

Scegliere  
un'altra ora  
a ZELTWEG

domenica **SPRINT**

M.T.  
scans

M.T.  
scans

## Questo pazzo, pazzo, pazzo mondiale Formula 1-'78

DALL'INVIATO

ZELTWEG - Tredici agosto 1978: il giorno più pazzo nella storia del campionato mondiale che stiamo vivendo!

Dire che questa che abbiamo vista sia stata una corsa, sarebbe perlomeno inesatto. E' stata una vicenda arruffata, continuamente imprevedibile, che ha avuto alla fine il conforto di un risultato decente, con un vincitore che tutto sommato rispetta anche il pronostico, ma che avrebbe potuto finire in una maniera qualsiasi.

E' stato un caso che a vincere questo Gran Premio sia Ronnie Peterson, il quale avrebbe potuto anche lui essere eliminato come lo sono stati tanti altri, come lui meritevoli. Ed è stato anche casuale che dietro Peterson vi siano piloti di valore che in questa giornata incredibile hanno potuto far valere le loro qualità. Qualunque altro risultato avrebbe potuto essere altrettanto valido, ai fini statistici, senza che nulla cambi allo sconcerto che le vicende ci hanno lasciato.

Ormai è evidente che questa corsa NON, dico non, deve essere prevista negli orari che sono abituali, da cinque anni ogni volta abbiamo la pioggia, tra le due e le tre del pomeriggio. E' un ricorrere delle stesse circostanze, ed è anche un ripetersi di situazioni spiacevoli, che impoveriscono la gara e rendono il risultato poco sportivo. Cosa diavolo aspettino, gli organizzatori a spostare la partenza alle dodici, se non alle undici, per evitare la ormai quasi sicura pioggia delle prime ore del pomeriggio, non sappiamo. Lo proponiamo, adesso, in forma chiara, e speriamo che ci ascoltino. Altrimenti avremo ancora dei Grandi Premi d'Austria come questo, come quello dell'anno scorso, come quelli che li hanno preceduti: sorprendenti, anche eccitanti per le novità che si presentano man mano, ma di certo non regolari. Speriamo bene.

**A** FARE LE SPESE delle condizioni poco felici di questa corsa sono stati subito Mario Andretti e Jody Scheckter, finiti fuori pista appena la gara è iniziata. Andretti per una «toccata» da parte di Reutemann, che gli era leggermente davanti e che si è spostato a sinistra (in una curva a destra) forse per impostare meglio la traiettoria, ma comunque abbastanza per sbilanciare la Lotus e mandarla contro le barriere esterne. Scheckter per i fatti suoi, per troppa irruenza, col risultato di semidistruggere la Wolf e di dare un grave colpo alla Lotus, che Andretti aveva

Franco Lini

Buttato fuori ANDRETTI subito da una scodatta di REUTEMANN, distrutta la sua LOTUS da SCHECKTER, mutilato il GP AUSTRIA

# L'arciRONNIE sbaglia meno



Sul podio dell'Osterreichring, Peterson festeggia la sua seconda vittoria stagionale in un Gran Premio di F.

CONTINUA A PAGINA 22

CONTINUAZIONE DA PAG. 19

« parcheggiata » senza danni seri e che dopo — invece — era da buttar via.

Insieme con loro<sup>due</sup> sono usciti subito anche due giovani che avrebbero potuto far benino: Rebaque e Piquet. Rebaque anche stavolta stavolta facendo cose buone e Piquet ci si era ripromessi di osservarlo, perché il giovane carioca, che esordiva nella massima categoria, arrivava con l'aureola del mattatore delle corse della Formula 3 che ha disputate in Inghilterra.

Poi vi sono stati altri fatti, a dare scossoni alla corsa. Un testa-coda di Patrese, che urtava una ruota della Ferrari di Villeneuve, costringendolo ad una fermata che sarà poi pregiudizievole per il risultato finale. Una uscita di strada di Reutemann, che lo impantanava per due giri, dandogli un handicap troppo grande per il resto della corsa. E poi la grande caduta improvvisa di acqua, dalle nuvole nere che stavano arrivando dalle montagne ad ovest e che chiaramente avrebbero fatto sosta sulla conca di Zeltweg, come ormai è tradizione.

## DECISIONE TEMPESTIVA

Il direttore di corsa, attentissimo e tempestivo, metteva fuori la bandiera rossa prima ancora che la caduta violenta della pioggia arrivasse sulle tribune e sui box. Sapeva quel che faceva ed ha fatto bene, perché in quelle condizioni ci si poteva aspettare di tutto, anche perché tutti avevano le gomme da pista asciutta, perché tale pareva diventare quando la gara era cominciata.

La procedura prevista per questi casi, e che dopo i fattacci inglesi di anni fa era stata messa a punto in maniera precisa, veniva adottata anche per rimettere in moto il Gran Premio, appena le condizioni lo hanno permesso. Però la gara era mutilata di Andretti e Scheckter, e comunque non sarebbe stata più quella che poteva essere.

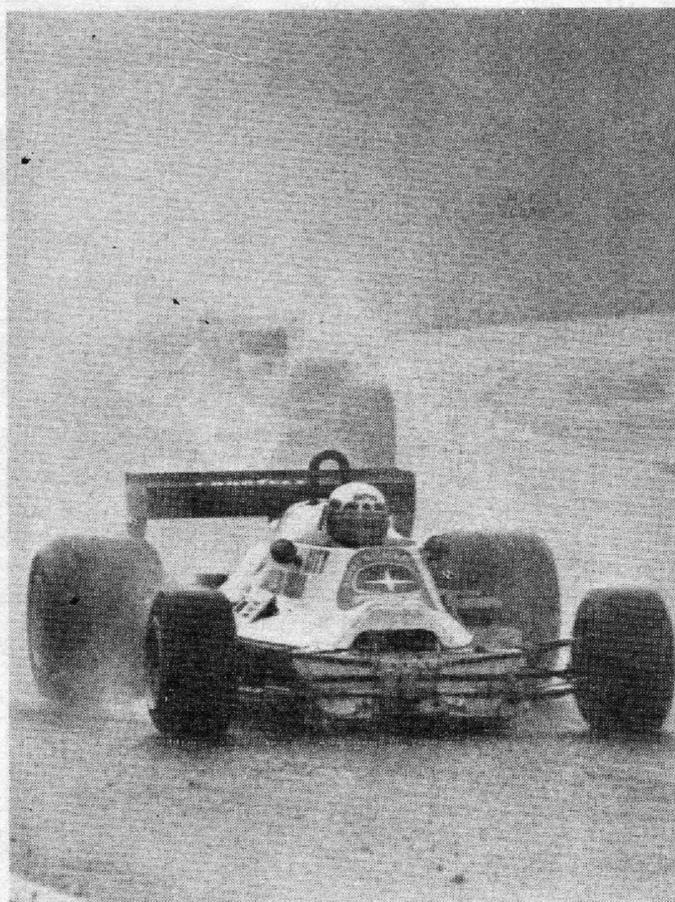
Avrebbe potuto essere, infatti, la corsa della definitiva consacrazione di Andretti a campione, perché se egli avesse vinto anche qui (o solo fosse arrivato secondo) il suo patrimonio diventava troppo distante da raggiungere per gli altri. Ed avrebbe potuto essere una bella occasione ulteriore per Scheckter, che deve farsi amici i tifosi italiani, che qui erano tanto numerosi. Invece i due sono stati messi fuori subito.

Fuori dalla possibilità di ottenere un risultato notevole sono stati messi anche Reutemann, dall'impantatura, e Villeneuve che poteva darsi da fare per un risultato clamoroso, per quel che abbiamo detto.

## VITTORIA LIMPIDA

A godere, nel senso che così aveva meno preoccupazioni, è stato Ronnie Peterson, al quale tuttavia va il riconoscimento di una corsa condotta non al calcolato risparmio da contabile, ma a ritmo continuamente sostenuto in coerenza col suo stile. E così in questa giornata Peterson ha trovato una soddisfazione piena, senza ombra di dubbi e senza le riserve che avevano accompagnato l'altra sua vittoria della stagione, quella del Sudafrica che era stata un poco fortunosa. Stavolta Peterson è stato davvero l'uomo della corsa, comunque, perché oltre alla pole-position egli ha condotto sempre, fin dalla partenza. Quindi, nonostante le stupefacenti sfaccettature che la corsa ha avute, il vincitore è quello logico.

Le condizioni hanno permesso in ogni caso la valorizzazione personale



Ecco due francesi che al via promettevano molto. A sinistra Didier Pironi, senza il musetto dopo una toccata per troppa confidenza con le slicks quando la pioggia è diventata diluvio. Sotto la Renault turbo di Jabouille che in prova aveva stupito. Questa volta il turbo ha retto, ma non così il cambio



di parecchi. Derek Daly, ad esempio, che con la Ensign ha fatto un'altra gran bella corsa, dopo essere stato tra i bravi in Gran Bretagna. E poiché la Ensign resta macchina non eccelsa, ancorché buona, la sua posizione era da attribuire a meriti personali.

E Vittorio Brambilla, che quando le cose si fanno difficili salta sempre fuori, a conferma che la classe esiste. Aveva la macchina peggiore di tutte, poca cosa tecnicamente e poverissima anche nelle dotazioni (tanto da non aver potuto provare tipi differenti di gomme per mancanza di cerchi), eppure si è battuto come se dovesse cercare un posto sicuro. Anche per lui il risultato è da attribuire ai meriti personali, che speriamo vengano presto premiati da una macchina migliore, quell'Alfa Romeo che aspetta solo di scendere a confronto con le altre.

E poi anche Stuck, che si è buttato nella mischia coi suoi ardori soliti, finendo col superare i limiti del lecito, ma comunque dimostrandosi combattivo se non del tutto razionale.

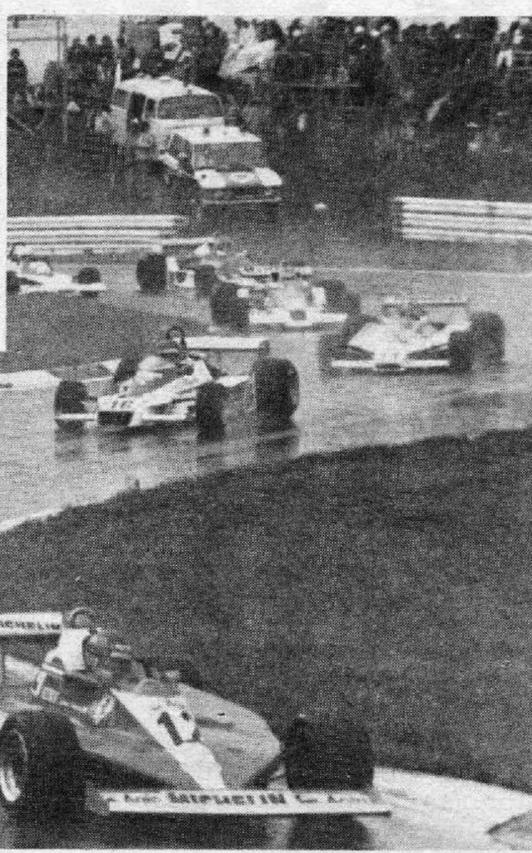
## FINALMENTE SUL PODIO

E infine, tra quelli che abbiamo posti subito dopo Peterson nella pagella, ecco Gilles Villeneuve. Il canadese, che qui non aveva mai corso, che il circuito aveva imparato nelle prove (e senza avere proprio tutto il meglio possibile), che le gomme da pioggia non aveva potuto provarle sabato perché non vi era il tempo di adattare la macchina ai diametri inferiori, questo Villeneuve ha fatto una gran gara. Ha resistito fin che ha potuto, in testa nella seconda corsa, con le gomme da

pioggia, sapendo che quando avesse messo quelle da asciutto un paio di secondi al giro di svantaggio erano certi, nei confronti della Lotus di Peterson. Poi ha tenuto duro, fino in fondo, resistendo al massimo e con una azione che è stata pulita oltre che efficace. Questa corsa, che lo vede salire per la prima volta sul podio (ed anche questo avvenimento è da sottolineare) ha dato a Villeneuve la soddisfazione che cercava da tempo e che sapeva di meritare. Dando anche motivo di ulteriori imbarazzi a Ferrari, se proprio deve ancora scegliere chi tenere, a fianco di Scheckter. E dando anche motivo di interesse a Walter Wolf per la corsa, nella quale egli non aveva più la sua macchina. Se Wolf è rimasto tanto a lungo sulla pista, e non ha approfittato subito del suo elicottero per andarsene (come ha fatto Lauda appena ritiratosi) deve ben esserci stato un motivo. E visto



In azione i due ferraristi. A sinistra Reutemann, nella fase iniziale, davanti a Hunt, Pironi, Laffite e Watson. Sotto Villeneuve si prepara ad approfittare dei vantaggi delle radiali Michelin da bagnato all'inizio della seconda fase, dove i tifosi italiani hanno sognato...



quella, ma il motore adesso pare aver trovato la soluzione ai malanni delle gare recenti. Quel che i tecnici hanno fatto, e che vi diciamo a parte, è stato buono e lo si è visto. Nei primi giri della prima prova Jabouille aveva persino recuperato con autorità delle posizioni diventando terzo al terzo giro. Poi, con la pioggia, ha avuto le stesse remore che avevano Reutemann e Villeneuve, e poi il cambio ha cominciato ad indurirsi. Di certo c'è che la Renault è migliorata molto nella affidabilità del motore e che quindi ci si deve attendere che sia tra le prime nelle prossime corse. Magari già a Zandvoort, ma certo a Monza dove la pista è più favorevole.

Abbiamo visto il calvario di Regazzoni, che meritava di più per il suo impegno. Ha dovuto fermarsi tantissime volte a sostituire la gomma anteriore di sinistra, che lo faceva tribolare. E poi ha finito come ha potuto, staccatissimo e non classificato. Così come Rosberg, anche lui pieno di impegno. Hunt non ha fatto molto e non poteva far molto. Aveva preteso la macchina di Tambay, che nelle prove era andata più veloce, e desiderio di capitano non si discute. Però anche con quella non ha fatto molto.

**TAMBAY PAGA PER HUNT**

Nella seconda prova Hunt è uscito di traiettoria, ed ha rotto la sospensione, cosicché il suo calvario è durato poco. A far le spese della sostituzione di macchina è stato Tambay che non ha avuto il tempo di fare assetti decenti al mezzo ereditato all'ultimo momento, e che, in corsa, si è ritrovato con un mezzo che toccava continuamente a terra, fino a che una uscita non lo ha fermato del tutto.

Una corsa regolare, condotta con impegno ma anche con intelligenza, quella di Jacques Laffite. La Ligier si è comportata bene, anche se meno efficace sulla pista bagnata di quanto fosse stata con l'asciutto. E Laffite è andato ancora a punti, cosa che rallegra la squadra, che è nella delicata fase di transizione per il forzato passaggio dai motori Matra a quelli Cosworth.

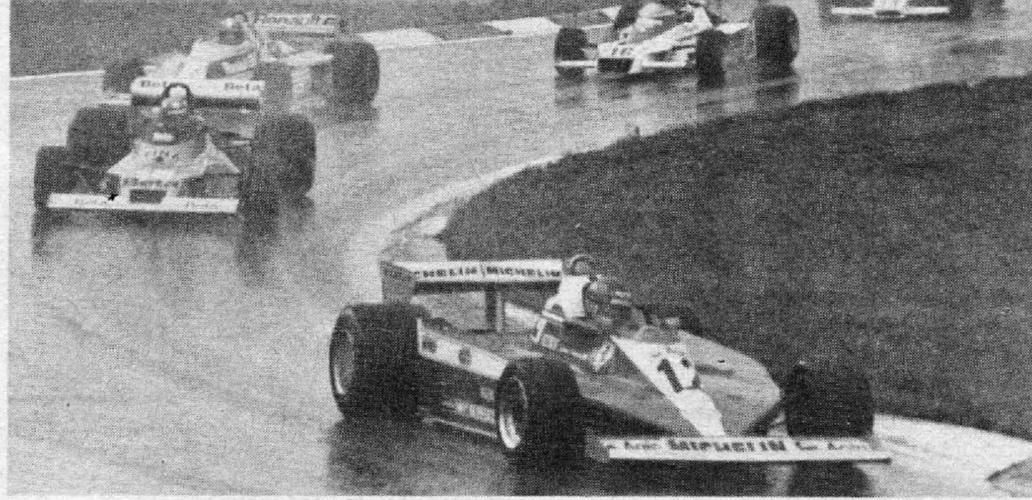
Infine la corsa di René Arnoux, che ha portato la Martini fino in fondo, attentissimo a non sbagliare, a non perdere il vantaggio di una corsa che aveva come scopo quello di essere al traguardo. Arnoux è stato bravo, e Tico Martini è stato contento del risultato, che lo ripaga un poco delle amarezze incontrate nella fase di avvio della attività in Formula 1, dove la « mafia » gli ha fatto tanti piccoli sgambetti.

**ARRIVEDERCI A ZANDVOORT**

Avrebbe potuto essere tutt'altra cosa, questo Gran Premio d'Austria, se tutti i protagonisti avessero potuto essere in corsa regolarmente. Ci resta il rimpianto di non aver potuto vedere cosa poteva ottenere Mario Andretti, ed anche Scheckter. Ora che si va a Zandvoort, però, abbiamo nuovi motivi di interesse. E' meglio che Andretti non ci legga, in queste ultime righe, perché certo non gli fa piacere l'essere stato sacrificato. Però, in fondo, questa sua forzata assenza dalla corsa è un elemento positivo che ridà interesse. Sennò a quest'ora il campionato sarebbe proprio finito, non vi pare?

Il che non toglie che ripetiamo la domanda: cosa aspettano gli austriaci a cambiare l'orario di partenza?

Due momenti di Peterson. A sinistra nel giro di ricognizione prima del secondo via. Dietro di lui Depailler, Watson e Laffite. Sotto sul podio assieme a Depailler e Villeneuve. Con questo successo la Lotus si porta a 70 vittorie in Gran Premi di F. 1, giusto una in meno della Ferrari. Un vero record considerando che la Casa inglese è più giovane di quella italiana di 20 anni!



che sporgeva il capo al di là del muretto quando era tempo di avvicinamento della Ferrari rimasta... una relazione deve ben esserci. A parte queste supposizioni, comunque, resta il fatto che Villeneuve ha fatto oggi una gran bella gara. Completata anche dal rituale getto dello champagne, cui si è dato con gioia insieme con Peterson e Depailler, come se fosse una operazione da lui conosciutissima. Era invece la sua prima bottiglia stappata.

**IL CALVARIO DI PATRESE**

C'è stata la manovra sbagliata di Watson a mettere fuori corsa subito Riccardo Patrese, che ne ha avute di tutti i colori in questa giornata infelice. Patrese ha penato nelle prove, poi nella prima parte di gara è stato magari un pochino irruente, suscitando qualche preoccupazione in chi lo seguiva, poi è incappato nel testa-coda che lo ha fermato e che ha anche danneggiato Villeneuve come abbiamo detto. Però al secondo via aveva ancora la speranza di fare una buona corsa. C'è voluta la manovra sbagliata di Watson a bloccarlo prima ancora di cominciare. Una brutta giornata davvero.

Anche per Lauda, che dopo aver penato nelle prove per via della sperimentazione dei radiatori laterali e della pompa Spica, in gara era ben piazzato nel primo avvio, ma poi nella seconda prova, per mantenere la posizione, ha dovuto forzare ed ha rotto la sospensione. Così la Brabham non ha potuto avere nemmeno oggi una giornata come si deve, e Lauda ha deluso tutti i suoi tanti tifosi. Peccato perché lui ce la metteva tutta, ed un risultato positivo se lo meritava, anche perché l'astinenza sta diventando trop-

po lunga e potrebbe intaccare anche il morale di un « computer ». Per Emerson Fittipaldi, invece, le cose continuano ad andare abbastanza bene. La macchina migliorata, ma soprattutto il morale ritrovato, lo mantengono nelle prime posizioni, ed in attesa della macchina nuova questo essere sempre coi primi è di grande ausilio a tenere la squadra ad alto regime. Oggi ha fatto la sua corsa, ha anche rischiato come si è visto in certe delicate uscite di curva, controllando bene però la situazione, grazie alla finezza della sua guida che ci sembrava tornata quella dei giorni migliori.

**IL PERICOLO RENAULT**

Infine, tra le cose positive di questa gara, la prestazione della Renault di Jabouille. La macchina è sempre

LA «CODATA» DI REUTEMANN LASCIA ANCORA APERTO IL GIOCO DEL MONDIALE

# Sbatti MARIO k.o. al 1° giro!

DALL'INVIATO

**ZELTWEG** - Dopo gli anni del gran caldo, la più recente tradizione che vuole il G.P. di Austria disputato in condizioni meteorologiche avverse viene rispettata puntualmente anche in questa edizione del 1978. Infatti quando i 26 ammessi al via si schierano, su Zeltweg c'è un cielo nero che non promette niente di buono. Addirittura l'asfalto è già umido in più punti. Tanto è vero che Jabouille che aveva scelto le Michelin 94 fin dal mattino sulla griglia decide di farsi montare le 87 posteriori e le 95 anteriori. Reutemann invece punta tutto sulle 94 che sono più dure. Lo stesso Villeneuve. In campo Goodyear ovviamente tutti pure con gomme slick ma naturalmente a miscela dura. Brambilla che sul finire delle prove libere del mattino ha perso una ruota alla sua vettura prende il via con la macchina di Keegan. Andretti è serio perché negli ultimi giri di prove libere ha avuto problemi al cambio che nonostante il gran lavoro dei meccanici, terminato quasi in vista della partenza, non è detto che siano risolti. Dopo il giro di ricognizione alle 13,59 ora locale il via.

Andretti è lesto, ma più di lui sono bravi Reutemann e Peterson; dietro Rebaque stenta ad avviarsi provocando un po' di caos. Dopo la chicane Andretti affianca Reutemann: l'argentino è all'interno e Mario all'esterno. Improvvisamente si vede la Lotus volare contro il guard rail e fermarsi con la sospensione anteriore sinistra aperta. Andretti dirà che è stato Reutemann a cacciarlo fuori. L'argentino più di «Non l'ho proprio visto e quindi non so cosa possa essere succes-

so» non dice. Fuori il vincitore designato da Chapman si fa vivo il secondo uomo Lotus, Peterson infatti è il primo a transitare sul traguardo con già un notevole vantaggio su Scheckter e Depailler. Reutemann è quarto davanti a Hunt Laffite Pironi Watson Lauda Jabouille Patrese. Al secondo giro Depailler supera Scheckter per il secondo posto. Risalgono bene anche Pironi e Lauda che è in scia a Watson. L'austriaco sulle scintille che fa la Brabham di John nel toccare con la pancia a causa del carico di benzina sulla piccola gobba che porta al salitone finale del rettilineo gira istintivamente la faccia per un istante. Jabouille dopo una poco felice partenza è a sua volta in vista. Infatti la Renault al terzo giro è dietro a Hunt in sesta posizione.

Al quarto giro Scheckter è troppo lungo e finisce letteralmente contro la Lotus di Andretti. La Wolf esce quasi completamente distrutta nell'impatto, ma Jody è incolume. E' la prima avvisaglia che la pista si sta bagnando al di là delle possibilità delle slick. Infatti al giro successivo dal tabellone scompaiono Reutemann Patrese e Rebaque. La situazione precipita in maniera incredibile, mentre sul rettilineo del traguardo l'asfalto è perfettamente asciutto nella parte alta diluvia. I piloti sulle slick non possono fare niente perché andando a passo d'uomo si corre il rischio di uscire nel fango.

Così al settimo passaggio mentre le prime gocce cadono anche davanti al direttore di corsa esce la bandiera rossa che viene esposta nell'ordine a Peterson, Depailler, Watson, Laffite, Pironi, Lauda, Hunt, Regazzoni, Daly, Jones, Rosberg, Villeneuve, Jabouille, Brambilla, Stuck, Tambay, Arnoux, Fittipaldi, Lunger



«Reutemann guida come una vecchia signora che deve prendere la patente...» ha commentato Andretti, mentre tornava avvilito ai boxes, l'intollerante doppio colpo al posteriore da parte della Ferrari n. 11, che l'ha costretto al K.O. al 1. giro del confuso G.P. d'AUSTRIA. In compenso il telecronista nazionale Poltronieri, per tutta la gara poi, insieme a De Angelis che commentava dalla postazione TV, si è continuamente affannato a parlare del «plateale errore» di Andretti!...

Ertl. Al giro successivo la bandiera rossa e nera incrociata non vede né Peterson né Depailler passare per primi sul traguardo in quanto entrambi sono finiti nel fango! E' cioè Watson che alle 14,18, quando la corsa viene definitivamente fermata, è in testa.

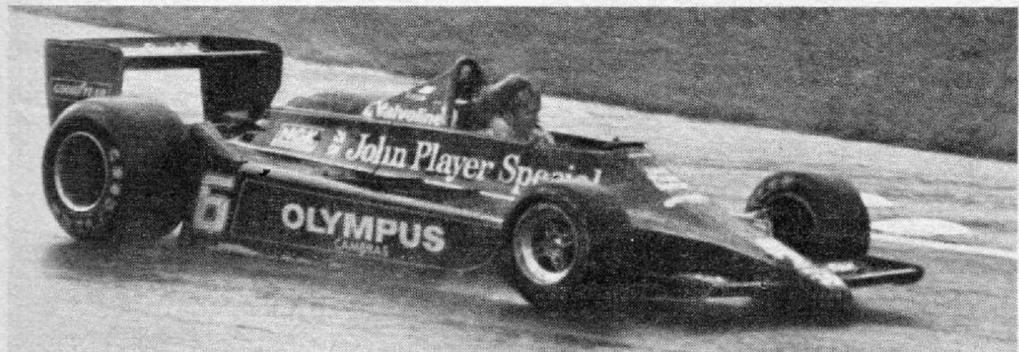
Mentre ai box si cominciano a montare le gomme da pioggia arriva Peterson senza casco e con la macchina piena di terra. Lo imita poco dopo Reutemann. Anche l'argentino è senza casco. Ultimo a rientrare in moto è Patrese. Questi tre piloti sono stati rimessi sull'asfalto dopo che i commissari a spinta li hanno fatti uscire dalla terra in cui si erano impantanati dopo le uscite di strada. Per Patrese sembra addirittura che non sia riuscito a ripartire con i mezzi propri di bordo come prescrive il regolamento e come sembra abbiano invece fatto Peterson e Reutemann. Infatti nella griglia di partenza che viene diramata dalla direzione corsa per il secondo via, che è stata compilata in base alle posizioni dei piloti al settimo passaggio davanti al traguardo, si trova Peterson in pole position e Reutemann in ultima fila con due giri di ritardo. Il ripescaggio sia del leader della corsa che del ferrarista innesca parecchie polemiche. Forghieri dice però che secondo quanto scritto nel regola-

mento i commissari possono decidere di rimettere sul percorso una vettura se esistono condizioni di pericolosità tali da giustificare ai loro occhi questa operazione. Il pilota poi una volta rimesso così in corsa se riesce a ripartire con i propri mezzi può proseguire.

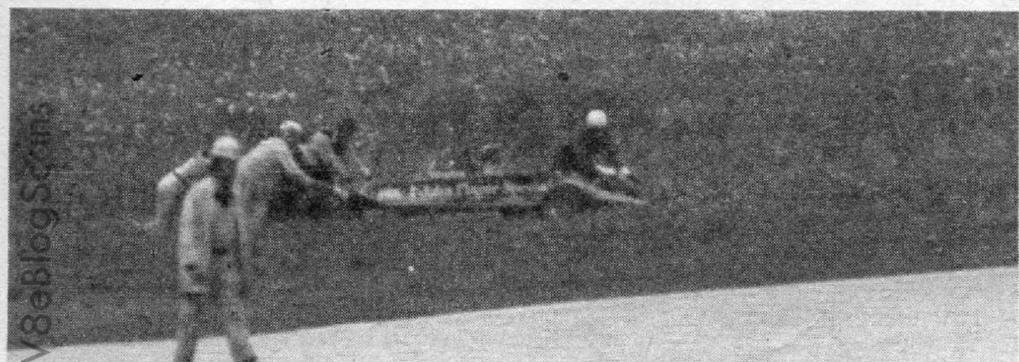
Ecclestone sulle prime non accetta questa soluzione e minaccia reclami. Sono con lui quelli della Arrows che vantano per Patrese le stesse condizioni accordate a Reutemann e Peterson.

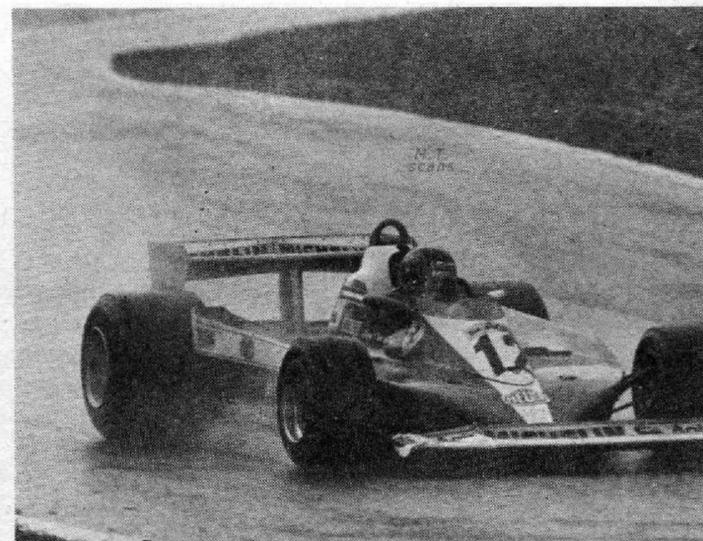
## IL SECONDO VIA

Per non aver problemi accanto a Reutemann in ultima fila con due giri di distacco gli organizzatori decidono di far schierare anche Patrese quando alle 15,17 viene dato il secondo via al G.P. di Austria. I giri da percorrere invece dei 54 in programma poiché ne sono già stati coperti 7 saranno 47. Tutti hanno le gomme da pioggia. Pochi attimi prima del via Pironi si fa montare delle gomme da bagnato con il disegno più stretto. Le ha montate anche Regazzoni. Al momento di partire la macchina di Depailler non va in moto. I meccanici trafficano con le bombole dell'aria poi si vedono mettere le mani sull'alettone mentre la Tyrrell fa un salto in



Ronnie Peterson, senza casco, rientra ai box a corsa ferma, quando è stata esposta la bandiera rossa per l'acquazzone. Si notano sul muso residui d'erba che lo svedese era andato a cogliere, sotto, nei prati di Zeltweg

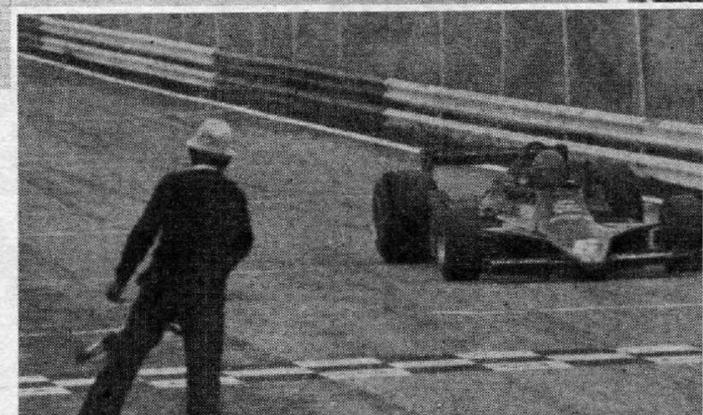




Gilles Villeneuve nella prima parte della gara, procede coll'alettoncino anteriore piegato, probabilmente rovinato nello sfiorare Patrese in testacoda. A sinistra, la prima partenza: Peterson è già nettamente al comando seguito da Reutemann che è riuscito a scattare meglio di Andretti, addirittura affiancato da Laffite, poi Jody



A sinistra in chicane nei primi giri Lauda, Hunt, Daly, Pironi senza musetto, Rosberg e Regazzoni. Sopra, la seconda partenza con Peterson e Depailler in prima fila. A destra, l'arrivo del vincitore, lo svedese Peterson



avanti avviandosi quando la bandiera si abbassa. Però non è il francese a creare il caos, bensì Watson. L'irlandese nel mettere la marcia ha lasciato spegnere il motore e quindi rimane fermo in mezzo alla pista nella nuvola di acqua. Quelli dietro che se lo trovano davanti fanno miracoli. Va male però ad Ertl e a Patrese che si trova la strada ostruita dalla Brabham e dalla Ensign. C'è anche Tambay che però si ferma e poi riparte anche se penultimo: infatti ultimo è Watson che riesce a rimettere in moto e a partire. Davanti nel frattempo Peterson è già in testa alla fine del primo giro. Dietro di lui Depailler Lauda Laffite Daly Villeneuve Pironi Reutemann come una furia. In chicane dà spettacolo.

Ad un certo punto nel recuperare su Brambilla ci sono anche dei brividi per fortuna senza conseguenze. Come sempre in questi casi non si capisce bene di chi è la colpa dato che ognuno dei due piloti accusa l'altro di incoscienza. La gara nel frattempo vede Peterson viaggiare come su un binario sia pure di acqua mentre tutti gli altri invece devono tirare fuori le unghie per andare avanti. Sono Depailler Lauda Laffite Villeneuve Daly Pironi Stuck Fittipaldi Brambilla che inseguono nell'ordine il leader della corsa. Villeneuve nonostante sia

la prima volta che corre sotto la pioggia oltre che la prima volta che corre a Zeltweg fa i numeri. Si affianca a Laffite, esce sul prato, riparte senza disunirsi nemmeno un po': il tutto al quarto giro, il giro che vede Laffite rientrare ai boxes e cambiare per primo le gomme da pioggia con le slick. A seguire il francese sono pronti in molti visto che la pista si sta asciugando. Il primo è Tambay che essendo ultimo gioca la carte dell'azzardo anche perché il suo compagno Hunt urtato da Daly è già fuori corsa dal primo giro, come pure Jones volato nelle reti. Al settimo giro Peterson ha 6 secondi e mezzo di vantaggio su Lauda che ha superato Depailler: si ferma Regazzoni. Nel ripartire dai box con le slick però lo svizzero si gira subito alla chicane. Reutemann è alle spalle di Depailler in quarta posizione mentre Villeneuve è settimo attaccato a Stuck. Ai boxes sono in parecchi per cambiare le gomme nei giri successivi. C'è Brambilla, c'è Stuck. Al decimo giro anche Lauda che però nel rientrare trova in corsia Rosberg che riparte. Keke avendo solo tre marce, procede a rilento nel corridoio. Niki comunque nonostante l'impiccio torna in pista in ottava posizione. In questo giro anche Peterson è rientrato a cambiare le gomme quindi la classifica è la se-

guente: Reutemann (con due giri di distacco presi al via) Depailler Villeneuve Fittipaldi Peterson Pironi Jabouille Lauda Lunger Arnoux Daly Stuck Laffite Brambilla Tambay Watson Rosberg Regazzoni.

Al 12. giro, quando anche Depailler cambia le gomme, le due Ferrari sono al comando dato che Reutemann almeno per questa seconda gara appare in testa sempreché non si contino i due giri inflittigli al via. In effetti dopo Villeneuve, che come il compagno ha ancora le gomme da pioggia, ci sono Fittipaldi Pironi Peterson Jabouille Lauda Lunger Arnoux Depailler Stuck. Peterson che era ripartito dai boxes con 36 secondi di svantaggio da Reutemann è subito nei tempi dell'argentino, infatti al 14. giro Carlos con le gomme da pioggia e lo svedese con le slick girano nel medesimo tempo di 2'00"4. E' scomparso di scena intanto Pironi che ha fatto un testa coda uscendo di strada. Reutemann al 15 giro entra a cambiare le gomme e Villeneuve si trova davvero al comando della corsa con una ventina di secondi di vantaggio su Peterson. Il canadese però insiste con le gomme da pioggia. Reutemann va per tre volte dritto in chicane e ancora una volta viene aiutato dai commissari ad uscire dal fango. Al 20. giro la classifica vede: Villeneuve Peterson Lauda

Stuck Depailler Daly Fittipaldi Reutemann. Laffite Brambilla Tambay Rosberg Watson Arnoux Lunger. Il giro successivo Villeneuve si decide al cambio. I meccanici gli montano le slick in 25 secondi e Gilles riparte alle spalle di Peterson e davanti a Depailler dato che Lauda proprio in questo giro è uscito di pista danneggiando la sospensione posteriore sinistra. Esce di gara anche Reutemann a cui espongono bandiera nera per la spinta di cui sopra. Villeneuve perde terreno sia nei confronti di Peterson sia nei confronti del duo Stuck-Depailler. Infatti il francese dopo che al 25. giro ha superato il tedesco al 26. supera anche il canadese prendendo subito il largo. Stuck invece esce di pista al 30. giro perciò la classifica è: Peterson Depailler Villeneuve Fittipaldi Laffite Brambilla Tambay Rosberg Watson Lunger Arnoux. Gli ultimi sono doppiati e ridoppiati da Peterson che ai giri record di Depailler quasi irritato risponde subito con un impressionante 1'43"12.

Al 34. Tambay esce di pista e anche per lui finisce il G.P. di Austria; poco prima a Daly era stata esposta la bandiera nera per gli stessi motivi di Reutemann, cioè rimessa in pista da parte dei commissari dopo una uscita di strada.

Eugenio Zigliotto

# PETERSON

## Il più forte sono me!...

ZELTWEG - RONNIE PETERSON, con lo champagne sul podio ci fa un bello spruzzo. Il suo viso è però serio. Qualcuno gli ha detto che ci sono voci che parlano di reclami nei suoi confronti per il modo in cui è rientrato ai box dopo la prima sospensione. «Non capisco che cosa vogliono — dice lo svedese — E' stato detto che la classifica valida era quella del settimo giro ed io, al settimo giro, sono passato per primo sul traguardo. Dopo, quando sono uscito e i commissari mi hanno rimesso in pista, la corsa era sospesa e quello che accadeva non avrebbe dovuto contare. In ogni caso io mi sento il vincitore. Sono stato il più forte in tutto, in prova, sul bagnato, sull'asciutto. Ho fatto il giro più veloce. Non credo che nessuno possa contestare che ero il migliore. Mi dispiace però per Mario. Davvero. Purtroppo le corse sono così».

— Ma ti dispiace per Mario o ti dispiace di più per te che adesso il titolo potresti vincerlo come il tuo compagno di squadra?

«Non è stato facile vincere, comunque, perché tenere la macchina dritta sull'asfalto umido era una cosa davvero sovrumana, specie quando si sono montate le slick».

E con questo Peterson chiude la trasmissione, lasciando capire a chi voleva capire.

# VILLENEUVE

## Ferrari mi avrà pur visto in TV

GILLES VILLENEUVE invece è molto più loquace, sia perché dopo Long Beach non aveva più avuto modo di essere al centro dell'attenzione, sia perché con la sua corsa in Austria ha davvero meritato il voto pieno.

«Finalmente sono salito sul podio ed ho preso dei punti — dice il piccolo pilota della Ferrari — pensate voi se non posso essere felice! Alla partenza, in chicane, mi sono toccato con Jones e ho danneggiato l'alettone anteriore. Con le gomme da pioggia la cosa non mi ha dato molto fastidio ma con le slicks è stato un vero calvario. Ecco anche perché non sono riuscito a tenere il passo di Depailler».

— Era la prima volta che correvi a Zeltweg e la prima volta che correvi sotto la pioggia. Prima del via avevi detto che la pista era pericolosa. Adesso cosa pensi?

«Che è sempre pericolosa. La pioggia comunque non mi ha dato fastidio, anzi, visto che ero primo, direi che mi è piaciuta più dell'asciutto».

— Pensi adesso che Ferrari ti rinnoverà il contratto?

«Non sono io a decidere. Il commendatore era alla televisione e quindi sa lui cosa fare».

# DEPAILLER

## I meccanici non mi hanno spinto

DEPAILLER, splendido primo dei «dopo Lotus» come lo festeggiano i giornalisti francesi: «Sotto la pioggia non ero molto veloce perché avevo delle gomme non in ordine. Poi, con le slicks, la vettura è stata perfetta. Naturalmente non tenendo conto della Lotus di Peterson. Si dice che al secondo via io non sono partito con i miei mezzi. E' una balla. La messa in moto ad aria si era bloccata e i meccanici hanno ridato un colpo con la bombola dell'aria compressa poi, non avendo alcun risultato, mi hanno spostato l'accensione a mano e io dall'abitacolo sono riuscito a far partire il motore».

# LAUDA: errore mio

LAUDA ripartendo in elicottero: «Mi spiace, è stato un errore mio. Sono uscito sulla sabbia e, purtroppo, nell'urto ho danneggiato la sospensione posteriore. Poteva essere l'occasione per prendere dei punti. Ma evidentemente io a casa mia sono destinato a non fare mai bella figura».

«GRANA»  nel CIRCUS

# Miliardi in fumo?

Con PLAYERS stop MARLBORO

LONDRA - Mentre ci sono inevitabili congetture riguardo ai movimenti dei piloti per l'anno prossimo, fino a un certo punto le voci inglesi sono rivolte alle intenzioni dei giganti del tabacco. La possibilità o la probabilità che la Players voglia ritirare la sponsorizzazione dalla fine di quest'anno è stata argomento di discussione per parecchie settimane, ed ora è stato suggerito che anche la Marlboro potrebbe considerare la possibilità di ritirarsi dal mondo dell'automobilismo, forse anche per i problemi delle leggi antifumo più dure ora anche in Italia. Il ritiro della Players avrebbe effetto solamente per la Lotus e per il Gran Premio d'Inghilterra, mentre quello della Marlboro avrebbe implicazioni ben più pesanti. Si presume che Colin Chapman potrebbe rimpiazzare la sponsorizzazione della Players senza nessuna difficoltà, mentre si crede che il RAC abbia già altri sponsors che aspettano per rilevare il Gran Premio di Gran Bretagna. O almeno ha studiato piani a breve termine per coprire il ritiro degli sponsors del tabacco.

Perfino per quanto riguarda i piloti è stata una sorpresa che la Ferrari abbia permesso che i suoi piloti per la stagione 1978 venissero a conoscenza, attraverso casuali contatti con i giornalisti, dell'arrivo di Scheckter. Il generale commento è stato che sarà difficile mantenere alto il loro morale per il resto della stagione. Sembra che non abbia nessun fondamento la teoria che REUTEMANN potrebbe passare alla MCLAREN, mentre ha più credibilità l'ipotesi che PETERSON passi allo stesso team. Questo sembra nascere dall'impressione che Ronnie non desideri restare nell'ombra di Andretti per un altro anno ed è accoppiata alla teoria che VILLENEUVE potrebbe andare alla LOTUS. Un'altra fonte suggerisce che TAMBAY potrebbe lasciare la MCLAREN e che dopo tutto HUNT potrebbe rimanere, in questo caso una combinazione con Peterson potrebbe essere garantita per dare fuochi artificiali! Ma poi PETERSON, insieme a WATSON è stato indicato come candidato per il team WILLIAMS

e ciò nasce probabilmente dall'affermazione di Frank Williams di volere correre con due team nel 1979 ma solamente se fosse disponibile un altro pilota del calibro di JONES.

Un uomo potrebbe non essere stato preso in considerazione. Il ritorno di MIKE HAILWOOD è stato enfaticamente limitato alle due ruote ed egli è sicuro di non voler avere niente a che fare con il mondo dei Gran Premi almeno in questo momento. Probabilmente si è inasprito a causa del trattamento che la Mc Laren ha riservato alla Yardley? Ma, per la cronaca egli ha compiuto uno dei più appassionanti ritorni nel mondo dei motori quando è giunto terzo su una Ducati 860 nella gara di Formula Uno il 5 agosto scorso a Silverstone.

## MERCATO-PILOTI

# DE ANGELIS spiraglio SHADOW

ZELTWEG - Mancano poco meno di quindici giorni alla apertura ufficiale del mercato piloti ma al di là della certezza SCHECKTER alla Ferrari non c'è ancora niente di definito anche se quest'anno come forse mai in precedenza c'è tanta domanda e tanta offerta. In pratica si agisce su due fronti: quelli che chiedono ed hanno i soldi, quelli che i soldi li vogliono e quelli che chiedono, ma vogliono i soldi, e quelli che i soldi li portano a questi ultimi.

Partiamo dai primi. In lizza ci sono Renault, Lotus e Wolf. La RENAULT adesso che il turbo qualche soddisfazione comincia a darla, punta in alto. Punta soprattutto al grande nome non francese per mantenere la sua immagine di azienda multinazionale. Si dice di una of-

ferta superiore al milione di dollari per ANDRETTI e anche per LAUDA. Ma forse da alcuni colloqui fitti visti a Zeltweg tra PETERSON e Larrousse è lo svedese il più probabile «uomo giallo» del '79. Ronnie comunque piace anche a WOLF.

Il miliardario canadese passato lo shock Scheckter e la primitiva reazione di dispetto di abbandonare e poi di volere VILLENEUVE vorrebbe Peterson perché si è convinto che alla sua nuova operazione di lancio di linea di profumi serve la pubblicità derivante dalle corse. Per cui a quel punto spendere 90 per avere il ragazzino o spendere 100 per il big è anche più economica la seconda operazione. Comunque in seconda battuta a Peterson, sul taccuino di Wolf Villeneuve c'è. Il giovane ex pupillo di Ferrari non è invece nel taccuino di Chapman. Nonostante quello che abbiano sparato alcuni giornali inglesi Chapman per trovare un secondo gradito a Andretti avrebbe puntato i suoi occhi su REUTEMANN.

Il boss Lotus avrebbe preso informazioni se l'argentino ha già firmato per Ferrari. A FERRARI piacerebbe l'idea perché gli consentirebbe di uscire dall'aut-aut Fiat per il rinnovo del contratto a Carlos e nello stesso tempo di tenersi Villeneuve. Sempre che il canadese non preferisca la sirena Wolf. Allora, forse, a Maranello potrebbe approdare Patrese a cui, dopo aver dato di contrabbando il consiglio di firmare per la

# In due accusano



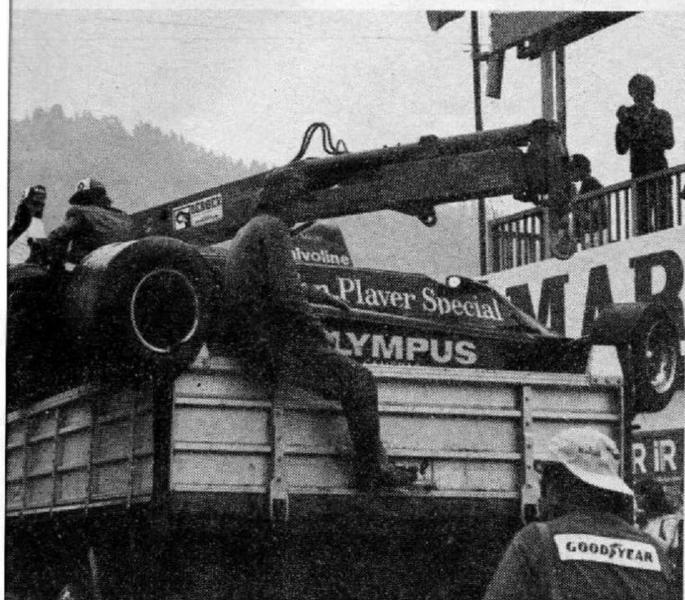
## M.T. scans **ANDRETTI**

### «Mi ha colpito sul posteriore»

ANDRETTI, abbastanza nero, non ha voluto nemmeno vedere la seconda parte della corsa. Della sua uscita dice: « Reutemann era all'interno e quando io, che ero già davanti, stavo per impostare, mi ha dato un colpo sul posteriore facendomi volare fuori » (cioè, come capitò proprio a Reutemann per colpa di Lauda a Montecarlo n.d.r.).

### «Il pazzo non sono io»

BRAMBILLA « Reutemann non sa chi è il pazzo fra me e lui. Io certe manovre che fa lui certo non le faccio. Comunque sono cose che succedono. Io sono contento perché arrivare al traguardo con quella macchina è stato più difficile che vincere un Gran Premio ».



Malinconica fine austriaca per la Lotus n. 5 di Andretti abituata in genere a miglior sorte nel '78

## **BRAMBILLA**

# REUTEMANN

REUTEMANN è fuori di sé. Accusa Brambilla di scorrettezze e non sa spiegarsi la questione della bandiera nera.

« Ma se mi hanno fatto partire dopo che ero stato spinto dai commissari non capisco perché la seconda volta, visto che questo è ammesso dal regolamento, non lo abbiano applicato nello stesso modo. Comunque Brambilla dovrebbe pensarci prima di fare certe manovre! ».

### Mi sono scusato con Mario...

Lo stesso, però, dice di te Andretti. « Lo so e sono andato a scusarmi con lui. Ma giuro che non ho visto né sentito niente. So solo che all'entrata della chicane io ero all'interno e lui all'esterno ».



Titolo-invito « profetico » su LA GAZZETTA dello SPORT di domenica mattina 13 agosto.

Arrows a questo punto Enzo Ferrari avrebbe fatto chiedere se avesse già messo questa prima firma. Sempre meno chiaro invece il destino di HUNT. I soldi della Olympus se li porta dietro ma ne vuole talmente tanti per sé che anche Chapman ha preferito, valutando queste richieste e le ultime prestazioni dell'inglese, tornare alla carica per il « fatto sponsor » presso gli arabi della Saudia. E' stata una manovra che WILLIAMS non ha gradito anche perché ora Frank è in difficoltà a far passare il nome di Hunt alla corte degli sceicchi di Riad.

Non sarebbe improbabile che James Hunt resti alla Marlboro e alla Mc LAREN dove, se la Texaco parte, hanno anche bisogno di un secondo grosso sponsor. In questo caso si chiudrebbero le porte per GIACOMELLI per cui Mayer, in ogni caso, nicchia sempre. Bruno non trova credito come si sa nemmeno alla BRABHAM, dove per prendere il posto di WATSON si è avanzata la candidatura De Angelis (cospicuo assegno di papà al seguito ovviamente) e che è sempre appoggiato dal gruppo « pariolino » romano. Ma la manovra pare nascondere il vero obiettivo che sarebbe la SHADOW.

L'irlandese piace a TYRRELL e a Williams. Il boscaiolo salverebbe la sponsorizzazione Elf con PIRONI visto che DEPAILLER conferma la mania di uscire dal guscio Tyrrell, magari per andare a fare il paio a LAFFITE alla LIGIER. Depailler, però, dopo aver visto la Lotus blu che Tyrrell sta preparando non è più tanto sicuro di dover cercare motivazioni lontano e dalla Elf e dal boscaiolo. Molto incerto invece il destino di Watson che, senza sponsor, non può andare molto lontano. Si dice che Wolf lo avrebbe contattato ma è abbastanza improbabile.

Certo è invece il destino di buio di REGAZZONI e Stuck dopo che Williger si è detto di non voler essere più tanto munifico con la SHADOW. Clay, come si sa, sogna una Brabham-Alfa, ma Niki, dopo avergli detto in

faccia che gli andava bene, avrebbe detto a Ecclestone molte cose contrarie. Comunque per Zandvoort la seconda pedina più importante del mercato, quella di Peterson dovrebbe essere a posto e quindi non dovrebbe essere difficile arrivare a capo anche degli altri quiz di mezza estate.

e. z.

### SHEENE ci pensa...

● Anche se le sue speranze per un terzo posto nel campionato mondiale hanno subito un duro colpo al Gran Premio inglese di Silverstone il 6 agosto i pensieri di BARRY SHEENE sono ritornati di nuovo alle gare automobilistiche. Per un anno è stato ora entusiasta, ora meno su questo argomento. Ma durante l'allenamento per il Gran Premio di Silverstone la sua disillusione riguardo il motociclismo è sembrata quasi completa. Un fattore che può persuaderlo a restare sulle due ruote nel 1979 è che sia stata messa in dubbio la possibilità di riguadagnare un titolo perduto (il suo terzo posto in una gara ridotta a un fiasco dalla pioggia ha reso quasi certa la sua perdita del titolo per il 1978 nel campionato delle 500).

La sua idea è che, dal momento che ha ricevuto un mucchio di denaro dalle sponsorizzazioni per le corse motociclistiche, è pronto a portare via queste ultime dal mondo delle corse su due ruote. Considera che come campione del mondo in uno sport guida potrebbe avere una « dispensa », cioè non sarebbe obbligato a iniziare dal basso verso una guida da Gran Premio puntando di nuovo al campionato « Aurora » come una strada possibile (forse qualcuno potrebbe portare ad esempio Piquet per dimostrare come questa particolare norma di qualificazione può essere distrutta impunemente). In maniera interessante Barry non prende in considerazione l'idea di fare qualcosa tranne le corse auto o motociclistiche...

Forse egli può essersi consigliato con John Surtees, importante nel recinto di Silverstone, o con Mike Hailwood, i due piloti che nel dopo guerra hanno effettuato con maggior successo il cambio dalle due alle quattro ruote.

## SEMPRE DURISSIMI I GIORNALI INGLESII

# Pesa sull'ARROWS il legame-AMBROSIO

LONDRA - Finora i giornali inglesi di automobilismo sono stati piuttosto riservati sulla vicenda Arrows-Shadow, riportando in breve il verdetto, mentre solo AUTOSPRINT ha riconosciuto un elemento di meditazione, cioè se la FOCA potrebbe essere pronta ad ammettere la Arrows l'anno prossimo o no. Ma con il titolo « **Accertato il prezzo del plagio in Formula Uno** » il Sunday Times non ha nessuna esitazione nel mettere in discussione le questioni sollevate, suggerendo che « **si sarebbe dovuto accertare che la Arrows non abbia tratto profitto dalla sua disonestà** ». Riferisce il giudizio che è di una forza insolita, ricordando che il giudice ha definito gli imputati « disonesti » « sleali », « fraudolenti » e « vili » e suggerisce che, come primo gradino verso la loro riabilitazione nel mondo delle corse, Oliver, Rees e gli altri potrebbero ammettere davanti al resto del mondo quello che ognuno sa già, e cioè che il loro plagio era disonesto e che essi potrebbero dimostrare meglio di essersi resi conto di ciò rescindendo tutti i legami tra la Arrows e Ambrosio.

L'articolo afferma poi che la FOCA « può e dovrebbe ricorrere alla Commissione Sportiva Internazionale attraverso il RAC perché le auto Arrows, di cui è stata provata l'illegalità nel corso della stagione, dovrebbero essere dichiarate squalificate da tutte le competizioni a cui hanno preso parte ». Alla Arrows parlano già orgogliosamente del loro « miracolo in 52 giorni », in altre parole la vettura che corre in Austria. Riguardo a questa Oliver ha fatto cenno al desiderio di « avere un inizio pulito fino in fondo ». Il SUNDAY TIMES commenta che « forse il resto del mondo automobilistico farebbe meglio a pensare a quanto è accaduto piuttosto che continuare a comportarsi con la Arrows come se niente fosse successo nella Corte n. 17 dell'Alta Corte di Londra ».

d. h.

## DALLA FARSA DELLE PRE-QUALIFICAZIONI A SORPRESA CON L'INUTILE PROTESTA DEL SOLO TEAM MERZARIO

Ha già un atteggiamento trionfale in questa foto Peterson. Sono appena concluse le prime prove e lui è già il più veloce di tutti con la Lotus



**ZELTWEG** - Con un comunicato consegnato a mano alle 17,10 di giovedì, Ertl, Rebaque, Piquet, Lunger, Arnoux, Rosberg, Merzario e Stommelen si sentono dire che per il venerdì mattina alle ore 8 debbono essere in pista per sostenere una sessione di mezz'ora di prove per le pre-qualificazioni. E' una comunicazione che coglie tutti di sorpresa perché ognuno ha in mano il telex con cui gli organizzatori avvertono che il G.P. d'Austria non prevede pre-qualificazioni. Gli organizzatori però si giustificano dicendo che gli ammessi alle prove ufficiali sono 30 e poiché gli iscritti sono 31 le prequalificazioni sono diventate necessarie nonostante i loro buoni propositi in contrario. Merzario reagisce diffondendo un comunicato in cui si sostiene « **Alla STMC-Organizzatore del G.P. Austria: comunicato delle ore 17,10 di oggi 10 agosto 1978 in netto contrasto con vs telex a ns mani del 1 agosto '78 e con la conferenza stampa da voi organizzata in Italia, delle quali ci riserviamo di produrre i testi, ci rendete noto che domani alle ore 8 dovremmo sostenere le prove di qualificazione. Tutto ciò nel modo e nei termini avvenuti ci crea pregiudizio e ci riserviamo quindi se costretti a partecipare a tali pre-prove, ad agire di conseguenza per tutelare i ns interessi sia sul piano morale che materiale. Merzario team — PS: vista la provvisorietà della situazione ci auguriamo che le norme relative alla sicurezza siano rispettate. In ogni modo vi riteniamo responsabili per quanto possa accadere.** ».

Inoltre il comasco invita gli altri teams a disertare in blocco le qualificazioni. Ma, come sempre, il compromesso ha la meglio e gli otto citati sopra si gettano in pista di prima mattina per essere ammessi alle prove ufficiali. Il migliore è Lunger con 1'41"07. Merzario è l'ultimo con 1'42"25. Resta fuori Stommelen con la Arrows nuova.

**ALLA SCONCERTANTE (E INUTILE)  
ULTIMA SESSIONE DEL SABATO  
CON LE SOLITE JPS-79 AL VERTICE**

# Arma segreta-beffa di LAUDA

**ZELTWEG** - Con il cielo pulito e la temperatura abbastanza calda si aprono dopo le pre-prove di qualificazione per sette piloti le prime prove ufficiali del G.P. Austria 1978. Tutti aspettano al varco le Brabham-Alfa che la stampa locale ha sparato in prima pagina come completamente rinnovate e come l'arma segreta di Niki Lauda per aggiudicarsi la corsa di casa. In realtà le Brabham-Alfa si presentano con una novità molto meno appariscente del ventilatore svedese dato che in pratica si sono spostati i radiatori dall'anteriore alle fiancate. Il campione del mondo e il suo partner Watson sono subito fra i primi a scendere in pista per valutare le possibilità della macchina modificata. Un dechappamento di gomme, in pratica ogni due giri, però dà subito il campanello d'allarme perché, anche questa volta, Murray, come alternativa ai radiatori nel musetto, non è che abbia trovato molto di meglio. Sbriciolate così quattro gomme, Lauda si rende conto che non è possibile senza test trovare l'equilibrio che lo spostamento della trentina di chili dei radiatori dall'avantreno alla parte centrale della monoscocca rende necessario e dopo nemmeno un'ora di prove l'austriaco sale sul muletto che ha la soluzione tradizionale dei radiatori nel musetto. Sulla vettura di scorta però è applicata in posizione diversa la pompa di iniezione Spica. Watson prosegue invece con la macchina ultima versione riservando di riportare tutto allo stato primitivo nell'intervallo.

I problemi delle macchine di Ecclestone sono i più appariscenti, ma anche gli altri hanno i loro. Naturalmente in misura minore e come logico accentrati sulla disponibilità di gomme e sulla loro scelta per i teams privilegiati. E' il caso della Lotus dove Andretti, nonostante nel giro di un'ora cambi quasi sei treni di gomme, non riesce a ridurre il

forte sovrasterzo che presenta la sua macchina. Mario è seccato perché al suo 1'38"64 Peterson ha risposto girando quasi un secondo meno.

Lo svedese, infatti, mettendo a segno quasi subito il fantastico tempo di 1'37"71 ha non solo cancellato ogni record ufficiale o ufficioso precedente, ma ha fatto capire che anche a Zeltweg ci saranno le macchine ad effetto suolo di Chapman e poi le altre.

E' una constatazione che vale anche tenendo conto del secondo tempo accreditato per queste prime prove a Reutemann. La Ferrari è venuta in Austria con gomme anteriori dal profilo più alto e più rotondeggianti e soprattutto con sospensioni anteriori di nuovo disegno con attacchi, centri di rollo, camberaggi tutti riveduti. Sulle T3 c'è anche una specie di grembiere aerodinamico nella parte posteriore e tubi di scarico più affusolati e più sporgenti. Comunque Reutemann il suo exploit lo ha realizzato anche con la complicità di un treno di gomme siglate G 88 - N. 61 che ha montato pochi attimi prima della fine degli allenamenti e con cui, dopo aver fatto pattinare le ruote vistosamente ripartendo dai box, non ha fatto più di tre giri.

Villeneuve, invece, non è in lizza per queste prodezze perché ha già il suo daffare ad imparare il circuito che vede per la prima volta. Fa invece sensazione Laffite che, con gomme normali, riesce a prendersi il quarto tempo con 1'38"72 davanti al redivivo Fittipaldi, come sempre a suo agio sul difficile tracciato austriaco.

Dopo Hunt, intanto, comincia a far capolino la Renault-turbo di Jabouille. Alan Jones lamenta sovrasterzo mentre Patrese, che debutta con la Arrows nuova, è subito alle prese con problemi di

alimentazione. E' lo stesso problema che travaglia le prove di Merzario, costretto dalla storia delle qualificazioni ad usare la macchina vecchia. Regazzoni, invece, perde parecchio tempo perché il pignone del cambio balla nella sua sede. Brambilla diplomaticamente dice « **Tutto bene** » per una Surtees a occhio nudo in disarmo.

### UN BUCO NEL COSWORTH

La seconda sessione di prove vede tutto il « circus » ansioso di conoscere a quale limite potranno arrivare le Lotus visto che Peterson, a coronamento del suo tempone della prima sessione, si è lamentato del forte sovrasterzo. Ma al fantastico 1'37"76 di Andretti, che comincia a venire a capo dell'assetto della sua macchina, Ronnie non può rispondere perché dopo soli dodici giri sul Cosworth della sua Lotus si apre su un fianco un buco grande come una palla da tennis, da cui fuoriescono pezzetti di pistone così sminuzzati da far esclamare ad un tifoso « **sembra riso** ».

In fatto di motori, comunque, in questa sessione lo svedese non è che rimanga solo nella sua disgrazia. Lo ha preceduto di poco Hunt. A Mayer, che lo aspetta in fondo al rettilineo, l'inglese fa lo scherzo di apparirgli a piedi alle spalle. Lo seguirà Lauda: l'austriaco ha cominciato questa seconda sessione con la Brabham riportata nelle condizioni normali, cioè con i radiatori nel musetto. Tuttavia dopo pochi giri alla vettura del campione del mondo si rompe il portamozzo. Cosicché Niki è costretto a salire sul muletto. E proprio su questa macchina, che ha un motore non freschissimo, Lauda rompe, per ammissione di Chiti, il propulsore.

Mentre come si vede c'è una moria di motori super collaudati, si fa invece vivo un motore che di solito di questi inconvenienti ne conosce più di uno. E' il turbo-Renault. Grazie anche alle gomme Michelin eguali a quelle montate sulle Ferrari, Jabouille, infatti, riesce a conquistare con 1'38"32 la terza piazza e a soffiare a Reutemann, sceso a 1'38"50, il titolo di « primo dopo le Lotus ».

Alle spalle del ferrarista, intanto, rinvengono Scheckter, che continua però ad accusare sovrasterzo, e Watson. Fittipaldi si mantiene ai suoi livelli mentre Villeneuve, che comincia a digerire l'Osterreichring, è ottavo con 1'39"40. Per Patrese, così come per Merzario, continuano invece le noie all'alimentazione.

### SECONDO GIORNO

La novità più grossa delle prove non cronometrate che preludono al gran finale dell'ultima ora, non viene tanto dal cielo imbronciato e pieno di nuvoloni neri poco promettenti quanto dal box-Surtees. Qui infatti c'è Brian Henton, in tuta e casco, che, mandato da Surtees, ma pagato da Keegan, è pronto a salire sulla macchina dell'inglese per vedere quali siano i mali e metterla a posto. Purtroppo per lui, nonostante la disinvoltura della sua squadra in questa operazione (e quel che è peggio della direzione di corsa che lo lascia entrare in pista) Henton, alla fine, non risulterà la mossa indovinata per alleviare i moltissimi mali della squadra dell'ex « figlio del vento ». Mali che in questo particolare momento, oltre ai tempi che Henton non fa, sono anche materialmente identificabili nella sospensione piegata della macchina di Brambilla.

Il monzese è uscito alla curva Bosch sull'olio lasciato dal motore esploso di Rosberg. Qualche guaio ha anche Andretti a cui un manicotto, venuto a contatto

# SI VENDE la SURTEES

ZELTWEG - Adesso la notizia che noi abbiamo data già da tempo è diventata universale: la squadra Surtees è in vendita. Che la squadra fosse ormai in disarmo lo si era capito da molti sintomi. L'assenza ripetuta di John Surtees dalle corse, la poca disponibilità di mezzi e di parti di ricambio, tutto faceva pensare che ormai per questa squadra le cose stessero mettendosi su una china discendente. La realtà è che John Surtees è sempre più afflitto dai postumi dell'incidente grave sofferto tredici anni fa in Canada, e

che è costretto a curarsi e quindi a trascurare le attività della sua officina. Le preoccupazioni per la sua salute, insieme con le difficoltà finanziarie che egli ha dovuto superare negli ultimi anni, gli hanno fatto pian piano perdere la voglia di continuare.

La squadra Surtees, vale a dire l'officina e le attrezzature, è in vendita ed aspetta un compratore.

A Surtees auguriamo, comunque, di superare anche questo momento difficile per la sua persona.

## La guerra dei radiali ricomincia a ottobre

ZELTWEG - L'assenza totale di gomme radiali della Goodyear e la presenza di nuovi tipi di gomme radiali Michelin sono state le cose più interessanti della « guerra dei pneumatici » che è sempre in corso e che sta per ampliarsi con il prossimo ingresso nell'arena della Pirelli. La assenza delle Goodyear radiali non significa che la Casa americana abbia rinunciato a proseguire la sperimentazione di questa soluzione, tutt'altro.

Le prove effettuate da maggio in avanti, e la esperienza diretta in corsa effettuata a Brands Hatch sulla macchina di Tambay, hanno dato ai tecnici americani abbastanza indicazioni per poter proseguire il lavoro.

Tornati ad Akron con la massa di dati raccolti sulle piste europee, e con elementi di confronto con le Michelin, gli ingegneri della Goodyear sono adesso al lavoro per arrivare alla successiva fase di sviluppo. E crediamo che rivedremo le gomme radiali Goodyear prima della fine della stagione, probabilmente nei due grandi premi finali di Watkins Glen e Montreal.

Quel che è certo è che per il 1979 le Goodyear radiali saranno di adozione ufficiale, e da quel che abbiamo saputo la politica della marca americana sarà di mettere a disposizione dei concorrenti sia i radiali sia le convenzionali, lasciando la scelta alle singole squadre.

Intanto tuttavia segnaliamo che la Michelin ha messo a punto nuovi tipi di gomme, adottando il profilo alto già visto in Germania ma anche delle innovazioni nelle mescole, con qualche ritocco alla costruzione delle carcasse. Il profilo alto, cioè l'aumento del diametro, è soluzione che si è rivelata buona, perché riducendo il numero di giri/minuto delle gomme riduce lo sforzo dei battistrada. Cosa che era già stata applicata dalla Pirelli nelle sue prove sperimentali condotte sulla pista di Balocco sulla Alfa Romeo.

## È finito all'esterno il cambio ARROWS

Per quanto riguarda le macchine abbiamo registrato anche in questo Gran Premio d'Austria qualche innovazione abbastanza sensibile.

Sulla **LIGIER**, oltre ad un prolungamento della carenatura superiore, che adesso copre tutta la parte finale prima dell'alettone, sono state adottate nuove sospensioni anteriori e posteriori, di disegno molto simile a quelle precedenti, per quanto riguarda gli schemi, ma di geometria rinnovata. Ed i risultati sembrano essere molto buoni, con piena soddisfazione di Laffite. Tutto il resto è invariato, ma si è notata una ricerca spinta dell'effetto suolo, con piccole modifiche aerodinamiche. Per esempio: accanto alle prese d'aria poste all'interno delle ruote anteriori, al fine di raffreddare i freni, sono state poste delle paratie semiverticali, sagomate opportunamente, che fungono da deflettori, e durante le prove queste paratie sono state prolungate fin quasi al suolo mediante riporto di parti aggiunte.

### STOMMELEN NON SI QUALIFICA

La novità assoluta di questa corsa era la presenza della nuova **Arrows** portata in due esemplari per Patrese e Stommelen, ma che si è vista in un solo esemplare perché Stommelen non è riuscito a qualificarsi. Per lui, come per Patrese, vi sono stati dei problemi di alimentazione, a rendere difficili i tempi sul giro.

Della nuova Arrows vi abbiamo

già parlato la settimana scorsa. Possiamo adesso darvi ulteriori particolari, soprattutto sulla sospensione posteriore, che ha gli ammortizzatori inclinati a formare una V tra loro, posti in posizione molto alta, per lasciare il più possibile sgombra la parte inferiore della macchina (sempre alla ricerca dell'effetto suolo per tentare di arrivare alle prestazioni delle Lotus).

I due ammortizzatori sono imperniati ai bracci della sospensione che sono costituiti da triangolature di tubi. E fin qui non vi è nulla di straordinario, a parte la forma inconsueta, appunto, delle sospensioni. Però i due punti di attacco degli ammortizzatori sono collegati tra loro da due bielle corte, che sono disposte anche loro a V, e che hanno il fulcro comune posto esattamente al centro del V formato dagli ammortizzatori. Con queste bielle di connessione, che in sostanza sono incernierate su una barra di torsione longitudinale, che segue l'asse centrale della macchina si ottiene un effetto di interazione, con spinte opposte reciproche dalle due sospensioni, quindi una compensazione dei movimenti. In altre parole quando una sospensione si innalza essa trova resistenza da parte della sospensione opposta, limitando così la sua escursione.

Il resto della macchina è quello che avete già visto. Da rilevare che la voglia di costruire un abitacolo il

f. l.

CONTINUA A PAGINA 30



Si destreggia come può, sopra, Depailler ancora con le slicks sul bagnato. Sotto, Bernie confabula con Reutemann, ma non per averlo alla Brabham



### Tutte male le novità BT.46

● Sulla **BRABHAM** di Lauda sono stati ancora sperimentati i radiatori laterali già visti in Germania, ma con scarso successo, tanto è vero che sono subito tornati alla soluzione abituale dei radiatori sul musetto. Lauda ha anche girato, nelle prove libere del sabato mattina, con un motore alimentato da una pompa di iniezione Spica a cilindretti individuali, ma a quanto pare le prestazioni non sono migliorate, vale a dire che non sono stati ottenuti i risultati sperati. Cosicché per il resto delle prove sono stati utilizzati i sistemi abituali.

infatti, c'è un pericolo che viene sì dal cielo, ma non sotto forma di acqua bensì incredibile a dirsi, sotto forma di paracadutisti. Si tratta di quattro incoscienti che, per fare sfoggio della loro abilità, non hanno pensato meglio che di gettarsi mentre sono in gara le macchine della F.1. Il pericolo che possano atterrare sulla pista, come è ovvio, è all'origine del provvedimento della direzione di fermare le prove.

Solo che un quarto d'ora dopo, quando a Merzario, primo all'uscita dei box, viene dato il permesso di ricominciare a provare assieme a tutti gli altri c'è, è ovvio, a disposizione ancora una ora esatta di allenamenti, ma non c'è più la sicurezza del tempo.

Infatti, dopo esattamente soli cinque minuti, le prime gocce cadono sull'asfalto rendendo impossibile ogni sogno di miglioramento, compreso quello di Lauda che aveva detto di sentirsi sicuro di arrivare a 1'38"00. Nel temporale che sigla, a dispetto, lo schieramento definito nel primo giorno di prove, però, qualche sorpresa affiora. Sorpresa lieta per Patrese che nei cinque minuti a disposizione è riuscito a passare dalla 18. alla 16. posizione sopravanzando Rebaque e Langer. E sorpresa amara per Merzario che, in quei cinque minuti, perde per un solo centesimo da Arnoux, la qualificazione perché prima Rosberg e poi negli ultimissimi secondi di pista asciutta, Regazzoni, sono riusciti a fare meglio dell'1'41"85 del comasco che ovviamente sotto l'acqua non può certo migliorarsi. Ad Arturo dopo l'umiliazione delle qualificazioni quindi anche la beffa dei paracadute che lo hanno fermato per quindici dei venti minuti di asciutto dell'ultima sessione di prove.

e. z.

con i tubi di scarico, si è surriscaldato. Mario deve girare per qualche tempo con il muletto mentre Peterson con 1'39"01 è il migliore a serbatoi pieni davanti a Hunt 1'39"27 e a Lauda che, con 1'39"53 precede un Villeneuve decisamente in ascesa nella sua presa di conoscenza con la pista. Tanto più che il canadese perde l'ultima parte delle prove a causa della rottura dell'astina del distributore che lo lascia con il motore silenzioso lungo il percorso. Reutemann, che invece ha badato a rodare le gomme per la gara, non è sceso sotto 1'41"10. Poco indicativo anche l'1'40"01 di Jabouille che lamenta l'imperfetto funzionamento della valvola che dosa l'afflusso dal compressore, con conseguente surriscaldamento. Molti problemi anche per Stuck rimasto senza frizione e costretto a mettere a punto il muletto.

Merzario, invece, che ha finalmente potuto mettere in pista la sua macchina nuova si trova di nuovo alle prese con noie all'alimentazione. Problema che invece alla Arrows, piano piano, sembrano essere sulla via di risolvere.

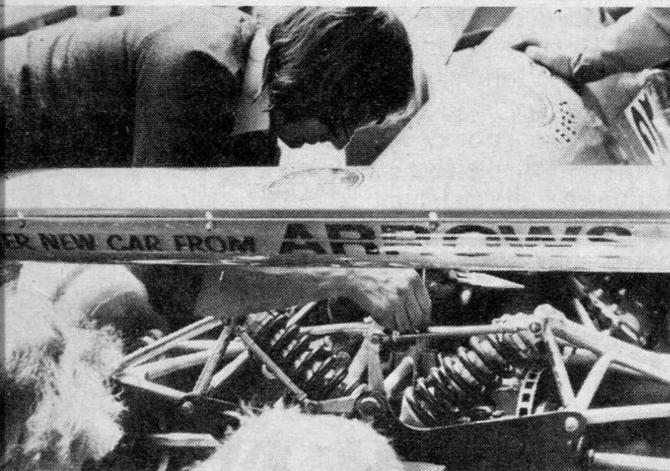
### IL PERICOLO SCENDE DAL CIELO

Quando è il momento di scendere in pista per l'ultima decisiva ora sia per le prime posizioni dello schieramento sia per le ultime, il cielo è ancora più nero. Tutti vogliono fare in fretta a fare il tempo per non correre rischi. Così le gomme da tempo, nuove per i « privilegiati » a cui si sono aggiunti Laffite e Jones, e usate per gli altri, sono già tutte montate quando le 30 monoposto si lanciano in pista. Ma nessuno fa nemmeno in tempo a scaldarle perché le prove vengono sospese.

Come in un romanzo di fantascienza,

più stretto possibile ha spinto a soluzioni estreme, come ad esempio la disposizione esterna di qualche particolare normalmente posto all'interno. Persino la lunga leva di azionamento del cambio è adesso esterna, a destra, cosa che un poco stupisce, perché le sue guide che debbono essere per forza precise e ben lubrificate sono così esposte ad agenti esterni (per esempio la molta polvere), che potrebbero provocare qualche inconveniente.

Sulle soluzioni specifiche di qualche particolare, poi, ci sarebbe da dire parecchio. Il fatto di aver costruito un sistema di alimentazione esattamente uguale a quello che era sulla prima Arrows presentata in Brasile, e che aveva dato a Patrese tanti contrattempo, è piuttosto sorprendente, perché quel sistema di serbatoio e canalizzazioni si era rivelato difettoso. Cosa che si è riprodotta puntualmente anche in Austria, e che ha impedito a Patrese di sfruttare a fondo le qualità della macchina, che restano comunque rilevanti.



Ecco una nuova Arrows come dice la scritta. La denominazione FA2 sta per Franco Ambrosio 2. Si noti la sospensione posteriore che ricorda quella della B2 benché più d'avanguardia. A destra, Merzario posa col suo più recente modello

Sulle FERRARI insieme con variazioni della geometria delle sospensioni in funzione delle gomme nuove (ed i risultati sono stati buoni) si è vista una leggera modifica della carenatura superiore piatta, con leggero incurvamento verso l'alto della parte finale, sempre al fine del miglioramento delle qualità aerodinamiche. Entrambe le macchine avevano i motori con gli scarichi sdoppiati, due in alto e due in basso, che in Germania erano stati usati da Villeneuve.

### CAMBIATA L'ALIMENTAZIONE

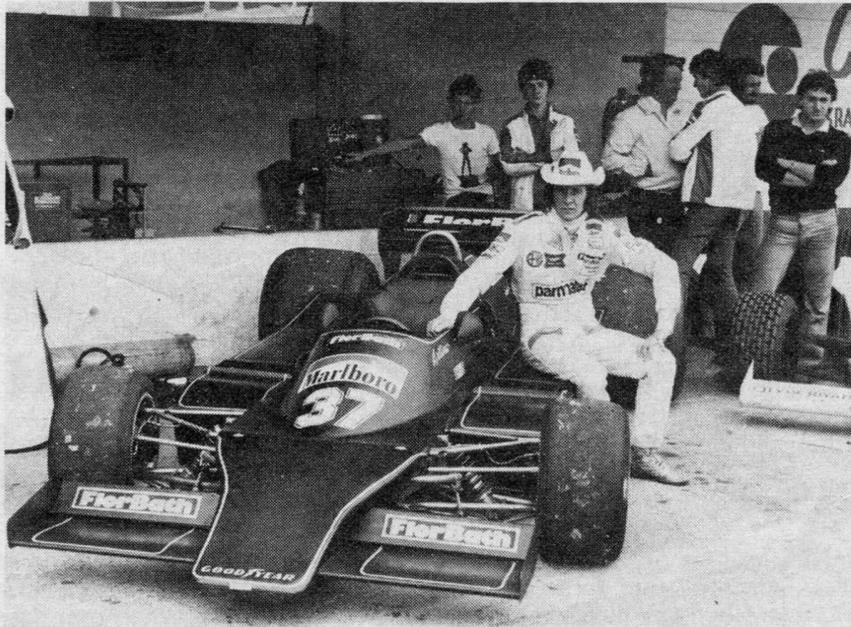
Innovazione importante alla RE-NAULT. Niente di nuovo per quanto riguarda la forma della carrozzeria, che probabilmente cambierà al Gran Premio d'Olanda, ma una modifica sostanziale al sistema di alimentazione del motore. Gli inconvenienti lamentati nelle ultime corse, cioè la rottura dei segmenti di tenuta dei pistoni, sono stati attribuiti ad una troppo elevata temperatura dell'aria all'ingresso nei cilindri. Rilevamenti effettuati con metodi scientifici hanno permesso di valutare esattamente questi effetti, per cui la soluzione è stata ricercata nella diminuzione di queste temperature. Ed è stata ottenuta con uno scambiatore di calore molto più

efficiente di quello precedente, integrato da un radiatore ad acqua più voluminoso, per cui l'effetto ricercato è stato raggiunto. E così per Jabouille non vi sono stati problemi, e durante le prove con un solo motore egli ha effettuato la distanza del Gran Premio ed oltre, senza inconvenienti. Poiché la Renault Formula 1 non aveva mai girato a Zeltweg, sono state da scoprire anche le regolazioni della macchina, cosa che non sembra aver posto problemi. Per cui le prestazioni finali sono state molto buone.

La Renault comunque aveva provato delle innovazioni la settimana precedente, sul circuito di Digione, in vista delle prossime gare. E' probabile che la macchina che sarà portata a Zandvoort avrà il passo allungato, oltre alle modifiche aerodinamiche. Per la stagione 1979 tuttavia sarà costruita una vettura del tutto nuova, che terrà conto delle esperienze attuali.

L'altra novità importante di questa gara era la MERZARIO, ma di questa macchina avete già visto una descrizione completa la settimana scorsa.

f. l.



## LAUDA derubato

● Nel caos della seconda partenza qualcuno ai boxes si è fregato la giacca a vento di LAUDA. Niki era visibilmente seccato e dopo averla cercata in ogni dove, irritandosi anche con Marlene che non collaborava alla caccia, si è fatto dare quella di uno del team Parmalat.

● Il nostro ZIGLIOTTO è stato il vincitore di una riffa organizzata tra giornalisti sul risultato del G.P. di Austria. Zigliotto aveva pronosticato Peterson, Laffite, Villeneuve.

● Mentre discutevano sulle modalità con cui dare il secondo via e sui nomi degli ammessi, TYRRELL ed ECCLESTONE si sono ancora una volta presi gioco di Piccinini. «Solo quelli ai box ripartono tra 5 minuti non di più se no smette di piovere», diceva il boscaiolo al D. S. Ferrari dando gran colpi di gomito a Bernie e ridendosi di gusto...

## VILLENEUVE il più veloce a ZELTWEG

ZELTWEG - Queste alcune delle velocità massime raggiunte in rettilineo da alcune macchine: Villeneuve 283,4 kmh, Lauda 278,7, Jones 278, Rosberg 277,2, Jabouille 277,2, Hunt 276,4, Andretti 274,7, Peterson 274,3.

## PARDINI subito di forza

ZELTWEG - Sono in 36 ad allinearsi sullo schieramento di partenza della gara internazionale di F. 3. In programma sedici giri della pista di Zeltweg. In pole-position l'italiano Pardini che, con la Ralt, ha fatto il miglior tempo nelle due sessioni di prove. Al suo fianco l'inglese Needell con la March. Dietro Bagnara e Pedersoli, entrambi italiani.

Dopo tre e forse inutili giri di ricognizione, finalmente, mentre il tempo si è rimesso al bello, viene data la partenza tipo Indianapolis. Pardini non perde la battuta e si infila subito al comando alla prima curva. Dietro di lui, nonostante le apparenze, tutto regolare senza incidenti. Il lucchese imprime subito alla corsa il suo ritmo e nella sua scia rimane solo Needell. Il britannico riesce ad avvicinarsi sul dritto e sulle curve veloci a Pardini che avendo un po' di sovrasterzo deve impegnarsi al massimo. Tuttavia, nonostante il recupero che Needell dimostra di poter fare sul rettilineo dei box, a Pardini non ven-

perché Thomas Lauda non si è visto, non portano sul podio nemmeno la classica bottiglia di champagne scovata invece per il vincitore della Formula Super Vee, e soprattutto non suonano, come si dovrebbe per una prova internazionale, gli inni nazionali. Per Pardini, comunque, nonostante questo «schiaffo», il successo di Zeltweg rimane.

CORSA INTERNAZIONALE F. 3 - Zeltweg domenica 13 agosto 1978 sulla distanza 16 giri (km 95,079)

### Così al via

1. fila: Pardini (Ralt) 1'54''05  
Needell (March) 1'54''18
2. fila: Bagnara (Ralt) 1'54''23  
Pedersoli (March) 1'54''41
3. fila: Lechner (Ralt) 1'54''55  
Schlesser (Chevron) 1'54''67
4. fila: Rahal (Dallara) 1'54''77  
Albertin (Ralt) 1'54''85
5. fila: Dauer (Chevron) 1'54''98  
Romano (March) 1'55''00
6. fila: Briziarelli (March) 1'55''08  
Colonna (March) 1'55''36
7. fila: Mueller (Ralt) 1'55''64  
Taylor (March) 1'55''72
8. fila: Consonni (Ralt) 1'55''82  
Fritz (Dallara) 1'56''04
9. fila: Dieudonne (Chevron) 1'56''08  
Kaufmann (Chevron) 1'56''11
10. fila: Schnarwiler (Argo) 1'56''13  
C. Konrad (Argo) 1'56''23
11. fila: Zeller (March) 1'56''28  
Eichmann (Argo) 1'56''47
12. fila: T. Lauda (March) 1'56''52  
Smith (Chevron) 1'56''59
13. fila: Klein (Chevron) 1'56''96  
Egger (Chevron) 1'57''29
14. fila: Schuchnig (Chevron) 1'57''31  
Konrad (Ralt) 1'57''49
15. fila: Huber (Argo) 1'57''50  
Siller (Ralt) 1'57''51
16. fila: Daccò (March) 1'57''65  
Kroeber (Ralt) 1'58''20
17. fila: Bordoli (March) 1'58''36  
Lossli (Chevron) 1'58''43
18. fila: Burgmayer (Ralt) 1'58''70

### Così al traguardo

1. Pardini (Ralt) 30'38''01; 2. Pedersoli 30'39''41; 3. Rahal 30'40''11; 4. Albertin 30'41''21; 5. Romano 30'53''55; 6. Taylor 30'53''72; 7. Colonna 31'08''63; 8. Dauer 31'10''74; 9. Smith 31'11''03; 10. Kaufmann 31'21''26; 11. Zeller 31'23''30; 12. Consonni 31'24''01; 13. Schnarwiler 31'24''36; 14. Siller 31'38''39; 15. Daccò 31'39''58; 16. Konrad 31'40''8.

## Anche in prova senza grinta il cugino di NIKI

ZELTWEG - Sono parecchi gli italiani che, come al solito, affrontano la trasferta oltre confine per il Ferragosto per la classica gara di F. 3 di contorno al G.P. di Austria di F. 1. Tra gli altri si notano Pardini, Pedersoli, Bagnara, Albertin, Briziarelli, Consonni, Daccò. C'è iscritto come italiano anche il pupillo di Wolf, Rahal che come si sa, guida la Dallara.

Il migliore al termine delle prime sessioni di allenamento è subito il lucchese Pardini. Dimostrando che il crescendo di questo '78 non era un fatto occasionale, Pardini mette subito a segno la «pole-position» a Zeltweg davanti al temibile inglese Tiff Needell che, con la March, si ferma a 1'54''18 contro 1'54''05 di Pardini. In evidenza anche Pedersoli che, assistito ai box da Tino Brambilla, porta la sua March a 1'54''41.

Rahal è quinto in quanto lamenta durante le prove una foratura ed un altro problema ai pneumatici che gli impediscono di girare. Fortunatamente la bella prova dei nostri ragazzi non viene coinvolta nel giro dei pettegolezzi che si agitano fra i box di F. 3 e che vedono parecchi piloti tedeschi in «odore» di verifica perché sembra ci siano parecchi condotti di aspirazione fuori misura e addirittura anche con qualche buchino sotto.

Non si dà, nel frattempo, troppo da fare forse imitando il suo più celebre parente, nemmeno l'occhialuto Thomas Lauda, cugino, come si sa, di Niki. E' vittima di un'uscita con conseguenze disastrose per le sospensioni anche il francese Philippe Colonna, erede dei piloti di Francia o almeno di Tambay, visto che le donne se lo mangiano con gli occhi.

Per la seconda sessione di prove i piloti si trovano con il cielo coperto e quindi nessuno riesce a fare meglio. Il più brillante è Bagnara che gira in 1'54'' e 23. Dietro lui Needell 1'54''60. Pardini, invece, si limita con 1'55''36.

# SCHERMI rimescola l'euro-Alfa

**ZELTWEG** - Ottavio Schermi, dopo le polemiche addensatesi sul suo capo, ha trovato in Austria il modo di rientrare nel giro europeo del Trofeo Alfasud. Infatti, vincendo a Zeltweg, l'italiano ha rimesso in gioco il titolo continentale rimandando ogni decisione all'ultima prova di Monza. Schermi ha costruito il suo successo austriaco al termine di una entusiasmante lotta con Calamai e con Drovandi. I tre italiani sono stati in assoluto i protagonisti della gara dopo esserlo stati nelle prove.

Con il terzetto citato, nei sedici giri della gara di Zeltweg, è stato spesso in vista anche Campani che addirittura è passato al comando per ben 5 giri. Nelle prime battute della corsa si fermava subito, per la sostituzione di una candela, il francese Lemetayer, l'unico straniero ancora in lizza per il titolo continentale, mentre anche il milanese "Menes" brillante secondo nelle prove dopo una ottima partenza, perdeva irrimediabilmente terreno al 2. giro, quando si intraversava alla prima variante e usciva di strada per una successiva toccata da parte di un avversario.

Tra i rivali degli italiani gli unici che riuscivano a tenere in qualche modo il ritmo degli azzurri erano gli austriaci. I piloti di casa brillavano prima con Wendlinger e poi con Meier, infine con Loffelmann e Reiter.

La conclusione della corsa vedeva l'arrivo in volata di Schermi, Calamai e Drovandi che si classificavano nell'ordine. Campani, invece, per sfortuna, era costretto all'abbandono a causa di una uscita di strada al settimo giro.

Il risultato di Zeltweg rende così più incerta, dopo la rivoluzione in testa alla classifica, la soluzione finale. Ricordiamo che primo è Calamai con 160 punti davanti a Drovandi che è quota 140. Schermi adesso è a 130, Lemetayer invece è fermo a 100 punti.

**ALFASUD A ZELTWEG** - gara di velocità in circuito - 13 agosto 1978.

## LA CLASSIFICA

1. Schermi 39'35"25, 2. Calamai 39'35"41, 3. Drovandi 39'35"67, 4. «Toby» 39'35"68, 5. Loffelmann 39'35"95, 6. Jerry 39'36"26, 7. Valvassori 39'53"38, 8. Amthor 40'00"59, 9. Presenzini 40'00"79, 10. Nardelli 40'10"02, 11. Reiter 40'10"58, 12. Berer 40'12"39, 13. Mariolini 40'12"81.

## XELLA SI RIPETE NELLA RENAULT 5

# Il trittico col «nonno»

**ZELTWEG** - Rovesciando a sorpresa un pronostico che dopo le prove lo vedeva non nelle posizioni di testa, il «nonno» Xella ha completato a Zeltweg il trittico azzurro, inaugurato da Pardini e continuato da Schermi, vincendo alla grande la corsa riservata alla R. 5.

Alle spalle di Xella, dopo una bella battaglia, si è fatto luce Massimo Sigala. I due italiani hanno regolato quasi in volata i due tedeschi Denzl e Schmid. Quinto il francese Clerc che ha avuto la meglio sull'olandese Stam. Degli altri ragazzi di casa nostro Pedalà si è piazzato 14. mentre Roberto Sigala si è dovuto accontentare, per vari problemi, del 27. posto.



## il gran brivido ALFASUD

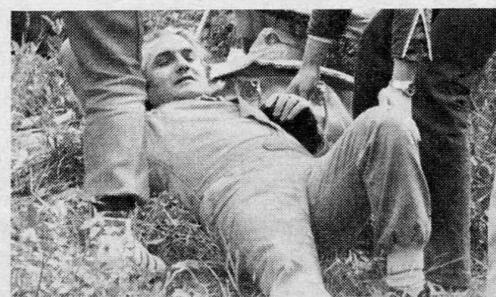
Le due foto che vedete a fianco non fanno parte della scena più spettacolare di un film. Dentro non c'è né un manichino, né uno smagliato cascadeur. Sono due momenti drammatici del volo dell'austriaco Fink durante la gara delle Alfasud. La vettura si sta letteralmente disintegrando in maniera irrealistica. Per fortuna, comunque, tutto finirà al meglio e Fink uscirà incolume



**R5 A ZELTWEG** - Gara di velocità in circuito - 13 agosto 1978

1. Xella 30'35"96; 2. M. Sigala 30'36"47; 3. Denzl 30'36"75; 4. Schmid 30'44"45; 5. Clerc 30'48"41; 6. Stam 30'48"59.

Lotta ai ferri corti nella R5 tra il nostro Xella, davanti, che vincerà e il tedesco Denzl che finirà terzo, preceduto anche da Max Sigala



Ancora il volo di Fink in altre due immagini. Sopra l'« esibizione » termina sul guardrail. A sinistra a terra l'incredulo sopravvissuto...

# La FERRARI non ha voluto MERZARIO «vicino» di box!

● Nel primo box all'entrata, il primo giorno, gli organizzatori avevano sistemato MERZARIO. Poi, siccome Arturo era vicino, anzi attaccato, ai due box Ferrari, qualcuno, il secondo giorno, gli ha fatto sapere che doveva spostarsi perché in direzione c'erano state delle lamentele (sia pure non ufficiali) e quindi, poiché Zeltweg vive con i tifosi italiani che sono poi tifosi della Ferrari... (Ma quando cominceranno ad arrossire a Maranello? n.d.r.).

pre-gara

## BERNIE adesso vuole anche il G.P. Austria

● Il G.P. di Austria del 1978 sarebbe costato agli organizzatori, tra montepremi e spese di allestimento, qualcosa come un miliardo e duecento milioni. Corre voce che ECCLESTONE voglia acquistare per il prossimo anno anche il G.P. di Austria.

● Il padrino pur non avendoci rimesso con l'organizzare in proprio il G.P. di Germania è rimasto scosso dal calo, nelle vendite previste, di biglietti. Bernie per questo ha anche il dente avvelenato con l'AVD, L'Automobil Club tedesco che gli aveva ceduto in gestione la corsa. Infatti, dice ECCLESTONE che i tedeschi hanno fatto di tutto per boicottarlo dando persino il benplacito per una esibizione delle Red Arrows a soli 20 chilometri da Hockenheim.

● Costava centoventimila lire il biglietto «Vip» che gli organizzatori hanno messo in vendita e che consentiva di andare dove si voleva per tutti i tre giorni, compresi i garages.

● Battuta facile all'arrivo delle SHADOW a Zeltweg «Vediamo allora come sono fatte le Arrows!».

● Nella notte, si sentivano cori di austriaci che gridavano «Lauda-Lauda». A questo canto, però, sull'altro lato della strada, faceva da contrasto quello dei tifosi italiani che rispondevano a voce sempre più alta «Ferrari-Ferrari». Il tutto, purtroppo, a portata di orecchie dell'ing. Chiti che, però, giurava di non sentirsele fischiare.

a spasso col registratore

## SCHECKTER contro i fotografi-kamikaze

● SCHECKTER ha sempre più il dente avvelenato contro i fotografi che si mettono ai bordi della pista. Adesso addirittura li riconosce, così, quando scende di macchina, va da questo o da quello e dice «Io ti ho visto in quel punto, era pericoloso perché se uscivo dovevo fare una manovra di emergenza per scansarti». Questa opera da missionario del sudafricano sembra abbia avuto la «benedizione» anche di Ecclestone che, dovendo in futuro organizzare molti G.P., gradisce chi gli trova la scusa per non dover dare fuori tanti pass gratis.

● Guardando la selva sempre più fitta di fili che alle fermate ai boxes si intrecciano per le comunicazioni interfoniche tra tecnici e piloti, qualcuno ha detto «Fra un po' ci sarà anche la traduzione simultanea!».

● Adesso CHITI dice che forse all'origine delle rotture dei motori sulla macchina di Lauda c'è il fatto che l'austriaco già da Long Beach non ha più voluto la sesta marcia.

## La curva-no di VITTORIO

● BRAMBILLA, in uno sfogo di sincerità dopo la uscita alla curva Bosch: «Insomma io quella curva non riesco proprio a digerirla. Ogni anno finisce che vado a sbattere in quel punto. Non è che c'è un progetto di modificarla?».

● Secondo qualcuno LAUDA rompe più motori di Watson perché è sempre più vicino dell'irlandese al regime di utilizzazione massima del propulsore, cioè, in parole povere, spende sempre tutto quello che c'è da spendere.

● Diceva un meccanico Brabham «Quando John ha finito una corsa le pastiglie dei freni quasi non esistono più, non parliamo poi degli ingranaggi del cambio, sono sempre da buttare via. Niki, invece,» diceva sempre lo stesso meccanico «i freni è come se non li avesse usati. Con il cambio, poi, siccome è molto più dolce di John, potrebbe farci un altro gran premio!».

● ANDRETTI, mentre, come al solito, veniva richiesto di particolari sulle sue prestazioni, usciva all'improvviso dicendo «Ma è vero che Scheckter ha firmato per due anni?». Avuta risposta affermativa, Mario quasi tra sè e sè diceva «Ma perché a Maranello hanno sempre tanta fretta. Vinto il titolo avrei anche potuto fare un salto a Maranello».

● C'è chi dice che sparate ferrariste di ANDRETTI abbiano lo scopo preciso di far capire a Chapman che l'anno prossimo alla Lotus si fa come dice Mario sia per la scelta del secondo, dato che ha detto «Alla Ferrari con Scheckter? Mica sono matto», sia economicamente.

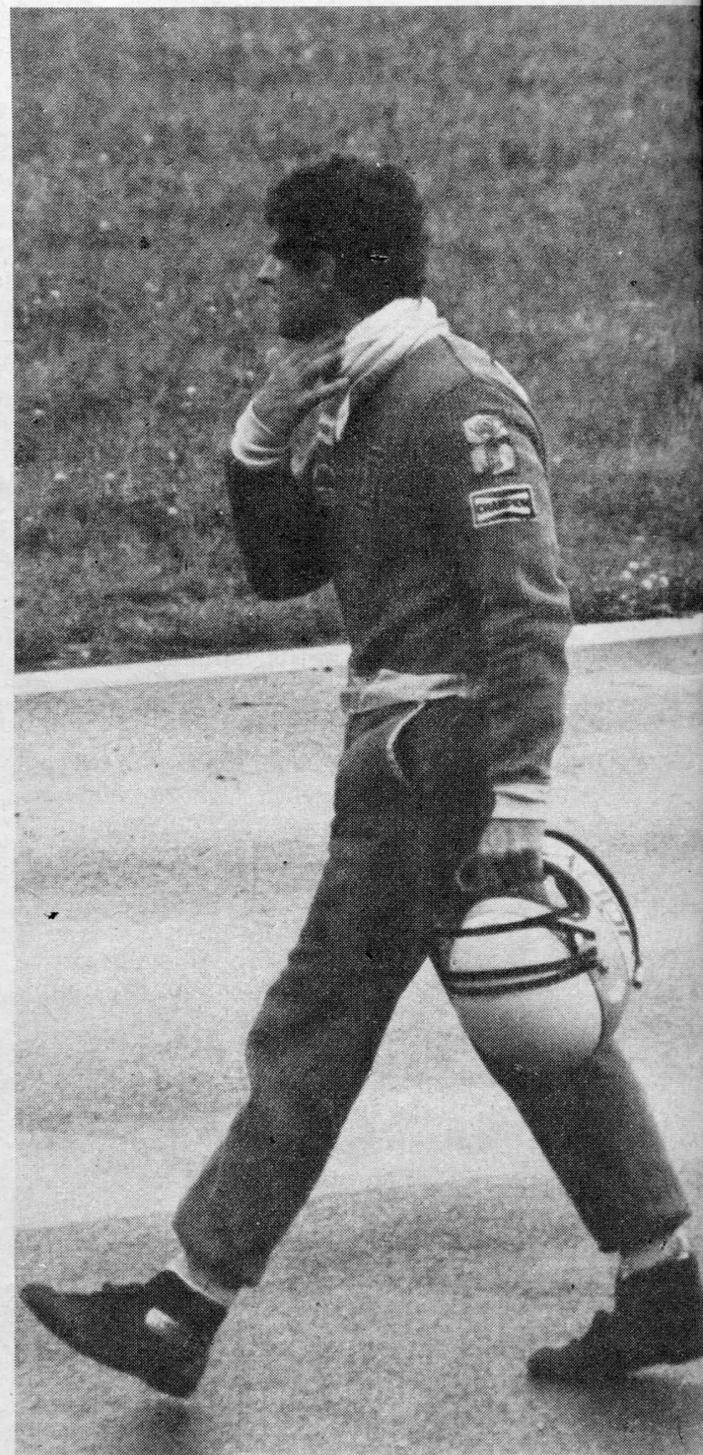
durante le prove

## Trenta giri tra JONES e ERTL

● Il pilota che ha fatto più giri in prova è JONES con 75. Lo seguono Brambilla 72 e Lunger 71. Primato negativo invece per ERTL che ha messo insieme in tre sessioni solo 45 giri. Di poco più brillanti gli allenamenti di Lauda e Patrese che di giri ne hanno potuti fare solo 49.

● ANDRETTI è partito con un treno di gomme contrassegnato come set 15. Infatti la Goodyear ha portato in Austria per i teams privilegiati un gran numero di treni di gomme nuovi e come si sa i piloti preferiscono le gomme nuove perché è più facile fare i tempi.

● Mentre alla Ferrari Reutemann ha rodato tre treni di gomme diverse, JABOUILLE non ha avuto esitazioni e si è scelto le 94 con cui aveva fatto i tempi in prova.



● REGAZZONI, prima delle ultime prove, aveva un diavolo per capello. Infatti un tecnico Goodyear si era avvicinato al ticinese dicendogli con tono confidenziale in un orecchio «Clay sei fortunato, abbiamo trovato un treno di gomme da tempo anche per te». Alla felicità di Regazzoni il tecnico proseguiva «Però sono usate, ma comunque sono quelle che ti avevamo dato al Castellet e che tu avevi giudicato così buone...».

● Ad un certo punto durante le prove del trofeo Alfasud, la direzione corsa ha esposto la bandiera nera. Non c'era però nessun numero. Perché, infatti, nessun concorrente aveva fatto scorrettezze. Era solo che gli austriaci si erano accorti di avere in pista 48 vetture anziché le 40 per le quali c'era la assicurazione. Naturalmente nessuno, non vedendo numeri, ha rispettato lo strano segnale.

● Il meccanico di PETERSON, dopo aver visto l'insalata di pistoni che Ronnie aveva fatto al Cosworth all'inizio delle seconde prove, si è fatto una gran risata. Non ha però voluto spiegare l'origine di tanto buon umore.

## Per «provare» MONTREAL «fila» in F. ATLANTIC

ZELTWEG - Gli organizzatori del Gran Premio del Canada sono venuti a Zeltweg per i necessari contatti per quanto riguarda la Formula Uno, ma anche per mettere insieme un nutrito gruppo di piloti della Formula Uno da far correre in una gara della Formula Atlantic che sarà disputata sul circuito dell'isola di Notre Dame, dove appunto si avrà il G.P. del Canada.

Le adesioni a questa corsa di Formula Atlantic sono state numerose, con una preponderanza dei piloti francesi, che andranno in massa. Pare anzi che i piloti che vorrebbero correre

in questa gara siano persino troppi, dato che la disponibilità di macchine adeguate è limitata. Di sicuro c'è che Gilles Villeneuve vi andrà, anche se non è certo che ciò piaccia alla Ferrari. E' poiché è una eccellente occasione per imparare il nuovo circuito, gli altri postulanti sono parecchi: Jabouille, Laffite, Fittipaldi, Arnoux, Depailler, Pironi, che essendo francesi sono particolarmente ben visti nel Quebec. La corsa è in programma il 24 settembre, vale a dire una settimana prima del Gran Premio degli Stati Uniti.

- **LAFFITE** il treno di gomme speciali nuove lo aveva montato nella seconda sessione di prove ma poi, visto il traffico in pista, ha preferito toglierle per conservarsele per l'ultima sessione. Immaginate la rabbia del francese nel vedere la pioggia!
- **VILLENEUVE**, nonostante i progressi, non ha avuto parole entusiasmanti per la pista di Zeltweg « **Difficile da imparare, ha detto Gilles, e soprattutto molto pericolosa** ».

## Le scarpe diverse di JODY

● Alle ultime prove, **SCHECKTER** si è presentato con due scarpette da corsa di colore diverso. A chi gli chiedeva il perché della stranezza ha detto « **Una è per l'acceleratore e l'altra per il freno, così per non confondermi e andare forte quando sarò alla Ferrari le ho volute differenti!** ».

- Assente a Zeltweg anche **FRANK WILLIAMS**. Il manager inglese era a Riad a discutere con gli arabi il rinnovo del suo contratto. Infatti, mentre sembrava all'inizio che Frank fosse riuscito ad avere i finanziamenti anche per la seconda macchina da affidare ad un grosso pilota, a questo punto si dice che i principi arabi non siano rimasti insensibili alla sirena Chapman che, come si sa, ha un Andretti nel taschino.
- Alla Lotus c'è ancora **CLARK**. E' Bob, il piccolo capomeccanico della macchina di Peterson.
- Come già lo scorso anno al termine delle prove, nel tendone dell'ufficio stampa c'è stata una conferenza cui partecipavano tutti i piloti. La conferenza di gruppo, in cui Reutemann e Scheckter sedevano per il piacere dei fotografi vicini, non ha dato però i risultati richiesti. Tanto è vero che lo stesso Ecclestone ha subito bocciato l'idea.
- **PIQUET** è il figlio dell'ex ministro brasiliano della salute. Ecco perché è di Brasilia che, come si sa, è la sede del Governo.



l'inizio poco felice per i più blasonati campioni. Ne vediamo due in situazioni poco « eccitanti ». Sopra, Hunt si gira davanti a Watson, Patrese e Lauda. A sinistra, Scheckter torna triste a piedi

● **REUTEMANN**, che occupava il primo box, si è distinto per le violente accelerate con cui era solito ripartire dopo le soste.

### di tutto un po'

## Adesso RONNIE vuole il lambrusco

● Ronnie **PETERSON** sta facendosi una cantina fornitissima. Dopo le cento bottiglie di champagne vinte a Brands Hatch per il miglior tempo nella prima giornata di prove, qui a Zeltweg ha vinto cento bottiglie di vino locale, pregiato, per la pole position. A quando cento bottiglie di lambrusco in palio per il miglior tempo a Monza?

● Pare che la locale gendarmeria non sia stata affatto tenera con i due paracadutisti che si sono lanciati nel cielo di Zeltweg durante i primi minuti dell'ultima sessione di prove.

● **LAUDA** è andato avanti e indietro da Zeltweg a Klagenfurt, dove alloggiava presso amici, guidando personalmente l'elicottero messogli a disposizione da un amico.

● A proposito di elicotteri, sembra che anche **GHE-DINI**, contagiato dall'entusiasmo del campione del mondo, stia prendendo lezioni per il brevetto da pilota per guidarli.

● Due distinti signori, ad un certo punto, sono andati nella caravan di Wolf cercando di **SCHECKTER**. Alla vista di Jody hanno detto di essere due funzionari della Olympus ed hanno regalato al sudafricano un mini-registratore. Scheckter, per quanto sorpreso, sulle prime credeva ad uno scherzo di Hunt, poi ha dimostrato di gradire molto il regalo.

● Eletta a Zeltweg anche una **MISS GRAN PREMIO** d'Austria. Le candidate erano parecchie e qualcuna davvero molto bella. La scelta è caduta su Brigitte Hutter, che non era forse la più avvenente. Nella giuria c'erano anche Stuck ed Ertl.

● Alla **WOLF**, quando patron Walter, non c'è, l'atmosfera non è certo quella di un team tradito dall'abbandono del suo pilota. Infatti risate e scherzi sono sempre all'ordine del giorno. Il cuoco, per esempio, da quando ha saputo la prossima destinazione di Jody al sudafricano prepara solo spaghetti.

● Il salasso degli **SPETTATORI** di Zeltweg è stato portato avanti con razionalità. I venditori di bibite, che hanno forse imprecauto contro la mancanza del gran caldo degli anni scorsi, hanno fatto le loro brave e consistenti creste sui prezzi normali, tanto che una bottiglia di acqua minerale veniva venduta a 70 scellini, vale a dire a circa 3600 lire, o quattro dollari se preferite. Ed una birra a 1100 lire, con resto in proporzione.

● Riccardo Patrese al termine delle prove è stato visto in fitto colloquio con Forghieri e Tomaini sotto il tendone del camion Ferrari.



Poca strada anche per il brasiliano Piquet, nelle reti della chicane-Texaco ancora nel « 1. tempo »

# Un obolo per la STIRIA

**ZELTWEG** - Già l'anno scorso avevamo dovuto rilevare come la polizia locale abbia infierito con molte incredibili alle più piccole infrazioni (ed anche in casi in cui di infrazioni non ve n'erano) facendo una notevole collezione di duecento scellini alla volta, cui sono stati costretti al versamento centinaia di automobilisti. Soprattutto quelli con targhe straniere o con targhe di regioni che non fossero la Stiria. Una maniera disinvolta per far entrare denaro nelle casse locali.

Quest'anno abbiamo avuto una esperienza personale, che definiamo del tutto scandalosa, e che ci ha permesso di constatare come quel che la gente ci aveva raccontato fosse davvero credibile.

In una stradina semideserta, nell'attraversamento di un gruppo di case, siamo stati fermati da un poliziotto anziano, che, in austriaco (naturalmente) ci ha contestato una velocità superiore (da quel che abbiamo capito, di una quindicina di chilometri ora) a quella del limite locale. Alle contestazioni sul come egli avesse potuto controllare la nostra velocità, essendo appiedato e senza strumenti, il poliziotto ha tratto di tasca un vecchissimo contasecondi dal quadrante ingiallito, mostrando una lancetta ferma sulla cifra di cinque secondi e rotti, ed affermando che il controllo lo aveva fatto lui con quello strumento, prendendo come riferimenti dei punti precisi a circa trecento metri da dove egli era appostato.

Una cosa del tutto sbalorditiva, la cui attendibilità non reggerebbe nemmeno al più benevolo dei giudizi. Davanti allo stupore ed anche al divertimento che abbiamo dimostrato per questo incredibile modo di giudicare delle velocità, il poliziotto ha tagliato corto ed ha semplicemente fatto ben capire che occorreva pagare subito cento scellini. Cosa che naturalmente abbiamo fatta.

La definizione di una simile disinvoltura può essere solo quella di « rapina ».

### pensando al domani

## A SALISBURGO il G. P. dell' 80?

● Poiché nel '79 scade la concessione per la F.1 a Zeltweg anche in Austria si sono svegliati di appetiti. In particolare di **SALISBURGO**. Loewinger, il boss del circuito alle porte della villa di Lauda, ha già preso i suoi contatti sia con Niki che con Ecclestone per portare sulla pista di Salisburgo, che però tiene solo 21 vetture di F.1, il GP. di Austria del 1980.

● Le notizie sull'**ALFA-ALFA** corrono. Infatti, poiché non si sa perché parecchi hanno dato per scontato il debutto della monoposto dell'Autodelta a Monza, a Zeltweg alcuni piloti, tra cui Ghinzani, hanno fatto la processione al caravan Surtees per sapere se la monoposto di Brambilla era noleggiabile.

● Mentre la **GOODYEAR** ha confermato le prove per Monza per i giorni 16, 17 e 18 agosto la Michelin ha dovuto ripiegare sul 19 perché gli americani non hanno concesso il permesso di effettuare test assieme ai francesi. La Ferrari spera però, se la Goodyear terminerà di provare il 18, di avere subito la pista a disposizione.

● **SURTEES** oltre ad aver messo in vendita il suo team, starebbe per tornare ad occuparsi di moto. Qualcuno però dice che John, in segreto, sta preparando a livello organizzativo e manageriale il ritorno della Honda alla F.1. Quel che è certo è che difficilmente fino alla fine dell'anno, John possa ancora occuparsi del suo team attuale.

● Dovrebbe debuttare a Zandvoort la nuova carrozzeria che la **RENAULT** ha provato in questi giorni a Digione per la sua monoposto. A Monza, invece, dovrebbe esservi il motore con i pistoni e i cilindri fatti costruire in gran segreto dalla Mahle in Germania.