

**MUNARI  
subito K.O.**

Finito il sempre lungo ed inutile percorso di concentramento dalle varie città europee i concorrenti sono ripartiti da Gap per iniziare, dopo tre ore di riposo, le vere prove speciali del rally prima di arrivare, per la prima volta, a Montecarlo.

La prima speciale, **LE CHANETS-LA VILLETTE** non è molto lunga ed è quasi completamente secca salvo un po' di ghiaccio a metà. Già prima di iniziare per il clan dell'EASA c'è da pensare che tutto andrà come previsto, a tavolino, a Torino.

Nicolas arriva in ritardo al controllo orario e paga 10" (ogni minuto a Montecarlo conta 10") poi anche in prova è piuttosto lento. La causa del ritardo è dovuta ad una panne del compressore all'assistenza Michelin che ha impedito la sostituzione delle ruote posteriori usate nell'avvicinamento mentre anteriormente erano già montate le GF7 chiodate.

In questa prova Bacchelli è il più rapido seguito da Munari e da tutto un festival di Fiat 131-Alitalia. Voci garantiscono, comunque, che **Munari** ha già lamentato un accavallamento di marce nel cambio, ma che tutto si è poi risolto.

Ancora un attacco Fiat e Lancia nella seconda speciale quasi tutta in neve e questo farà commentare a Roberto Merlo della Pirelli, all'undicesimo piano del Beach Plaza, l'Hotel dove c'è la permanence dell'EASA: «Ecco, accidenti, il rally è già finito. Adesso comincerà il gioco di squadre. Potevano almeno arrivare a Montecarlo...».

Invece di gioco di squadra non se ne parla nemmeno perché a **SISTERON**, nella lunga terza speciale, la neve fradicia mette tutti in crisi. Il miglior tempo viene assegnato a **Michele Mouton**, poi non si sa bene in base a quale criterio, le viene aggiunto un minuto. Vincono così **Ragnotti** e **Frequelin** con le piccole R5 che hanno lo stesso tempo su 35 km di prova e dopo essere partiti con gommature diverse: lunghi chiodi piramidali per **Frequelin** e piccoli chiodi tondi per **Ragnotti**. I due poi si ripeteranno con lo stesso tempo anche nella



Facce allegre e facce tristi. In alto Jean Ragnotti e Larrousse se la ridono e con ragione. Sopra musi molto lunghi in casa EASA: si vedono Bianchi, Ninni Russo, Florio e Darniche molto preoccupati (BELLE EPOQUE)

prova successiva sorprendendo veramente tutti.

Questa prova è l'inizio della catastrofe Fiat. Le gomme Pirelli vengono messe apertamente sotto accusa perché nei primi dieci chilometri asciutti tutti i chiodi sono usciti dalla sede giudicata troppo morbida, così che sulla neve le vetture erano senza trazione. Viaggia bene invece **Nicolas** ed il nome della Michelin balza prepotentemente alla ribalta.

La successiva speciale di **JABRON** potrebbe rimettere le cose a posto, invece le complica perché **Munari** è piuttosto attardato dalla rottura del cavo dell'acceleratore. La riparazione avverrà a fine prova, poi **Sandro** ripartirà a grande velocità ma non ce la farà a partire per la quinta speciale, bloccato a due chilometri da Roquesteron col motore ammutolito (valvola?).

E' il momento delle piccole R5 anche nell'ultima speciale praticamente secca salvo qualche traccia di verglas. Qui vince **Rohrl** ma le piccoline sono a pochi secondi. Sembra incredibile ma è così, e per di più **Bacchelli** è anche uscito leggermente di strada perdendo tempo prezioso.

PERCORSO COMUNE  
martedì 24 e mercoledì 25 gennaio

**NICOLAS  
prende la testa**

All'arrivo della prima tappa, a Montecarlo, una riunione monstre ha caratterizzato le ore successive. Tutti i cervelloni, i cervelli, i cervellini, ed anche gli occasionali passanti sono stati coinvolti nello studio dei come e dei perché. Una Renault in testa non era certo un fatto previsto e già si pensava alle reazioni a Torino e a Milano. Le colpe venivano rimpallate da un settore all'altro. Sotto inchiesta i ricognitori, i gommisti, i meccanici, i piloti. Un «summit» destinato a produrre la soluzione vincente. Per i meccanici della Pirelli si annunciava un'altra notte di lavoro intensissimo per trovare le soluzioni ottimali per il grande riscatto. «Per ora si è scherzato, ma adesso si fa proprio sul serio!» viene annunciato ufficialmente.

Le prime avvisaglie paiono vedersi subito. Sulla **PEIRA CAVALA BOLLENE**, con in mezzo il famoso Turini, quattro Fiat menano subito la danza

LA MORALE  
DELLA CRONACA

# Sul TURINI si ride a TORINO si piange

Questo controsterzo, a destra, testimonia della grinta con cui Bacchelli ha affrontato il suo debutto rallystico con la Stratos. Per la pigliatutto torinese, però, i tempi d'oro sembrano già finiti... (ATTUALFOTO)



Nonostante il motore piuttosto KO, Darniche, a destra, ha lottato come un leone, invano (BELLE EPOQUE)

mentre Bacchelli arranca con una soluzione di pneumatici decisamente ridicola. Rohrl prende così il comando, ma non c'è tanto tempo per stare allegri. Nella successiva PONT DE MIOLANS-ST. AUBAN, tutti i nodi tornano al pettine. Freuquin sale rapidissimo, Rohrl invece viene raggiunto e passato da Ragnotti, mentre Veriet è raggiunto da Darniche e da Andruet. Bacchelli addirittura è fischiatto dal pubblico che gli urla «Munari, Munari» e gli fa il verso.

La spiegazione ricade ancora sulle gomme. I due francesi hanno messo pneumatici stretti, gli altri racing con i chiodini e sulle ultime rampe, prima della gola di St. Auban, i tre non riuscivano assolutamente a salire. A questo punto il rally prende la sua fisionomia definitiva con Nicolas al comando e le due R5 a seguirlo dappresso.

Né può essere d'aiuto la successiva prova speciale del COL DU FANGET, una strada strettissima con neve da tutte le parti come in una pista di bob. Gli organizzatori rischiano molto a mandare le vetture lì dentro ed infatti c'è chi si intraversa bloccando tutti coloro che seguono. Memori del Burzet del '73, gli



**CONTINUAZIONE DA PAG. 39**

organizzatori hanno da tempo previsto questa eventualità nel regolamento e la prova viene annullata dando un « bonus » (prodotto di un calcolo abbastanza laborioso) a tutti quelli che sono arrivati in fondo. Così Nicolas, che è stato il più rapido ed ha infilato 2'25" a Verini, si troverà ad avere sull'italiano un vantaggio di soli 4" (una bella differenza!). Si ricomincia allora a **PONT DU FOSSE'**. Questa speciale è completamente innevata, quindi non ci dovrebbero essere problemi come nelle condizioni miste, ma per le Fiat 131 è ancora una batosta mentre, d'orgoglio, Bacchelli riesce a primeggiare.

A questo punto il Percorso Comune è già privo di quattro prove, due (quelle attorno a Burzet) già annullate da qualche giorno, e due (il circuito di Serre Chevalier ed il Col du Lautaret) annullate in giornata per il pericolo di valanghe. A **ST. BARTHELEMY** il risultato non chiarisce molto le cose, ma le chiarisce ben di più la velocissima **ST. JEAN EN ROYANS** di 38 km. Il percorso è caratterizzato dalla presenza di nebbia, così Verini, che è il più rapido, è seguito da uno scatenato Ormezzano con la Kadett GTE Gr. 1 (che era già tra i primissimi nella prova precedente). Questa prova elimina quasi definitivamente Bacchelli, che è uscito di strada perdendo molti minuti, e Rohrl, che ha avuto un guasto elettrico che gli ha fatto perdere (a quanto è stato detto) quasi cinque minuti per la riparazione. Per la cronaca possiamo notare che quest'anno Verini ha impiegato sullo stesso percorso 10'16" in più di ALEN con una 131 nel '77.

Nella sosta di Gap, ancora consiglio di guerra per l'EASA mentre si nota l'assenza di Kleint che era veramente il matatore della classifica speciale riservata alle vetture diesel con la sua Golf spesso capace di entrare tra i primi venti migliori tempi assoluti. Incredibile! Ma tutto il rally sta diventando incredibile.

Si riparte con la speciale di **ST. NAZSAIRE**. Ancora una volta si torna a sperare grazie ad un Rohrl ed a Bacchelli più tenaci che mai, ma nella successiva prova di **MONTAUBAN** è il turno di Verini. L'italiano si intravede e blocca la strada in un tratto molto stretto. Alcuni spettatori intervengono... e addirittura la vettura in senso inverso. Ancora manovre a non finire mentre i successivi Fiat vengono rallentati. Di quanto non è possibile saperlo. Stando al bollettino di guerra dell'EASA risulta di diversi minuti, così la classifica peggiora ulteriormente.

Al **COL DU COROBIN** Rohrl torna a vincere mentre Nicolas ha qualche cosa che lo attarda. Si dice un testacoda mentre si è saputo anche che non gli è arrivata l'assistenza ed è salito con gomme d'emergenza. Impressiona Pagani, intanto, che è il terzo più rapido con una A 112 Chardonnet davanti a tutte le vetture italiane salvo quella di Rohrl.

Ancora una prova poco appariscente di Nicolas a **JABRON** ed il francese pare essere pago del vantaggio che intende amministrare al meglio. Così Rohrl e Bacchelli si dividono le ultime due performances. Se ne riparerà l'ultima notte.

**PERCORSO FINALE**  
giovedì 26 e venerdì 27 gennaio

**Le urla di DARNICHE**

La presenza di un grosso camion targato Stoccarda parcheggiato a Montecarlo e con sopra vistose scritte Porsche-Martini rende ancora più nervosa l'attesa per l'ultima notte di gare. Sul Turini si riparla di pubblico delle grandi occasioni, a Torino... non si parla affatto.

Descrivere la tensione nell'aria nelle ultime ore prima dell'ultimo via è prati-



Una bella intraversata, sopra, della Kadett Gr. 1 Conrero di Ormezzano-«Rudy». Al debutto i due si sono comportati benissimo (BELLE EPOQUE)



Il ritorno di «Biche» non è bastato ad Andruet, sopra, per un grande «Monte». Sotto Verini, a lungo, è stato il primo delle Fiat (BELLE EPOQUE)



camente impossibile. Non c'è convinzione di farcela in nessun modo. Si dice soltanto che se Rohrl non avesse perso tutto quel tempo sarebbe in testa, che se la neve non era così marcia poteva andare diversamente, che la Pirelli non ha colpa (salvo poi prendersi sottobraccio e...), che le R5 hanno avuto tutto a loro favore, e via di questo passo.

E la notte di sofferenza va ad incominciare.

Sulla prima speciale quasi tutta asciutta **Darniche** è il più veloce (nonostante la sua 131 vada spesso a 3 cilindri, peggiorando sempre più), ma Nicolas non tanto staccato mentre Bacchelli si ferma al tornante di St. Agnes col cambio che sembra bloccato. Riparte però dopo un minuto, quello che avrà di ritardo dai primi.

Al primo passaggio sul Turini, dove torna ad apparire la neve, c'è l'ultima verifica: amara. Nicolas vola, ma Freguelin è a tre soli secondi; poi c'è la Mouton, poi Ragnotti, poi finalmente Andruet che si è anche girato. Darniche, sulle sue strade per anatomiasia, riesce a dare solo un secondo allo spagnolo **Servia** al debutto con una 131 ex-Jolly Club e con gomme Pirelli di primissimo tipo. C'è da restare senza parole.

Ma Nicolas è primo anche al **COL DE LA CUILLOLE** ed il rally è proprio finito anche se ci sono ancora sei prove. L'assalto delle vetture EASA sull'asfalto di **ROQUESTERON** è quasi inutile per i minimi scarti che procura confronto a quelli sui tratti anche solo parzialmente innevati.

All'assistenza di Laghet, Audet ha il suo da fare a tenere calmi i piloti. Darniche urla che sta guidando come un matto, che non ha mai rischiato così. Rohrl è affranto in macchina mentre i meccanici cercano di rimediare anche il suo motore. Poi partirà a razzo arrivando al C.O. di Monaco in un tempo incredibile. Bacchelli non riesce a capicars delle suonate che si becca dalla Mouton e pensa al ritiro immediato dalle competizioni. Andruet è allegro ed è questa l'unica cosa che funziona. Se anche «cavallo matto» dovesse imbizzarrirsi la festa sarebbe completa. L'unico silenzioso è Maurizio Verini, oltretutto deconcentrato perché in giornata gli hanno ricoverato in ospedale la mamma per un serio intervento chirurgico.

Inutile raccontare un resto che non ha un senso pratico. Le piccole R5 sono magnifiche ma «Jumbo» Nicolas non può accettare di perdere un rally che lo ha sempre visto protagonista anche se mai vincitore. Ed il trionfo finale è tutto per loro tre.

**C. C.**

● Lo spagnolo **SERVIA** è stato uno dei protagonisti del Montecarlo. Al debutto alla guida di una 131 Abarth si è spesso distinto anche se ha avuto diversi inconvenienti agli ammortizzatori (ne ha cambiati tre dietro e uno davanti) e qualche uscita di strada. La vettura era la ex-Jolly Club di Lorenzelli che Roberto Angiolini gli ha venduto tramite l'Automobil Club di Catalogna. Alla faccia di chi dice che le vetture del Jolly non vanno bene, Servia, di certo non uno specialista della neve, senza gli inconvenienti capitatigli, sarebbe arrivato di sicuro nei primi dieci assoluti!

● Durante una prova speciale del percorso comune, **RAGNOTTI** è uscito di strada finendo in mezzo ad un gruppo di spettatori oltretutto suoi fans, ferendone anche uno, per fortuna non in maniera grave. «Debo ammettere» ha poi dichiarato Ragnotti «che, spavento a parte, gli spettatori sono meglio di un guard-rail...».

## L'«artista» rifà il muso a BACCHELLI

● Durante l'ultima notte di gara, Fulvio Bacchelli ha sbattuto il muso della sua Stratos. Passato una prima volta da Saint Sauveur gli è stata fatta una riparazione d'emergenza poi è ripartito. In attesa che ripassasse, mentre tutti gli altri meccanici erano al caldo a mangiare, CASARSA e CARBONE (due tra i più «vecchi» dell'équipe Lancia) sono rimasti a lavorare e Casarsa (chiamato non a caso l'artista, anche perché è bravissimo come pittore) con una lamierina e dei rivetti ha costruito incredibilmente il pezzetto di muso mancante arrivando persino a dipingerlo con della vernice nera come pretendono i nuovi colori Pirelli. Alla fine tutti gli hanno battuto le mani e lui si è così commosso da avere gli occhi lucidi.



● All'arrivo dell'interminabile e faticosissimo Percorso Comune tutti cercavano un letto su cui tuffarsi. ROHRL, invece, è partito subito con un mulletto verso il Turini dove è rimasto sino a notte fonda per provare diverse soluzioni di pneumatici tra cui quelli tipo Helenius che la Pirelli aveva montato a St. Nazaire a Darniche, con tanta soddisfazione del francese, e poi mai più usati.

## L'assetto strano di RAGNOTTI

● Poco prima di raggiungere Norante, nel Percorso Comune, RAGNOTTI ha trovato dei grossi macigni sulla strada e, proprio in quell'istante, spraggiungeva dall'altra parte un grosso camion. Tra i due, Ragnotti ha allora scelto le rocce bucano entrambe le ruote anteriori. Dietro, di scorta, ne aveva solo una ed allora si è messo sul bordo ad aspettare aiuti. Intanto è sopraggiunto Patrick Landon della Renault che gli ha ceduto una delle sue. Peccato che fosse da R16! Tutti quelli che l'hanno poi incrociato non si capacitavano come mai le R5 che erano in testa al Montecarlo avessero un assetto così... sussultorio.

● Al termine della prima tappa e quindi del percorso di classificazione, gli organizzatori non si decidono a pubblicare i tempi di ORMEZZANO-«RUDY» e di PITTONI-GABRIEL dell'ultima prova speciale, Roqueteron-Buyon, così nessuno sapeva che loro erano in gara (e oltretutto ben piazzati). Alle richieste di AUTOSPRINT, (li avevamo visti terminare brillantemente la prova) venivano date risposte vaghe ed interlocutorie, poi, finalmente, a tarda notte è uscita la classifica definitiva che rendeva loro il giusto merito.

● Che il Montecarlo sia stata una avventura da dimenticare per la Pirelli lo testimonia anche la chiusura in stile con il viaggio di ritorno dei suoi due uomini di pubbliche relazioni che, con ROBERTO MERLO alla guida, sono incappati in autostrada, nei pressi di Albenga in un pauroso quadruplo testacoda che ha accorciato davanti e dietro la vettura su cui viaggiavano. Per fortuna, però, i due si sono solo spaventati, anche se, ad un tratto, c'è chi giura di averli sentiti maledire le gomme con cui viaggiavano...



● Una delle vetture più curiose in gara era certamente la Toyota Corolla di FRITZINGER-PITZ. Per via della miglior distribuzione dei pesi, infatti, il navigatore, Pitz (ex copilota di Rohrl) era seduto sul sedile posteriore opportunamente adattato con tutti gli strumenti a portata di mano. Oltretutto Fritzinger è stato uno dei pochissimi a fare grande uso di catene per qualsiasi tipo di rally...

● Non è certo la prima volta che succede qualche cosa del genere, ma è assodato che quasi sempre le OPEL ufficiali, che corrono con Pirelli (anche se con non ancora a disposizione l'ultimo tipo di produzione), montavano pneumatici della concorrenza...

● Il ritorno dei francesi in testa al rally ha ridato entusiasmo agli appassionati d'oltralpe. Erano anni che non accadeva che ci fosse già qualcuno accampato in cima al Turini già la notte prima del passaggio.

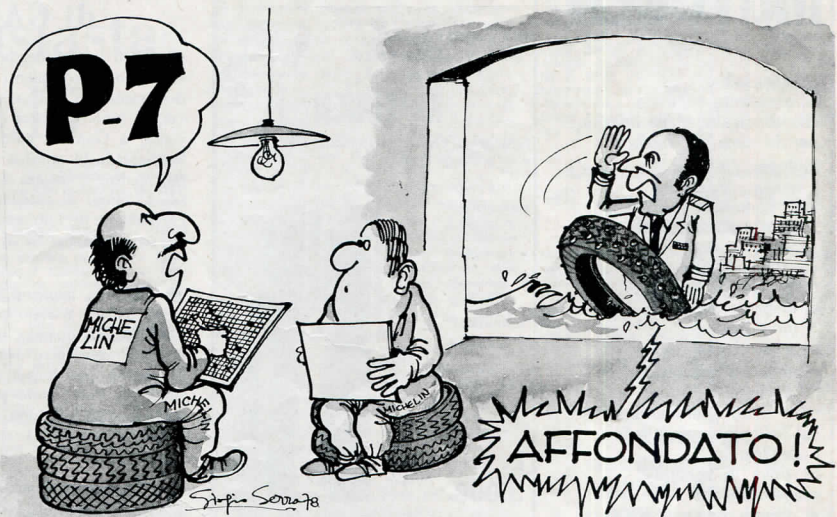
● JACQUES DELAVAL, copilota di Frequelin alla fine del Montecarlo ha annunciato che abbandonerà i rallies. Avrebbe atteso ancora un anno se la Renault avesse in programma una stagione di rallies mondiali, ma siccome tutto è rinviato al '79 (o all'80) ha preferito smettere.

## La malattia di FREQUELIN

● A Gap, all'arrivo del percorso di concentrazione, GUY FREQUELIN ha avuto molta paura di non farcela a continuare per via di un grande stato di affaticamento e della bassa pressione (motivo questo che gli costò già la rinuncia al Rally du Var). Poi si è messo in contatto con il suo medico, dottor Arnaud di Sainte-Maxime, ed ha provato a continuare. Visto il risultato che ha ottenuto all'arrivo c'è da pensare che il posto del dr. Bartoletti all'EASA sia in pericolo?



● Poca fortuna anche per LEO PITTONI e ALBINO GABRIEL, costretti ad abbandonare quando erano in ottima posizione assoluta per via di uno scontro con un camion. «Guidare la Porsche turbo sulla neve» ha poi detto Pittoni «era comunque pressoché impossibile. Infatti o si viaggiava con il turbo disinnescato, e cioè con soli 130 CV circa a disposizione, o sembrava di ballare un valzer viennese...».



● Che il Montecarlo fosse un rally trionfale per la Renault lo stava dimostrando anche OLIVIER LAMIRAULT, figlio del direttore commerciale della Regie, che al suo debutto rallystico era 18. assoluto (!) alla fine del Percorso Comune con la sua A 310 Gr. 3. Poi, uno scontro con un camion, lo ha ributtato molto indietro ed è finito 53.

● Grande è stata la sorpresa di FREQUELIN quando, entrato in un bistrot di St. Nazaire in Royans per bere un caffè, si è accorto di due meccanici che stavano scaldando dei pneumatici Pirelli per tenerli in temperatura e renderli così più competitivi...

● Finalmente anche RICCARDO SUNI, che correva in coppia con SERGIO CRUGNOLA su una Kadett GTE, ce l'ha fatta a terminare il percorso comune ed arrivare, per la seconda volta, a Montecarlo. Non è riuscito ad essere tra i primi cento al via dell'ultima notte soltanto perché, per non disturbare un concorrente che lo aveva raggiunto, si è buttato fuori strada innevandosi per un buon quarto d'ora. Comunque di lui va detto che ha fatto tutto il rally con sole quattro gomme con chiodini piccoli davanti e lunghi dietro. Quattro Kleber, tiene a sottolineare...

## Claude LAURENT come RIVERA

● CLAUDE LAURENT come Gianni Rivera. Proprio nei giorni in cui il popolare calciatore si accinge alla sua cinquecentesima partita, il rallyman francese, istruttore alla scuola guida sul ghiaccio di Serre Chevalier, ha corso il suo cinquecentesimo rally in 23 anni di attività (e diciassettesimo Montecarlo!). Alla fine ha anche vinto la categoria diesel con una Golf.

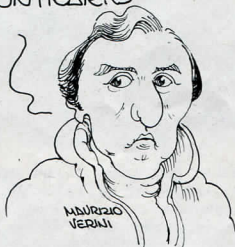
## Il rischio di MEZZANOTTE

● Il venerdì dell'arrivo del rally, il quotidiano torinese Tuttosport, riportava a chiari titoli una dichiarazione dell'ing. MEZZANOTTE della Pirelli in cui si sosteneva che la colpa era dei meccanici che avevano mal montato le gomme sui cerchi. Vi lasciamo immaginare l'umore dei meccanici che, nella maggioranza, si sono ritagliati l'articolo portandolo dietro. Opinione generale è che è meglio che il famoso tecnico dell'industria milanese per un po' di tempo non si faccia vedere di notte, da solo, ad una assistenza!

● Durante uno dei tanti trasferimenti, MARIOLINO, meccanico principe dell'assistenza Opel di Conero, si è assopito di fianco al collega Walter passato alla guida del camion. D'un tratto, Mariolino, si è però sognato che il camion sbandava e si è messo a stertzare con le mani un volante ovviamente immaginario sorprendendo chiaramente il compagno di viaggio che impressionato lo ha svegliato. Pare che, appena ha aperto gli occhi, Mariolino abbia esclamato: «L'abbiamo scampata bella, eh?».

## QUANDO HA DETTO...

SONO FINITO CONTRO UN  
MUCCHIO DI NEVE CHE  
PROCEDEVA IN SENSO  
CONTRARIO



mabilese

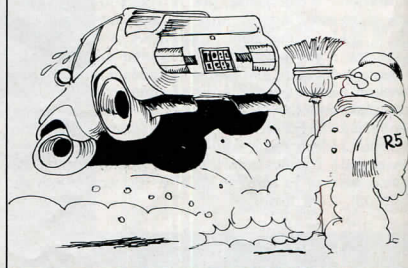
## Alla FIAT corrono solo gli «europei»

● Il biglietto da visita della FIAT, a Montecarlo, era sufficientemente altisonante: quattro 131 Abarth per quattro campioni europei! Alla guida c'erano infatti Verini, Andruet, Rohrl e Darniche (rispettivamente campioni nel '75, '70, '74 e '76-'77). Volendo si poteva considerare l'EASA ed allora si può aggiungere Munari (campione europeo nel '73) così che il solo Bacchelli era il senza titolo. Che figura!

● Nel corso dell'ultima tappa, attraverso una non ben individuata fessura, entrava nella Stratos di BACHELLI e BERNACCHINI dell'acqua (neve

## VOLEVA DIRE...

HO SBANDIATO TRAIETTORIA  
E SONO FINITO CONTRO  
UN MUCCHIO DI NEVE



che si ammucchiava e si scioglieva) che poi finiva tutta nel sedile del malcapitato copilota che si è fatto seicento chilometri ammollo. E quando ad una assistenza lui ha avuto l'ardire di far notare l'inconveniente si è sentito apostrofare con un «va bene così!» che l'ha subito zittito.

● Verso la fine del Percorso Comune, la Lancia Beta Montecarlo dei romani BROTINI-CERRONE, sembrava una marionetta comandata esclusivamente da fili. I due infatti avevano rotto prima il cavo dell'acceleratore (o meglio il comando del pedale), poi il tergicristallo. Così, mentre andavano, con mezzi di fortuna, li facevano funzionare entrambi tra l'entusiasmo del pubblico che comprendeva benissimo il loro sforzo.

## MOTOGEN®



se il motore è sporco.....  
È MALATO  
curalo con

**MOTOGEN**

l'energetico che rinnova i motori  
e ne prolunga la vita

### DIMINUISCE:

- il consumo di benzina
- il consumo di olio
- l'ossidazione del carbonio

### AUMENTA:

- la potenza del motore
- la compressione dei cilindri

L.  
3.000

Si paga da sé ed è un guadagno per chi lo usa

Il prezzo di vendita al pubblico della confezione in blister-pack di 2 fiale è di L. 3.000

il nuovissimo, sorprendente prodotto che si aggiunge alla benzina per la cura del motore.

Motogen dissolve i residui carboniosi della camera di combustione, aumenta compressione e potenza, diminuisce considerevolmente i consumi di benzina: in definitiva è un guadagno per l'automobilista.

Motogen è brevettato in 22 Paesi ed è stato sperimentato dal Politecnico di Milano e dall'Isam. Si trova in vendita presso la rete di distribuzione AMOCO, presso

«L'AUTOACCESSORIO» via Pirelli, 5 - Milano e presso i migliori negozi di autoaccessori.

## RATLEC S.p.A.

Via G. Negri, 10 - tel. (02) 806.288 - 874.379 - MILANO

## La tragedia di GAP

● Verso la fine del percorso di classificazione provenienti da Sisteron, due meccanici dell'assistenza di Bontaz, si sono scontrati con un camion vicino a Gap. Il guidatore, Georges Reinier (di 34 anni) è morto sul colpo, mentre il collega Bernard Balmer (di 32 anni) è deceduto poco dopo. Ovviamente il loro equipaggio, appena saputa la notizia si è subito ritirato.

● Uno dei momenti più difficili di tutto il rally è stato per BERNARD DARNICHE quando, in una prova si è visto raggiungere dalla Mouton con la Stratos Schardonnet alla guida della quale lui aveva vinto pressoché tutto. «Meno male che non mi ha lampeggiato...» pare abbia detto agli amici più intimi.

● GIANELLO e SGHEDONI erano soddisfattissimi all'arrivo per essere i primi arrivati tra i privati italiani che hanno partecipato al Montecarlo. Negli ultimi km di gara, comunque, hanno sofferto le pene dell'inferno per via di un errore ad un bivio che li ha portati fuori strada costando loro un ritardo complessivo di otto minuti all'ultimo controllo che, però, fortunatamente è stato annullato.

● Per la prima volta della sua vita agonistica, nessuna LANCIA FULVIA era iscritta quest'anno al Rally di Montecarlo. Le berline Alpine, invece, reggono ancora.



● Sfortunatissimi SHON e BAJ MACARIO non hanno raccolto i frutti di una corsa molto combattuta con tempi di grande valore. Per quattro volte hanno rotto il cavo dell'acceleratore, ed un paio di volte ripassano nello stesso punto. Avessero voluto farlo apposta, non ce l'avrebbero mai fatta. A Bay Macario, comunque, è toccato il premio per il più esperto manovratore di acceleratore seduto sul cofano.



● Il 27 gennaio 1972 la prima Renault R5 faceva la sua apparizione. Esattamente sei anni dopo, a Montecarlo, questo fortissimo modello è arrivato al secondo e al terzo posto assoluto al Rally di Montecarlo!