

Da MONZA a IMOLA singolari verità nelle cifre di gara

IL CRONOILLOGICO «parallelo»

● Il «calo» delle FERRARI e la strana rinuncia di REGAZZONI ● La doppia regolarità di LAUDA e gli incredibili quattro secondi in meno di MERZARIO

Da Monza ad Imola, l'Italia ha vissuto due settimane «calde» di Formula 1. Sotto, ultime segnalazioni per Scheckter al box Ferrari di Monza: fra pochi giri, Jody sarà campione. From Monza to Imola, Italy lived through two «hot» weeks of Formula 1. Below, the last signals for Scheckter from the Ferrari pit: within a few laps Jody will be the Champion



L'ANALISI dei tempi sul giro di ciascuno dei protagonisti del Gran Premio d'Italia a Monza non fa che confermare le impressioni del momento, pur con qualche possibilità di analisi in più. La prima cosa che si è notata, in gara, è stata l'assenza dai primi di JONES il quale, fermatosi ai box al quinto giro dopo aver navigato nelle ultime posizioni, ha ripreso la gara — finalmente in condizioni meccaniche perfette — in una posizione troppo arretrata per poter dare alla sua gara un riscontro diretto con quella dei primi.

Poiché non aveva nulla da perdere, Jones si è ributtato in pista tirando al massimo e, non ostante i sorpassi, è risultato il più veloce nella prima metà della gara. Infatti, se prendiamo in considerazione i tempi dal giro dal 10. al 25. passaggio, vediamo che Jones è il più rapido, con una media di 1'37"72 al giro. In questa sezione di gara, a serbatoi ancora pieni, nessuno ha fatto il suo giro più veloce assoluto, comunque il più veloce giro di Jones è stato il 21, in 1'37"16.

Secondo più rapido dal 10. al 25. giro è stato Scheckter, con una media di 1'38" e 11 ed un miglior passaggio in 1'37"52 al 20. giro. Terzo più veloce Villeneuve, la cui media è stata di 1'38"14 con un miglior passaggio in 1'37"66 al 24. giro. Segue quindi Laffite, con una media di



La maglietta della Lauda Air, con il simbolo per cui l'Alitalia gli ha fatto causa. Non ostante questo Niki ad Imola è tornato a «volare»

The Lauda Air tee-shirt, with the symbol for which Alitalia has started a law-suit. Nevertheless, at Imola Niki returned to «flying»

1'38"27. Il francese, nel disperato tentativo di non perdere la scia delle Ferrari, è risultato anche il più veloce di tutti sul giro in questa fase di gara, con 1'37"12 al 23. giro. Ma è stato piuttosto irregolare, segno che rischiava al massimo, ed infatti i suoi tempi sono in altalena, poiché quello era un ritmo superiore alle sue possibilità.

Quinto più veloce, dal 10. al 25. giro, è risultato Regazzoni, con una media di

1'38"69 ed una punta di 1'38"11 proprio al 25. giro. Come si nota, Clay non è mai andato sotto all'1'38" in questa fase, ma è stato molto regolare, con un massimo di 1'39"23.

Segue, in questa classifica parziale, Bruno Giacomelli che ha girato mediamente in 1'39"25 contro l'1'39"39 di Lauda, mentre stava dando la caccia alla Brabham-Alfa. Il miglior giro di Bruno è stato di 1'38"55, al 25., poi ha continuato a calare fino all'1'38"09, suo miglior giro assoluto, subito prima di uscire di pista alla Ascari.

Di Lauda si è detto implicitamente. Poichissimo più lento di Giacomelli, è stato di una regolarità impressionante con giri compresi fra 1'38"89 e 1'39"60, uno scarto massimo di 7/10 nell'arco di 15 giri.

Dopo l'abbandono delle Renault e quello di Laffite, la gara di Monza si è ravvivata nel finale, con la battaglia fra Andretti e Jarier e con la rimonta di Clay ai danni dei ferraristi in testa. Andretti è sceso una prima volta sotto l'1'38" al 38. giro (1'37"44), poi dal 40. giro alla fine è quasi costantemente rimasto sotto, con tempi compresi fra 1'37"15 (suo migliore assoluto, al 47.) e 1'37"90. Parallelamente, Jarier è rimasto sotto i 38" quasi sempre, dal 38. al 47. giro, ha superato Andretti, è stato a sua volta ripassato e non è più riuscito a spuntarla.

CONTINUA A PAG. 9 Marco Magri

una settimana dopo Monza, il «circo» (compresa questa deliziosa brasiliana) si è trasferito in riva al Santerno, per dar vita al primo GP «Dino Ferrari» preparatoria del GP d'Italia del prossimo anno. Sotto, vediamo la bella partenza con le due Ferrari davanti alla Brabham ed alla Lotus (VILLANI) week after Monza, the «circus» (including this beautiful Brazilian) was transferred to the Santerno riverside, to start off the first «Dino Ferrari» GP, preparatory race for next year's Italian GP. Below, we see the two Ferraris in front of the Brabham and the Lotus



IL CRONOLOGICO

CONTINUAZIONE DA PAG. 7

Quanto ai ferraristi, i loro tempi stabilizzati attorno all'1'37"80 dal 26. al 35. giro, si sono alzati di circa un secondo attorno al 36. giro, quando Laffite era ancora in gara ma era ormai molto lontano. Scomparsa la Ligier, al 41. giro, Jody e Gilles hanno continuato del loro passo, attorno all'1'38"50, quindi non troppo alto; solo che — contemporaneamente — Regazzoni era costantemente sotto l'1'38", con sequenze di 1'37"11 / 1'37"15 / 1'37"14 / 1'37"21. Quindi non erano le Ferrari che si erano messe ad andare piano, quanto la Williams che andava fortissimo.

Le due Ferrari hanno cominciato a reagire al 46. giro (1'37"45 Jody e 1'37"37 Gilles), poi il giro dopo hanno fatto entrambe il loro record rispettivamente in 1'37"20 e 1'37"03. Ma Clay, girando ormai sempre sotto l'1'37" (1'35" e 60 record della corsa al 46. giro) continuava ad avvicinarsi. Il suo distacco minimo da Villeneuve è stato di 2"19 al 48. passaggio, ma a due soli giri dalla fine Clay ha mollato, accreditando l'ipotesi che stesse finendo la benzina. E invece, con una differenza di ben 1"43 fra il suo giro più ve-

loce e quello più veloce dei ferraristi, se avesse potuto insistere sarebbe stato forse in grado di prendere contatto, all'ultimo giro.

LA « VERIFICA » DI IMOLA

Anche se ridotta nella partecipazione e ridimensionata nell'impegno, la gara di F.1 di una settimana dopo ad **IMOLA** può prestarsi a qualche parallelo, nella lettura dei tempi sul giro di ciascuno. Prendiamo anche in questo caso una « zona » di gara,

strialco è stato mediamente il più veloce, con una media di 1'35"18 al giro. Non per nulla, è stato al 14. giro che Lauda ha ottenuto il suo tempo migliore, in 1'34"18. Sono di questo momento della gara tutti i tempi di Lauda al di sotto dell'1'35". Liberatosi di Villeneuve, infatti, ha continuato con grande regolarità fra 1'35"16 e 1'35"83, alzando leggermente i tempi solo negli ultimi tre giri.

Fra il 10. ed il 20. giro, Villeneuve ha avuto il secondo miglior tempo « medio », pari a 1'35"56. Dei ferraristi è quello che si è difeso meglio, ma non

tiene quasi costantemente, salvo un paio di giri, sull'1'33"7 / 1'33"8, con la punta del record in 1'33"61 al 35. passaggio.

LA DIFFERENZA NELLE GOMME

Fra il suo miglior giro con gomme vecchie e quello con gomme nuove c'è una differenza di 1"58: parecchio, anche mettendo in conto lo svuotamento dei serbatoi.

Nella sequenza considerata, terzo più veloce è stato Reutemann, con una media di 1'35"77, e precede Scheckter che ha una media di 1'35"87. Jody è stato regolarissimo all'inizio, con un minimo di 1'35"31 (suo miglior giro, al 6.) ed un massimo di 1'36"11 al 15. giro. Poi è diventato molto irregolare, con parecchi tempi ancora sotto l'1'36" intercalati da altri sull'1'37"50. Complessivamente, fra i giri da 10 a 20 e quelli fra 30 e 40 vi è stata per lui una differenza media di circa un secondo al giro.

Curiosa, infine, la corsa di Merzario. Arturo è sempre rimasto fra 1'41" e 1'43", con punte negative di 1'48"19 al 30. giro. Dopo di che, si mette a girare sotto l'1'39" nei suoi ultimi sette giri, con un miglior tempo di 1'38"28 al 35. giro.

m. m.

Modifiche ai tempi sul giro di IMOLA

IMOLA - Approfittiamo dei cronologici ufficiali del GP « Dino Ferrari » per correggere (scusandoci con gli interessati e con i lettori) alcuni dei giri più veloci apparsi nel tabellone della corsa a pag. 26 del numero scorso.

Infatti, il giro più veloce di Reutemann è stato il 26. (non il 23.) in 1'34"92 (non 1'35"07); il giro più veloce di Jarier è stato il 34. in 1'35"92 (non il 21. in 1'35"94); infine, il miglior giro di Tambay è stato il 27. in 1'37"17 (non il 23. in 1'38"20).

dal 10. al 20. giro, quando cioè si presume che le gomme delle Ferrari non fossero ancora degradate.

Ebbene, in questa sezione di gara che si è conclusa con Lauda all'attacco di Villeneuve, dopo aver superato Scheckter, l'au-

è mai andato sotto l'1'35", con un miglior giro (sempre in questa fase di gara) in 1'35"19 al 13. Poi Gilles va ai box, e torna in gara con altre gomme. Scende in due giri sotto l'1'35", tre giri dopo supera il « muro » dei 34" (1'33"83 al 28 giro) quindi si man-

AUTOSONIK

HI-FI AUTO STEREO SYSTEM



UN VERO E PROPRIO SISTEMA HI-FI PER AUTORADIO E GIRANASTRI
AMPLIFICATORE DI POTENZA COMPLETO DI EQUALIZZATORE GRAFICO - BOOSTER CON CONTROLLO DI TONI
MINI CASSE E ALTOPARLANTI CON TWEETER E MIDRANGE

Congiura anti-IMOLA parte 2^a

La seconda resurrezione di Niki Lauda, esaltata dal confronto imolese con l'irrinunciante Villeneuve, ha scaldato i cuori e le penne dei suoi fans, che per ritrovarlo a prestazioni vertice hanno dovuto vederlo impegnato per necessità contrattuali. Il Niki che a contratti da centinaia di migliaia di dollari già garantiti non si scaldava di quel tanto, a Imola con la incertezza Marlboro, Parmalat, McLaren e Brabham (le uniche carte che gli sono restate dei tanti contratti vantati da metà stagione) ha saputo riproporsi in edizione primi anni Ferrari. Qualcuno, magari per fare dello spirito alla rovescia, ha suggerito la nuova idea di chiamarlo «Varzi '80» in contrappunto al Villeneuve-Nuvolari col quale si è misurato. Scoperta un po' tardiva, ché da sempre proprio AUTOSPRINT suggerì più questo accostamento per l'austriaco che non per altri valori passati (appunto Nuvolari o Fangio come si era scritto negli anni del doppio iride).

Che tanta fosse la preoccupazione della carta economica, lo si è constatato anche da quel ritardo nell'arrivare sul podio, quando la gente indispettita cominciò a fi-



CAMPAGNOLI E INFEDELI',
CON TUTTO QUEL
SANGIOVESE,
CON QUEI PROSCIUTTI
E QUELLE BELLE
DONNE...

schiare. Ma il vincitore voleva cambiarsi prima la tuta, non tanto per essere più presentabile, quanto perché, in una gara extra, non voleva far risaltare altri sponsor sui suoi abiti di gara se non la Parmalat, che dovrà pagarlo tutto essa nell'80 alla squadra dove vorrà accasarlo.

Ma non è solo Lauda il pilota che sa ritrovare l'impegno al momento della necessità contrattuale. Anche Reutemann si è dato da fare come poche altre volte in questa stagio-

ne, con la Lotus 79 che Chapman continuava a mettergli puntigliosamente a punto in quel di Imola, con una serietà professionale che non ha trovato pari proprio sul Santerno. E si dà il caso che anche per Reutemann c'è ancora la suspense di rinnovo del contratto per il secondo posto in Lotus.

Tanto meglio per la corsa emiliana se ha potuto beneficiare di queste coincidenze per valorizzare una manifestazione che era nata con tutte le possibili avversità. Burocratiche, sportive, tecniche, politiche. La CSAI, per esempio, fino all'ultimo ha tentato di mettere i suoi bastoni. Ancora una settimana prima la visita di verifica tecnica di Langford, con i due ingegneri CSAI dalla rara aria spocchiosa per essere così neofiti del giro (al punto che non avevano dietro nemmeno il librettino giallo dei regolamenti che non mostravano certo di conoscere a memoria), era stata preceduta da una singolare richiesta di un impegno degli organizzatori bolognesi.

La CSAI (chissà perché!) voleva che essi si impegnassero a «rinunciare alla corsa» se la pista non fosse stata trovata idonea! Cosa volesse dire questo singolare e preliminare impegno lo sanno solo Serena e C. Comunque, anche se Langford spedì Scheckter a verificare alcuni punti precisi della pista per un guardrail un po' mobile, episodio che fece ritardare l'inizio delle prove, non c'è stato modo di mettere altri bastoni tra le ruote degli organizzatori. Se non forse la speranza che qualcosa andasse storto. Ma questo non si è verificato e qualcuno ha dovuto arrampicarsi sugli specchi per trovare motivazioni di declassamento della gara.

STRUMENTALIZZATI GLI ASSENTI

In vigilia si erano aggrappati alle assenze della Williams, Ligier e Renault, anche se non c'è stato un GP extra mondiale negli ultimi dieci anni che abbia avuto uno schieramento di partenza del genere! Poi si è sperato di giubilare tutto con la storia della corsa-sua-misura e fatta-in-casa per la Ferrari. Ci hanno pensato gli errori dei tecnici Michelin, con la troppo prudente scelta di gomme (che stavolta l'ing.

Forghieri si è ben guardato di far modificare, pur essendo l'unico tra loro che sapesse bene quali fossero le caratteristiche vere di Imola) a far saltare anche questa speranza di deauperamento. E ne è venuta fuori la corsa che sapete, con tutte le più incredibili coincidenze anche di rara suspense agonistica e quei risultati beffardi. Sia per la Ferrari con Lauda, sia per Niki col motore Alfa che non voleva più.

IL GRAN PREMIO DEI PRECONCETTI

Ma chi era partito coi preconcetti non ha voluto mollarli. Non conta aver visto dei boxes che, realizzati in due mesi di lavoro, comprese le ferie d'agosto, già hanno fatto diventare quelli di Monza vestigio di scadente antiquariato; non conta aver constatato che l'autodromo, col raccordo autostradale a 3 Km (a parte le altre strade), si può vuotare in meno di un'ora (signori quanto ci vuole a uscire dal Parco di Monza la sera del GP?); non conta aver alloggiato — fermando le camere a 15 giorni dalla corsa, una volta che era stata sicura — tutte le squadre e i piloti a Imola e dintorni (e c'era chi estasiava per un conto di 8.370 lire, per una camera e colazione di una notte!); non conta aver visto effettuare una partenza da manuale, sia per precisione di allineamento che per rapidità di segnale «verde» senza anticipi permessi a nessuno; non conta nulla quando si parte dal preconcetto di ostacolare una realtà.

Il fatto è che Monza «non ce vo' sta» e spera ancora — nonostante quella che è già la decisione FISA — di ribaltare l'accordo. E' cominciata una strana manovra in questo senso. Si telefona agli sponsor inserzionisti dell'autodromo milanese per garantire che anche nell'80 avranno il Gran Premio in Lombardia («Non avete sentito Ripamonti in TV?») dicono con susseguo «l'AC Milano è potente e avrà ancora il GP d'Italia»). Si garantisce che la CSAI appoggerà questo ribaltamento, anche se Serena as-

Marcello Sabbatini



Istituto
d'Asta
Autoveicoli

**VENDITA
ALL'ASTA DI
AUTOVEICOLI
USATI**
su commissione

29-30 settembre '79

Sede D'ASTA ed esposizione:
**concessionaria
alfa romeo**



MERCATI
CITTA' DI CASTELLO PG|
tel. 075|852032-854374

IN VENDITA: Autovetture usate di
tutti i tipi - Fuoristrada - Autocarri
medi e grandi - Speciali - Rimorchi
Semirimorchi





Sotto, Villeneuve, Scheckter, Reutemann e Lauda impegnati nella doppia curva delle «Acque Minerali». In entrata, i piloti vorrebbero ancora più spazio all'esterno, in uscita bisognerà allungare il cordolo, per non portare terriccio in pista

Below, Villeneuve, Scheckter, Reutemann and Lauda engaged in the «Acque Minerali» double bend. The drivers would like still more space on the outside at the entrance, and at the exit the kerb should be lengthened so earth is not carried onto the track



Sotto, il gruppo verso la doppia curva della «Piratella». In questo allungo in salita i piloti vorrebbero più barriera di vecchie gomme
Below, the group towards the «Piratella» double bend. In this uphill tract the drivers would like more barriers of old tyres

Sopra, con Villeneuve già fuori quadro, Scheckter guida il gruppo che affronta la curva Tosa, al primo giro. Dopo il via, il curvone del «Tamburello» viene affrontato a pieno gas, ed i piloti preferirebbero ancora più spazio all'esterno. E' comunque uno dei lavori previsti per il prossimo anno
Above, with Villeneuve already out of sight, Scheckter leads the group into the Tosa corner, on the first lap. After the start, the «Tamburello» sweeper is taken at full gas and the drivers would like to have still more space on the outside. This is one of the jobs foreseen for next year



De Angelis, Ribeiro ed Agostini alla Tosa. La via di fuga qui è sufficiente

De Angelis, Ribeiro and Agostini at the Tosa corner. The escape road here is sufficient





Lauda e Villeneuve affrontano l'uscita della chicane bassa. Anche questa parte del circuito verrà rifatta, un po' più indietro per allungare i garages e modificare la corsia box. Lauda and Villeneuve face the exit of the lower chicane. This part of the circuit will also be rebuilt, a little further back, to lengthen the garages and modify the pit entrance lane.



Reutemann precede Villeneuve all'uscita della Rivazza. E' un punto contestato, sia nella discesa che precede la curva sia nella via di fuga, che qualcuno vorrebbe asfaltata, qualcun altro riempita di sabbia. La Rivazza, comunque, verrà anticipata di 30 metri

Reutemann precedes Villeneuve out of the Rivazza bend. This point is under discussion, both for the downhill tract preceding the bend and for the escape road which some could like asphalted and others filled with sand. However, it will be rebuilt to curve sooner to make more space on the outside



TRA TUTTI I SUGGERIMENTI PER LA PISTA DI IMOLA DEI «GRAND» PILOTI F. 1, LA CONSTATAZIONE DI UN PREGIO «UNICO»

Da sorpasso - continuo

IMOLA . «E' un discorso molto complesso, non si può dire così, su due piedi...» diceva Lauda, poco prima della gara di Imola, a chi gli chiedeva cosa suggeriva — lui — per migliorare l'autodromo «Dino Ferrari». Dopo la vittoriosa gara, Niki ha sciolto un po' della sua cautela, lasciandosi andare a considerazioni solo positive sull'impianto.

Fra l'altro, Lauda ha fatto notare come Imola sia un circuito in cui è possibile effettuare sorpassi praticamente dappertutto, quasi in ogni curva ed in ogni staccata. La pista, infatti, è sufficientemente larga (molto di più di quanto non sembrasse in TV) ed ha un disegno «naturale» per cui le traiettorie non sono obbligate, e chi vuole si può sbizzarrire. Questa considerazione, fatta anche da altri piloti di F. 1, potrebbe sembrare ovvia se non fosse invece che ormai la mag-

gior parte delle piste hanno o una traiettoria fissa, per cui ti metti in fila ed aspetti il punto di sorpasso al giro dopo, oppure violentemente frenate in cui è facile fare mucchio o andare diritto.

Imola, a parte la chicane alta giudicata quasi da tutti «innaturale», offre invece molte chances a chi ha coraggio e fantasia, anche se il punto preferito per i sorpassi resta la curva della Tosa, al termine del lungo rettilineo di partenza. Ma abbiamo visto sorpassi alla Rivazza, all'ingresso delle Minerali, alla chicane bassa, e persino alla Piratella, da molti indicata come la curva più difficile del percorso.

Certamente, c'è parecchio da fare. Secondo Tambay, Reutemann, Gabbiani, Villeneuve e Giacomelli, bisognerebbe eliminare il



UNA SCOMMESSA DA... PROMOZIONE

Bruno ha perso da bere con AGO

IMOLA - Sulle possibilità di Giacomo Agostini pilota automobilistico abbiamo fatto sempre tutti della facile ironia. A dire la verità fu lui, con le sue incaute dichiarazioni quando passò alle quattro ruote, con la poco felice stagione in F. 2, a darcene questa possibilità. Ci rendemmo subito conto che per Mino non era solo una questione di acclimatamento, come lui continuava a predicare ma in quella stagione, in F. 2, era veramente difficile emergere. Contro il parere di tutti Mino ha continuato, passando addirittura alle vetture di F. 1, sia pur nella serie Aurora, e a distanza di un paio di anni comincia a rigadagnare un poco di quella credibilità « agonistica » che stava perdendo a larghe falde. A Imola, forse su un tracciato in cui la guida ha la sua importanza, pur con una macchina di un paio di anni fa, ha lottato con grande impegno riuscendo a contenere, per quasi un terzo della gara, niente meno che la McLaren effetto suolo, sempre bianco-rossa Marlboro, del giovane e scaltante Patrick Tambay.

MOTLI PROBLEMI ALLA VIGILIA

E dire che di problemi Mino ne ha avuti, e non pochi. Innanzitutto di assetto, completamente modificato con l'adozione di vere gomme da F. 1, con le G 50 « monotipo » che ha sempre usato nella serie Aurora. Gomme diverse di circonferenza, che gli hanno subito modificato i rapporti. Poi problemi diversi di motore, con la rottura di una canalizzazione della benzina in prova, e conclusisi con un plateale arrivo a motore spento, dopo i 40 giri della gara. Imola è sempre piaciuta molto ad Agostini, che vi ha colto svariati successi con le due ruote. Anche nella nuova edizione, rinnovata, la pista è stata di suo completo gradimento. « Mi sembra che ora sia veramente a posto » ci ha confidato « bella larga con buone vie di fuga. Un autodromo che merita la F. 1 ».

Naturalmente Giacomo era molto felice della sua prestazione, anche al termine delle prove, quando è riuscito a strappare una posizione migliore, sulla griglia di partenza, del suo amico bresciano Giacomelli. Naturalmente non ha perso l'occasione

di rinfacciare al Bruno la sua migliore prestazione, ed è corso al box Alfa Romeo per prendere in giro l'ex campione europeo di F. 2. « Avevi detto che se Agostini ti stava davanti avresti piantato lì di correre! Allora cosa aspetti? Ingegnere Chiti, il posto in squadra di Bruno ora spetta a me, non le sembra? ».

Il povero Giacomelli non sapeva cosa rispondere, di fianco a Chiti che se la rideva. L'unica cosa che è riuscito a dire è stata: « Va bè, vuol dire che ti pagherò da bere! ».

IN GARA SENZA SOGGEZIONE

Speriamo che abbia mantenuto, perché certo in gara non è riuscito, con quel guaio al radiatore, a vendicarsi dell'« affronto ».

Ago invece non si è lasciato mettere in soggezione dai campioni con le wing-car e grazie alla sua guida pulita, senza errori, è riuscito a mantenere un buon ritmo. Alla fine ha lamentato anche un calo di potenza di motore, ma per lui certamente questo è stato un risultato positivo.

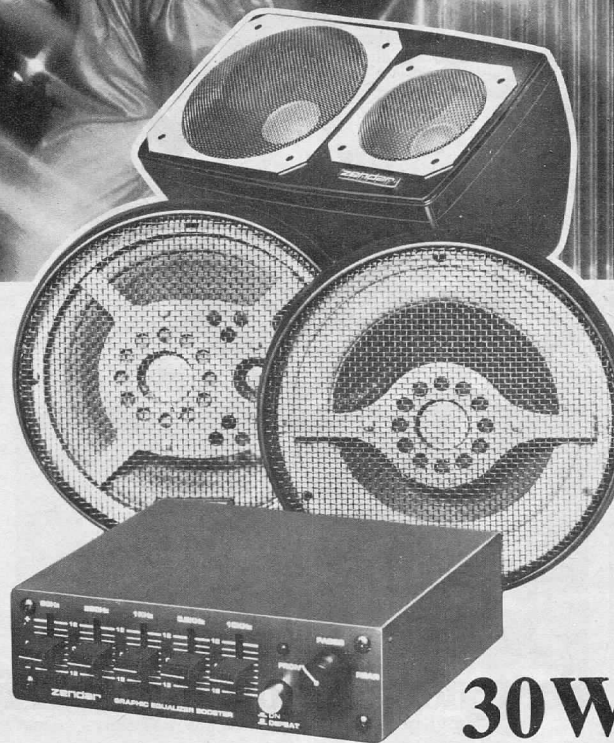
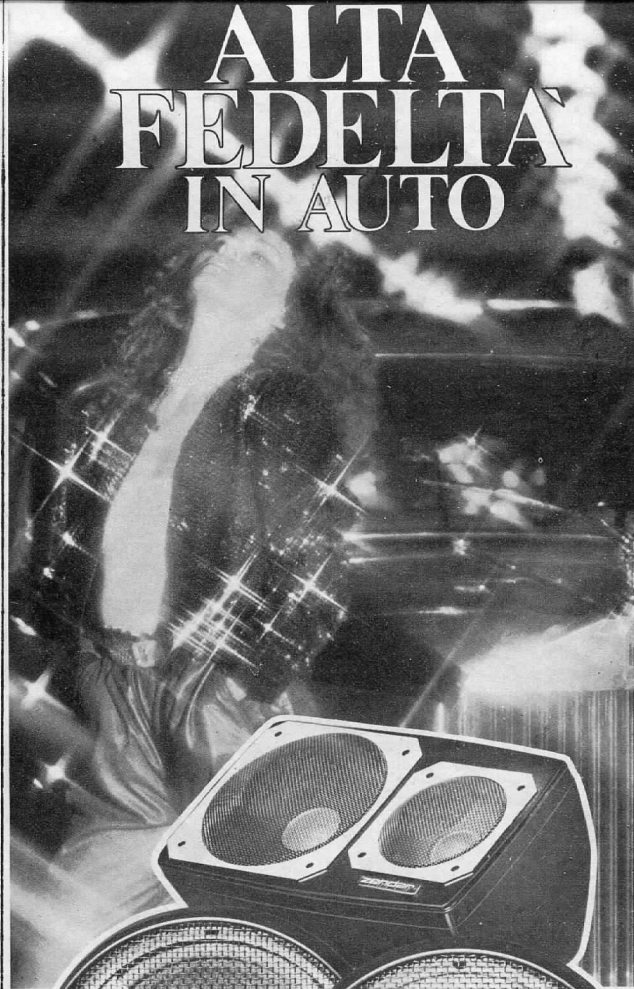
Da qui a dire che è pronto per disputare una stagione in F. 1, anche con una macchina competitiva, probabilmente ce ne passa. Ma non aver sfiorato, davanti al suo pubblico, è già un grande risultato. Ovviamente cerchiamo di sapere cosa intende fare, la stagione prossima.

LA SPERANZA NELLE WILLIAMS

« A me piacerebbe continuare, proprio nella serie Aurora, nella quale mi sono abbastanza divertito. Ora bisognerà vedere cosa vorranno fare con i regolamenti. Per me sarebbe molto meglio correre senza minigonne, anche perché ho due macchine che potrebbero ancora essere competitive così come sono. Ora andrò a fare l'ultima gara dell'Aurora, che comunque ha già vinto Kennedy. Poi starò a vedere. Se vorranno assolutamente correre con vetture a effetto suolo è chiaro che dovrò correre a cercarne anche per me. Con le Williams mi sono trovato bene. Chissà se Frank avrà intenzione di lasciarmene una più aggiornata! ».

can.

ALTA FEDELTA' IN AUTO



30 W

AMPLIFICATORI CON EQUALIZZATORI
ALTOPARLANTI
CON WOOFER TWEETER E MIDRANGE
PER AUTORADIO E GIRANASTRI

 **zendar**

ZENDAR S.p.A. 42020 Reggio E. (Italy) Tel. (0522) 889521 5 linee r.a. - Telex ZENDAR I 550
Richiedeteli presso i migliori installatori e ricambisti specializzati per autoradio.

I giudizi su IMOLA

CONTINUAZIONE DA PAG. 10

sicurezza in giro a Imola che come si è battuto per Monza '79, ora darà soddisfazione a Imola. Qualche altro ha fatto scrivere che «Monza riavrà il GP '80 perché è saltata una parte dell'accordo di rotazione, quello che prevedeva un GP alternativo tra Monza e Imola, mondiale e no, dal '79, al 1985, per il famoso contratto di sei anni stabilito con la FOCA».

LA TRADIZIONE DELLA DATA

Singolare novità questa, messa in giro evidentemente dall'AC Milano, i cui dirigenti sanno bene che a luglio, quando sono stati siglati i contratti definitivi, Ecclestone disse chiaro che non poteva garantire più corse alternative non mondiali. AUTOSPRINT l'ha già scritto, quando spiegammo che dal 1980 non ci sarebbero più state corse extra mondiali in Europa (solo in America, al Messico e forse Las Vegas). La verità è un'altra. Ed è che Ecclestone, ai signori di Milano che insistevano per la corsa alternativa non mondiale, disse tondo: o firmate il contratto com'è o resta valido il contratto di Imola dello scorso novembre. E chiari che a Imola sola si sarebbe fatto il GP «Dino Ferrari» non mondiale ora, sia per la necessità della gara di rodaggio, sia per rispettare l'impegno con Ferrari.

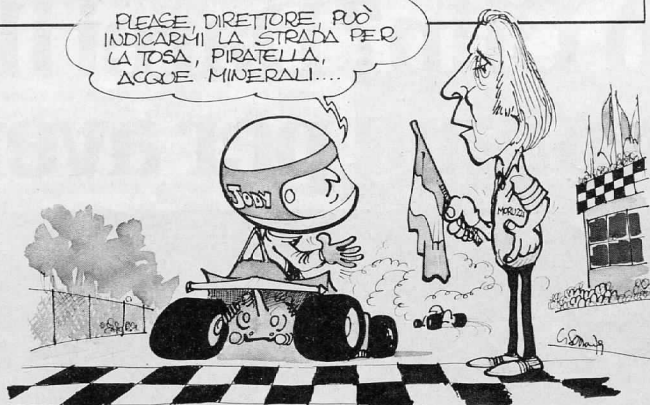
Resta solo un dubbio, casomai, sul GP d'Italia 1980. E' la data. La CSAI, con un curioso colpo di mano del quale gli organizzatori dell'AC Bologna non erano al corrente, ha fatto iscrivere il GP d'Italia a Imola per il 14 settembre, mentre è noto che la data tradizionale è la prima domenica di settembre. E' stato l'AC Milano che ha suggerito l'escamotage per una «questione di tradizione» milanese. Vuole avere quella «data libera per qualcosa di alternativo».

DAL RISOTTO AI TORTELLINI

Forse si fonda su questa trovata qualche speranza di «giochetto» in extremis. Ma ormai c'è poco da rifugiarsi in altre furberie e magari in pressioni politiche ulteriori. Il gioco è fatto, la rotazione è cominciata. Lambrusco e tortellini non sviliranno il GP d'Italia '80, con buona pace di Regazzoni, anzi ne saranno il corredo gastronomico più appetitoso e invitante rispetto al risotto e all'ossobuco. Così come è stata più invitante la pista del Santerno per il piacere di guidare di chi ha già tratto esperienza per cimentarsi con le F. 1.

E probabilmente, con quel vero «prato» a visuale piena, che ha fatto saltare il caroprezzi delle tribune (tanto più necessarie a Monza per vedere qualcosa) non ci sarà drammaticamente bisogno dei commandos canini dei Baschi Verdi. Anzi, a Imola avevano già pensato a Baschi Bianchi con pecorelle al guinzaglio...

m. s.



CONTINUAZ. DA PAG. 13

muro nella semicurva a destra che precede la Rivazza, che si affronta in pieno, o quanto meno proteggere il muro della casa con molti vecchi pneumatici ancorati alla parete, davanti ai quali piazzare un guard-rail «flottante». Per quanto riguarda la via di fuga alla Rivazza, i pareri sono discordi. Villeneuve vorrebbe che tutta l'area di sicurezza fosse asfaltata, per dare un ulteriore margine di manovra a chi arriva lungo.

Brambilla obietta che se uno arriva lì senza freni, è molto meglio che vi sia della sabbia a frenarla. Anche Giacomelli preferirebbe la sabbia, mentre Tambay vorrebbe più reti nella seconda parte della curva. Ribeiro pensa che si dovrebbe ridisegnare la curva, facendola più indietro (cosa che è in programma) ma «arrotondandola», creando una curva sola dove ora ve n'è in pratica due. Una soluzione analoga la suggerisce Merzario per le due curve delle Acque Minerali, trovate invece buone come disegno dai suoi colleghi. Che, peraltro, hanno quasi tutti auspicato un maggior spazio all'esterno della prima delle due, quella che segue la discesa.

Sempre alle Minerali, i piloti si sono lamentati che il cordolo in uscita dalla seconda curva, a sinistra è troppo corto: ci si appoggia facilmente, e quando esso termina le monoposto sono ancora in linea e trovano tanta terra (o fango) che portano fatalmente in pista.

Per quanto riguarda la chicane alta, i pareri sono concordi nel rifarla. Reutemann e Giacomelli la ritengono anche poco visibile, ma il suo problema è che si inserisce in maniera innaturale nel «paesaggio» dell'auto-dromo, e non serve neppure a rallentare un granché la velocità verso la Rivazza. Fare una curva, quindi, ed eliminare quella strana «esse» velocissima che c'è cento metri dopo, residuo della seconda chicane di uscita poi eliminata. Di questo parere è anche Agostini, che in un certo senso parla anche a nome dei motociclisti.

Jarier ha posto l'accento sulla Piratella. Secondo lui, la zona all'esterno della seconda curva è poco protetta, vorrebbe altre file di reti e soprattutto una bella fila tripla di pneumatici a proteggere il guard-rail. Il francese vorrebbe anche più spazio al curvone del Tamburello.

Della chicane bassa si sono lamentati Giacomelli, Ribeiro e Rosberg, a causa della strettezza della sua zona di uscita. Tutti e tre la preferirebbero un po' più veloce, pur convenendo sulla sua utilità per rallentare la velocità nella zona del traguardo. Il finlandese ha anche accennato ad irregolarità dell'asfalto nella zona di frenaggio alla Tosa, ma ha trovato «fantastiche» le due curve delle Minerali. Ed infatti a vederlo curvare lì, faceva rizzare i capelli...!

IMMO KLEIN TEAM

vende causa nuovo progetto

FORD-ESCORT-TURBO Gruppe 5



Preparazione Zakspeed, motore 4 cilindri in linea 1,4 litri con turbo-compressore a gas di scarico KKK, circa 430 CV. Vettura, compreso motore e accessori, conforme al camp. ted. sport 1979.

ACCESSORI 1 motore di scorta più turbo, valvola Garret e scarico 1 cambio, 3 ponti posteriori, 1 carrozzeria di plastica speciale, 1 telaio anteriore compreso radiatore dell'aria di alimentazione, 24 ruote BBS in 3 parti e molte altre cose.

CAMION DI TRASPORTO CORSE Daimler Benz Type 608 con officina, portaruote, scivoli in alluminio, verricello elettrico 220 V, tenda raggiungibile, impianto luce 220 V

Per ulteriori informazioni scrivere a:

IMMO-KLEIN-RACING

WÖLFLINSTR. 11
D 7800 FREIBURG
TEL. 0761-36374