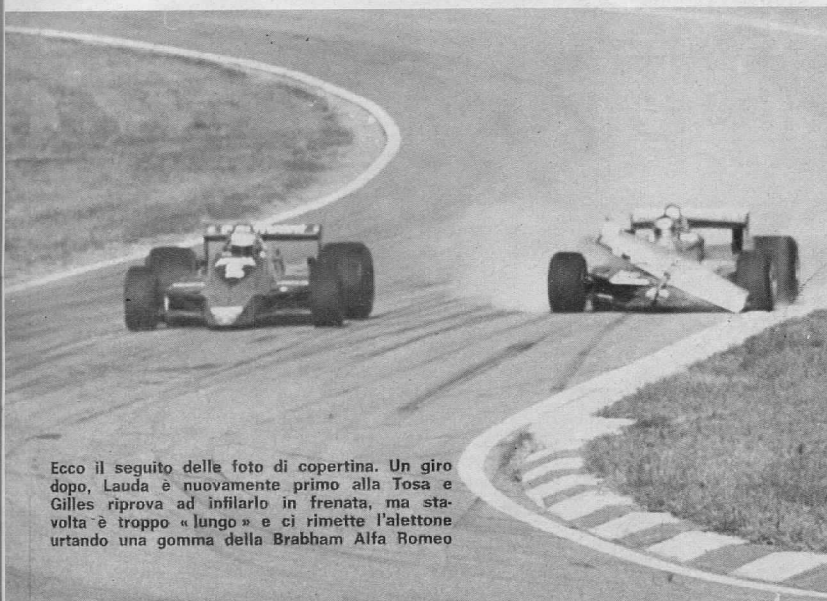


Torna
a divertire
la F. 1

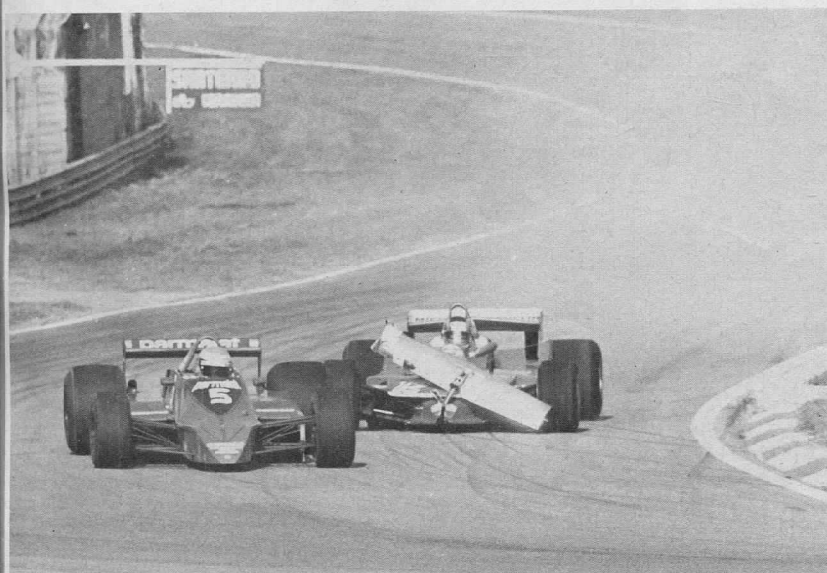
domenica **SPRINT**

L'AC BOLOGNA e l'autodromo di IMOLA hanno sconfitto
i detrattori con un G. P. non titolato di rara emotività

Ritrovando il gusto di vincere NIKI fa sbattere... il naso a GIL



Ecco il seguito delle foto di copertina. Un giro dopo, Lauda è nuovamente primo alla Tosa e Gilles riprova ad infilarlo in frenata, ma stavolta è troppo «lungo» e ci rimette l'alettone urtando una gomma della Brabham Alfa Romeo



IMOLA - Quella che il goliardico Clay Regazzoni ha infantilmente definito una «sagra paesana di F. 1 a tortellini e lambrusco», dal compiacente microfono dell'immutabile Poltronieri, sotto i suoi occhi in realtà si è trasformata in una delle gare più appaganti per il pubblico anche esosamente tassato dai prezzi di ingresso. E' mancato, per fortuna una sola cosa: l'incidente pauroso, forse proprio perché non c'era in pista uno di quei piloti che nelle ultime settimane è stato il più discutibile nei comportamenti agonistici.

Sì, proprio lui, lo sputasentezze di Lugano ora trapiantato (per tasse) a Montecarlo, e che pur se ha ritrovato una seconda giovinezza agonistica con la Williams, forse non vi conserverà il posto perché è **più lento di un secondo di Jones**, almeno così giura il suo patron Frank che è stato uno dei disertori della gara imolese solo per far dispetto a Ecclestone, che aveva minacciato reclamo a Monza per il ghigliottinamento di Piquet.

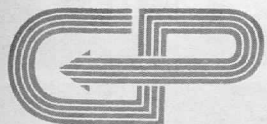
In verità il Clay che era reduce da immancabili giornate bolognesi nelle quali lui ha infarcito al solito tortellini e lambrusco (che pur gli hanno dato un titolo europeo con un team fatto in casa, la molto onorevole Tecno) con pizzi e guaine che ne fanno il Clayboy prediletto dei giornali per-uomini-soli, forse si stava macerando dall'invidia al vedere come si divertivano in pista i quindici piloti di vera F. 1 che, grazie all'impegno di mr. Ecclestone e Max Mosley, hanno fatto del 1. GP Dino Ferrari più che una prova generale del GP mondiale dell'80.

Come sempre, col suo percorso invitante alla guida, Imola ha giro su giro conquistato i protagonisti, invitandoli a impegnarsi di orgoglio al meglio, sì che persino Lauda, distratto come pochi nelle prove, ti ha tirato fuori quel po' po' di corsa a... gusto lungo di vincere (povera Brooklyn, invece, col suo salatissimo pilota pagato 200 milioni e che gli ha fatto spendere migliaia di dollari per un podio destinato a ospitarlo solo sul gradino più basso alla fine!). Forte delle migliori qualità velocistiche della BT 48 ancora a propulsione Alfa e delle gomme non a facile deterioramento come sono apparse le Michelin del grossolano errore di scelta Ferrari, l'austriaco è riuscito a riguadagnarsi anche l'applauso dei ferraristi, almeno quando ha battagliato con Villeneuve, fino alla trappola che gli ha innescato alla Tosa, tanto da far sbattere il naso al bollente canadese. Il quale voleva a tutti i costi vincere e ci sarebbe certo lo stesso riuscito con

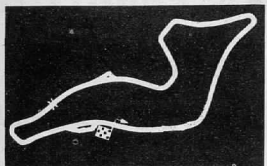
Marcello Sabbatini



CONTINUA A PAGINA 56



Dino FERRARI



COSI' (in 15) al VIA

1. FILA	
Gilles Villeneuve (Ferrari 312 T4) 1'32"91	Jody Scheckter (Ferrari 312 T4) 1'33"24
2. FILA	
Carlos Reutemann (Martini Lotus) 1'33"94	Niki Lauda (Brabham-Parmalat) 1'34"81
3. FILA	
Riccardo Patrese (Arrows-Warsteiner) 1'35"26	Vittorio Brambilla (Alfa Romeo 178) 1'35"38
4. FILA	
Keke Rosberg (Olympus-Wolf) 1'35"65	Jean-Pierre Jarier (Candy-Tyrrell) 1'35"93
5. FILA	
Alex Dias Ribeiro (Copersucar) 1'37"28	Giacomo Agostini (Marlboro-Williams) 1'38"55
6. FILA	
Bruno Giacomelli (Alfa Romeo 179) 1'39"08	«Gimax» (Williams) 1'40"07
7. FILA	
Arturo Merzario (Merzario) 1'41"86	Elio De Angelis (Shadow) 1'58"62
8. FILA	
Patrick Tambay (McLaren-Marlboro)	Beppe Gabbiani (Shadow) (non partito)

domenica 16 settembre 1979
gara non valida per il mondiale

● **Organizzazione:** Automobile Club Bologna/Sagis, via Baracca 2/b, Bologna. Autodromo di Imola di 5040 metri. 40 giri pari a km 201,600.

● **Partenza:** ore 15,15.

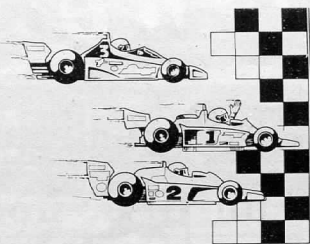
● **Condizioni climatiche:** PROVE, tempo bello, ventilato, 30° - GARA, tempo bello dopo una mattinata di pioggia, ventilato, 25°.

● **Direttore di corsa:** Paolo Moruzzi.

● **Spettatori:** 40.000.

● **Organizzazione:** 7.

● **Sicurezza:** 9.



Così (in 11)

al TRAGUARDO

1° LAUDA
(Brabham-Alfa)
a 189,202 kmh

PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO	DISTACCO
1. Lauda	Brabham-Alfa BT48	40	1.03'55"89	—
2. Reutemann	Lotus-Martini 79	40	1.04'02"98	7"09
3. Scheckter	Ferrari 312 T4	40	1.04'21"11	25"22
4. Patrese	Arrows-Warsteiner	40	1.04'34"65	38"76
5. Jarier	Candy-Tyrrell 009	40	1.04'42"29	46"40
6. Rosberg	Olympus-Wolf WR8	40	1.05'03"22	1'07"33

7. Villeneuve (Ferrari 312 T4) a 1'13"38

8. Tambay (McLaren-Marlboro) a 1 giro

9. Brambilla (Alfa Romeo 178) a 1 giro

10. Agostini (Williams FW06) a 1 giro

11. Merzario (Merzario A4) a 1 giro

I RITIRATI

chi quando perché

«Gimax» 32. surriscaldamento

Ribeiro 26. cambio

De Angelis 17. collisione

Giacomelli 4. surriscaldamento

I NUOVI PRIMATI

● **sul GIRO**

Gilles Villeneuve (Ferrari 312 T4) il 35. giro in 1'33"61, media 193,825 kmh.

● **sulla distanza**

Niki Lauda (Brabham-Alfa BT48) a 189,202 kmh.

Su questo tracciato esisteva un record ufficioso, per la F. 1, di Carlos Reutemann con la Ferrari T3 in 1'37"113 (1976).

I GIRI più VELOCI di ognuno

Villeneuve	35.	1'33"61
Lauda	14.	1'34"18
Reutemann	23.	1'35"07
Scheckter	6.	1'35"31
Jarier	1.	1'35"94
Patrese	27.	1'35"56
Rosberg	14.	1'36"24
De Angelis	12.	1'37"01
Brambilla	35.	1'37"74
Tambay	23.	1'38"20
Giacomelli	4.	1'38"22
Ribeiro	21.	1'38"24
Merzario	35.	1'38"28
Agostini	35.	1'38"63
«Gimax»	22.	1'41"45

la PAGELLA AUTO SPRI NT

PILOTI	VOTO	MACCHINE
Lauda, Reutemann	10	
Villeneuve, Patrese	9	Ferrari, Brabham
Agostini, Jarier, Rosberg	8	Lotus
Scheckter, De Angelis, Ribeiro, Tambay,	7	Alfa, Arrows, Tyrrell, Wolf
Brambilla, «Gimax», Merzario	6	Copersucar, McLaren, Williams
	5	Shadow, Merzario
	4	
n.c. Giacomelli	3	

il più e il meno

SFORTUNATO

+ De Angelis — Reutemann

COMBATTIVO

+ Lauda — «Gimax»

FORTUNATA

+ Lotus — Shadow

EFFICACE

+ Brabham — Merzario

TUTTI i TEMPI delle PROVE

pilota	vettura	sabato		
		I	II	domenica
Gilles Villeneuve	Ferrari 312 T4	1'34"008	1'32"910	1'45"793
Jody Scheckter	Ferrari 312 T4	1'34"302	1'33"240	1'47"893
Carlos Reutemann	Lotus-Martini 79	1'34"553	1'33"947	1'48"645
Niki Lauda	Brabham-Parmalat BT 48	1'36"581	1'34"808	1'49"829
Riccardo Patrese	Arrows-Warsteiner A1	1'37"378	1'35"265	1'51"399
Vittorio Brambilla	Alfa Romeo 178	1'37"789	1'35"385	1'47"454
Keke Rosberg	Olympus-Wolf WR8	1'37"528	1'35"659	1'47"316
Jean-Pierre Jarier	Candy-Tyrrell 009	1'37"087	1'35"926	1'50"273
Alex Ribeiro	Copersucar F5A	1'39"310	1'37"285	1'50"101
Giacomo Agostini	Williams FW06	1'40"442	1'38"554	2'00"790
Bruno Giacomelli	Alfa Romeo 179	1'44"267	1'39"082	1'48"921
«Gimax»	Williams FW06	1'42"595	1'40"066	2'04"050
Arturo Merzario	Merzario A4	2'17"637	1'41"863	2'11"771
Elio De Angelis	Shadow DN9	1'37"224	1'58"623	1'57"570
Patrick Tambay	McLaren-Marlboro M 28	1'49"530	—	1'48"890
Beppe Gabbiani	Shadow DN9	1'44"238	—	—

N.B.: i tempi validi per lo schieramento di partenza sono quelli della seconda sessione



LAUDA «dopo» a cuore aperto

«Non si può non amare dove vinci»

IMOLA - L'Italia, in un modo o in un altro, porta fortuna a Niki Lauda da quando guida per la scuderia Brabham-Parmalat Alfa Romeo. Per gli appassionati val la pena ricordare che l'anno scorso l'austriaco si vide attribuire la vittoria nel Gran Premio d'Italia a Monza per penalizzazione di Andretti e Villeneuve. Quest'anno, memore del conto sospeso che aveva nei confronti di Gilles Villeneuve, proprio nel Gran Premio «Dino Ferrari» a Imola ha voluto pareggiarlo. I perché del ritorno ad un agnismo, che sino ad Imola era stato latente nel bicampione del mondo, possono essere tanti e per non sbagliare abbiamo preferito farceli dire direttamente da lui per non omettere o aggiungere qualcosa.

«Come mai da un momento all'altro hai ritrovato tanto agnismo?».

«Quando sei nell'abitacolo di una vettura di Formula 1 pensi solo a vincere e più il circuito si addice alle qualità che possiedi, più spingi. La vittoria è la droga dei campioni di F. 1».

«Non pensi che fare quello che hai fatto al «Dino Ferrari» di Imola sia potuto scaturire da una appendice a Protokoll che non hai mai potuto scrivere?».

«No, assolutamente. Alla partenza non ho pensato mai nemmeno minimamente di fare la gara per dare un dispiacere al comm. Ferrari proprio in casa sua. Come dicevo prima, ogni pilota parte per vincere e combatte per arrivare ad afferrare la vittoria».

«So che sei stato a Parma, dalla Parmalat, tutto il pomeriggio di venerdì. Non è che da quel meeting sia venuta una nuova spinta a farti combattere, come hai combattuto con Villeneuve?».

«Vedi, di meeting se ne fanno tantissimi e si parla sempre. Mi hanno visto nel van della McLaren in Germania ad Hockenheim e tutti hanno scritto che avevo già firmato per quella squadra. Adesso tutti hanno saputo che sono andato con Bernie a Parma e così pensate che abbia già concluso con la Parmalat e la Brabham per la prossima stagione. Quando ci sono problemi economici da discutere è certo che ci debbono essere dei meeting».

«Cosa pensi della pista di Imola?».

«Ogni circuito sul quale vinci alla maniera in cui ho vinto oggi rimane un circuito da amare. E poi non pensavo che guidando mi venisse la voglia di guidare».

«Oggi hai fatto due cose: hai vinto il Gran Premio «Dino Ferrari» togliendo il gusto della festa alla Ferrari ed hai dato una vittoria nel momento dell'addio al motore Alfa Romeo all'ing. Chiti. Puoi darci un tuo commento?».

«Sembra strano, ma la maggior parte delle volte le feste anche se organizzate non riescono bene; per quanto concerne Chiti invece si è trattato dell'ultima notte d'amore tra due che si debbono lasciare. E' bene che sia finita con tanta gloria».

Bonaventura Franco

Sul podio del «Dino Ferrari» tre piloti di gran nome, tre piloti prima o adesso legati al nome Ferrari: Reutemann, Lauda e Scheckter. L'on. Colombo ha appena premiato il vincitore (ATTUALFOTO)

Three big-name drivers on the «Dino Ferrari» rostrum, three drivers previously or actually linked with the name Ferrari: Reutemann, Lauda and Scheckter. Hon. Mr. Colombo has just awarded the winner

DIVORZIO IN... BELLEZZA
TRA BRABHAM E ALFA
CON VITTORIA «PULITA»

FERRARI

che sbaglio di gomme!

IMOLA - Circondato dallo scetticismo degli «addetti ai lavori», ancora memori della grande giornata di Monza, preso un po' sottogamba dai responsabili dei vari teams, alcuni dei quali hanno preferito — con scuse varie — dare forfait, guardato con sospetto — e con sufficienza mista a stanchezza — da alcuni piloti, questo Gran Premio di F. 1 ad Imola è andato in porto nel migliore dei modi, a dispetto delle previsioni (non solo atmosferiche) dei più pessimisti.

La gara è stata attraente, i protagonisti hanno dovuto alla fine ammettere di essersi divertiti, messi alla frusta da un tracciato che non ha paragoni, in Italia, come completezza tecnica, e la gente ha mostrato di gradire questa impennata d'orgoglio di Lauda, che una volta tanto si è impegnato a fondo per vincere una gara che entrerà probabilmente negli albi d'oro come l'ultima del binomio Brabham-Alfa. Una vittoria «pulita» finalmente.

Ad una settimana da quel Gran Premio d'Italia che, consacrando Scheckter campione del mondo, aveva implicitamente ricordato certe sue incaute dichiarazioni dopo il «divorzio» da Ferrari, Lauda si è preso una saporita rivincita proprio nella gara intitolata a Dino Ferrari, nell'autodromo che porta lo stesso nome, e che la casa di Maranello aveva onorato con la presenza della sua squadra al completo, ipotecando il risultato con una bellissima prima fila «tutta Ferrari».

Le due 312 T4 in versione preturbo se ne erano effettivamente andate, scattando bene dallo schieramento, seguite da un Reutemann anche lui piuttosto deciso a ben figurare. Seguiva quindi Lauda, che nei primi giri aveva dato l'impressione di poter passare la Lotus, ma niente di più. Quattro piloti Ferrari, attualmente in forze o «ex» di Maranello, menavano la danza, e la gara sembrava destinata a chiudersi sul prevedibile monologo tutto rosso.

Invece, le solite gomme Michelin hanno ravvivato la corsa. Erano tipi da circuiti stradali, quindi non avrebbero dovuto subire problemi da una pista non certamente pulita, eppure hanno cominciato a degradare dopo dieci giri condotti non certamente allo spasimo, e nonostante la pioggia del mattino avesse tenuto molta polvere lontana dalla pista. Una scelta che più sbagliata di così non poteva essere.

Scheckter è stato il primo a molare, portando alla fine la corsa, da questo momento in poi, senza il minimo sprazzo. Lauda pian piano si è fatto sotto, al 10. giro ha passato Reutemann, quattro giri dopo è arrivato a contatto di Scheckter,



E' appena scattato il GP ad Imola, e Villeneuve ha preso la miglior partenza davanti a Scheckter, Reutemann, Patrese e più all'esterno Lauda, Brambilla e Jarier. Partiti in 15 (ATTUALFOTO)

ed al 15. giro lo ha passato con una certa facilità. Il campione non aveva né modo né voglia di reagire.

Più complicato, ed altamente spettacolare, è stato per l'austriaco andare in testa. Leggerete in cronaca del duello con Villeneuve del 20. giro, con attacchi e risposte tipo Gilles-Arnoux a Digione. Niki poi è passato, ed al giro dopo alla Tosa Villeneuve, in frenata, lo ha tamponato rimettendoci il muso. E' andato al box, e già che c'era è ripartito con gomme nuove, sdoppiandosi platonicamente da Lauda quando però già da parecchio il V12 Alfa di Niki suonava male per la successiva rottura di due scarichi, uno per bancata.

Anche Reutemann, che ha passato Scheckter proprio nel giro in cui anche Lauda passava Villeneuve, aveva un collettore di scarico incrinato, ma i due sono andati al traguardo tranquillamente, senza al-

tri problemi che non fossero un discreto calo di rendimento, specie nelle accelerazioni. Ma ormai era fatta. Non poteva certo il volonteroso Patrese, liberatosi bene nei primi giri dalla potenziale minaccia di Jarier e Rosberg, pensare di andare ad insidiare i primi. Non rimaneva che la rincorsa di Villeneuve, alla caccia (riuscita) del record sul giro, per tenere desto l'interesse dei 40 mila attorno al Santerno.

Gli italiani, in una gara che sembrava fatta apposta per loro, non hanno avuto fortuna. La sorpresa più piacevole l'ha data Agostini, che ha fatto una bella gara resistendo con caparbietà per 15 giri alla pressione di Tambay. Il quale non aveva una gran macchina, aveva visto il circuito solo per pochi giri, ma è pur sempre un ottimo pilota di «serie A». Il compagno di colori di «Ago» nell'Aurora,

«Gimax», faceva quello che poteva con un motore che tendeva a scaldare, mentre De Angelis e Brambilla hanno trovato il modo di rovinarsi la gara a vicenda in una collisione in chicane bassa che, francamente, si poteva evitare.

Elio lottava con una vettura lentissima e dagli assetti imprevedibili, ma era pur sempre nono e poteva diventare ottavo, dopo essersi liberato bene, nei primi giri, dal gruppetto di Agostini, Ribeiro e Tambay. Il suo compagno occasionale di team, Gabbiani, non era neppure partito perché senza motore, mentre la grande delusione è venuta da Giacomelli.

Bruno ha avuto una vigilia piena di problemi, e non ha praticamente potuto girare. Il mattino del sabato, in prove non cronometrate, ha fatto solo tre giri prima di tornare al box con problemi di lubrificazione.

The GP at Imola has just sprung off and Villeneuve got the best start in front of Scheckter, Reutemann, Patrese and, further on the outside, Lauda, Brambilla and Jarier. There were 15 starters



ne, e nel turno buono si è dovuto qualificare con la macchina vecchia. Il mattino di domenica è stato abbastanza rapido, sul bagnato, e pareva che tutto fosse a posto. In gara, invece, si è subito accorto che l'acqua saliva, e si è dovuto fermare dopo cinque anonimi giri per non «cuocere» tutto.

Un vero peccato, lui e la sua promettente Alfa avrebbero potuto rappresentare la novità più lieta di questa gara di esordio, in attesa del Gran Premio dell'80, del «Dino Ferrari» di Imola. E' stata un'esperienza necessaria, piena di interessanti indicazioni. Positive e negative. Ma utili sia gli organizzatori che ai piloti per «mettere a fuoco» un impegno ad altissimo livello che l'impianto ed i suoi promotori, dopo tante dispute, hanno dimostrato di meritare.

Marco Magri

Nemmeno gli scarichi rotti dei battistrada hanno sferzato l'orgoglio di Scheckter

IMOLA - Alle 9 di mattina l'Autostrada del Sole è già intasata al casello di Imola, che pure ha aperto quattro uscite supplementari. Le macchine targate Milano, Piacenza, Parma e Modena si sprecano. Nei lunotti sono in molti ad avere le bandiere del «cavallino» piegate. Il vialeone che conduce al Dino Ferrari è già una processione. Molti con impermeabili e ombrelli visto che cala una nebbiolina e il cielo non promette molto. Purtroppo (per gli organizzatori) questo bloccherà molti tifosi nelle loro case, visto anche che la diretta televisiva era garantita. Ma i più appassionati vanno, armati di tutto punto, per aggrapparsi alla Tosa o alla montagnola sopra la Rivazza.

Dopo le prove libere della mattina è comparso il sole, e ci pensa la gara con le Renault 5, veramente all'arrembaggio in diversi punti, a scaldare gli animi. Una breve pausa per un pasto alla meglio e poi dalle due e mezza cominciano a rombare i motori. Assedio naturalmente al box Ferrari. Gli emiliani e i romagnoli, quelli che non sono stati a Monza, vogliono vedere da vicino i loro eroi, il campione del mondo Scheckter, il suo scudiero di lusso Villeneuve. E poi le due Alfa Romeo, gli altri italiani, Agostini, Lauda.

Alle 15 in punto le vetture sono schierate, ma c'è un attimo di suspense per la macchina di Villeneuve, sulla quale si sono tuffati i meccanici sollevando la

carrozzeria per cambiare la centralina elettrica. La cosa si risolve in pochi attimi visto che dodici minuti dopo le due Ferrari prendono il via davanti a tutti per il giro di ricognizione. Alle 15,15, puntualissimi sull'orario prestabilito, si accende la luce verde della partenza. Un via molto bello, preciso, con Villeneuve che scatta meglio del compagno di colori, trascinandolo in scia verso la Tosa. Le due Ferrari affrontano così la prima curva seguite dalla Lotus di Reutemann e dalla Brabham di Niki Lauda. Al primo passaggio sul rettilineo

Leopoldo Ganetoli

CONTINUA A PAGINA 30



Al 18. giro, De Angelis raggiunge Brambilla in chicane, lo affianca e cerca di passarlo, ma Vittorio chiude ed i due si toccano. L'Alfa potrà ripartire. At lap 18, De Angelis catches Brambilla in the chicane, comes up on his side and tries to pass, but Vittorio closes up and they touch

CONTINUAZIONE DA PAG. 29

le posizioni sono le seguenti: Villeneuve, Scheckter, Reutemann, Lauda, Brambilla, Patrese, Rosberg, Jarier, Agostini, Ribeiro, De Angelis, Tambay, Giacomelli, Gimax e Merzario. Il primo sorpasso lo fa Patrese, nel corso del secondo giro, ai danni di Brambilla, mentre De Angelis passa Ribeiro il giro seguente, per perdere ancora la posizione il giro dopo.

Il primo ritiro avviene al quinto giro, quando Giacomelli entra ai box e si sfilia dalla macchina. Un sasso sollevato da chi lo precedeva gli ha forato un radiatore e lui subito se ne è accorto. Non c'è niente da fare per il bresciano, che sognava una rivincita dopo la gara di Monza, ma al quale sono andate proprio tutte storte. E mentre Jarier passa prima Rosberg (5. giro) e poi Brambilla il giro dopo, le due Ferrari pare aumentino il loro vantaggio, anche per una vistosa sbandata di Reutemann alla variante alta. Chi non perde, anzi guadagna terreno, disponendo di una macchina estremamente veloce nella parte bassa del circuito, è Niki Lauda, che anche grazie agli errori di Reutemann si fa sotto alla Lotus dell'argentino.

POSIZIONI AL 10. GIRO

Villeneuve, Scheckter, Reutemann, Lauda, Patrese, Jarier, Rosberg, Brambilla, De Angelis, Ribeiro, Agostini, Tambay, Merzario, Gimax.

Proprio nel corso del 10. giro Lauda preme ancora e riesce in staccata a infilare Reutemann alla Tosa, conquistando il terzo posto, mentre si ferma per un controllo ai box Gimax, con il motore che già tira a surriscaldare, e perde un paio di giri prima di ripartire. Si fermerà definitivamente al 32. Lauda insiste nel suo forcing e solo 5" lo distanziano da Villeneuve, ma molto meno da Scheckter, che appare vistosamente in crisi con i pneumatici. E infatti, nel corso del 15. giro, prima delusione per i tifosi ferraresi, accorsi ad applaudire il campione del mondo. Lauda infila con perfetta scelta di tempo (anche grazie alla sua velocità di punta notevolissima) Scheckter alla staccata della Tosa e si inserisce al secondo posto, mettendosi in caccia della lepre Villeneuve.

Nelle retrovie Patrick Tambay fatica la sua parte per superare l'altra vettura Marlboro, la Williams senza minigonne di Giacomo Agostini che si difende da leone e cede la posizione solo al 16. passaggio. Lauda è sempre più scatenato e dà l'impressione di guidare al limite, specie alla variante alta dove scivola più di una volta fuori con il retrotreno sollevando nuvole di polvere. La sua progressione è davvero impressionante, anche grazie al calo di Villeneuve, anche lui inguaiato coi pneumatici che però difende coi denti la sua posizione. Al 16. giro si ferma ai box Ribeiro con il cambio in disordine e riparte un paio di giri dopo (probabilmente senza aver risolto molto, visto che sarà costretto al ritiro

dieci giri dopo con il cambio inchiodato definitivamente).

Il giro dopo si risolve un altro duello che stava andando per le lunghe: Elio De Angelis, che da qualche giro studiava come infilare Brambilla, si decide all'interno della variante bassa e infila la sua Shadow all'interno della Alfa Romeo del monzese, che a sua volta chiude. Le due macchine si agganciano per le ruote e si girano in uscita, rimanendo però in senso di marcia. Brambilla, che non ha fatto spegnere il motore ce la fa a ripartire. Non la stessa cosa per De Angelis, che dopo aver provato invano a ridare l'accensione sarà costretto al ritiro.

POSIZIONI AL 20. GIRO

Villeneuve, Lauda, Scheckter, Reutemann, Patrese, Jarier, Rosberg, Brambilla, Tambay, Agostini, Ribeiro, Merzario, Gimax.

Il ventesimo giro è stato letteralmente da cardiopalmo. Tutti ci aspettavamo che Villeneuve, che conosciamo come un combattente «totale» vendesse cara la pelle, ma un giro «ruota a ruota» tipo Digione, senza il minimo coniato, non ce lo aspettavamo proprio. Questo il «film» del giro.

Villeneuve passa sul traguardo con Lauda in scia. E' chiaro che l'austriaco approfitterà della scia per passare alla stac-

cata della Tosa. Lo fa infatti pulito, senza essere ostacolato, all'esterno della semicurva a destra che immette alla Tosa. A questo punto pensa di aver risolto la cosa, e invece di stare a centro pista o alla corda per affrontare la curva tornante, allarga leggermente, quanto basta al mai domo Gilles per rinfilarci all'interno un'altra volta. Le due macchine, all'uscita della Tosa sono appaiate, e appaiate, con Lauda all'esterno, bruciano la salita che porta alla Piratella, in piena accelerazione. La Piratella, una curva in contropendenza, una delle più ostiche, la affrontano ancora appaiati, da vero brivido. Ma da grandi maestri quali sono



Partito dalla terza fila con la vecchia 178, Brambilla nei primi giri ha resistito alla pressione di Jarier e Rosberg. Sotto, delusione per Bruno Giacomelli, qui davanti a «Gimax» e Arturo Merzario (ATTUALFOTO). Started from third row with the old 178, Brambilla resisted the pressure from Jarier and Rosberg. Below, disappointment for Giacomelli, here in front of «Gimax» and Merzario



...e VITTORIO fece le corna a DE ANGELIS!

IMOLA — Una giornata negativa, direi, ingegnere: lei cosa ne dice...?

Mi guarda male l'ing. CHITI poi sbotta: «Ma quale giornata negativa? Abbiamo vinto. Lei "Tè" matto da legare...».

— Io veramente parlavo delle Alfa Alfa...

«Sì, abbiamo avuto qualche problema solo di sfortuna, ma ci ha ripagato la vittoria di Niki. Pensi che Ecclestone mi ha voluto con lui per vedere assieme la bandiera a scacchi che si abbassava davanti a Lauda...».

Poi l'ing. Chiti fa una analisi sulle sue due macchine in pista, dicendo che porterà due macchine nuove in America: «Quella di Brambilla non poteva fare meglio di così, sarebbe stata più avanti senza quel contatto con De Angelis. Giacomelli è stato sfortunato già dalle prove, l'olio scaldava. Abbiamo smontato e rimontato tutta la macchina ma non abbiamo trovato nulla. In gara poi un sasso ci ha rotto il radiatore dell'acqua dopo 4 giri: non si può fare nulla contro una sfortuna del genere».

BRAMBILLA ha un diavolo per capello. Lo hanno visto tutti (dopo la «puntata» che i fotocolor accanto documentano) fare napoletanamente le corna al giovane rivale quando è ripassato in variante e Elio se ne andava a piedi ai boxes. «Se De Angelis non la smette di dire che è colpa mia, gli do due "cartoni" (sberle) così

la smette; mi è venuto dentro in pieno quando io ero in curva, non so come si possa dire che la colpa è mia».

Brambilla fa vedere ai presenti i segni delle ruotate a metà macchina sulla fiancata sinistra. Poi dice: «Non so come De Angelis dica una cosa del genere, io non ostacolo volutamente nessuno, mi hanno pur passato Patrese e Rosberg; li ho forse buttati fuori? E' ora di smetterla...».

DE ANGELIS è di parere esattamente contrario: «Brambilla mi ha buttato fuori, io lo avevo affiancato e gli ero già davanti quando lui mi ha chiuso mandandomi nella sabbia. Lui è riuscito a partire io no. Non si fa così, anche perché io ero più veloce; non so perché faccia queste cose».

● CI SCUSIAMO con i lettori di AUTOSPRINT che hanno presentato il tagliando-sconto alle biglietterie di Imola per il GP Dino Ferrari e non hanno visto rispettato l'accordo che avevamo stipulato in precedenza. Da parte nostra protesteremo presso gli organizzatori, ma ormai il guaio è fatto. Da questo momento comunque, ci vediamo costretti a sospendere qualsiasi altra iniziativa di questo genere, onde evitare spiacevoli epiloghi.

riscono a non toccarsi. Nella discesa delle Minerali Niki Lauda decide di non rischiare ulteriormente, e alleggerisce un momento, lasciando il canadese al comando, fra gli urli della folla.

Noi in tribuna stampa tiriamo il respiro ma non per molto. Lauda si rende ben conto di avere la corsa in mano, e pur rimanendo in scia del canadese davanti alle tribune, lo «brucia» questa volta ancora più nettamente, alla scacciata della Tosa successiva. E questa volta non lascia più il varco all'interno, per il canadese, che tenta ancora la stessa manovra, ma questa volta tampona con l'alettoncino anteriore la gomma posteriore sinistra di Niki. L'alettoncino salta subito, e con quello le speranze dei tifosi ferraristi. Villeneuve rientra ai box, gli cambiano in fretta e furia il musetto e le gomme e lo ripediscono fuori. Riesce davanti al compagno Schecter, e da quel momento, con gomme fresche, guadagnerà una media di tre secondi al giro su tutti, che gli consentirà una decina di giri dopo di sdoppiarsi su Lauda ancora alla Tosa.

POSIZIONI AL 30. GIRO
Lauda, Reutemann, Schecter, Patrese, Jarier, Rosberg, Villeneuve, Tambay, Brambilla, Agostini, Merzario, Gimax.

Ormai il gioco è fatto, a dieci giri dalla fine. Le posizioni rimarranno le stesse praticamente fino a fine corsa. Lauda in testa, con problemi agli scarichi, amministra il suo vantaggio su un Reutemann anche lui con i tubi di scarico in disordine. Schecter continua la sua gara non proprio brillante, a causa delle gomme sbagliate, mentre Patrese porta a termine una bellissima corsa, pur al volante della Arrows vecchia, sulla quale nessuno puntava molto. Ma alla fine dei conti questa vettura, pur superata e non competitiva, ha permesso al padovano, che non ha commesso il minimo errore, di concludere quarto, primo degli italiani, a pieni giri. Ancora a pieni giri concludono Jarier e Rosberg, pur in possesso di monoposto più recenti e più valide, mentre a un giro terminano Brambilla e Agostini e a due Merzario.

I. C.

● Notato ai box Ferrari il primo giorno di prove libere anche FRANCO ROCCHI fino a un paio di anni fa responsabile della progettazione alla Ferrari. «Mancavo da 25 anni da Imola» ci ha raccontato mentre lo accompagnavamo per un giro di pista «quando venimmo a correre con tre Ferrari, mi sembra ci fosse Mays nel '53. Ma prendemmo una gran paga dalla Maserati del bolognese Perdisa».

● «JODY come ti senti campione del mondo?» ha chiesto per l'ennesima volta un collega al pilota sudaficano delle Ferrari. «Onestamente — ha risposto Schecter — è una settimana che ci penso, ma non sono ancora riuscito a trovare una motivazione valida».

La Brabham-Alfa per GIL guadagnava in rettilineo

IMOLA - Quando ormai non c'erano dubbi che Niki LAUDA avrebbe vinto il GP Dino Ferrari, Ecclestone ha mandato a chiamare l'ing. Chiti e lo ha voluto con sé vicino al muretto dei box per salutare assieme la vittoria della Brabham con il motore Alfa, l'ultima corsa del binomio sfortunato di questi ultimi anni. Niki Lauda fa il giro d'onore ma tutti gli applausi sono per Villeneuve il «baby» canadese che ha anche qui a Imola infiammato la folla.

Lauda arriva alla chicane, rallenta per dare un «passaggio» a Ghedini che gli era corso incontro e insieme raggiungono i box assediati dai tanti tifosi dell'ex ferrarista. Urla Ghedini: «Niki è sempre lui... è il più forte...».

NIKI CAMBIA IDEA SULLA PISTA

— Ti sei divertito perché hai vinto?

«No, perché è stata una gara rilassante, non fatta in souplesse, attenzione, ma senza il problema di fare punti ad ogni costo ci si diverte di più».

— Un tuo giudizio sul circuito?

«Buono: c'è qualcosa da cambiare ma va bene. Anche se oggi io preferisco Monza che è più sicuro, Imola è un circuito più guidato dove possono saltare fuori le doti naturali di un pilota».

— Ci sono state scortecchezze fra te e Villeneuve?

«No, nessuna. Io l'ho passato, lui mi ha ripassato; quando ho visto come ha fatto, il giro seguente non gli ho permesso di ripetere l'operazione. Forse lui ci sperava».

Applauditissimo VILLENEUVE che, nonostante una fermata per cambiare musetto e gomme, riesce a sdoppiarsi e termina a pieni giri in settima posizione. Il pubblico è tutto per lui.

— Che cosa è successo con Niki?

«Niente di particolare, nessuna scortecchezza, lui mi ha passato, e io l'ho ripassato; il giro dopo ho ritentato la stessa manovra, ma Niki è stato a sinistra e io l'ho

toccato leggermente rovinando il musetto».

— Hai avuto qualche problema, visto che Lauda ti ha preso a metà gara?

«Sì, un problema di gomme, scarsa aderenza principalmente, poi ai box quando ho cambiato il musetto ho montato altre gomme e la macchina è andata meglio. Giravo mediamente 2-3 secondi in meno di prima».

— Dove era qui a Imola il vantaggio della Brabham rispetto alla tua Ferrari?

«Nettamente più veloce in rettilineo Niki di me, mentre io guadagnavo leggermente nel misto».

— Come ti è sembrata la corsa?

«Molto divertente; mi spiace solo di non averla vinta per il commendatore Ferrari, era infoltata al figlio e forse gli sarebbe piaciuto?».

— Due parole sul circuito?

«Splendido, lo avevo già detto la scorsa settimana quando ero venuto qui a provare. C'è qualche piccola cosa da fare ma può ospitare un GP di F. 1 tranquilla mentre e lo ha dimostrato oggi».

CHAPMAN SUL MURO INCITAVA CARLOS

REUTEMANN ride e scherza ai box come non lo avevamo mai visto fare. La gara è finita, lui è secondo; negli ultimi giri Chapman sul muretto dei box quando ha sentito che uno scarico di Lauda si era rotto, lo incitava con il pollice ad andarlo a prendere gridandogli «GO!», ma poi anche a Reutemann...

«Avevo avuto segnalazione dai box che Lauda aveva problemi davanti, ho spinto più che potevo ma ho rotto uno scarico anch'io e non ho potuto tentare di prendere Niki».

ANCHE JODY CAMBIA IDEA

Chi non è sembrato un «professionista» è SCHEKTER, che sembra abbia corso in souplesse,

non ha certamente onorato il suo fresco titolo di campione del mondo. Si giustifica dicendo:

«Non avevo aderenza, le gomme si sono degradate presto e più di così non potevo fare».

Poi continua: «Una bella corsa comunque, divertente; il circuito ha bisogno di essere rividuto, ma poche cose. Stavo dietro a Gilles comodamente, ma poi le gomme hanno permesso a Niki di passarmi».

PATRESE, autore di una bella corsa è giunto quarto: «La macchina è andata bene, credo meglio della nuova. Imola, mi piace molto, credo di aver fatto una bella corsa, davanti ho solo delle vgn car...».

JARIER: «Mi sono divertito come da tempo non mi succedeva in questa gara, ho avuto qualche problema di aderenza, ma è stato un pomeriggio piacevole. Tanto pubblico, su questa bella pista a vedere la gara: mi ha piacevolmente sorpreso».

AGOSTINI è stato giudicato da TAMBAY dopo la gara e dopo che i due avevano duellato assieme per tanti giri.

Dice Tambay di Ago: «Mi è molto piaciuto Agostini, è molto pulito nella guida, unico neo è che stacca troppo presto, mi sono trovato con il rischio di tamponarlo per questo...».

Agostini ha fatto qui a Imola una delle più belle corse da quando è salito in auto. Alla fine della gara, mentre si ristora al fresco del suo box, ci dice:

«Credo di aver fatto una bella corsa, poteva essere migliore solo che dopo pochi giri mi è calato il motore di mille giri e non potevo fare meglio. Corriere in mezzo a vere vetture di F. 1 è stata per me una esperienza positiva, anche perché ho visto la mia macchina migliorare enormemente con le gomme che ci ha dato la Goodyear».

— Imola in moto e Imola in auto: che differenza c'è per te?

«Tanta, vorrei dire che c'è un abisso fra le due specialità, e me ne sono accorto qui su una pista che conoscevo bene con la moto».

Giancarlo Cevenini

TRE GIORNI DI PROVE CON MOLTO LAVORO

FERRARI da prima fila sotto gli occhi del DRAKE

IMOLA - Con l'imprimatur ufficiale di Enzo Ferrari, che si è presentato a Imola, nell'autodromo intitolato a suo figlio Dino, dopo almeno una decina di anni che non si spostava per seguire le sue auto al di fuori delle mura di Fiorano, sono praticamente iniziate le prove della F. 1, che sedici anni dopo è tornata sul circuito del Santeramo. I grossi vani delle squadre inglesi, il giorno dopo il GP d'Italia a Monza, si sono direttamente spostati verso Imola con di loro carico di F. 1 per questa gara-rivincita, seconda prova e delle massime monoposto in territorio italiano.

Imola, come Monza d'altronde, non è ancora completa, almeno sull'ultimo piano di lavori. La pista è perfetta, ma le infrastrutture del box, e annesse costruzioni, sono ancora a livello minimo. Solo venerdì infatti la prima serie di box è stata aperta alle squadre, con i servizi essenziali e l'asfalto del paddock ancora fresco. Ma le ostilità erano cominciate già qualche giorno prima.

MERCOLEDÌ

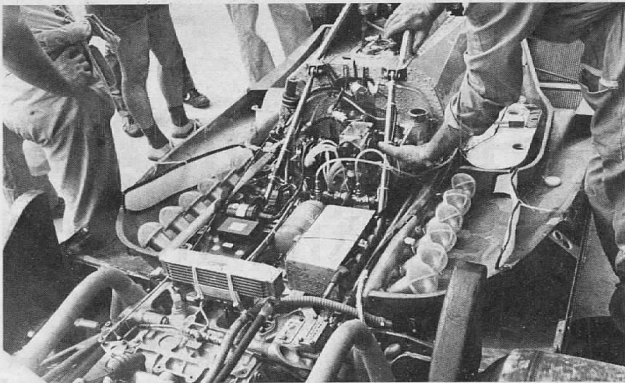
Applausi per il Drake

Anteprima importantissima per questa settimana imolese le prove libere della Ferrari. I primi applausi sono per il grosso camion che contiene una monoposto T 4 per Villeneuve, che appare in tarda mattinata preceduto da una Beta con a bordo l'ing. Forghieri e il piccolo canadese Gilles non ha mai visto Imola e con Forghieri che gli fa da Cicrone compie un paio di giri con questa berlina di serie. Poi si ferma al box ad osservare i meccanici che nel frattempo hanno scaricato la T 4 numero 37 di telajo, la sua vettura di scorta di Monza, anche di piena di novità. Le prove si concentrano sull'apparato frenante, che è stato ulteriormente rinforzato in previsione del turbo con l'adozione di doppie pinze Lockheed a 4 pompanti su tutti i dischi, che sono all'interno delle ruote sia davanti che dietro. Per di più i freni posteriori hanno una corona alettata, che gira assieme al disco, e funziona da estrattore dell'aria in funzione di raffreddamento, maggiorato anche, oltre che dalle prese alle già viste a Monza, anche di piccole «orecchiette» inferiori in lamiera. La macchina è dotata anche del regolatore elettronico della carburazione, anche quello già visto a Monza in prova. Appena Tomaini ha sistemato i termo-tape, che non sono altro che striscie metalliche adesive che si piazzano sulle pinze per rilevarne poi le temperature massime, la vettura è pronta per il canadese, appena rientrato da un pasto leggero consumato con Forghieri e Rocchi, in visita-nostalgia alla sua Ferrari.

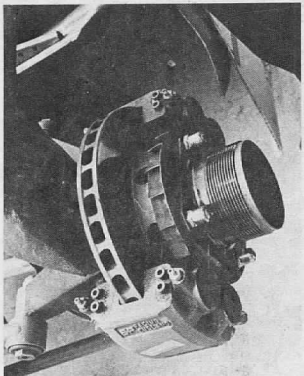
E mentre il canadese comincia a girare una nuova serie di applausi saluta l'arrivo di Enzo Ferrari in persona, che scende dalla sua 131 metallizzata e si va a sedere proprio davanti al suo box, per la gioia dei fotografi. I suoi meccanici sono increduli: per loro è certamente uno dei premi più importanti riaverlo alle loro spalle, pochi giorni dopo la conquista del mondiale. Il canadese continua imperterriti nel suo lavoro, e a gran falciate di secondi si avvicina al record ufficiale del tracciato, quell'1'37"113 stabilito nel '76 da Reutemann con la T 3. Dopo qualche regolazione ai freni e un decisivo spurgo riesce infatti a scendere rispetto

a quel tempo, e si fissa su un crono di 1'35"1, di un paio di secondi inferiore al tempo precedente. Le cellule fotoelettriche installate di fronte al box danno una velocità di passaggio di 210 kmh, duecentocinquanta metri solo dopo l'uscita dalla variante bassa!

Forghieri appare soddisfatto, tenendo anche conto della pista molto sporca di terra. Dopo 32 giri Villeneuve non passa. Ha spento il motore alla Rivazza, preoccupato per un calo di pressione. Arriverà ai box trainato dalla Giulia-ambulanza e si sfilerà subito dalla macchina, che viene caricata sul camion. Si concede subito ai giornalisti e le sue prime parole sono di entusiasmo per il circuito: « Mettere solo qualche altro copertone alla Rivazza, per sicurezza: mi sembra che Imola sia una mezza via tra Silverstone e Monza, molto bella ». E per dimostrare la sua disponibilità conduce gli organizzatori per un giro di pista guidando la Mercedes del direttore di gara, soffermandosi nei punti che ritiene critici per suggerire ulteriori migliorie.



A Imola, la Ferrari aveva il regolatore elettronico della carburazione



Le due 312 T4 erano identiche, entrambe dotate di pinze a doppio pompante della Lockheed. Si notano anche le alettature per ventilare i dischi

VENERDÌ

Brambilla record

Ancora prove libere (visto che per l'opposizione della Ferrari non si vogliono far valere per lo schiarimento) il venerdì, con le due Alfa Romeo che scendono in pista nella tarda mattinata. Il primo è Vittorio Brambilla, con la 177 con la quale ha corso a Monza, con gli stessi rapporti montati sul cambio a sei marce. Parte lentamente, visto che la pista è ancora molto sporca, ma dopo qualche giro al piccolo tratto riesce a spingere meglio e spicca un buon 1'37"4 che rimarrà la migliore prestazione della giornata. Vittorio è abbastanza soddisfatto: « La pista sembra molto meglio, mi piace molto: certo il curvone dopo il traguardo è sempre il punto più critico... ».

Assieme a lui scende in pista anche Bruno Giacomelli, con la 179 che ha usa-

to a Monza, anche lui con gli stessi rapporti monzesi e con un vacuometro per misurare la tenuta delle minigomme. Bruno si ferma però subito al box per sostituire un alettone nuovo, con doppio pilone di sostegno e il tubone orizzontale che lo sostiene carenato, che non lo soddisfa e poi rientra con l'alettone a pilone centrale, con il quale spicca quell'1'38"81 che rimarrà il suo miglior tempo. Infatti, ripartendo da una sosta ai box non terminerà il giro per la rottura del comando del distributore d'iniezione, che richiederà il cambio del motore. Viste in pista anche le due Williams di Agostini e « Gimax » con Ago subito in discreta evidenza (1'41"8) pur con un motore che mancava di 1000 giri in seguito all'adozione di pneumatici molto più grandi di diametro (nella serie Aurora si usa invece una gomma monotipo Goodyear G 50 più piccola). « Gimax » che ha preso di nuovo in mano la macchina che aveva avuto recentemente Pardini ha più faticato, accusando prima un leggero sovrasterzo che ha poi corretto cambiando la barra anteriore, ma

box per controllare le temperature delle gomme: chi rientra a piedi è invece Patrick Tambay che ha fatto il suo debutto nella discesa verso la Rivazza, lasciando anche molto olio, che si aggiunge anche alla terra che ancora si solleva al passaggio delle wing car.

Dopo i primi aggiustaggi, sempre con molta cautela visto che nessuno vuole rompere il motore, qualcuno riesce a prelevare il motore. Dopo la prima mezz'ora Jody Scheckter gira già in 1'38"4, mentre Merzario si ferma al box con il motore fuori uso, che i meccanici si accingono a cambiare. Anche Giacomelli è spesso ai box con problemi al cambio con la 4. marcia che non riesce a scendere. A mezzogiorno sospensione di dieci minuti di queste prove non cronometrata per recuperare un paio di vetture rimaste in pista. Una di queste è la Shadow di Beppe Gabbiani, che ha fatto in tutto 5 giri, e si è dovuto fermare con il motore senz'olio per un raccordo del motore anteriore, che strisciava per terra in frenata. I meccanici con molta calma decidono di cambiarlo con l'unico sano che hanno, ma quando anche De Angelis romperà il suo in prove ufficiali, cambieranno destinazione per quest'unico Cosworth. Per Beppe, che ha pagato 25 milioni per correre, la gara è finita (però, non mai: 5 milioni a giro!).

Dopo 10' minuti di sospensione le prove ricominciano. De Angelis continua ad avere problemi all'avantreno, che saltella da tutte le parti: Gimax ha problemi con le gomme mentre Ribeiro riesce un discreto tempo al circuito all'uscita della variante bassa. Si ferma Agostini sulla pista per la rottura di un raccordo benzina: chi lo conosce bene sussurra che da quando la benzina è andata a 600 lire, Mino si è fatto sempre più parsimonioso...

Nessun problema nel team Ferrari, dove lavorano tranquilli sulla aerodinamica e alla ricerca del miglior treno di gomme. Le macchine sono ora tutte e due uguali, con doppi freni a 4 caliper per ruota. Solo a Villeneuve viene cambiato il motorino d'avviamento perché stentava a partire. Alla chiusura comunque le due Ferrari hanno un miglior tempo di 1'34" per Villeneuve e poco dietro il compagno Scheckter, poi Reutemann, Giacomelli è fermo ai box con problemi al circuito dell'olio, Lauda sta facendo cambiare il motore che accusava vibrazioni e Rosberg rimaneva fermo sul tracciato senza benzina. Nessun problema particolare per Patrese, che con la vecchia Arrows aspettava la sessione valida per montare un treno rimastogli di gomme da tempi.

SABATO prove ufficiali

Il dramma di Bruno

Alle 14,15 con un discreto caldo prendono il via le prove ufficiali, ritardate secondo la nuova tabella di marcia. Merzario col motore nuovo esce per primo seguito da Jarier, Gimax, Rosberg, Brambilla, Patrese, Villeneuve, Agostini, Reutemann, Ribeiro, De Angelis e infine Scheckter. Fermi ancora Lauda al quale stanno ancora sistemando il nuovo motore, Gabbiani e Tambay entrambi senza motori. Problemi a non finire per il povero Giacomelli, la cui Alfa è vivisezionata alla scoperta del guaio di lubrificazione. Ma la cosa non sembra semplice e Giacomelli sarà costretto a salire sulla vecchia macchina di Brambilla per qualificarsi. Il quale Brambilla sta facendo miracoli con la vecchia 177. Quando spicca un 1'35"3 un meccanico commenta: « L'è matti! ». Gli vengono messe gomme più morbide, ma dopo due giri viene fatto rientrare. « Peccato, mi sarebbe piaciuto fare altri due giri: andava tutto così bene! ».

Elio De Angelis con Tambay si fa la sua passeggiata dopo aver lasciato la sua Shadow alle Minerali, col motore fudri uno avrà quello destinato a Gabbiani, ma disponendo di gomme da tempo, non potrà più provare. A venti minuti dalla chiusura delle prove esce Lauda, subito molto veloce, nella scia di Reutemann. Cinque minuti dopo Giacomelli esce con la vettura di Brambilla, sistemato alla meglio con pezzi di cartone dietro la schiena per arrivare ai pedali e al volante. Quando scenderà da questa scomoda situazione pregherà i giornalisti di lasciarlo stare, tanto nervoso e amareggiato è di questa situazione.

Tutti invece seguono il forcing delle due Ferrari, che si scambiano record su record. Prima è Scheckter, poi Villeneuve. Negli ultimi 5 minuti anche loro avverano le 200, le Michelin da tempi, se scenderanno ancora vertiginosamente. E' una me-

poi con rapporti più adatti è sceso anche lui a 1'44" dopo pochi giri. Per ultimo Arturo Merzario ha fatto pochi giri di pista, accusando quasi subito una perdita d'olio dal filtro in pressione del cambio. Sostituita in estremo questa guarnizione è poi riuscito, praticamente in due giri, a fermare i cronometri su tempi inferiori all'1'42".

SABATO prove libere

Villeneuve strepitoso!

Con un'ora e mezzo di ritardo, alle 11,25 prendono il via le prove libere. Il pubblico ormai rumoreggia, ma Bernie Ecclestone, che ha trovato i guardrails non di suo gradimento in qualche punto esige che siano sistemati più saldamente. Il pisto a scendere in pista è Ribeiro, che viene subito superato da Villeneuve. Dopo un giro molte macchine rientrano ai

HANNO CAMBIATO IDEA MOLTO DALLE PROVE ALLA CORSA I PILOTI-TEST SUL SANTERNO

Jarier: «Mai tanto divertito da 4 anni a guidare in F.1»

DOMENICA prove libere

Gilles rifila 2" a tutti

Da venti giorni non pioveva a Imola, ma puntualmente la notte prima della gara vien giù un diluvio che si allunga con una acqueregolgia fino in mattinata. Il primo a scendere in pista, al di fuori delle prove libere, solo per vedere se tutto funziona è Giacomelli, al quale avevano in notata cambiato completamente la macchina. Nello scaldato, poco prima delle 10, Merzario si accorge di un trafilamento di acqua nel quarto cilindro del suo Cosworth, lo stesso difetto del motore precedente ed inizia a far smontare il motore che ha sulla vecchia A 3. Ma poi, dopo aver inserito un liquido sigillante, riuscirà a provare lo stesso (e correre) con questo motore.

Alle 10,10 scendono in pista per la mezz'ora di prove libere tutti con gomme da acqua tranne Jarier, Tambay, De Angelis e Patrese che partono subito con le slicks. Dopo un paio di giri le Ferrari sono le prime a rientrare ai box per togliere le Michelin da acqua e calzare le slicks, seguite un po' da tutti gli altri. Non è in pista Beppe Gabbiani al quale Don Nichols non ha sostituito il motore; attendono un attimo i due piloti delle Williams aspettando che la pista asciughi. Tambay, con la macchina regolata molto più morbida e con motore nuovo ha problemi sulla pista viscosa a mettere in terra la potenza, come pure Patrese all'uscita della variante bassa.

Il più veloce è ancora una volta Gilles Villeneuve, che con pista non perfettamente asciutta riesce a spiccare un buon 1'45"7 alla media di 171,49 kmh e rifila quasi due secondi al funambolico Rosenberg con la Wolf. Bene anche Brambilla, sempre a suo agio sul bagnato, che fa meglio di Scheckter e Reutemann. Il più lento è Merzario che fa solo qualche prova sulla tenuta del motore.

I. C.

● I piloti del team Ferrari per l'appuntamento imolese si sono impegnati con un po' di sufficienza. La notte prima della corsa hanno fatto le ore piccole in un locale delle colline bogliesi. «Tanto io sono in vacanza...» avrebbe spiegato ai presenti Scheckter.

● Sconcertante dichiarazione di Giacomelli a fine gara: «Naturale che sia andata così, ci hanno fatto venire per forza».

IMOLA - Il più critico nei confronti del rinnovato tracciato di Imola, nel battesimo «wing-car» del Gran Premio «Dino Ferrari», era stato subito il francese JEAN-PIERRE JARIER. Dimenticando come quando, all'occorrenza, corra a Montecarlo o a Long Beach, il pilota della Tyrrell ha scagliato subito le sue frecce contro Imola, dicendo: «E' un tracciato interessante, ma ci sono ancora parecchie misure di sicurezza da migliorare, soprattutto nella discesa che va sinistra ed a destra sul ponte, e soprattutto alla staccata per la "Rivazza" c'è una via di fuga molto ridotta e dall'altra parte ci sono le case».

Finita la corsa Jarier, mentre attendeva l'elicottero che lo portava, assieme a Jody Scheckter, a Villeneuve e Tambay verso l'aereo in partenza per la Costa Azzurra, ha però modificato parzialmente la sua posizione:

«Rimango della mia idea, però debbo anche ammettere onestamente che non mi sono mai divertito tanto a guidare da quando faccio la Formula 1».

L'atteggiamento di Jarier, il quale ha anche precisato che a parità di condizioni in fatto di sicurezza preferirebbe Monza, non è condiviso appieno da chi a Monza ha trovato, oltre che la gloria sportiva, anche i natali. Parliamo di VITTORIO BRAMBILLA.

IMOLA E' DA G.P. LO DICE BRAMBILLA

Brambilla ad Imola c'è stato dapprima da motociclista, poi da pilota di automobili ed adesso con la Formula 1:

«Il tracciato è sempre uguale a quello che ho conosciuto fin dai primi anni della mia carriera — ha precisato il pilota dell'Alfa Romeo — tuttavia debbo dire che parecchio lavoro è stato fatto dai dirigenti dell'Automobil Club Bologna per migliorare le misure di sicurezza. Certo, in alcuni punti bisognerà ancora applicarsi per riuscire ad avere più vie di fuga, e soprattutto i guard-rail più lontani dal bordo della pista. Comunque i lavori per i box, soprattutto lo spazio che c'è nei box, testimoniano

che a questo punto Imola può benissimo reggere l'impegno di un Gran Premio».

Dello stesso avviso è BRUNO GIACOMELLI che a Imola ha cominciato a correre in Formula Italia qualche anno fa:

«La pista non mi sembra cambiata come percorso da quella che conoscevo in Formula Italia. Certo in Formula 1 l'asfalto ti scorre sotto le ruote in maniera più veloce, comunque è sempre un tracciato che è tra i migliori del mondo, proprio perché offre al pilota questi saliscendi che mettono alla prova le sue capacità. Per quanto riguarda la sicurezza io non me intendo molto perché non conosco le altre piste del mondiale. Comunque debbo dire che mi sembra che, a parte alcune sfumature, a Imola si possa correre benissimo».

GILLES E JODY OPINIONI OPPOSTE

Tra gli entusiasti del percorso imolese c'è ELIO DE ANGELIS: «A Imola ho cominciato a correre in Formula 3 e mi è sempre piaciuto, perché è uno dei pochi tracciati in cui viene data al pilota la possibilità di impegnarsi e di emergere. Le misure di sicurezza, mi dicono i miei colleghi, non sono al cento per cento. Personalmente non ho avuto modo di dedicarmi al problema. Però ritengo che, fatta eccezione per la discesa dopo la variante alta, verso la Rivazza, che è davvero pericolosa e che soprattutto ha i guard-rail molto vicini al bordo pista, mi sembra che tutto sia in ordine».

Ad eccipere in maniera ufficiale per la sicurezza ad Imola da parte dei piloti c'erano i due «boss» NIKI LAUDA e JODY SCHECKTER che, come è noto, hanno fatto ritardare l'inizio delle prove non cronometrate di oltre un'ora perché in una ispezione lungo il circuito avevano rilevato la presenza di guard-rail non fissati perfettamente al terreno:

«Il guard-rail balla in maniera impressionante — ha dichiarato Lauda — e questo è molto pericoloso, al limite, se proprio non vogliono fissarli, è meglio che li tolgano e che lascino gli alberi. Per noi piloti è più augurabile sbattere contro un albero che contro un guard-rail che non sia fissato bene. Alle prossime ispezioni, se la pista rimarrà ancora in queste condizioni, noi piloti ci opporremo e senz'altro correremo a Monza».

All'obiezione: «Ma in fondo però manca un anno alla disputa del Gran Premio d'Italia sul tracciato imolese e quindi il problema di fissare dei guard-rail non pare insormontabile», l'austriaco ribatte: «Sono d'accordo, ma qui non si tratta di fissare i guard-rail quanto dell'alloggiamento nel fondo del terreno dei pilastri che sostengono il guard-rail, e quindi un lavoro che richiede più delicatezza e più accuratezza. Non so chi abbia dato il benestare a questo circuito, ma certamente da parte nostra non può esserci un assenso. Comunque il mio giudizio sul percorso di Imola rimane, adesso che lo ho conosciuto a fondo ed evidentemente non certo perché ci ho vinto, rimane positivo in quanto il tracciato è veramente una pista dove al pilota sono offerte possibilità di guida svariate».

Jody Scheckter concorda con il suo amico austriaco che insieme a lui ha effettuato l'ispezione. «Sì, Niki ha ra-

gione. I guard-rail non hanno ben fissato l'alloggiamento nel terreno, e quindi possono al minimo urto sollevarsi e mettere il pilota in condizioni critiche. Comunque il vero punto chiave è la discesa verso la Rivazza, con quel ponte in cemento armato ed i guard-rail molto vicini, e soprattutto la via di fuga in esterno di curva che non dà molto spazio al pilota, anche perché si entra molto veloci nella curva, mentre l'uscita è molto lenta. Personalmente ritengo che sarebbe meglio modificare la variante nella parte più alta, in modo da rendere l'uscita più lenta... Così come è sistemata consente a noi piloti di entrare in pieno e di uscire quindi alla massima velocità».

Il parere nettamente opposto a quello di Scheckter è quello del canadese GIL VILLENEUVE, suo partner alla Ferrari. «La discesa verso la Rivazza oggi si compie in pieno e naturalmente vedere quei muri e quei guard-rail ai lati non è certo un'impressione buona per i piloti. Comunque il vero problema è l'entrata alla Rivazza. D'altronde se oggi è troppo veloce, e un domani si rallentasse, si avrebbe il problema di avere la curva molto sfalsata, quindi si aprirebbero altri problemi di sicurezza. Personalmente però sono rimasto entusiasta del percorso, perché è una di quelle piste dove si va veloci, ma nello stesso tempo bisogna saper guidare».

PER «AGO» IN G.B. MOLTA MENO SICUREZZA

Altrettanto entusiasta del tracciato imolese si rivela il pilota francese PATRICK TAMBAY: «Sono sempre stato favorevole alla rotazione dei Gran Premi nei circuiti, e devo dire che a questo punto, conosciuta Imola, in Italia voi avete senz'altro due piste in grado di ospitare una prova mondiale. Infatti Monza, dopo gli ultimi lavori, è oggi all'avanguardia in fatto di sicurezza ed al trentotto Imola, anche se mi dicono i miei colleghi che in alcuni punti bisognerebbe rivedere alcuni particolari della pista a cui io non ho prestato molta attenzione».

Positiva è anche l'impressione di AGOSTINI, sia pure questa volta con gli occhi dell'automobilista. «Certo — dice Mino — quando ero in moto facevo le staccate senza più guardare i punti di riferimento, tanta era l'abitudine a correre qua dentro. Adesso anche se ovviamente il percorso è rimasto sempre quello con la macchina debbo fare molta più attenzione, perché se staccassi dove staccavo in moto, prenderei un giro ogni due dai miei avversari. Comunque le critiche che ho sentito fare a Imola in tema di sicurezza non le condivido al cento per cento, anche se sono d'accordo che qualcosa da fare per migliorare ci sia, direi però che tutto sommato il tracciato di Imola è molto più sicuro di certe piste inglesi o continentali dove ci fanno correre abitualmente».

Tra i nostalgici della moto non ci sono solo Agostini e Brambilla ad avere delle opinioni su Imola, ma c'è anche niente meno che il «patron» BERNIE ECCLESTONE, che nei primi anni 60 fece appunto una sua comparsa in veste di pi-

Eugenio Zigiotta

CONTINUA A PAGINA 34



CONTINUAZIONE DA PAG. 33

lota motociclistica sul tracciato imolese. Comunque il «padrino» per non sbilanciarsi, alla domanda su di un parere sulla pista, si apre in un sorriso malizioso e dice:

«E' passato troppo tempo da quella mia esperienza motociclistica per poter fare un paragone con la pista di oggi. Quello che ho visto io qui comunque personalmente mi soddisfa e sarò senz'altro dalla parte di chi vorrà correre a Imola il prossimo Gran Premio d'Italia. A questo proposito smentisco qualsiasi voce riferentesi alla possibilità che la corsa del 1980 si disputi ancora a Monza, perché anche se il tracciato lombardo ha assorbito in pieno tutti i suoi doveri e si dimostra un'avanguardia, noi abbiamo firmato un contratto con Imola ed intendiamo rispettarlo».

L'opinione dei protagonisti naturalmente trova il suo contro valore anche nella opinione di chi sta dall'altra parte della rete. «Qui certo non ci servono i cani per allontanarci dai bordi della pista», dice un gruppetto di ragazzi modenesi che, agitando bandiere Ferrari, si sono accalcati sulla parte più alta della collina che domina la curva della Rivazza. «Non so cosa abbiano detto i piloti perché ovviamente guardandoli da qua non si può valutare», dice quello che sembra il loro capo, Roberto F. di Sassuolo. «Direi però che quello che la pista di Imola offre allo spettatore è senz'altro migliore di quello che offre Monza. Noi una settimana fa siamo riusciti a mala pena a scorgere le due Ferrari vincenti di Jody e di Gilles lungo il percorso, dato che eravamo accampati in vicinanza della curva di Lesmo. Qui invece abbiamo potuto vedere e seguire i nostri beniamini per oltre mezzo chilometro, e questo giustifica ampiamente il prezzo del biglietto che ci hanno fatto pagare. A Monza non crediamo invece di aver ricevuto in contropartita quanto avevamo pagato».

Estremamente cordiale è anche l'intervento di un appassionato toscano che in moto è venuto fino a Imola per godersi il Trofeo «Dino Ferrari»: «Indubbiamente la sistemazione delle tribune lungo la pista, ma anche la mancanza di ostacoli naturali lungo la maggior parte del percorso consente a noi del pubblico di poter finalmente vedere e gustare una gara e non rimpiangere la possibilità di stare a casa e vederla in televisione».

L'ultimo parere è quello di un vecchietto settantaduenne di Verona che segue ogni Gran Premio in tutta Europa e che ovviamente non ha voluto mancare al battesimo della pista intitolata a Dino Ferrari.

«Sono stato in tutta Europa — dice il baldò nonnetto — e devo dire onestamente che solo a Le Castellet ho visto una pista più moderna e più razionale di questa di Imola. Ma devo anche dire che, mentre a Imola si riesce a vedere i piloti che guidano, al Castellet si è talmente distanti dalla pista che sembra di essere davanti ad un teleschermo e non in un luogo adatto alle competizioni». «Inoltre il grosso vantaggio di Imola — fa eco al nonnino veneto un gruppo di ragazzi che stanno allestendo un improvvisato barbeque ai bordi della pista dal quale si diffonde lungo tutto il percorso un profumato odore di salsicce — è che in Romagna non c'è difficoltà a mangiare e bere bene, e per chi viene a fare una scampagnata mangiare una piadina, una salsiccia e bere del buon Trebbiano è sempre un vantaggio rispetto a quello che è possibile allestire a Monza».

E. Z.

● GIANFRANCO BRANCATELLI si aggirava per i box di Imola, in giacca e cravatta. Non voleva sbilanciarsi per la prossima stagione, anche se ha chiaramente detto che ambisce ovviamente alla F. 1. Intanto fa da maestro a Misano per le prove di Corradi e Bacchelli con la Ralt del team Everest.

● JACKIE OLIVER il team manager Arrow che del team è anche proprietario assieme a Rees e Southgate, sta cercando uno sponsor italiano da affiancare alla Warsteiner per la prossima stagione. Ha ancora a disposizione il 30 per cento dello spazio sulle vetture, lui dice per un prezzo molto conveniente.

La GY da 15" per migliorare la Formula 1

IMOLA - A fine stagione, può essere interessante ipotizzare quale sarà l'indirizzo tecnico della prossima annata di Formula 1. Dato per scontato che la macchina-guida è la Williams, coloro fra i tecnici che non vogliono far «volò» di fantasia gireranno attorno alla creatura di Head, cercando di riprodurre la compattezza, la semplicità e la grande «pulizia» di forme sperando che — nel frattempo — qualcuno (Chapman?) non faccia un ulteriore passo avanti, sufficiente a tagliare fuori non solo la FW07 ma anche le sue copie.

Ormai è noto che, sul posteriore, c'è poco da lavorare, sia con le larghezze di carreggiata sia con le soluzioni di gom-

me in funzione della larghezza massima regolamentare. Infatti, la lamentela quasi generale è quella di sottosterzare. Quindi, si tratta di migliorare davanti. Uno dei metodi è quello di avanzare una porzione del peso: poiché la «cellula» centrale con il serbatoio per ora è una scelta quasi obbligata, non resta che avanzare il posto di guida.

Paralelamente ad uno spostamento di peso sull'avantreno, si sta sviluppando presso la Goodyear la tendenza a provare pneumatici anteriori con diametro di calettamento da 15", che non solo aumenterebbero l'aderenza (a parità di impronta a terra) causa la diminuita deriva per il fianco più basso con il diametro esterno invariato, ma rappresenterebbero anche un toccasana per montare freni anteriori di diametro maggiorato. Infatti, con la scelta ormai comune dei freni posteriori sulle ruote, quindi in posizione poco ventilata, la frenatura attualmente lascia un po' a desiderare, quindi, i cerchi da 15 pollici potrebbero generalizzarsi in breve tempo.

Non si tratta di niente di nuovo, peraltro, ricordiamo i Goodyear anteriori per cerchi da 15" per l'Alfa Romeo 12 cilindri Turbo gruppo 6.

● Via vai di elicotteri sul circuito del Santeramo. Oltre a quello dei vigili del fuoco ne sono arrivati altri, quello della Martini dal quale è sceso Zorrex, al secolo David Thieme, il boss della Essex, poi quello di Ecclestone, che ha portato fuori dal circuito, di gran fretta, il «padrino» e Niki Lauda. ECCLESTONE è andato lunedì a Città del Messico, dove la prossima stagione, con organizzazione FOCA, si disputerà un GP la settimana dopo quello di Long Beach. Poi andrà anche a Las Vegas, a vedere i progetti del circuito cittadino: ma sembra molto improbabile che si riesca ad organizzare un terzo GP negli Stati Uniti, oltre a quelli del Glen e di Long Beach.

● RICCARDO PATRESE appena terminata la corsa è scappato a casa per ripartire il giorno dopo destinazione Inghilterra. Sta provando infatti la Arrows che userà nella trasferta americana, con nuove sospensioni posteriori e carreggiate più strette, a Silverstone.

● Ancora cattive nuove per la nuova BRABHAM BT 49 COSWORTH che ha girato giovedì scorso sul tracciato piccolo di Brands Hatch con al volante Nelson Piquet. Fare che qualcosa nel motore sia esplosivo, e la macchina è poi andata a fuoco.



Auguri a LEONI

IMOLA - Fra i tanti personaggi del nostro mondo presenti alla gara di Imola ad Imola, notata l'assenza di Lamberto Leoni, il bravo pilota di Formula 2 in questi giorni ricoverato in una clinica parmense per curarsi da una rara affezione. A lui un arrivederci presto e gli auguri di tutti gli sportivi.

Chapman (Lotus) e Dupasquier (Michelin) a colloquio: un dialogo ormai interrotto per la stagione 1983?

Chapman (Lotus) and Dupasquier (Michelin) in discussion: a talk now broken off for the 1980 season?

FERRARI ha messo il veto alla MICHELIN

● Sembra che ci sia stato il «veto» Maranello alla MICHELIN per dare le gomme di Clermont Ferrand il prossimo anno ad altri due o tre team. Ferrari aveva una clausola nel contratto che, in caso di conquista del titolo mondiale, poteva esercitare appunto la facoltà di veto. E l'ha fatto l'altra settimana.

La Michelin non parla, gli uomini della Casa campione del mondo dicono solo che è una decisione presa dall'alto, che molto probabilmente si correrà nel 1980 ancora con i due team di quest'anno. Una conferma si avrà ufficialmente solo dopo il GP degli USA a Watkins Glen.

Anche la Goodyear, a questo punto, sta per decide-

re che cosa farà il prossimo anno. Aspetta solo di sapere la decisione Michelin: se saranno due team solo per la Michelin la Goodyear ne sceglierà tre, al massimo quattro. Sembrano tagliati fuori a questo punto grossi nomi come la Brabham e la Lotus che avevano cercato di passare alla concorrenza.

I teams che per ora interessano alla Goodyear sono la Ligier, la Williams e la Mc Laren, per gli altri non ci saranno gomme. La GY ne metterà a disposizione in Inghilterra e gli altri teams dovranno pensare al trasporto sui campi di gara delle gomme per prove e gara. Saranno gomme ovviamente di serie «B», perché lo sviluppo, GP per GP, la GY lo farà solamente per i teams prescelti.

TECNICA DA F. 1

IMOLA - Non è facile parlare di tecnica per quanto riguarda la gara di Imola. L'unica vettura che si sta evolvendo in questo periodo è l'Alfa 179, che ad Imola si è presentata con diverse pance laterali, orientata ad aumentare il «peso aerodinamico» sull'anteriore. L'alettone è tornato a pilone centrale, quello che a Monza si era rotto nelle prove e che era stato sostituito da quello con supporto orizzontale che qui era sulla 178. La quale 178 era identica al solito. Vittorio continua a preferire il cambio a 6 marce. Giacomelli il 5 marce.

Le due Ferrari erano del tipo più nuovo, cioè con i freni posteriori sulle ruote e pinze (anteriori e posteriori) doppi e con doppio pompante. La 037 per Schekter e la 038 (quella di Monza) per Villeneuve. Il surplus di frenaggio è chiaramente in funzione della versione con motore turbo.

Patrese, come annunciato, aveva a disposizione l'Arrows A1, quella con il radiatore olio sul muso e le sospensioni posteriori orizzontali. La macchina è sta-

Rispolverati i «muletto»

ta semplicemente tolta dal camion dopo la sua ultima gara, a Monaco. Per le prime prove, Tambay aveva molle troppo dure, adatte alla deportanza della M29, che rievano alla guida impossibile sulla «rispolverata» (letteralmente) McLaren M 28/3 che Tambay aveva guidato per l'ultima volta a Silverstone. Le due M29 sono già in America per prove con Watson. Ribeiro, per la sua rentrée in Formula 1, aveva la Copersucar F'A dello scorso anno, che era stata usata per la ultima volta da Emerson a Digione. La macchina è la solita, e l'avrebbe dovuta guidare Guerra se il veto della Copersucar non avesse obbligato a scegliere un brasiliano.

Rosberg aveva a disposizione una macchina abruana, cioè la Wolf WR8 che aveva a Monza di scorta. Sono state fatte leggere modifiche anteriori per cercare di ovviare al cronico sottosterzo accusato dal finlandese una settimana prima, ma con poco successo. Prima Shadow erano la DN9/5C per Gabbiani e la DN9/3B per De Angelis. En-

trambe le vetture hanno le scocche più recenti, ma per l'occasione sono state dotate di sospensioni anteriori e posteriori di vecchio tipo, per non intaccare le scorte di pezzi di ricambio in vista della imminente trasferta nordamericana.

Jarier aveva la Tyrrell 009/5 che il team aveva di scorta. Ma quel che è dotata ancora di freni posteriori sul cambio. Assente la Williams di Clay (lui era presente e ha detto che è stata un'idea di Williams non venire ad Imola), le due FW06 erano per Agostini (002) e «Gimax» (001). Le vetture sono relativamente moderne, tutto sommato hanno corso fino a Long Beach, ma sembrano già antiludiviane con le loro carreggiate strette e senza le minigonne. Merzario aveva la sua solita A4 di Monza, ma dotata di molle troppo morbide, con la A3 di scorta.

Infine, sia Reutemann (Lotus 79/20) che Lauda (Brabham BT48/02) avevano a disposizione i rispettivi «muletto» che avevano a Monza, assolutamente standard.

