



DOVE lo vedete in Italia



TELESPRINT anche il sabato

● TELESPRINT viene trasmesso da TELECIOCO e TELE SAN MARCO ogni venerdì alle ore 21,45 in collegamento per Toscana, Veneto, Pianura Padana, Emilia e Umbria; viene ripetuto alle 23,45 sui canali 58 e 66. Dalle stesse trasmissioni viene replicato alle 16,15 del sabato. Nella stessa giornata di sabato viene trasmesso alle ore 16 da TELENORD che lo replica, poi, alle ore 21,30.

● Ricordiamo che le telefonate per la soluzione del fonquiz TOTOROOMBO debbono essere fatte dalle 9 alle 12 del solo giorno di SABATO.

RETE	ZONA	DETTAGLIO	ANTENNA	CAN. BAN.	
TELENORD	Lombardia	PAVIA o ZONA MILANO per un raggio di 45 km dal centro	Centro Milano	63 5°	
	Piemonte	ZONA TORINO	Montoso	46 5°	
TELE S. MARCO	Veneto, Emilia, Marche-Nord	PADOVA, VENEZIA o Veneto centro orientale	Nord Ventolone	58 5°	
		Fascia costiera ALTO ADRIATICA fino ad ANCONA	Sud Ventolone	39 5°	
TELEXPRESS	Emilia	BOLOGNA fino a PIACENZA e dall'Appennino ad Ovest di Piacenza in direzione Milano	Sud Ventolone Monte Faeto Corticella Monte Canate	39 5° 51 5° 46 5° 55 5°	
		Toscana	FIRENZE e zone limitrofe	Secchiotta	40 5°
			VERSILIA fino a Livorno e Pisa	Monte Meto	51 5°
TELECENTRO	Umbria	TOSCANA ALTA (Lucca, Pisa, Livorno, Fucecchio, Empoli, Prato, Firenze, Volterra, Siena)	Pizzorne	59 5°	
		TOSCANA BASSA (Siena Sud, Perugia, Orvieto)	Cetona	51 5°	
TELE NAVONA	Lazio Campania	ROMA, provincia e LAZIO	Guadagnolo	66 5°	
		NAPOLI e costa tirrenica (di prossima apertura)	Monte Faito	66 5°	
TELE LIGURIASUD	Liguria	LA SPEZIA e zone limitrofe	Monte Parodi	29 4°	

Le notizie quotidiane

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



scelta da DANIELA MIMMI



THEO VANESS
Back to music
(Discopipi 50 DP 39015)

Siamo nel 2501, l'uomo è ormai molto progredito, quasi un robot che pensa soltanto a nuove invenzioni e non ha più tempo per pensare alla musica. Ma uno di loro, sentendo la nostalgia della musica, si costruisce una macchina del tempo, e con quella può tornare nel tempo della musica. Il titolo della cassetta è infatti «Back to music» cioè «Ritorno verso la musica». Questa è in due parole la «sceneggiatura» di questa divertente cassetta di Theo Vaness, buon musicista e compositore, ottimo arrangiatore, che, partendo da alcune note, o meglio, rumori gatteschi, ha costruito questo divertente disco ritmatissimo, veloce, senza spazi vuoti, senza un attimo di stasi, eccellente passatem-po quindi, per qualche ora alla guida. Con la macchina del tempo, insomma, questo signore ritorna ai giorni nostri e tornando-sene al suo secolo, si porta con sé le nostre musiche, arrangiate in chiave «disco», e cioè «Feelings», parecchi brani dei Beatles (tra cui «Yesterday», «Hey Jude», «Something», «Lady Madonna», «She loves you» e altre) del Rolling Stones («Satisfaction») di Steve Wonder («Isn't she lovely») di Barbra Streisand («People»), di Elvis Presley («In the ghetto», «Johnny B. Good») Elton John («Crazy water») e di tanti altri ancora. I pezzi, tutti eseguiti secondo i più rigidi dettami della disco-music (musica aggressiva, ritmata, velocissima, divertente) sono quindi un piacevole balzo all'indietro anche per noi! La seconda facciata è invece occupata tra lunghi brani firmati dai soliti Michael e Sebastian, ovvero «Nobody but you», «No object», e «Stop it».



ALFIO FINETTI
Al condominio
(Ariston ARP 714008)

Vi piace la musica folk? Eccevi una divertente cassetta di folk emiliano, da non confondersi però con il liscio che, prima di tutto è romagnolo, e poi è molto più facile, più immediato, più semplice della musica di Finetti. Emiliano puramente, Alfio Finetti, ha ottenuto un certo successo proprio con il pezzo che dà il titolo a questa cassetta e cioè «Al condominio», un pezzo divertentissimo che racconta, su una base musicale estremamente semplice e stringata, la vita, i problemi, i piccoli drammi, le liti, degli abitanti di un grande condominio. Alfio come ogni buon cabarettista sa essere molto ironico, a volte cattivo, ma certo sempre molto sincero, lucido, obiettivo. Il condominio d'altra parte rappresenta di solito una gamma piuttosto varia di «soggetti»: da quelli che fanno l'amore nell'ascensore, quella che sente la radio al massimo perché è sorda, i ragazzi che urlano nel cortile, il «bullo» con la moto senza silenziatore. Anche gli altri brani di Finetti inseriti in questa cassetta sono più o meno costruiti sulla stessa linea: immagini, lucide, ironiche ma quanto mai vere di tutti i «tipi» particolari e non che si incontrano tutti i giorni per la strada: Alfio li studia, li analizza, li descrive senza un minimo di compassione. Tra i brani più divertenti di questa cassetta ricordo «Tira a campar», «Al Passador», «Al re dia miseria»,



LEGGETE SUBITO

Lo speciale



51 INDY '78
e il futuro
«elettrico»



Gli altri servizi

- 5** Il mostro è nero
 - 14** REUTEMANN non si arrende
 - 16** Lo strip dell'ALFA-ALFA
 - 42** L'incidente di GIACOMELLI
 - 59** L'ACROPOLI degli dei
- I diari di Watson e Hunt



Le rubriche

- 3** CALENDARIO delle corse
- domenicaSPRINT**
- 10** La sesta scheda totoSPRINT
- 34** La ZANZARA
- 44** KARTING-attualità
- 46** TUTTE SPRINT
- 48** La POSTA di AUTOSPRINT
- 65** COMPRA VENDITA

TUTTE LE CORSE MINUTO PER MINUTO

(051) **45.54.48**

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

il mostro NERO

Applausi a scena aperta per Mario Andretti, vincitore nuovamente al G. P. di Spagna (ATTUALFOTO). Nella foto in alto (CEVENINI) non è che Mario sia molto bello, ma il vero «mostro» è la sua nera Lotus 79, attualmente una spanna al di sopra di tutte le altre concorrenti










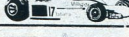

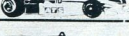



PER LA LOTUS 79 sono già stati usati tutti gli aggettivi, o quasi, come sempre avviene quando una macchina è vincente; a Montecarlo era stata provata ma non usata in corsa, perchè Andretti non era del tutto sicuro di come andava. E tuttavia il potenziale era tutto lì da vedere, in quei cassoni laterali «ripuliti» da ogni ingombro interno, grazie alle sospensioni posteriori ridisegnate ed agli scarichi sistemati in modo diverso: se l'avesse usata forse era meglio.

Questa faccenda degli scarichi

Gianni Rogliatti

CONTINUA A PAGINA 9

L'UNICO PROBLEMA PER ANDRETTI
(E LA LOTUS) PUÒ DIVENTARE RONNIE

MACCHINA	ARGENTINA	BRASILE	SUD AFRICA	USA WEST	MONTE-CARLO	BELGIO	SPAGNA	TOTALE
LOTUS 	13	5	11	12,5	—	16,5	18 + 15:2 = 16,5	74,5
TYRRELL 	6	3	10,5	6	13	3	—	41,5
LIGIER 	—	2	8	8	—	8	—	38
BRABHAM 	7,5	7,5	6	—	12,5	—	8 + 0:2 = 4	37,5
FERRARI 	3,5	9	—	9	1,5	11	1 + 0:2 = 0,5	34,5
WOLF 	1	—	—	—	12	—	—	23
COPERSUCAR 	2	15	—	3	2	—	—	22
WILLIAMS 	—	—	10	4	—	1	—	18
McLAREN 	8	—	—	—	2	2,3	—	12,3
SHADOW 	—	8	—	1	—	—	—	9
ARROWS 	—	1	1	4	3	—	—	9
ATS 	—	4	1,5	—	—	—	—	5,5
MARTINI 	—	—	—	—	—	2	—	2
SURTEES 	—	—	—	—	—	—	—	—
RENAULT 	—	—	—	—	1	—	—	1

il mostro NERO

CONTINUAZIONE DA PAGINA 5

non pare avere impressionato nessuno, ma è importante: un motore di F.1 è talmente delicato che una variazione della configurazione dei tubi di scarico può far perdere decine di cavalli; ma li può anche far ritrovare; ora questa Lotus 79 va ancor meglio della 78 e molto meglio di tutti gli altri contendenti; in prova, a Jarama, Andretti ha dato oltre un secondo ad Hunt, con motore e gomme (presumibilmente) uguali. Solo per il telaio?

La volta scorsa dicevamo che la Lotus ha quattro cilindri in più nel telaio, ma forse non sono tutti nel telaio. E se l'intramontabile Duckworth avesse lavorato zitto e buono in quel di Northampton e tirato fuori altri venti cavalli dal suo otto cilindri? Impossibile? Può darsi, ma ormai in F.1 non sembra esserci più l'impossibile, almeno in certi ordini di cose.

La Lotus ha trovato quella affidabilità che lo scorso anno era appannaggio della Ferrari, con in più la velocità per partire in testa e restarci (o comunque tornarci se è il caso). Alle sue spalle il dodici cilindri Ligier-Matra che pareva un outsider invece sta venendo avanti bene nella nostra classifica, che tiene conto del fatto che la Ligier è sola contro i «teams» di due macchine.

Facendo infatti il solito conteggio vien fuori che la Lotus con la sua doppietta ha accumulato altri 16,5 punti e passa a 74,5, la Tyrrell resta a 41,5 ma la Ligier sale a 38, la Brabham a 37,5 e la Ferrari a 34,5.

Gli altri sembrano ormai tagliati fuori, anche se siamo solo a metà campionato: infatti, anche se abbiamo visto negli anni scorsi capovolgere alla fine situazioni di superiorità, da come si stanno mettendo le cose i piloti Ferrari ed Alfa Brabham avranno la vita molto ma molto dura per riacciuffare Andretti e la sua Lotus.

I piloti delle due squadre citate si stanno probabilmente demoralizzando se già non lo sono del tutto; non è più questione di gomme, come sembrava all'inizio di stagione, e neppure di motore. Il problema oggi è riuscire a mettere insieme le caratteristiche giuste ed affiancare il tutto con una preparazione meticolosa. In assoluto vale ancora quanto abbiamo già scritto e cioè che le gomme radiali sono migliori di quelle convenzionali ma è più difficile fare le sospensioni che vadano bene perché le gomme radiali non tollerano errori.

Quindi è ancora possibile che alla Ferrari si trovi la soluzione giusta per andare d'accordo con le gomme Michelin: tutto sta a vedere se i piloti saranno in grado di fare la messa a punto necessaria. Lo stesso discorso, ma capovolto, vale per la Brabham-

CHAPMAN ha soffiato i soldi OLYMPUS a ICKX

● Visti i magri risultati ottenuti l'OLYMPUS (macchine fotografiche) ha tolto la sponsorizzazione alla Hesketh. Senza uno sponsor di sostegno la squadra chiude. Le macchine, le attrezzature e i motori sono stati messi in vendita e acquistati da nomi sconosciuti che impiegheranno le F.1 per fare, per ora, il campionato Aurora. La Olympus ha invece dirottato i suoi soldi sulle Lotus '79 di Andretti e di Peterson. Quest'ultimo ha anche la pubblicità sulla tuta, mentre sulle macchine «Olympus» è scritto sulle fiancate e sul musetto. La cifra per questa sponsorizzazione è di 240 milioni di lire. La casa stava per fare il contratto con la Ensign di Ickx, ma alcune ore prima della firma del contratto è stato raggiunto un accordo con Chapman.

● La sorpresa del sabato per i giornalisti e fotografi è venuta da SCHECKTER che aveva reclamato per i troppi fotografi lungo la pista. In particolare nel punto dove successe anni fa l'incidente fra Oliver e Ickx. Il risultato è stato che non si può più andare in quel punto. Certo oggi Scheckter può fare queste bizzesse, perché non ha uno sponsor da accontentare, ma un ricco signore che non cerca pubblicità. Ma dal prossimo anno quando anche lui sarà alla mercé degli sponsors come farà?

● COLOMBO che non si trovava bene con la ATS è andato da Brambilla per chiedergli consigli su come fare

meriti sicurezza.

Ferrari, Lotus, Ligier, Brabham Alfa
ta, Osella, Trivellato Racing Team,
ote in lega Speedline per garantire

a e Rally) sono derivate le ruote
ù prestigiosi anche dalla Fiat,

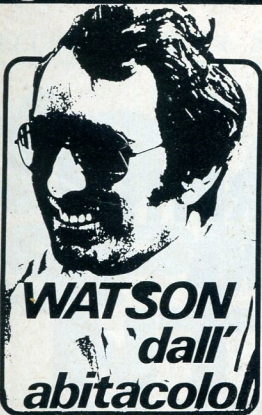
lia, è una sicurezza che anche tu

ne
iane

76

58





Tutte nel ventilatore le speranze BRABHAM

JARAMA - Sono sceso dalla mia Parmalat-Brabham, alla fine del G. P. di Spagna, con due punti per il campionato in più, ma sentendomi come se mi avessero picchiato con un bastone. Ogni curva di ogni giro era una lotta fisica. Non si trattava tanto di una lotta tra me e gli altri piloti e le altre vetture, ma piuttosto contro la mia vettura. Jarama, con le sue quindici curve, è un circuito molto probante anche nelle migliori condizioni. Con una macchina ben equilibrata si può entrare veloce nelle curve.

Ho iniziato la corsa con un leggero sottosterzo, il che significava che dovevo lottare con la parte anteriore della vettura nell'ingresso delle curve. Man mano che proseguiva la corsa, la maneggevolezza cambiava diventando sovrasterzo e dovevo lottare con la parte posteriore della macchina.

Come se ciò non bastasse, cominciavo ad avere noie con la quarta marcia! Grosse difficoltà ad ingranarla mi provocavano piaghe sulla mano destra. Alla fine non si lasciava più inserire, perciò ho dovuto concludere la corsa usando solo la terza e la quinta, il che è una sequenza di cambio difficile. Perciò potete immaginare che non si è trattato di una corsa di routine, per me.

Jarama è un circuito strano. La maggior parte dei circuiti diventa più veloce man mano che la gomma viene depositata sulla pista, ma Jarama è più veloce quando è «verde», cioè non c'è gomma sulla pista.

Quasi tutti hanno registrato il loro miglior tempo nella prima sessione di venerdì, passando il tempo rimanente a tentare, senza successo, di migliorare la propria posizione nella griglia di partenza. Niكي sarebbe stato più veloce di me di soli quattro centesimi.

Mario e la Lotus hanno dimostrato che, se noi altri vogliamo sfidarli, dobbiamo fare veramente

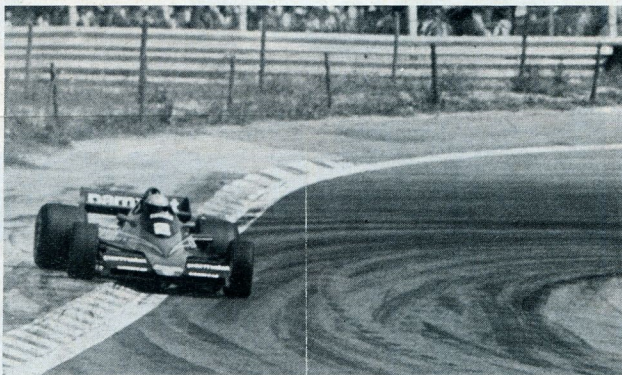
qualcosa di molto spettacolare. Quando Colin Chapman riesce a far quadrare tutto, di solito lascia tutti gli altri in grosse difficoltà. La 49 e la 72 Lotus erano due esempi precedenti di una quasi totale superiorità. Penso che la sua nuova 79 sia dello stesso stampo. La 49 e la 72 fissavano il livello della loro era, sul quale tutti gli altri misuravano i loro sforzi. Questa nuova 79 potrebbe fare benissimo lo stesso.

JODY SA CONTARE SOLO FINO A 5?

Ho fatto una buona partenza, principalmente perché prevedevo

non si è rotta la quarta marcia della mia Brabham.

La teoria di un via-rapido è buona. Più le macchine vengono tenute in attesa della luce verde, più la possibilità di partenze anticipate aumenta. Gli organizzatori ritengono ovviamente che Jody Scheckter sia partito in anticipo diverse volte, recentemente. Jabby Crombac della CSI lo ha preso da parte prima della corsa per dirgli che ci sarebbero stati due giudici che avrebbero tenuto sotto controllo la sua partenza in modo particolare, questa volta. Penso che il guaio di Jody possa essere che la domenica non riesce a contare oltre cinque: quando arriva a questo



Poca fortuna per le Brabham-Alfa a Jarama. Watson (sopra), oltre a rompere la quarta si è trovato una macchina con l'assetto che cambiava da un estremo all'altro; Lauda (sotto) abbandona la sua BT 46 col motore rotto



che gli organizzatori avrebbero fatto qualcosa d'altro di ciò che ci avevano detto che avrebbero fatto in occasione della riunione dei piloti. Il nuovo sistema di dare il via comandato da luci che cambiano semplicemente da rosso a verde, invece del vecchio sistema in cui qualcuno abbassa una bandiera. Ci avevano detto che al rosso sarebbe seguito il verde dopo un periodo compreso tra cinque e dieci secondi. Di fatto il distacco è stato di circa due secondi. Ero pronto, e così sono partito. Altri non erano pronti e Ronnie in prima fila era uno di loro. Così il risultato è stato di trovarsi al quarto posto nella prima curva, rimanendo quella posizione per 26 giri, finché

numero parte, non importa di quale colore è la luce.

COL VENTILATORE BT 46 A PUNTA

I nostri recenti esperimenti con il ventilatore «estrattore» montato di dietro, potrebbero con un po' di fortuna, riportarci al concetto originale della BT 46, che doveva essere una macchina a musetto a punta senza radiatori anteriori.

Quando abbiamo scoperto che il sistema originale di raffreddamento a superficie non avrebbe veramente funzionato, abbiamo dovuto scendere ad un compromesso, facendo il musetto che avrebbe ospitato i radiatori dell'acqua. Que-

sto musetto ha sconvolto la distribuzione del peso della vettura, cambiando completamente il suo equilibrio e non ha permesso quel flusso d'aria ininterrotto che volevamo sopra le ruote anteriori.

A parte ciò, ci sono le considerazioni importanti personali, come il fatto che avere radiatori anteriori significa avere i piedi caldi e dover accettare che un tubo di acqua calda passi per l'abitacolo.

Ciò che ha fatto Gordon è stato semplicemente di spostare tutti i radiatori dell'acqua e dell'olio indietro, montandoli sopra il motore, in base al regolamento, e poi ha montato un grosso ventilatore di raffreddamento dietro di essi che scubbia l'aria che passa tra di loro. Se questo funziona, allora ci porta nuovamente a ciò che era originariamente il concetto di progettazione fondamentale della macchina.

Non so se ci sarà quell'effetto cosiddetto di «succchiamento» del ventilatore, che sarebbe anche a beneficio della tenuta di strada o dell'aderenza. Io personalmente ho l'impressione che, anche se questo effetto ci sarà, sarà solo marginale e solo un piccolo vantaggio.

La funzione primaria del ventilatore è di raffreddare, il che è veramente una delusione per coloro che credevano, quando hanno visto la macchina per la prima volta, che costruissero qualcosa come un aeromobile alla rovescia.

Speriamo di avere la macchina a ventilatore pronta in Svezia, che è un circuito sul quale siamo stati competitivi nel passato e che dovrebbe essere adatto alla nostra macchina col musetto a punta.

IL MIO TEAM DI FORMULA 2

L'altro progetto per il quale ho speso un certo tempo recentemente è la creazione del mio team di F. 2 insieme a Mike Earle, che dirigeva l'operazione F. 1 di David Purley. Speriamo di farcela in modo da poter effettuare un po' di lavoro di prove e sviluppo verso la fine dell'anno e di poter disputare ancora qualche gara di fine stagione. Non si tratta di un team in cui correrò personalmente, ma qualcosa con cui vorrei cercare di incoraggiare e promuovere giovani talenti. Proprio ora mancano giovani piloti britannici di talento da preparare per la F. 1.

Si tratta anche di qualcosa che connette bene con le mie attività agonistiche e qualcosa a cui posso dedicare il mio tempo nei fine settimana in cui non c'è un G.P.

La prossima corsa è la Svezia, dove ci schieriamo per vedere se siamo in grado di rompere la presa che Mario sembra avere sul titolo mondiale di quest'anno. Ci si chiede se la sua superiorità durerà per le rimanenti nove corse. Le cose cambiano tanto velocemente nelle corse di G.P. Ricordate che solo quattro corse fa tutti facevano notare che la combinazione Ferrari-Michelin faceva sembrare tutti noi altri come fossimo fermi?

John Watson



L'unico grosso spavento del G.P. di Spagna lo ha provocato questa uscita di strada di Reutemann, al 58. giro, per rottura di un giunto di un semiassie. Fra i più spaventati certamente Carlos, sua moglie Mimicha (a sinistra, CEVENINI) e quel fotografo che si è visto arrivare contro una F. 1... (ATTUALFOTO)



**REUTEMANN CHIEDE
TRANQUILLITÀ E FIDUCIA**

« Non tutto è perduto! »

MADRID - Carlos Reutemann, pilota numero uno della Ferrari, da più parti viene considerato il più taciturno di tutti e soprattutto molto restio a rilasciare interviste. Per questo motivo è definito scontroso. Nel giorno più amaro della sua brillante carriera, anche se non ne ha nessuna colpa, ci ha rilasciato una intervista che sfata — almeno con noi — tutte le dicerie sul suo carattere chiuso. Chiediamo a Reutemann cosa significa per lui essere prima guida di una scuderia come la Ferrari. Il pilota argentino, sentendo l'importanza del quesito postogli, parte a spron battuto e fa un paragone tra la Brabham che conosce a perfezione e la Ferrari dove ha dovuto ricominciare tutto da capo.

« Ho cominciato a correre con la Brabham nel 1970 in F. 2 — ci dice Lole — con l'appoggio della YPF, azienda petrolifera argentina. In quel periodo il responsabile della scuderia era Ron Tauranac e Gordon Murray gli faceva da assistente. Debbo alla passione degli argentini ed alla YPF il mio inserimento nel mondo della Formula 1, ma chi mi ha insegnato molto è stato Graham Hill, che era un vero maestro. Dopo la temporada del 1972 Bernie Ecclestone, subentrato a Tauranac, mi ha dato la possibilità di continuare la mia carriera. Nel 1974, pur non disponendo di molti soldi, sotto la direzione di Ecclestone ottenni buoni risultati. Arrivai al 1975 molto fiducioso anche perché la Martini e Rossi aveva concluso l'accordo con Bernie e quindi speravo proprio di poter vincere il campionato del mondo, che le alterne vicende del 1974 mi avevano tolto. Quindi il '75 doveva essere il mio anno. La macchina era molto buona, ma dato che i motori non venivano ricostruiti direttamente dalla Cosworth, bensì in una delle tante industrie di Bernie, per me sfumò anche il sogno di diventare campione del mondo. Ecclestone, visto il fallimento

Franco Bonaventura



CONTINUA A PAGINA 17

CONTINUAZIONE DA PAG. 14

della sua organizzazione per il rifacimento dei motori pensò, più che rivolgersi alla Cosworth, di cambiare motore alle sue monoposto e confidò sia a me che a Pace il progetto Brabham-Alfa.

«Io avevo corso con lo sport Alfa-Romeo e dissi a Bernie che la cosa sarebbe stata ottima, ma che il tutto dipendeva dai risultati di confronto con la monoposto spinta da motore Ford e quella spinta da motore Alfa. In un primo momento lui fu d'accordo e anche dopo le prime prove effettuate a Silverstone ed al Castellet rimanemmo che in Brasile avrebbe portato i due tipi di macchine, invece quando arrivò mi comunicò che la Brabham-Ford erano state vendute. Il 1976 per me fu un vero calvario e come ben sapete accettai di pagare anche una penale per poter andare alla Ferrari. In quel frangente fui aiutato moltissimo sia dal conte Vittorio Rossi di Montelera che dal dr. Di Sumi della Martini che convinsero Bernie a ridurre le sue richieste e mi lasciarono anche il contributo del contratto personale che avevo con la Martini. Da quel momento, cioè da quando misi piede a Maranello capii realmente come è formata una scuderia di Formula 1. Ho fatto la cronistoria della mia vita alla Brabham per poter dire con certezza che da quando son passato alla Ferrari ho dovuto ricominciare tutto daccapo. Alla Ferrari si lavora molto di più. La Ferrari è una scuderia forte e



molto grande. Tutti lavorano molto sodo ed ogni cosa viene fatta al limite della precisione. I tecnici ed i meccanici lavorano molto sodo e bene. Si fanno continue prove e sei sempre sotto sforzo, uno sforzo necessario per mantenere la forma. Quindi dopo questo paragone posso dire senza sbagliarmi che per me essere prima guida in una scuderia come la Ferrari, anche oggi che non tutto va per il verso giusto, mi lusinga in quanto sono sicuro che i tecnici riusciranno in breve tempo a ritrovare la via del successo. Se fossi stato in un'altra scuderia mi sarei demoralizzato, ma nella Ferrari ho la più cieca fiducia».

Enzo Ferrari dal suo cappello a cilindro come i grandi maghi ha tirato fuori la soluzione Michelin, secondo te è una carta vincente?

«Il commendatore, è difficile dirlo se è un mago, certamente è uno

che sa cosa vuole e dove vuole arrivare. Certo attualmente non possiamo dirlo, anche perché Ferrari ha vinto il titolo mondiale l'anno scorso con gomme differenti, quindi adesso dobbiamo aspettare che tutto si amalgami e solo vincendo il titolo 1978 potremo constatare se si è trattato di una carta vincente. Il campionato è molto lungo e tutto ancora da giocarsi anche se la Lotus sulla carta sembra imbattibile. Attendiamo il Gran Premio di Svezia e poi ne ripareremo».

Pensi che Reutemann sia ridiventato il pilota del '74 e prima metà del '75?

«Io credo di possedere le qualità necessarie e avendo a disposizione una squadra di meccanici e tecnici così perfetti adesso sta a me dimostrare con il materiale che mi viene affidato tutte le mie "chances". Ripeto, il campionato non è ancora finito ed alla

Ferrari senz'altro troveranno al più presto la soluzione adatta. Se la stampa ci lascia lavorare in armonia non vedo perché lavorando al cento per cento non debbano arrivare i risultati. D'altronde anche l'anno scorso la Lotus strabbiò in Belgio, Spagna e Svezia, ma poi il campionato del mondo fu vinto dalla Ferrari. Certo quest'anno la Lotus, a differenza dell'anno scorso, non ha solo strabbiato ma ha fatto anche far punti ad Andretti quindi sulla carta è molto più difficile ma nulla è impossibile. Da parte mia ce la metterò tutta per dare soddisfazioni a tutti coloro che hanno avuto fiducia in me. Certo se dovesse continuare a capirmi sino al Gran Premio di Svezia quello che mi è capitato a Montecarlo ed in Belgio le cose si complicheranno sino ad un punto irrimediabile».

f. b.

COMUNICATO

JPP

INTERNATIONAL

FINANCIAL AND INDUSTRIAL CONSULTANT

La JPP INTERNATIONAL presenterà a Varano il 18 giugno 1978, in occasione del campionato "TROFEO ALFA SUD" e "SPORT PROTOTIPI" il nuovo TEAM JPP che si avvale delle preparazioni di BERRUTO.

Parteciperà inoltre:

- TROFEO ALFASUD ITALIA
- TROFEO ALFASUD FRANCIA
- CAMPIONATO MONDIALE MARCHE con Porsche Silhouette gruppo 5 3.000

I piloti ufficiali del Team **JPP** sono:
Franco Berruto, Diego Ritucci.



il mio G.P. più corto e quello più duro

LONDRA - Dopo Monaco abbiamo preso l'aereo per tornare a Londra, un Gulf Steam, privato e molto confortevole, che appartiene ad uno dei miei sponsors. Hot Lions stava ancora curandosi quel bell'occhio nero, ricordo della battaglia davanti al Tip Top. Dovevo fare un po' di lavoro promozionale per la Vauxhall, che mi ha tenuto occupato fino a mercoledì, quando siamo partiti per le prove di gomme a Zolder, dove ho trovato Bruno Giacomelli, pronto per prequalificare la sua Marlboro McLaren M 26.

La macchina di Bruno viene gestita separatamente da quella di Patrick e la mia, con i suoi meccanismi personali, pezzi di ricambio e servizi di trasporto, ecc. I ragazzi della McLaren lo hanno già battezzato Jack O'Malley, il che dimostra che viene già considerato come parte della famiglia. Bruno era sorpreso dallo sforzo fisico che ci volemmo per pilotare la M 26, e considerato che la sua macchina non aveva girato affatto, fino a quella mattina, egli ha fatto un buon lavoro qualificandosi, sotto gli occhi vigili del direttore del team Leo Wybrot, un ex meccanico di Jimmy Clark.

L'ABRASIVO DI ZOLDER

Il nuovo manto della pista di Zolder è molto uniforme e dà molto più «grip», ma è anche super abrasivo, perciò sapremo che il GP del Belgio sarebbe stato una corsa «delle gomme», ancora prima che arrivassimo.

Il prossimo appuntamento era una cena a Skinners Hall nel centro di Londra, per lanciare un nuovo prodotto della Celebration Arts, una sussidiaria della Philip Morris, dove ho avuto l'assistenza e l'appoggio per quella sera del mio «autista» Niki Lauda. Niki era in viaggio per Andersstorp in Svezia, per ulteriori prove Goodyear. Avreste dovuto vedere le facce di alcuni tecnici Goodyear quando Niki ha cominciato a discutere con il suo copilota se sarebbero andati direttamente ad Andersstorp, o meno. Dopo tutto la pista di



atterraggio lì era di soli 1000 metri, entro i limiti! Non c'era bisogno che si preoccupassero. Niki è il migliore, il più prudente pilota privato con cui abbia mai volato.

Sono riuscito a godermi alcuni giorni di sole a casa, in Spagna, insieme ad Oscar, il mio pastore tedesco, il quale ha preso possesso della mia casa. Oscar è preziosissimo per le mie frequenti partite di golf, perché è il migliore raccogliapalle in giro. Mi deve aver fatto risparmiare una fortuna negli ultimi anni...

Ritorno a Zolder per le prove ufficiali, per scoprire che ero da solo. Patrick Tambay era «fuori combattimento», con la caviglia sinistra fortemente gonfiata e sbiadito dopo l'incidente con l'estintore a Pau il fine settimana precedente. C'è dell'ironia nel

fatto che né Teddy Mayer, né John Hogan, il direttore sportivo della Marlboro, erano stati troppo entusiasti del fatto che Patrick voleva correre in F.2 a metà stagione e hanno stuzzicato il nostro amico francese con la «paura delle caviglie di F.2», la settimana prima di Monaco. Ed eccolo, il povero Patrick, con il piede bendato e le parole di «Hogey» a risuonargli senza dubbio negli orecchi.

LA ROULOTTE OSPEDALE

Teddy Mayer aveva dato un'occhiata alla caviglia di Patrick e ha immediatamente provveduto per il suo trasferimento in Inghilterra, dove l'infermiera era Margaret Birrell, vedova di Ger-

ry. Lo ha fatto ricoverare alla Fitzroy Nuffield Clinic, dove lo specialista in questo campo, Mr. Stubbs, ha constatato bruciate profonde di secondo grado — molto simili ai congelamenti — e la possibilità che i prodotti chimici dell'estintore siano entrati nella circolazione sanguigna. Il medico francese che lo aveva curato a Pau non si era ovviamente reso conto della vastità della ferita. Rimarrà da vedere se Patrick sarà in condizioni di correre in Spagna.

La roulotte della Marlboro assomigliava piuttosto a un pronto soccorso. Bruno Giacomelli, il quale si era già stirato i legamenti del pollice nella serie di ruotate con Eddie Cheever a Pau, si era torto malamente la caviglia scendendo dalla sua McLaren. Il giorno successivo Paul Lauritzen della Goodyear è arrivato zoppicando, dopo essere rimasto coinvolto in un incidente stradale durante il viaggio al circuito.

Cominciava a sembrare come se avessi cinque telai e almeno dieci motori tra cui scegliere, e quando comincio a trapelare nel paddock la notizia sulle condizioni di Bruno e Patrick, Teddy Mayer veniva tamponato da ogni pilota senza macchina presente. Ad un certo punto pensai che avremmo dovuto dire loro di formare una fila ordinata. Alistair Caldwell suggeriva che una chiamata in Nuova Zelanda avrebbe tirato fuori dal ritiro anche Deny Hulme.

A Zolder la Goodyear ha fatto un lavoro eccezionale, nelle circostanze difficilissime che ha, specialmente quando si tiene conto del numero elevato di teams che debbono servire.

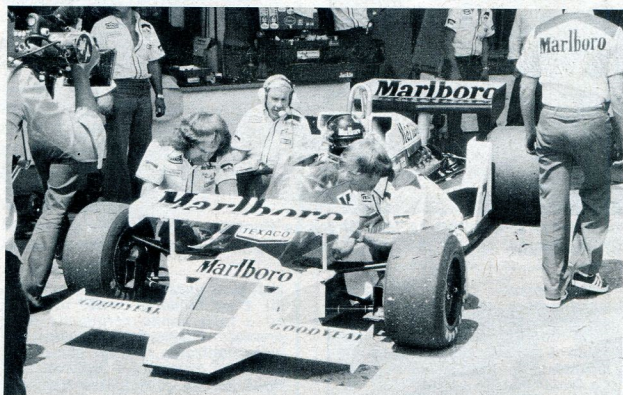
Sabato sera, in occasione di una riunione ufficiosa della International Racing Press Association, Bernard Cahier, il loro presidente autonomato, mi ha consegnato il Lemon Prize (premio limone), una vignetta superba con, per una volta, la mia testa nelle giuste proporzioni. È la seconda volta che vinco questa premio ambiguo che va al pilota meno cooperativo dal punto di vista della stampa, ma in realtà viene assegnato al pilota che si cura meno di tutti di Cahier. È il primo passo per vincere una terza volta il Lemon Prize.

LA CORSA PIU' CORTA

La sera prima della corsa il team era tanto preoccupato del mio benessere, che quasi mi tagliavano la carne e quando qualcuno ha lanciato un petardo nel

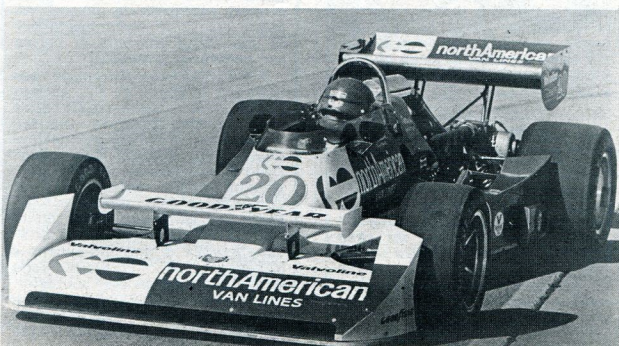
James Hunt

CONTINUA A PAG. 20



I biplani anteriori

A Donington prima, ed alle prove ufficiali del Jarama poi, Hunt ha provato un alettone anteriore sopra al muso, sul tipo di quello utilizzato da George Bignotti (sotto) nelle sue Wildcat da Indy



CONTINUAZ. DA PAG. 19

ristorante del Pits Hotel, dove stavamo cenando, è successo un pandemonio.

Non avrebbero dovuto preoccuparsi, poiché la corsa sarebbe stata la più corta della mia carriera. Carlos Reutemann, in prima fila, ha bloccato la partenza, Villeneuve ce l'ha fatta a passarlo all'interno, vicino al guard-rail sul lato dei box, ma Niki ed io eravamo di nuovo costretti a fare una manovra drastica per evitarlo. Niki è riuscito a passare sulla sinistra della Ferrari quasi ferma, ma solo per essere colpito da Jody Scheckter, che stava sorraggiungendo sull'esterno, con le ruote quasi sull'erba.

Ho cercato di seguire Villeneuve nell'interno, ma solo per essere urtato dal di dietro dalla Arrows di Patrese, che mi ha fatto schizzare in aria, con un atterraggio in mezzo al mucchio. La mia McLaren, ormai completamente sibilanciata, urtava contro il guard-rail di fianco e si arrestava infine, come mucchio fumante di alettoni e fibra di vetro rotti, sotto lo sguardo penoso di Teddy Mayer e dell'intero personale della Marlboro-McLaren.

CARLOS PARTA IN ULTIMA FILA

Emerson Fittipaldi è stato eliminato da Ickx nella mischia e Niki, Emerson ed io ci siamo visti fuori gara dopo soli 2,2 secondi. Forse dovremmo indire una riunione speciale sulla sicurezza dei piloti di tanto in tanto, e stabilire d'ora in poi che Carlos debba partire dal fondo dello schieramento!

Ho osservato il resto della corsa dal tetto della roulotte Marlboro e sono stato testimone oculare dei «controtempi» di Carlos con Jacques Laffite nell'ultimo giro che hanno coronato l'attività di questa sua singolare giornata.

Lo squash per la forma

DOPO IL BELGIO ho avuto un fine settimana molto indaffarato, a cominciare con una sessione fotografica per la Texaco insieme a Barry Sheene, il quale sta vivendo una stagione altrettanto sfortunata quanto la mia. Poi siamo partiti verso l'occidente per inaugurare una mezza dozzina di nuovi concessionari Vauxhall durante il martedì e mercoledì. Mercoledì pomeriggio avevamo in programma prove a Donington, perciò abbiamo chiamato l'ex-Navy John Dickin, il nostro pilota di elicotteri, che mi ha portato sul circuito nei Midlands, ma solo per accorgermi che, perfino durante la recente ondata di caldo, la pioggia interferiva nelle prove Goodyear. Donington è estremamente conveniente per gli uomini di Wolverhampton ed immagine che verrà usato sempre più frequentemente dai teams di F.1.

La mia M26 portava un alettone montato davanti, un tentativo di eliminare l'eccessivo sottosterzo che ci ha perseguitato per tutta la stagione. Ci abbiamo provato, ma si trattava di una giornata in cui il circuito era aperto e la pista era piena di macchine dalle prestazioni largamente diverse, perciò ritengo che non sia stato un test giusto. Perciò decidemmo di provare

nuovamente il «biplano» a Brands Hatch.

Sono tornato in forma dopo un lungo fine settimana passato a casa in Spagna, giocando a squash con Mike Nathanson, un giocatore professionista che mi ha fatto veramente correre. Quando siamo arrivati a Madrid nel tardo pomeriggio di giovedì, ero contento di trovare Patrick Tambay, vistosamente zoppicante, ma per il resto sembrava in forma, dopo una settimana di riposo a casa di Teddy Mayer e a Esher.

Nel box della Marlboro-McLaren si vedevano visi sorridenti durante la prima sessione di prove, quando, dopo difficoltà nella prima ora, d'un tratto abbiamo trovato la giusta combinazione. E per sette gloriosi minuti la nostra vettura era in pole position. Avevo usato le stesse gomme che volevo montare per la corsa, ho fatto pochi accorgimenti minori all'alettone e ho potuto fare un giro senza incontrare molte macchine in pista. Mi dispiaceva parecchio, ma non ero tanto sorpreso quando, durante gli ultimi venti minuti di prove, sia Ronnie Peterson che Mario Andretti sono passati in prima fila, con tempi più veloci di quasi un secondo di quelli di noi altri.

Durante la seconda sessione di

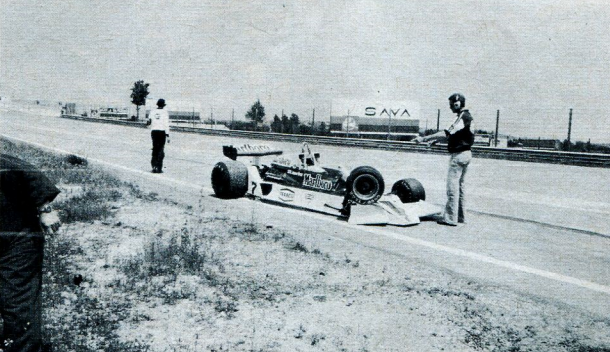
mes Hunt: un colpo a 150 mph, attacca il campione del mondo!

Dopo aver visto il danno alla mia macchina, a giudicare dall'espressione infelice, direi che Teddy Mayer chiederà almeno 100.000 dollari a Villota in caso voglia acquistare un'altra Mc Laren!

Abbiamo passato un delizioso sabato sera in una residenza privata del re di Spagna. Sua altezza reale Juan Carlos è un accanito appassionato delle corse e così ha chiesto al mio amico Jackie Stewart di invitare alcuni di noi per cena. Quando Jackie ha scoperto che su dieci piloti invitati, i più eleganti otto potevamo presentarsi con jeans e gli altri due con giacche sportive, i piani sono stati cambiati in fretta, ed è stato organizzato un buffet attorno alla piscina, con la presenza di solo pochi parenti stretti della famiglia.

LA PRINCIPESSA SCOTENNATA

L'animale prediletto del re, Cheetal, era al centro della festa, specialmente quando ha affondato i suoi artigli nel vestito di Hot Lion, e lo ha tirato giù fino alle ginocchia. Per fortuna portava calzonni! Jackie Stewart aveva in-



Ecco come si è ridotta la M26 di James Hunt dopo l'urto, nelle prove del GP di Spagna, con la McLaren di Villota, che si era girato davanti a lui

prove nessuno ha migliorato il suo tempo a causa del caldo, l'unico momento di emozione è stato quello causato dallo spagnolo Villota, che è riuscito a tamponarmi. Villota aveva fatto un testa-coda in uscita della velocissima curva a destra prima del box, e invece di tenere il piede sul freno, ha fatto scorrere la macchina indietro sulla pista, proprio davanti a me. Ho cercato di passare all'interno, ma non sono riuscito a farcela, benché inchiodassi i freni, l'ho urtato a quasi 160 all'ora. L'impatto ha piegato indietro la ruota anteriore destra lungo l'abitacolo, danneggiando le ordinate, ma sono tornato a piedi ai box senza altro danno che una mano dolente.

CON I JEANS A CENA DAL RE

Sono subito stato avvicinato da un felicissimo «topo» Lauda, che mi diceva scherzosamente tanti di quei nomi e mi sono vendicato «pizzicandogli» il suo berretto Parmalat. E la caccia al berretto che ne conseguiva, poteva quasi essere trasformata dai «paparazzi» dei box in una storia come: «Sensazionale Ja-

sisto su questo punto. Juan Carlos è un monarca molto moderno e tutti hanno veramente apprezzato l'atmosfera casuale, in netto contrasto con ciò che ci si potrebbe aspettare a Monaco. La figlia del re, principessa Helena, che ha recentemente avuto un brutto incidente quando la sua pattinatura a coda di cavallo è rimasta incastrata nella catena del suo kart praticamente scotennandola, è diventata un'istantanea tifosa di Niki Lauda, che l'aveva consolata dicendo: «Sei quasi brutta quanto me». Fino a quel momento la povera ragazza era tanto imbarazzata per la sua ferita che non si voleva far vedere in pubblico.

Sono ritornato in tempo per rivedere la corsa in TV, ed era interessante vedere molte altre cose che sono accadute, cose che ovviamente non potevo vedere dalla mia macchina. Ero felicissimo di vedermi in fila con Reutemann nello schieramento di partenza, e non dietro di lui, tanto per cambiare. Dopo molte discussioni abbiamo deciso di usare gomme a miscela tenera e abbiamo fatto l'assetto della macchina con molto sovrasterzo, allo scopo di risparmiare il più possibile le gomme anteriori. Le luci di partenza passavano

dal rosso al verde in un battibaleno. Aspettavo da cinque anni che accadesse e ne ho pienamente approfittato, infilandomi tra le due Lotus, toccando perfino le ruote della Lotus ferma di Ronnie. Ronnie è rimasto bloccato da tre poliziotti, che si trovavano ancora in pista quando cambiava la luce.

UN NUOVO STERZO PER LA M.26

Mario ed io siamo arrivati alla prima curva praticamente affiancati, ma sono riuscito a infilarmi all'interno, per godere per poco tempo, cinque giri per essere preciso, la posizione di comando. Era subito evidente che la Lotus aveva la meglio su tutti noi. Calcolavo che, se le gomme avessero tenuto, avrei potuto sfidare un'altra volta alla fine della corsa, e così l'ho fatto passare.

Ho tenuto il distacco costante a circa 3'5 secondi, ma verso metà corsa erano diventati 7 secondi, quando ho fatto un testa-coda a causa dello sterzo pesante e la stanchezza, per il dover controllare il costante sovrasterzo. Così la Lotus si è allontanata.

Alistair Caldwell sta lavorando attualmente a una nuova cremagliera per cercare di ridurre lo sforzo fisico necessario per guidare la M26. Ero così presto una preda facile anche per Ronnie Peterson, che aveva fatto una bella rimonta, dopo essersi assopito alla partenza. Il mio vantaggio di 20 secondi si riduceva molto in fretta. Quando mi sono fermato per cambiare tutte e quattro le gomme, verso la fine della gara, ero veramente distrutto e molto grato a Patrick Tambay che mi ha versato dell'acqua, prima di rilanciarci nella mischia. Patrick aveva disputato una corsa coraggiosa senza usare la frizione a causa della caviglia sinistra bruciata e conservava un buon 12. posto, prima di trovare solo il folle. Di conseguenza ha fatto un testa-coda, il motore si è fermato e non ha più potuto ripartire.

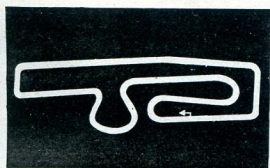
Quando sono sceso dalla vettura alla fine della corsa ero completamente distrutto. E' stata la più dura corsa della mia carriera di F.1, e non ho più avuto tante piaghe nella mano sin da Montecarlo nel 1973, che era la mia prima corsa in F.1.

GOMMA SGONFIA PER CARLOS FUORI

L'incidente di Carlos Reutemann è stato provocato dalla rottura di un semiasse, ed è stato molto fortunato di essersela cavata solo con contusioni minori, a giudicare da dove la macchina è andata a finire.

A giudicare dai tempi di prova registrati recentemente da Ronnie ad Anderstorp, le Lotus andranno come i lampi mitologici del monte Olimpo e questo è un paragone appropriato. Per coloro tra di voi che sono interessati alla faccenda, sono piuttosto preoccupato per le mie possibilità per un altro premio Limone. Ho sentito che Jody Scheckter ha registrato il massimo dei punti a Jarama, quando ha avuto una divergenza con Bernard Cahier sull'accesso dei fotografi in pista. Vi terrò al corrente della situazione, man mano che la stagione prosegue.

17
giugno
1978



Circuito
di
Anderstorp

G.P. SVEZIA

Così nel 1977

- **Circuito** di mt. 4.018 - 70 giri pari a km. 281,260
- **Prove ufficiali:** giovedì 15 giugno, dalle 11 alle 12,30 e dalle 14 alle 15; venerdì 16 giugno, dalle 11 alle 12,30 (non valide per lo schieramento di partenza) e dalle 14 alle 15
- **Prove libere:** sabato 17 giugno, dalle 11,05 alle 11,35
- **Partenza G.P.:** sabato 17 giugno, VIA ore 14,30
- **N.B.** - Gli orari sopra indicati sono in ore italiane

in 24 al VIA...

Mario Andretti (Lotus-JPS Mk. 3) 1'25"404	John Watson (Martini-Brabham) 1'25"545
James Hunt (McLaren M26) 1'25"626	Jody Scheckter (Wolf WR 1) 1'25"681
Hans Stuck (Martini-Brabham) 1'26"127	Patrick Depailler (Tyrrell P34/2) 1'26"209
Gunnar Nilsson (Lotus JPS Mk. 3) 1'26"227	Jacques Laffite (Ligier-Matra JS7) 1'26"259
Jochen Mass (McLaren M23) 1'26"380	Ronnie Peterson (Tyrrell P34/2) 1'26"383
Alan Jones (Shadow DN 8) 1'26"529	Carlos Reutemann (Ferrari 312 T2) 1'26"542
Vittorio Brambilla (Surtees TS 19) 1'26"575	Clay Regazzoni (Ensign 177) 1'26"616
Niki Lauda (Ferrari 312 T2) 1'26"826	Jackie Oliver (Shadow DN 8) 1'27"492
Jean Pierre Jarier (Penske-ATS) 1'27"537	Emerson Fittipaldi (Copersucar FD04) 1'27"620
David Purley (Lec. F. 1) 1'27"716	Patrick Neve (Williams) 1'27"758
Ian Scheckter (March 716 B) 1'27"806	Brett Lunger (McLaren M23) 1'28"205
Harald Ertl (Hesketh 308E) 1'28"377	Rupert Keegan (Hesketh 308E) 1'28"404

...e in 19 al traguardo

1. Laffite (Ligier-Matra) in 1.46"55" 520 media 162,300 kmh
2. Mass (McLaren M23) a 8"449
3. Reutemann (Ferrari 312 T2) a 14"396
4. Depailler (Tyrrell P34/2) a 16"308
5. Watson (Brabham-Martini) a 18"705
6. Andretti (Lotus JPS Mk. 3) a 25"277
7. Regazzoni (Ensign 177) a 31"266
8. Jarier (ATS-Penske) a 1'04"467
9. Oliver (Shadow DN8) a 1'22"479
10. Stuck (Brabham-Mart.) a 1 giro
11. Lunger (McLaren M23) a 1 giro
12. Hunt (McLaren M26) a 1 giro
13. Keegan (Hesketh 308E) a 1 giro
14. Purley (Lec F. 1) a 2 giri
15. Neve (Williams) a 3 giri
16. Ertl (Hesketh 308E) a 4 giri
17. Jones (Shadow DN8) a 5 giri
18. Fittipaldi (Copersucar) a 6 giri
19. Nilsson (Lotus JPS Mk. 3) a 8 g.

I PRIMATI

- **sul GIRO:** Andretti, in 1'27"607, media di 110 kmh
- **primato imbattuto:** Depailler (Tyrrell 007) in 1'27"262, media 165,880 kmh (1974)
- **sulla DISTANZA:** Laffite (Ligier JS) media 162,300 kmh
- **primato imbattuto:** Scheckter (Tyrrell 007) media di 162,723 kmh (1974, su 80 giri)

Classifica Mondiale Piloti	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. I. 2-7	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	—	6	—	9	9	36										
Peterson	2	—	9	3	—	6	6	26										
Depailler	4	—	6	4	9	—	—	23										
Reutemann	—	9	—	9	—	4	—	22										
Lauda	6	4	—	—	6	—	—	16										
Laffite	—	—	2	2	—	2	4	10										
Watson	—	—	4	—	3	—	2	9										
Scheckter	—	—	—	—	4	—	3	7										
Fittipaldi	—	6	—	—	—	—	—	6										
Pironi	—	1	1	—	2	1	—	5										
Hunt	3	—	—	—	—	1	—	4										
Jones	—	3	—	—	—	—	—	3										
Villeneuve	—	—	—	—	3	—	—	3										
Regazzoni	—	2	—	—	—	—	—	2										
Patrese	—	—	—	1	—	—	—	2										
Tambay	1	—	—	—	—	—	—	1										

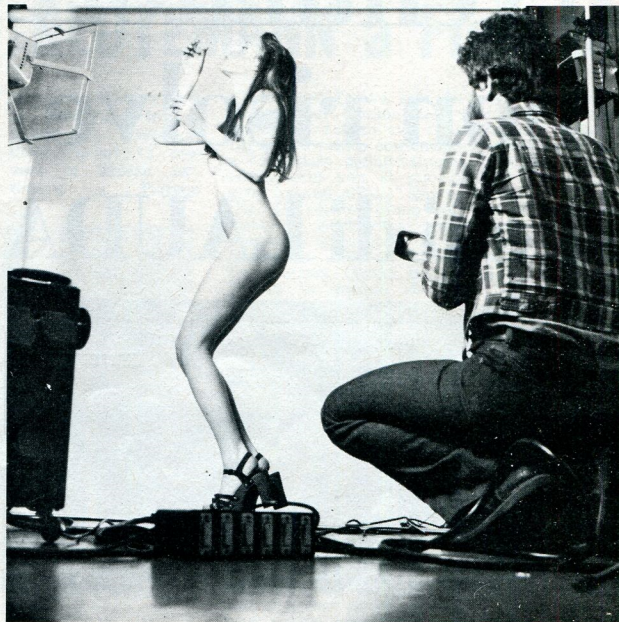


TV-1
diretta
ore 14,15

Il GP di Svezia sarà teletrasmesso in diretta dalla TV Italiana, rete 1, e dalla TV della Svizzera italiana, con inizio del collegamento alle ore 14,15.

SCUOLA RADIO ELETTRA LA PIU' GRANDE ORGANIZZAZIONE EUROPEA DI STUDI PER CORRISPONDENZA

ricorda a tutti gli appassionati il suo corso per
FOTOGRAFO PROFESSIONISTA
o fotoamatore evoluto



UN CORSO COMPLETO

Il corso di fotografia, è stato studiato in modo da creare una formazione artistica e tecnica di alto livello. Le lezioni del corso sono state redatte in modo semplice, di facile comprensione, pur mantenendo inalterata l'indispensabile precisione richiesta dalla materia.

UN CORSO RICCO DI MATERIALI

Fin dall'inizio del corso, gli allievi riceveranno con le lezioni i materiali per la formazione di un completo laboratorio bianco-nero e colori. Oltre al materiale fotografico, vaschette, torchio per stampa a contatto, spirali, 300 componenti ed accessori da camera oscura, il corso comprende un ingranditore professionale con portafili per il colore, per negativi fino a un formato di 6x9; un timer da camera oscura; una smaltatrice elettrica; un completo parco lampade. Il tutto resterà di proprietà dell'allievo.

UN CORSO COMODO

Sarà lo stesso allievo a regolare l'invio delle lezioni e dei materiali, secondo la propria disponibilità di tempo. Ogni lezione si paga direttamente al listino e costa mediamente poche migliaia di lire.

UNA GARANZIA DI SERIETA'

Tra i vostri conoscenti c'è certamente qualcuno che ha già frequentato uno dei tanti corsi Scuola Radio Elettra. Sia un tecnico in elettronica, in elettrotecnica, in elaborazione dei dati su calcolatore..., chiedete il suo giudizio.

IMPORTANTE: AL TERMINE DEL CORSO LA SCUOLA RADIO ELETTRA RILASCIATA UN ATTESTATO DA CUI RISULTA LA VOSTRA PREPARAZIONE.

VOLETE SAPERNE DI PIU'?

Fate anche voi come ormai oltre 100.000 giovani in tutta Italia, che sono diventati tecnici qualificati grazie ai corsi della Scuola Radio Elettra. Ritagliate, compilate e spedite il tagliando pubblicato qui in basso. Riceverete gratuitamente e senza alcun impegno da parte Vostra un interessante catalogo a colori sul corso di fotografia e sugli altri corsi della Scuola.



Scuola Radio Elettra
Via Stellone 5/725
10126 Torino

PRESA D'ATTO
DEL MINISTERO DELLA PUBBLICA ISTRUZIONE
N. 1391

PER CORTESIA, SCRIVERE IN STAMPATELLO

SCUOLA RADIO ELETTRA Via Stellone 5/725 10126 TORINO
INVIATMI, GRATIS E SENZA IMPEGNO, TUTTE LE INFORMAZIONI RELATIVE AL CORSO

DI FOTOGRAFIA

Nome _____

Cognome _____

Professione _____ Età _____

Via _____ N. _____

Comune _____

Cod. Post. _____ Prov. _____

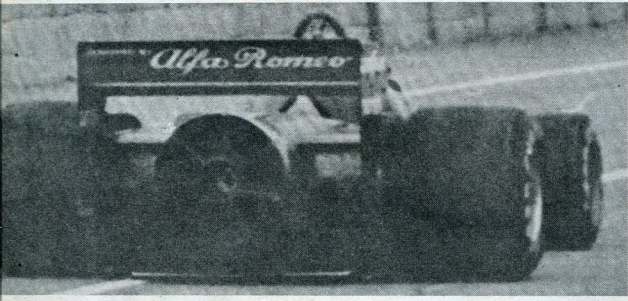
Motivo della richiesta: per hobby per professione o avvenire

Tagliando da compilare, ritagliare e spedire in busta chiusa (o incollato su cartolina postale)



ANDRETTI LASCIA A PETERSON DI CONFERMARE LA LOTUS-79 COME PIÙ VELOCE ANCHE NEI TEST PRE-G. P. INGLESE A BRANDS HATCH

Il ventilatore non risolve i guai di LAUDA



SPECIALE AUTOSPRINT

BRANDS HATCH - Le giornate di prove preliminari a Brands Hatch del 7 e 8 giugno si sono svolte in una atmosfera amichevole e rilassata. Si sono disputate in condizioni atmosferiche generalmente buone e la maggior parte dei teams era presente (con uno o due nuovi arrivati). C'erano delle novità, e in primo luogo quella Brabham ancora alquanto misteriosa. Poi ci si poneva la domanda se la Lotus avrebbe continuato a dettare legge o se ancora una volta la Ferrari sarebbe tornata la più veloce in questo genere di prove.

Per rispondere subito all'ultima domanda vi diciamo che Andretti non è stato affatto il più veloce, e questa informazione dovrebbe costituire una novità. Mario ha passato solo uno dei due giorni sul circuito e il suo miglior tempo era appena inferiore al record ufficiale di l'19'48, che appartiene a Hunt sin dal marzo 1977. Naturalmente stava provando diversi dettagli, come per esempio un tubo di Pitot, montato dietro e sopra la sua testa, con un indicatore di velocità aria montato accanto ad uno specchio.

Toccava a Peterson rilevare la sfida. Era il più veloce nella prima giornata e un secondo al di sotto del record nella seconda, usando alcune gomme a disposizione della Lotus in notevole abbondanza.

Per quanto riguarda la Brabham, l'atteggiamento del team è nel sostenere che l'ultima versione della BT46 non è una macchina ad «effetto terra» e questo per non andar contro una norma della CSI. Ma i meccanici si preoccupano ancora di coprire la parte posteriore della vettura non appena si ferma. E quando si è fermata — perdendo una pala del ventilatore — lungo la pista in mattinata della prima giornata, sono perfino corsi fuori per

coprirla con un telo (che modestia!). Altra cosa a questo riguardo: c'è una «gonna» sotto la carrozzeria, attraverso la parte posteriore della macchina. I maligni commentano che il ventilatore assorbirebbe molta potenza e che deve essere difficile da giustificare semplicemente per un migliore raffreddamento del motore. I tempi di Lauda non sono stati impressionanti, e poi non ha neanche coperto molti giri. Alla fine della mattinata della seconda giornata la macchina è stata caricata su un camion ed è stata portata via (la Brabham non ha usato un'altra macchina).

La Tyrrell è apparsa con la 008 modificata. Prima di tutto il passo è stato aumentato di 13 cm. (Tyrrell ha detto: «Le modifiche renderanno la vettura più facile da pilotare, non sfigurerà così facilmente di controllo»). Di fatto, né Depailler né Pironi (per la sua prima volta a Brands Hatch) sono stati particolarmente veloci e neanche l'ag-

Pilota	Macchina	Tempo			
Peterson	Lotus-JPS 79		1'18"84	1'18"42	
Scheckter	Wolf WR5		1'23"05	1'19"14	1'18"67
Villeneuve	Ferrari 312 T3	1'20"86	1'19"44	1'19"09	1'18"81
Jones	Williams FW06	1'21"03	1'19"28		
Andretti	Lotus-JPS 79		1'19"58		
Hunt	McLaren M26	1'20"68	1'19"62	1'19"82	1'20"15
Keegan	Surtees TS 20		1'20"45	1'20"45	
Fittipaldi	Copersucar F5A		1'23"32	1'20"48	1'20"45
Lauda	Brabham-Alfa BT46	1'24"06		1'20"49	
Rebaque	Lotus 78			1'21"46	1'20"83
Trimmer	McLaren M23	1'26"57	1'22"56	1'21"72	1'21"42
Regazzoni	Shadow DN9	1'21"59	1'21"30		
Lees	Ensign N 176	1'26"66	1'23"78	1'22"55	1'21"67
Depailler	Tyrrell 008	1'21"95			
Pironi	Tyrrell 008			1'22"00	
Mass	ATS HS 01	1'23"53	1'22"67		
Jabouille	Renault RS-01	1'23"11			
Stuck	Shadow DN9		1'24"18	1'24"77	
Wilson	March 761	1'28"99	1'26"87	1'25"76	1'24"79

Da «Autosport» questa immagine posteriore della nuova Brabham BT46, con i radiatori spostati dietro e raffreddati dall'aria aspirata da questo enorme ventilatore. Il fatto che si dica che questa vettura dovrà funzionare senza alettone contraddice le notizie ufficiali che negano si tratti di una F.1 «ground effect»

giunta di deflettori del flusso d'aria davanti o il cambio delle ruote posteriori verso la fine della seconda mattina sembravano poter cambiare molto la situazione. Così il team ha raccolto le sue cose e ha lasciato il circuito.

La Ferrari era venuta a Brands Hatch per lavorare metodicamente, perché non è certamente molto importante registrare il giro più veloce in queste circostanze. «Routine — ha detto Forghieri — gomme, molle, campanatura e cose del genere». Una novità era il prolungamento estemporaneo del piano sopra il motore, allo scopo di finir sotto l'estremità anteriore dell'alettone posteriore. Villeneuve ha effettuato più giri di qualsiasi altro pilota e i suoi tempi erano costanti e veloci. Per quanto si poteva accertare ha commesso solo un errore, quando è incappato in un testa-coda poco pericoloso nel tornante. La frizione della sua Ferrari cominciava ad accusare segni di

cedimento verso la fine (dopo 167 giri con quella vettura e 43 con l'altra), proprio quando Scheckter ha registrato il secondo miglior tempo. Scheckter ha lavorato sodo con la sua WR5, la quale, contrariamente al solito, non si presentava in maniera impeccabile. Senza affanno Jones è sceso al di sotto del tempo record, poi se ne è tornato a casa.

Hunt non si è avvicinato molto al suo record, constatando che lo sterzo della sua M6 apparisse molto pesante. Ha cercato scherzosamente di farsi prestare le gomme di Peterson per poi commentare più seriamente: «Non so come possiamo fare in modo che una macchina ortodossa diventi competitiva, quando c'è la temibile Lotus in giro». James sta ovviamente attendendo con impazienza la nuova McLaren, che si trova ancora in fase di progettazione. I suoi sforzi di migliorare i tempi sono stati interrotti quando il cambio è «diventato durissimo». (E per provare ciò, lasciava dietro di sé del fumo).

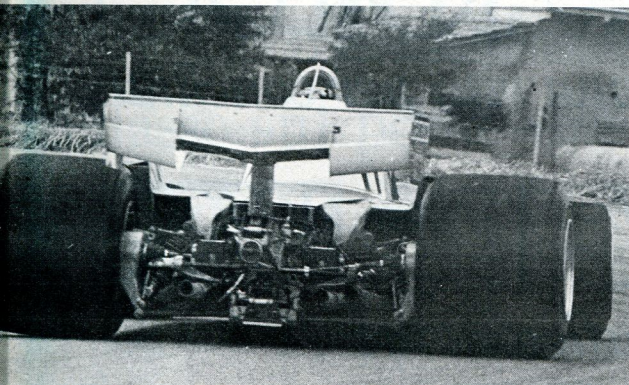
Surtees provava un nuovo musetto affilato, con un alettone montato all'estremità e leggermente più alto; l'obiettivo era di migliorare l'equilibrio aerodinamico: «Appena un po' migliore di qualsiasi altra cosa» ha spiegato il progettista. I tempi definitivi di Keegan non erano affatto male.

Alla fine i tempi di Fittipaldi erano alla pari di quelli di Keegan. Il team Copersucar si concentrava sull'aspetto aerodinamico, per esempio con profonde paratie laterali all'alettone posteriore fatte di legno compensato non verniciato.

Stuck ha fatto solo pochi giri nella prima giornata, e anche nella seconda ha dovuto aspettare nel box Shadow per gran parte del tempo, mentre i meccanici lavoravano come schiavi dietro le porte chiuse per fare nuovamente di questa mac-



Nelle prove di Brands Hatch ha fatto il suo debutto in Formula 1 un'altra pilotessa. Si tratta della sudafricana Desiré Wilson, che vediamo in una posa da starlet seduta sulla vecchia March 761 con cui si è ben comportata



GIÀ SPEDITE IN SVEZIA TRE FERRARI

Montezemolo festeggia REUTEMANN a Fiorano

A sinistra, leggermente modificate le sospensioni posteriori della Ferrari T3 provata la scorsa settimana a Fiorano

FIORANO - Un'ora sola di prove sulla pista di Fiorano per ognuna delle vetture che saranno impegnate sabato nel Gran Premio di Svezia. Un lavoro veloce con entrambi i piloti impegnati a collaudare definitivamente i mezzi meccanici. Ovviamente non si può parlare di tempi sul giro, intorno all'1'13" per entrambi per vari motivi. Le vetture erano solo da controllare, la pista era quanto mai sporca e la necessità di preparare tutto entro la giornata di oggi consiglia una certa oculatezza nella gestione delle prove stesse. Lunedì mattina alle 5 il Van della Ferrari ha lasciato Maranello con destinazione Anderstorp per cui il tempo è contato. Ora si può lavorare con una certa tranquillità, quella tranquillità che le agitazioni sindacali avevano tolto alla vigilia del Gran Premio di Spagna coinvolgendo anche il reparto corse. Il primo ad arrivare è stato Reutemann calorosamente accolto da Luca di Montezemolo e da Piero Lardi. Il pilota ci è sembrato abbastanza in forma come lui stesso ci ha confermato alla fine dei tests.

«Tutto bene — dice — il riposo mi ha consentito di recuperare velocemente. Ora ritorno subito a casa così posso usufruire ancora di qualche giorno per rimettermi in forma completamente».

Le vetture provate non hanno particolari modifiche esteriori se si vogliono escludere le due aggiunte all'alettono posteriore che abbiamo già visto utilizzate a Montecarlo. A seguire questi tests era presente Marco Piccinini che ha affiancato i tecnici responsabili della squadra mentre si è potuto notare l'assenza dell'ing. Forghieri, che purtroppo ha dei problemi familiari. In tutto si saranno percorsi una ventina di giri a testa con la prima parte del lavoro che ha visto interessati ospiti presenti ai box. Si tratta dei componenti del consiglio d'amministrazione della Ferrari che nella mattinata sono stati impegnati nella riunione annuale di discussione del bilancio. Nessun accenno ovviamente, da parte di alcuno per quanto riguarda le voci relative ai primi movimenti del mercato piloti.



Ferrari ed i suoi ospiti d'eccezione. Si riconoscono Montezemolo, Tufarelli, Sguazzini e Pininfarina

china una vettura veloce. Non ci sono riusciti.

Mass non ha fatto molti giri, ma senza far scalpore ha registrato un buon tempo, mentre la Renault (occupata per Le Mans), ha passato solo un giorno a Brands Hatch, giocando con l'aerodinamica. Rebaque, che ha girato per la prima volta sul circuito lungo di Brands Hatch, ha fatto veramente bene registrando il decimo miglior tempo.

Trimmer e Lees erano handicappati dai loro tempi, perché in questo modo la Goodyear dava a questi «piloti Aurora» gomme in parte già usate e comunque di qualità inferiore, al punto di accorgersi che le loro gomme normali usate per la «Serie Aurora AFX» erano di fatto migliori. Ma perfino in queste condizioni nessuno dei due è andato male. Trimmer spera di trovare dell'appoggio finanziario per poter disputare un GP con la sua M23. La «Deliotti Ensign» che pilotava Lees era stata verniciata di bianco in attesa di uno sponsor. Ora si riesce a vedere il potenziale di Lees nella giusta prospettiva, perché le corse Aurora non costituiscono un giusto mezzo di misura e i suoi tempi hanno dimostrato che ha dell'abilità.

Infine è apparsa un'altra donna nel mondo della F. 1, la sudafricana Desire Wilson. La sua presenza, almeno questo si sospetta, potrebbe non essere altro che un colpo pubblicitario per il GP d'Inghilterra, ma essa ha dimostrato un bel grado di competenza, migliorando costantemente i suoi tempi, man mano che «esplorava» la macchina di F. 1, tenendosi intelligentemente fuori dalla traiettoria degli altri piloti. Il problema era che guidava la vecchia March 761, con cui Allison ha corso nelle gare Aurora e neanche Andreotti avrebbe potuto essere competitivo in quella macchina.

David Hodges

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE FERRARI

Il reparto-corse accanto alla pista

MARANELLO - Sabato mattina un insolito fermento si poteva notare alla Ferrari. Vetture targate Torino e la presenza di molti personaggi in «giacca blu» lasciavano intuire che cose molto importanti erano programmate al di fuori dei test di F. 1. Con il trascorrere della mattinata hanno infatti fatto la loro comparsa i più eminenti personaggi del settore automobilistico della Fiat. In pratica mancava solo l'Avvocato per antonomasia visto che è giunto a Maranello anche l'ing. Nicola Tufarelli responsabile del settore auto della Fiat.

La presenza poi di Luca di Montezemolo, dell'ing. Sguazzini, dell'ing. Pininfarina, del comm. Pelloni ha fatto intuire che si trattava dell'annuale seduta del consiglio d'amministrazione che viene chiamato a deliberare sui più importanti problemi della ditta. Presente a questa riunione lo stesso ing. Ferrari che è ancora presidente onorario della Ferrari Sefac, accompagnato da Piero Lardi, dall'ing. Fusaro e dai suoi più stretti collaboratori.

Si sarà parlato anche di sport e di eventuali finanziamenti per la prossima stagione ma gli argomenti principali hanno riguardato il settore della produzione di serie. Anche la nomina di un presidente effettivo, che pensiamo essere stata assunta come nomina dall'ing. Tufarelli che per la prima volta ha assistito in forma ufficiale ad una assemblea del consiglio d'amministrazione, deve essere stata una delle voci all'ordine del giorno.

Si sarà parlato di investimenti che hanno visto ora la superficie scoperta aumentare di 16.000 mq con i programmi

futuri che prevedono ulteriori investimenti da utilizzare sia nel settore delle auto che in quello delle cabine per trattori, che sono ora in produzione di serie dopo la prima fase di impostazione della linea. Altri problemi riguardano le strutture della ditta che è in una fase di ristrutturazione con la realizzazione di nuovi edifici da adibire a mensa e ad uffici. Non è da escludersi che da questa riunione possa essere scaturito un decentramento del reparto corse in un'area adiacente alla pista di Fiorano con possibilità di un inserimento diretto in pista.

SHECKTER rinuncia arriva HUNT?

FIORANO - La settimana appena trascorsa ha visto una insolita calma regnare nell'ambiente della Ferrari. Una calma quasi sospesa che, per chi non possiede il dono dell'ubiquità, può aver tratto in inganno con «azioni diversive» tendenti a mantenere una certa riservatezza. Ricordiamo come nella passata stagione la Ferrari è rimasta totalmente scottata da una irregolare interpretazione del «gentleman agreement» tra i vari team e si è trovata in un particolare momento dell'annata senza la prima guida e la possibilità fattiva di acquisire un pilota che ne potesse avere i requisiti totali. Questo dato di fatto ha reso necessario un primo giro dell'orizzonte con incontri segreti molto probabilmente condotti da Piero Lardi che è sempre molto e più vicino all'ing. Ferrari nella conduzione del Ferrari Racing Department.

Molte sono le voci che circolano nell'ambiente della F. 1 e proprio all'indomani del G.P. di Spagna, che ha segnato una vera battuta d'arresto per la Ferrari, si è svolta una serie di incontri che è stata molto controllata per quanto riguarda la segretezza che richiama il momento. Sia nella giornata di lunedì che nella successiva Enzo Ferrari ha disertato in parte il suo eramo giungendo solo nel primo pomeriggio. Due occasioni in cui ha potuto incontrare un pilota: certo Jody Scheckter e un altro probabile James Hunt.

Ad avvalorare questa tesi l'assenza della baronessa di Montezemolo, responsabile dell'ufficio stampa FRD, che solitamente è presente in queste occasioni in cui necessità una traduzione simultanea con persone di lingua inglese. Per il pilota sud africano il contratto era già pronto, lo stesso della passata stagione, e si sarebbe dovuta solo concordare la cifra da trascrivere, in US dollar.

Da fonte ufficiale si è categoricamente smentita la presenza in loco di questo pilota che, per precauzione, si è fatto dormire in posti differenti senza che il suo nome fosse registrato come vuole la prassi normale. Una prova in pista si sarebbe dovuta effettuare nella giornata di mercoledì ma la mancata firma del contratto stesso ha fatto saltare questo programma.

Svanito l'accordo con Jody Ferrari ha preso contatti con Hunt e con lui il discorso sarebbe stato più lungo e costruttivo. Da fonti molto ben informate e direttamente a contatto con Ferrari abbiamo appreso che il pilota avrebbe già trovato un accordo di massima. Mancherebbe solo la firma, ma non è poco, che lo legherebbe per il prossimo anno. Frattanto si è conclusa «l'autopsia» sulla 312 T3 di Carlos Reutemann ed è stato possibile confermare la causa che ha portato la vettura a deviare dalla traiettoria normale per andare a schiantarsi contro i guard-rail, con le conseguenze successive, fisiche, per il pilota.

Alessandro Stefanini

È STATA LA 500 MIGLIA
PIÙ «PULITA» DELLA STORIA

Mezzo milione al km. la tariffa di UNSER



◀ Sopra, la famiglia Unser al lavoro: con il n. 2 il più giovane Al, che vincerà con la Lola di Roger Penske; con il n. 48 il più anziano Bobby, sesto con la Eagle di Dan Gurney. A sinistra, Janet Guthrie è già famosa: eccola autografare il casco di un tifoso assieme all'altro pilota Kinser ▶

INDIANAPOLIS - Mentre tagliava una grossa torta con sopra una insegna: «500» l'emotivo Al Unser affermava: «E' stata la mia più bella vittoria ed il miglior regalo che la vita mi potesse dare il giorno del compleanno».

Unser che ha 39 anni incassava altresì 290.364 dollari (oltre 230 milioni di lire) diventando così il secondo milionario della categoria USAC che in 13 corse sul catino dell'Indiana ha portato a casa 1.153.144 dollari secondo soltanto ad A. J. Foyt (1.210.891 dollari).

La 62. edizione è stata altresì la più ricca di tutte le altre; infatti erano in palio 1.145.225 dollari (oltre 900 milioni di lire) contro la precedente gara (1.116.807).

E' stata, dicevamo, la gara più sicura della storia, nonostante sei luci gialle abbiano fatto marciare i concorrenti a velocità minima facendo scendere così la media a 260 kmh, un po' al di sotto del record detenuto dal compianto Mark Donohue.

Al tradizionale banchetto «post corsa» ventisette dei trentatré concorrenti vi hanno preso parte, mentre A.J. Foyt è dovuto tornare a Houston per affari e per controllare i suoi 16 cavalli da corsa nonché i suoi tre immensi «ranch» nel Texas.

Andretti è partito alla volta della Spagna visibilmente irritato dalla sfortunata corsa. Basti dire che il filo che ha creato il cortocircuito nel magnete costava appena un dollaro. «Un dollaro mi ha fatto perdere la più grande chance che un pilota possa chiedere», pronuncia con stizza «piedone». Ed i 400 mila spettatori lo hanno salutato calorosamente, come sempre.

L'emozione più grande la Janet GUTHRIE nona!

INDIANAPOLIS - La 62esima edizione di Indy è passata alla storia come una delle più «pulite» che si ricordi. Soltanto Spike Gehlhausen ha sfiorato il muro in piena velocità, ma il giovane «rookie» è stato bravo ed ha tenuta salda la sua Eagle che ha perso una ruota e si è fermata senza danneggiare gli altri. Gehlhausen è entrato e riuscito dall'ospedale in 15 minuti.

Chi, invece, ha suscitato scalpore è stata la scozzese Janet Guthrie la quale, mentre partecipava al torneo di tennis delle celebrità nel Western Indy Racket club, si fratturava il polso della mano destra. L'ospedale osteopatico annunciava fratture, ma la «driver» si sottoponeva alle cure private di un medico fidato il quale effettuava una gessatura e iniettava novocaina prima del via. Janet così cambiava le marce con la sinistra e dopo 3 ore di battaglia finiva ot-

tava. Ma anche ad Indy i cronometristi possono sbagliare, e l'indomani veniva annunciato che Janet concludeva nona e George Snider ottavo. Questione di qualche migliaio di dollari.

Il dott. Hanna, dello speedway, venuto a conoscenza dopo la corsa dell'incidente, annunciava che sicuramente la Guthrie verrà punita dai dirigenti della USAC in quanto avrebbe dovuto denunciare la frattura, ma la scozzese ha ammesso che così facendo l'avrebbero esclusa dalla corsa e proprio quest'anno che aveva trovato una Wildcat di Bignotti ed uno sponsor come la Texaco gasoline.

«Sono finalmente riuscita ad arrivare ad Indy tra i primi dieci girando a 246 kmh di media, mentre lo scorso anno finii 29.ma. Non vi sembra un buon segno? Spero ora smetteranno con i dubbi sull'abilità di guida perché sono una donna. E'

stata l'assistenza di Giorgio Bignotti — ha proseguito la scozzese — a mettermi in grado di finire così».

Al Unser, invece non è del parere ed afferma che la Guthrie è soltanto una comparsa in un reggimento di ardit.

«Ha detto di essere capace di combattere con i grandi e vorrei metterla al fianco di Andretti, Sneva, al mio fianco per vedere che farebbe».

Ma aveva il polso rotto, qualcuno ha suggerito.

«Nonsense — ha gridato Al — sono scuse. Se non si sentiva bene doveva ritirarsi prima. Lei ha tentato soltanto di finire e la fortuna l'ha vista in nona posizione».

Come noto, Al e Bobby Unser sono stati sempre «antifemministi» e non vedono di buon occhio la presenza di una donna «nel mondo più difficile, forte che si conosca».

Lino Manocchia

Battesimo VINCENTE LOLA CON VETTURA TRADIZIONALE

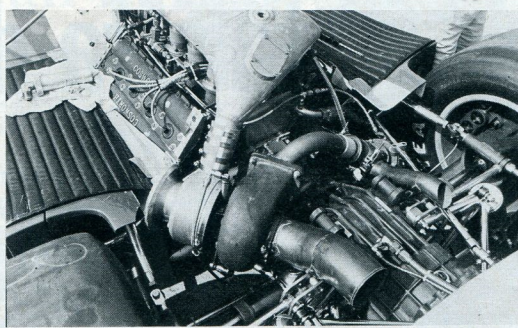
Abbassare la velocità chiedono i piloti INDY

INDIANAPOLIS - Macchine tradizionalmente nuove vincono raramente la «500 miglia» e un nuovo arrivato a Indianapolis, con una creazione nuova, non ha assolutamente alcuna possibilità di vincere. Jim Hall, l'ingegnere con il diploma da college, e che collauda le macchine sulla sua pista personale a Midland nel Texas, lo sapeva, quando è arrivato all'inizio di maggio ad Indy con una nuova Lola per Al Unser. Diceva che era venuto soltanto per imparare. Si giudicava la macchina in grado di vincere nel 1979, ma la vittoria è arrivata con un anno di anticipo e così Unser ha potuto incassare quasi 300.000 dollari.

Solo una Lola T500 Indy era stata costruita da Eric Broadley nella sua officina in Inghilterra e quando Unser l'ha provata sul World Speedway del Texas nell'aprile scorso egli ha urtato contro il muro a 200 mph. Il pilota ha perso i sensi quando il suo casco ha picchiato contro il muro, ma dopo una settimana all'ospedale è stato rilasciato. La vettura tuttavia è rimasta distrutta.

Allora Hall si è recato in Inghilterra, dove hanno costruito immediatamente una seconda Lola Indy. La nuova vettura è arrivata ad Indy in maggio, senza aver effettuato delle prove, perciò si può considerare la vittoria di Unser come un miracolo. È la prima Lola a vincere le 500 miglia di Indianapolis da quando il compianto Graham Hill vinse la gara con un motore aspirato, un Ford V8, nel 1966. Si tratta anche della prima vittoria di un motore progettato in Europa, dopo a Maserati di Wilbur Shaw nel 1940.

Benché la macchina sembri piuttosto convenzionale e non troppo rivoluzionaria dal punto di vista aerodinamico, il telaio è sistemato in modo che il motore V8 si trova molto in basso, e ciò per abbassare il centro di gravità. Sembra che ciò sia il più importante aspetto positivo della vettura. La seconda caratteristica importante è il fatto che sono stati pro-



Il Cosworth ce l'ha fatta ad Indy, e per merito di questo DFX montato sulla Lola di Al Unser. Notare il turbo sulla sinistra

non fu migliorato fino al giro a 200 mph di Tom Sneva l'anno scorso. Alcuni piloti hanno espresso dopo la corsa la loro insoddisfazione per l'andamento verso velocità sempre maggiori. Sneva diceva che le macchine veloci si trovavano quasi sul punto di spezzarsi in due e che erano troppo veloci paragonate alle vetture lente. Il fratello di Sneva, Jerry, ha qualificato la macchina più lenta per la corsa di domenica a 301,310 kmh. Sneva ha aggiunto, dicendo che la velocità è relativa, che la gente preferisce vedere quindici o venti macchine corriere ruota a ruota, piuttosto di vedere girare poche macchine a 200 miglia all'ora per conto loro.

Foyt condivide l'opinione di Sneva, aggiungendo che la prima volta che vinse la «500», nel 1961, si aggiudicò la pole

ANDRETTI record a 312 kmh

INDIANAPOLIS - Lo speedway dell'Indiana considerato il più ricco, il più grande il più organizzato al mondo, difetta di servizi stampa al pari di una piccola pista sperduta in qualche regione americana. Intanto bisogna dire che i comunicati ufficiali vengono emessi dopo 24 ore dalla corsa, poi i giri più veloci, i premi, le classifiche, ecc. vengono dati alla stampa dopo un lungo, lento

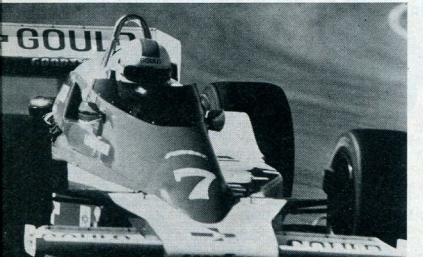


Così (in 33) al VIA

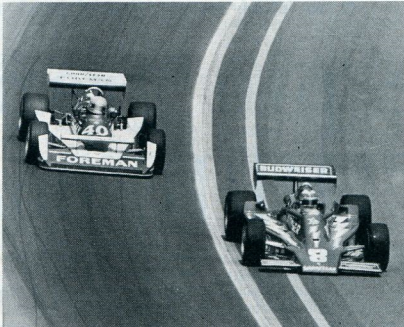
Tom Sneva (Penske-Cosworth) 325,259	Danny Ongais (Parnelli-Cosworth) 321,996	Rick Mears (Penske-Cosworth) 321,912
Johnny Rutherford (McLaren-Cosworth) 317,117	Al Unser (Lola-Cosworth) 316,120	Gordon Johncock (Wildcat-Offy) 315,090
Wally Dallenbach (McLaren-Cosworth) 314,108	Johnny Parsons (Lightning-Offy) 312,596	Larry Dickson (Penske-Cosworth) 311,235
Dick Simon (Vollstedt-Offy) 310,483	Roger McCluskey (Eagle-AMC) 309,339	Sheldon Kinsler (Watson-Offy) 309,010
Steve Krisloff (Wildcat-Drake) 307,820	Tom Bagley (Watson-Offy) 307,224	Janet Guthrie (Wildcat-Drake) 306,224
Spike Gehlhausen (Eagle-Offy) 306,224	John Mahler (Eagle-Offy) 305,264	Tom Bigelow (Wildcat-Offy) 304,286
Bobby Unser (Eagle-Cosworth) 313,204	Antony J. Foyt (Coyote-Foyt) 321,996	Duane Carter (Lightning-Cosworth) 316,697
Salt Walther (McLaren-Cosworth) 310,900	George Snider (Coyote-Foyt) 309,936	Joe Saldana (Eagle-Offy) 307,011
Mike Mosley (Lightning-Offy) 303,648	Jim McElreath (Eagle-Offy) 302,585	Cliff Hucul (McLaren-Offy) 302,175
Jerry Karl (McLaren-Offy) 301,766	Phil Threshie (Lightning-Offy) 301,719	Larry Rice (Lightning-Offy) 301,515
Gary Bettenhausen (Dragon-Offy) 301,404	Jerry Sneva (McLaren-Offy) 301,310	Mario Andretti (Penske-Cosworth) 313,187

Così (in 15) al TRAGUARDO

1. Al Unser (Lola T 500-Cosworth DFX) 200 giri in 3.05'54" media 239,833 kmh;
2. Sneva (Penske-PC6-Cosworth DFX) a 9';
3. Johncock (Wildcat-Drake) a 40';
4. Krisloff (Wildcat-Drake) 199 giri;
5. Dallenbach (McLaren-Cosworth DFX) 195 giri;
6. Bobby Unser (Eagle-Cosworth DFX) 195 giri;
7. Foyt (Coyote-Foyt) 191 giri;
8. Snider (Coyote-Foyt) 191 giri;
9. Janet Guthrie (Wildcat-Drake) 190 giri;
10. Parsons (Lightning-Offy) 187 giri;
11. Rice (Lightning-Offy) 186 giri;
12. Andretti (Penske-Cosworth DFX) 185 giri;
13. Rutherford (McLaren-Cosworth DFX) 180 giri;
14. Karl (McLaren-Offy) 178 giri;
15. Saldana (Eagle-Offy) 173 giri.



Mike Hiss ha qualificato la Penske con cui ha poi gareggiato Mario Andretti. A destra Duane Carter (Lightning) e Steve Krisloff (Wildcat) in lotta



vati diversi tipi di ammortizzatori e la loro taratura allo scopo di risolvere i problemi di oscillazione che rendono difficile la guida nelle curve a sinistra.

È chiaro il fatto che il dover fare 800 curve a sinistra a 250 kmh in tre ore affaticò il pilota se non si riescono ad eliminare le vibrazioni del telaio.

Ma l'argomento di attualità discusso dopo la corsa riguardava la velocità. Cinque anni fa, quando le velocità si avvicinavano alle 200 miglia all'ora, si diceva che fossero troppo pericolose e che ci dovrebbe essere un limite. Dopo Indy 500 del 1973 quando Art Pollard si uccise durante le prove, Salt Walther ed una dozzina di spettatori furono ustonati in un incidente al primo giro e il pilota di Dan Gurney, Sveve Savage e un uomo dei box furono uccisi durante la corsa, vennero imposti limiti riguardanti i CV.

Le velocità si abbassarono di circa 15 kmh e il record sul giro del 1973 di Johnny Rutherford di 199 miglia all'ora

position a 236 kmh e raggiunse una media di 225 kmh in corsa. Quest'anno le velocità di qualificazione erano superiori ai 325 kmh e il vincitore della corsa ha tenuto una media di 260 kmh. Come ci si può sentire sicuri quando si va così tanto più veloce? La risposta è che non si può essere sicuri.

Dallenbach, arrivato sesto, ha detto che quando superano i 300 kmh le cose cominciano a diventare pericolose. Le velocità di oggi vanno oltre la possibilità di riflessi dei piloti. È diventato impossibile reagire in modo sufficientemente tempestivo per evitare una catastrofe. Il pubblico assisterebbe a corse migliori se si abbassasse la velocità.

Rutherford ha concluso dicendo come correre in gruppo a 240 kmh fosse più emozionante che vedere tre macchine tagliare la linea del traguardo a medie record, seguite da diversi giri dagli altri.

lavoro di controllo. Ecco pertanto altri dati emessi dallo speedway tre giorni dopo la «500 Miglia» del Memorial Day. Dal conteggio dei giri emerge sempre Al Unser il quale, mentre guidava il gruppo, compiva tre giri alla media di 309,217 kmh, mentre Danny Ongais effettuava il primo giro a 298,566 kmh.

Ma chi ha stracciato tutti i records esistenti ad Indy è stato Mario Andretti, il quale al 75. giro dopo essere stato costretto al box per oltre 7 minuti, effettuava un passaggio alla «frizante» media di 312,017 kmh.

Comunque Andretti non vinceva per la ormai nota vicenda del magnete bruciato e doveva accontentarsi della 12. piazza.

Charles G. Proche

I RITIRATI

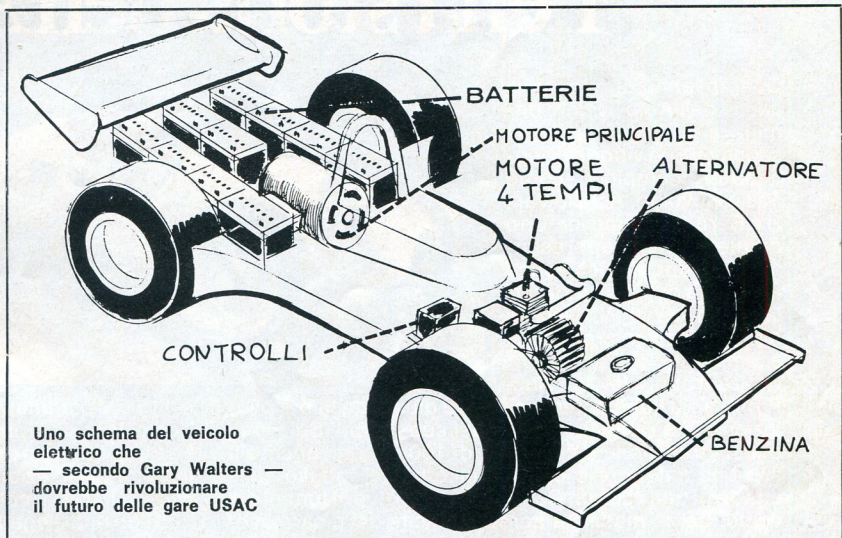
CHI	QUANDO	PERCHÉ
Bettenhausen	149. giro	rottura cambio
Mosley	147.	rottura cambio
Ongais	145.	rottura turbo
Simon	139.	cuscinetto ruota
McElreath	132.	motore
Bigelow	107.	rottura biella
Dickson	104.	pressione olio
Mears	104.	motore
Carter	92.	rottura cambio
McCluskey	81.	rottura cambio
Mahler	57.	rottura cambio
Bagley	25.	suriscaldamento
Walther	24.	frizione
Gehlhausen	23.	uscita di pista
Threshie	22.	pressione olio
Sneva	18.	sospensione posteriore
Kinsler	15.	pressione olio
Hucul	4.	tubazione olio

Campionato USAC

- (dopo 5 prove)
1. Tom Sneva p. 1725;
 2. Gordon Johncock 1688;
 3. Al Unser 1325;
 4. Steve Krisloff 1150;
 5. A.J. Foyt 1078;
 6. Danny Ongais 1075;
 7. Wally Dallenbach 868;
 8. Bobby Unser 434;
 9. Bobby Olivero 360;
 10. Dick Simon 360;
 11. Jim McElright 300;
 12. Mario Andretti 270;
 13. Tom Bigelow 263;
 14. George Snider 250;
 15. Sheldon Kinsler 245.

IL COSTRUTTORE GARY WALTERS HA PRESENTATO IL SUO PROGETTO ALL'USAC E PROMETTE 380 KM. ALL'ORA

Questa «elettrica» porterà la rivoluzione a INDY?



Uno schema del veicolo elettrico che — secondo Gary Walters — dovrebbe rivoluzionare il futuro delle gare USAC

INDIANAPOLIS - Il grande sogno dei piloti di Indy è quello di poter avere, un giorno non lontano, una macchina libera da noie meccaniche, da lunghe soste al box per rifornimenti, che abbia bisogno soltanto di cambiare i pneumatici di tanto in tanto. Quel giorno non è più tanto lontano. Siamo venuti a conoscenza, durante la 62. edizione di Indianapolis, che il giovane Gary Walters ha progettato e già sottoposto alla commissione tecnica della USAC un progetto addirittura strabiliante.

Gary Walters è presidente dell'Associazione Meccanici d'America, un inventore il quale afferma positivamente che il suo «car» può marciare a 240 miglia orarie (cioè 384 km all'ora), azionato da batteria elettrica, che non ha bisogno di essere «caricata», in quanto l'intero apparato motore è in grado di generare elettricità durante il movimento.

Walters ha già sperimentato una macchina appositamente costruita usando lo chassis di una Volkswagen e col motore elettrico ha viaggiato per 15.000 miglia a medie alquanto elevate senza la minima noia meccanica. Il concetto propulsivo è molto semplice: un motore a scoppio a 4 tempi, di circa 6 HP, alimentato da un serbatoio, aziona un potente alternatore il quale ricarica le 10 batterie. Queste alimentano il motore elettrico principale, la cui potenza non è nota, che trasmette la potenza alle ruote posteriori che creano la trazione.

Sin qui tutto bene, ma sorge una domanda essenziale: i Soloni della USAC, accetteranno un simile motore? La domanda ci porta indietro nel tempo, allorché Andy Granatelli, che nel 1968 iscrisse la sua STP turbina per la 500 miglia di Indy. Quando gli altri costruttori si accorsero che il motore a turbina era più leggero e più potente, la guerra si scatenò e si imposero decine di restrizioni al punto che Granatelli, disgustato, si ritirò dall'agone con quella macchina.

Nel caso di Gary Walters il nocciolo della questione è: come reagiranno i tecnici del comitato direttivo USAC? Infatti, nel regolamento tecnico non sono previste equivalenze fra motori elettrici e quelli tradizionali.

Abbiamo parlato con Robert Higman, un membro del comitato suddetto, un ex costruttore di

macchine per oltre 25 anni, capo meccanico per lo speedway di Indianapolis che ha precisato: «Sarà necessario che l'inventore ed i costruttori del bolide elettrico diano una precisa illustrazione al "board" direttivo onde dimostrare che il nuovo "ibrido" è all'altezza di competere. Dopo i necessari studi e considerazioni il comitato dirà no o sì, ed in tal caso Walters ed i suoi sponsors potranno procedere alla costruzione di una macchina per la 500 miglia».

Higman ci ha detto inoltre che la macchina dopo essere stata costruita dovrà effettuare varie gare in speedway minori onde stabilire la sua praticità, la sua tenuta, la sua resistenza e la sua «performance» generale.

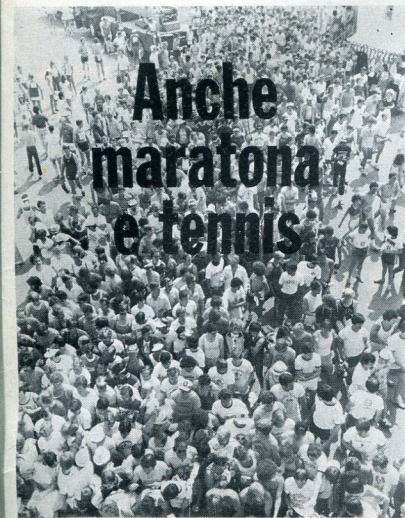
Abbiamo chiesto a mister Higman, se lui crede ad un eventuale successo in questa macchina elettrica.

«Nel 1951 costruì il primo «midget» per Foyt, col quale il texano vinse. Era una macchina diversa dalle altre, ma capace di competere. Io penso che il caso possa dimostrarsi positivo. L'America, del resto, è e dovrà essere preparata a sostenere l'avvento di una nuova energia motrice e l'energia elettrica potrebbe essere l'antitesi del carburante».

Gary Walters ha replicato: «Nel passato le batterie elettriche hanno dato noie perché dovevano essere «caricate», non duravano che poche ore. Ho inventato, tra l'altro una «Thermo battery» che intende rivoluzionare l'intera industria elettrica. Consiste in una batteria in una cassa isolante, simile alle bottiglie termos, che protegge il contenuto dal caldo, freddo, assicurando le massime prestazioni».

Walters ha aggiunto infine che la grande ditta americana Delco, specializzata in batterie elettriche, è fortemente interessata nel nuovo «caso» e si prevede che entro un anno la maggioranza delle «pile» elettriche per auto saranno costruite col sistema Walters. Forse, un giorno, 33 macchine elettriche schierate lungo il rettilineo di Indy non avranno bisogno della tradizionale, famosa frase: «Gentlemen start your engine», poiché basterà premere l'acceleratore ed i bolidi schizzeranno verso le 220 miglia che, anche qui, non saranno più tabù.

Anche maratona e tennis



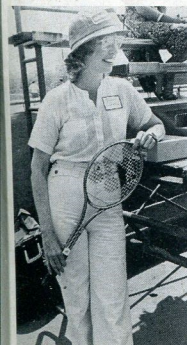
Sopra, oltre 2000 atleti si iscrivono alla «Indy Marathon». Sotto, le prime quattro nella gara maratona femminile



Karen Unser ha preso il posto del marito Al nel torneo di tennis



Sopra, l'organizzatrice del torneo di tennis fra celebrità, signora Johncock con i coniugi Unser. Sotto, lo stile di Mario e Janet Guthrie, che nel giocare a tennis si è rotta il polso destro





COME AVREBBERO VISSUTO SUL MONTE OLIMPO CON ZEUS, MERCURIO E CASSANDRA LA PRODEZZA DEL LEONIDA '78 PER LE TERMOPILI FIAT

Due aspetti diversi di Walter Rohrl. Sopra, quello più consueto, in azione con la 131 che ha portato alla vittoria in Grecia. A fianco in un atteggiamento decisamente più marziale anche se quegli occhiali non sono molto in sintonia col portamento da Leonida (seppure '78)



ROHRL E I DE

ALL'OMBRA del Partenone, dei ed eroi mitici si sono dati appuntamento. Nei loro occhi si legge la preoccupazione per quanto poco sotto sta accadendo. Una fila di vetture, nemmeno di bighe, proprio vetture con quattro ruote e con la gomma attorno, aspettano di partire per la venticinquesima edizione del rally dell'Acropoli, un chiaro tentativo di sostituire, due o tremila anni dopo, nuovi personaggi a loro che per secoli sono stati il punto fermo delle prime lezioni di storia. Ci sono praticamente tutti, con le loro barbe sempre più lunghe, manca solo Ulisse che, al solito è in giro per il mondo a suggerire testi per le canzoni di Lucio Dalla.

Ippocrate di Cos, famoso medico con i suoi 63 trattati fondamentali di medicina, sembra il più arrabbiato: «Da quando Omero non scrive più niente, di noi non si ricorda nessuno. E' ora che partecipi al premio rallystico Sanremo, altrimenti va a finire che passiamo nel dimenticatoio. Guardate ad esempio quel Bartoletti, tutti si rivolgono a lui quasi fosse uno capace di miracoli, e nessuno pensa a me, che per millenni sono stato il più celebre medico della storia...».

«Come ti capisco — interviene un acciaccato (per l'età, è ovvio) Achille. — Io, per vendicare il povero Patroclo ucciso da Ettore, sono ritornato in guerra contro Troia finendo per farmi fregare dalla freccia di Paride. Questi qui dell'EASA, invece, per vendicare un torto subito lo scorso anno dalla Ford, sono addirittura venuti con un esercito. Mio dio come siamo caduti in basso. E li chiamano eroi...».

Col passare delle ore il fermento cresce tanto più che l'ombra scarseggia sotto il Partenone. Così qualcuno se la prende con Fidia il costruttore accusandolo di aver vinto il concorso indetto da Pericle grazie a qualche bustarella e non aver nemmeno fatto il tetto. Sono solo illazioni, naturalmente, ma è il nervosismo che il rally greco sta suscitando con tutto quel seguito che c'è per i centosessanta iscritti.

«Guarda quel Rohrl come ti assomiglia» fa notare Periando, tiranno di Corinto, annoverato tra i sette sapienti, al corrucciato Leonida, tutto solo in un angolo a proteggersi dal sole col suo scudo ro-

tondo «basterebbe che tu ti metessi Alitalia sull'elmo e saresti precisi».

La reazione di Leonida è immediata: «Precisi? Ma se quel Rohrl arriva sì e no alla mia spalla... Eppoi io non mi mescolo con quella roba. Io sono partito da Sparta con 300 uomini per difendere le Termopili, altro che storie...».

«Ma anche lui non è che abbia meno di trecento uomini... — ribatte Periando — ed in più deve vedersela anche con i rivali in famiglia, quell'Alen e quel Munari che non mi sembrano tanto intenzionati a dargli man forte».

«Munari, io non credo che possa andare molto lontano...».

«Taci Cassandra, possibile che tu debba sempre sostituirti a Lucia Alberti?».

«Ancora una volta, non mi crede nessuno, eppure me lo ha detto anche Ninni Russo che ho incontrato mentre vagava su un aereo da turismo nei cieli della Grecia...».

C'è sempre più tensione nell'aria. Le ore passano svelte ed il gruppo dei rallyisti è già lanciato verso il nord. Con le orecchie attaccate alle radioline comperate ad un buon prezzo in Giappone da Mercurio e saggiamente rivendute in loco con guadagni favolosi, i convenuti seguono l'andamento della gara.

«Guarda quel Munari come corre in fretta, mi ricorda la mia gioventù quando corsi da Maratona ad Atene» commenta un gaigliardo Filippide.

«Insomma, basta parlare di quel Munari, mi avete già scocciato!».

«No Giove, non farlo, stai calmo!».

Inutile, dal pugno di Zeus è partito un fulmine che è finito nel retrotreno della 131 del «drago». La vettura è a pezzi nell'alta Tessaglia. La sua corsa è finita.

«Ve lo avevo detto io...» ricorda prontamente Cassandra, e si precipita a mandare un telex a Peter Aschroft alla Ford.

Il rally continua e cala la notte. Mentre anche gli eroi e gli dei dormono, Penelope ne approfitta per disfare la tela. Ormai nessuno ci fa più caso perché nemmeno i Proci si fanno più avanti per avere la sua mano. Adesso questi ultimi sono tutti in sala stampa e scommet-

Carlo Cavicchi

CONTINUAZIONE DA PAG. 59

tono sui risultati. Uno di questi è al telefono con Quaroni e gli sta chiedendo se può venire ad Itaca ad organizzare un rally nazionale con ambizioni da mondiale.

La Fiat in questo momento ha Alen al comando e Rohrl alle sue spalle.

« Alen, io non credo che possa andare molto lontano... ».

« Eh no, Cassandra, non puoi parlare sempre! ».

MERCURIO, DIO DEL COMMERCIO

Detto e fatto, Alen perde una ruota e passa terzo in classifica...

Mercurio, a questo punto, capisce l'antifona e, quale dio del commercio, si dà subito da fare. Volava da Audetto che sta dando ordini ad una assistente e gli fa notare il pericolo di questa Cassandra che sta proprio portando jella alla Fiat.

Prontamente viene iniziato un consulto con tutti i tecnici ed i direttori sportivi ai vari livelli. Politicamente, la Fiat non può scagliarsi decisamente contro i personaggi della mitologia, l'ufficio pubbliche relazioni viene però informato. Fortuna, comunque, che in Grecia c'è Paganelli che ha il compito di controllare che tutto vada per il meglio. E' lui che sale di corsa l'Acropoli e porta a Giove in persona un paio di giubbotti e due magliette Alitalia. Il regalo è molto gradito al dio anche se un paio di questi capi vengono inceneriti dai fulmini mentre se li infila.

« Accidenti come stai bene, Giove » si fa scappare Mercurio e poi, rivolto a Paganelli « Quelle mie due casse me le fa arrivare direttamente sull'Olimpo assieme alla licenza esclusiva di vendita per la Grecia... ».

« Adesso com'è la situazione? », domanda Giove.

« Rohrl è in testa ed Alen lo segue dappresso ».

« Rohrl, non credo... ».

DAI PROPILEI IN MAGLIETTA

Zac, un fulmine di Giove stordisce Cassandra. La potenza della Fiat ha colpito anche nelle sfere più alte... Rohrl adesso sembra proprio Leonida.

« Si è vero, lo ammetto » conferma il prode condottiero e se ne scende verso i Propilei con la sua maglietta Alitalia comperata ad un prezzo specialissimo da Mercurio. Ma non è il solo ad indossarla, tutti ce l'hanno addosso. Il consesso è finito.

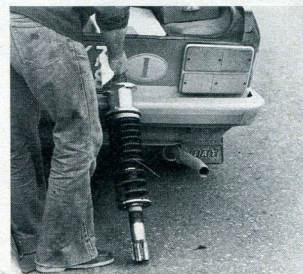
In fondo questi rallys sono dei bravi ragazzi...

C. C.



Si lavora (sopra) freneticamente sulla 131 di Munari e Mannucci a Lamia. Alla fine il « drago » perderà 7' al controllo e perderà la prima posizione. Poi, più avanti, il ritiro

A fianco. Chi è questo, un marziano, un computer o Silecchia?



Per paura dei sassi, sopra, le 131 adottavano questi coprifari. Sotto, uno degli ammortizzatori adattati (essendo del tipo più vecchio non ad alto scuotimento) ai nuovi attacchi sulle vetture che vogliono ammortizzatori più lunghi

COPPA FIA Rallys	PUNTI
Markku Alen (Fiat 131)	23
Jean Pierre Nicolas (Porsche, Ford e Peugeot)	22
Hannu Mikkola (Ford)	21
Walter Rohrl (Fiat 131)	12
Bjorn Waldegaard (Ford)	12
Ari Vatanen (Ford)	11
Jean Ragnotti (Renault)	6
Penti Airikkala (Chevette)	6
Henry Toivonen (Chrysler)	6
Vic Preston (Porsche)	6

Campionato Europeo Rallys Piloti (dopo 23 prove)	PUNTI
Tony Carello (Lancia Stratos)	160
Markku Alen (Fiat-Abarth)	138
Adartico Vudafieri (Lancia S.)	135
Russell Brookes (Ford Escort)	132
Hannu Mikkola (Ford Escort)	120
Reinhard Heinbach (Ford E.)	115
Roger Clark (Ford Escort)	108
Gilbert Staepelaere (Ford E.)	104
Penti Airikkala (Vauxhall Chev.)	100
Franz Wittman (Opel Kadett)	98
Vatanen, Darniche e Taylor 80; Toivonen 66; Bohne 57; Elsmore 56; Pasetti, Colsoul e Dumont 54; Presto e Mouton 48; Sulc 47; Zanini, McRae, Verini, Nicolas 45; Ceraro 44; Saari e Lorenzelli 40; Warmbold e «Didi» 38; Caba e Pregliasco 36; Vaananen 32; Gerbuckler, Gunther, Ceccato, Chaton, Rack 30; Hamalainen 28; Kvaizer e Culcheth 26; Blahna, O' Connel, Coloumies, Knollmann, Salonen, Gardavies e Gallagher 24; Chavan 21; Gronholm, Rockey, Rohrl e Jacquemien 20.	

Campionato Mondiale Rallys Marche	Montecarlo	Svezia	Safari	Portogallo	Acropoli	TOTALE
FIAT	14	14	—	18	18	64
FORD	—	18	7	16	9	50
OPEL	10	12	—	13	12	47
PORSCHE	18	—	16	—	7	41
DATSUN	—	—	16	—	16	32
LANCIA	8	12	—	—	11	31
PEUGEOT	—	—	18	9	—	27
TOYOTA	—	—	—	15	8	23
RENAULT	17	—	—	—	—	17
MERCEDES	—	—	12	—	—	12

