

Face primo, Fittipaldi secondo: miglior premio, per i tifosi brasiliani, non poteva esserci ad Interlagos, nel secondo GP della stagione. Le foto di questo servizio sono giunte dal Brasile con la collaborazione di Paolo Ernesto Santa Cruz e Vicente Venna, della compagnia aerea « Varig »



DALL'INVIATO

SAN PAOLO - Brasile in follia in anticipo del carnevale di Rio, con gente impazzita ad agitar bandiere ed urlare più di quanto non faccia già naturalmente: quanto tempo sia passato da quando due piloti della stessa nazionalità finirono primo e secondo nel Gran Premio di casa non sappiamo, e adesso non abbiamo voglia di far statistiche, ma questa doppietta brasiliana davanti ai brasiliani, ci ha fatto vivere una sensazione quasi solidamente tangibile di cosa significhi la gioia collettiva e totale.

Carlos Pace detto « Moco » ha vinto il suo primo Gran Premio e proprio davanti alla sua gente, e dietro di lui c'è Emerson Fittipaldi, campione del mondo, che dopo la vittoria in Argentina balza in avanti nella classifica del campionato mondiale. Una grande festa dei brasiliani, ma poteva essere quella dei francesi, che avevano ritrovato in Jean Pierre Jarier un uomo capace di star davanti a tutti, e stavolta con tale insolenza che quasi quasi... è bene che non abbia vinto, perché sennò chissà cosa avremmo letto sui giornali dei nostri amati cugini transalpini.

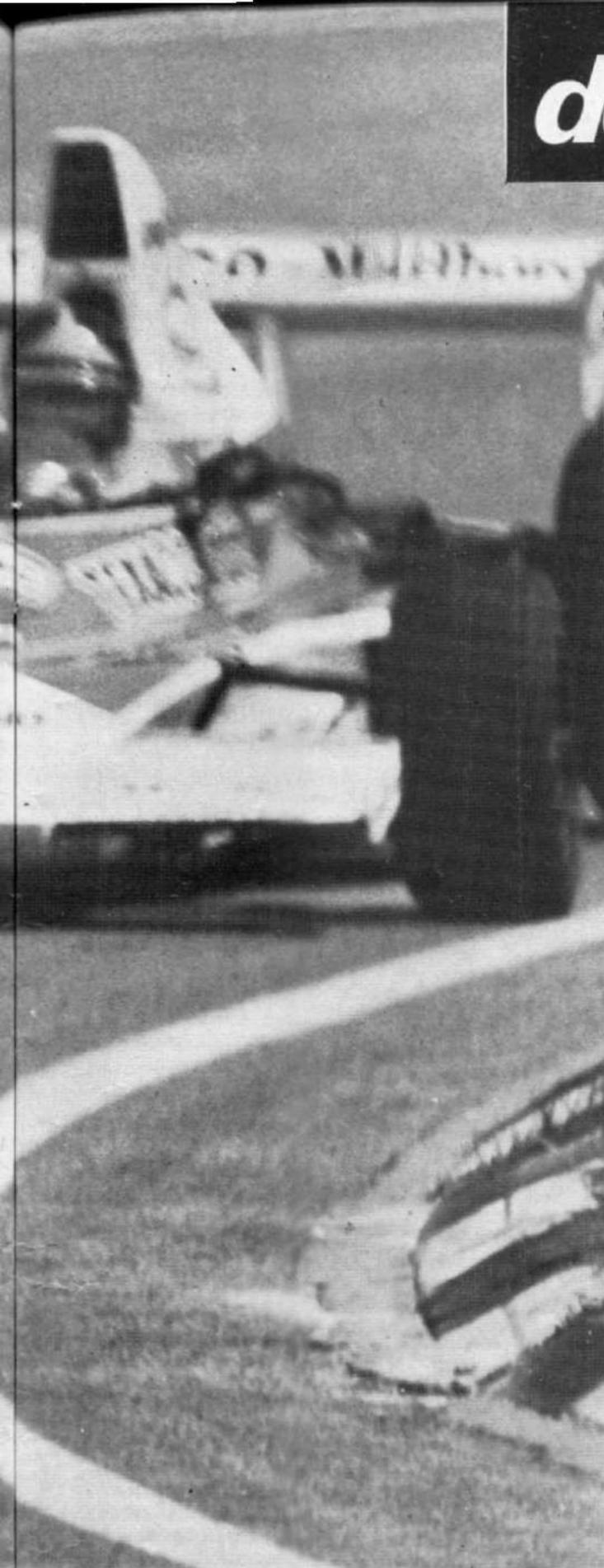
Poteva essere la festa dei francesi con Jarier, ma lui non è riuscito a finire la corsa, come era pensabile. Tratta la macchina forse troppo brutalmente e ci si aspettava che rompesse da un momento all'altro, parendo impossibile che potesse resistere a quel ritmo. Invece resisteva, ed anche bene perché dopo aver umiliato tutti si era messo bravino a girare in souplesse, facendo sopporre una prova di intelligenza che peraltro non abbiamo potuto verificare. Non sappiamo cioè se l'aver rallentato sia stato, per Jarier, calcolo ragionato oppure se sia stata la macchina a costringerlo. Quel che è certo è che sembrava condurre la gara come voleva.

Si è fermato, ed abbiamo saputo che si è rotta quella parte che si chiama « metering unit » cioè il dosatore della pressione della benzina per la iniezione. Noi crediamo a quello che ci dicono e quindi non lo mettiamo in dubbio. Resta il fatto che la Shadow di Jarier non è arrivata. Un fatto spiacevolissimo per la gente della Shadow, per quel Tony Southgate che deve essere davvero tecnico di tantissima classe se dopo aver fatto una BRM che andava bene (a suo tempo) ha poi fatto la Shadow che l'anno scorso andava bene e adesso ha fatto questa DN 5 che ha fatto invecchiare di colpo tutte le altre macchine, fino a ieri ai primi posti.

Lo si era già visto in Argentina, che la Shadow era forte, anche se era mancata la controprova della corsa. In Brasile è stata stupefacente, in tenuta di strada ed anche in velocità, il che significa che oltre alle qualità del telaio e delle sospensioni questa macchina ha anche un gran buon motore. Ma soprattutto il telaio, ovviamente, che ha permesso a Jarier di umiliare tutti nel modo in cui lo ha fatto. Sono le sospensioni prese pari pari da quelle Matra Sport che nelle gare di durata avevano a loro volta umiliato Alfa Romeo e Ferrari.

La conclusione è una soltanto: la Shadow DN 5 è la macchina migliore del momento, migliore di parecchio, e quindi adesso gli altri debbono darsi da fare per recuperare.

La Shadow non ha vinto ma è stata impressionante. E siamo del parere che con un pilota più raffinato di quello che non sia ancora Jarier la batosta inflitta alle avversarie sarebbe stata ancora maggiore. Una cosa davvero non normale, che non si produceva da anni e che ha lasciato esterefatti tutti, questo andar via imperioso della nera Shadow. Un'ombra che è molto nera davvero, sull'orizzonte dei tecnici della formula uno, che adesso stanno tutti con le mani

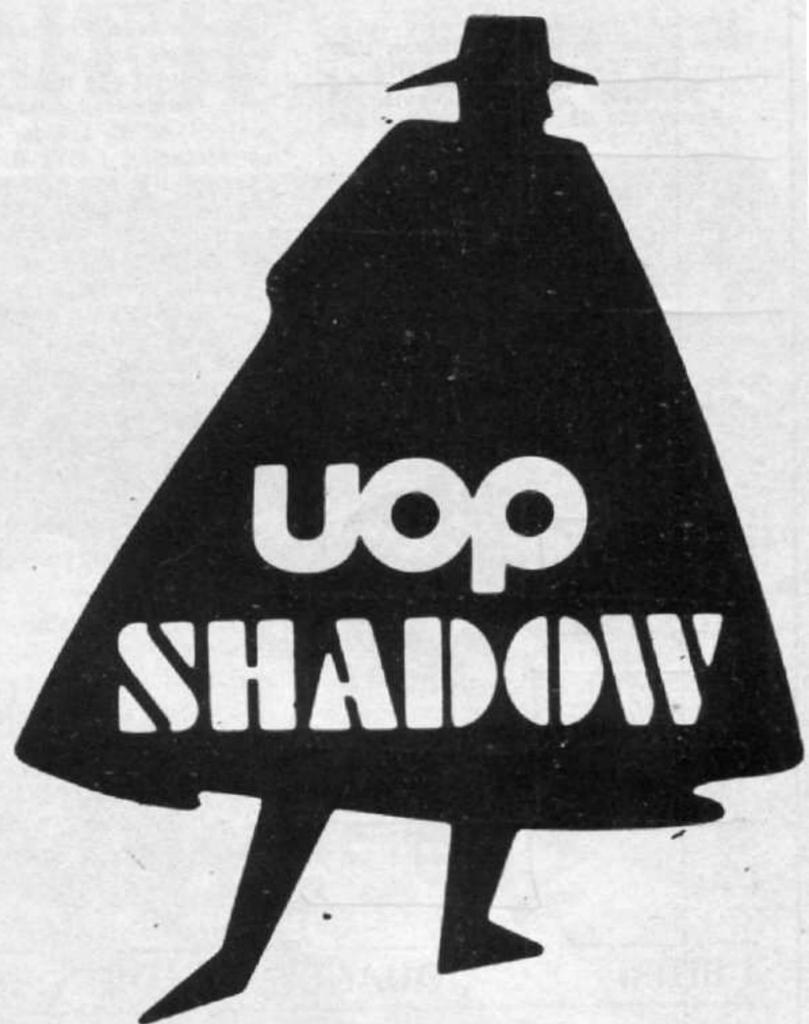


In BRASILE il carnevale è già scoppiato: Interlagos impazzita per la «doppietta» nazionale

PACE 1°

e i FITTI-punti iridati sono 15

ma c'è
un'
OMBRA



nei capelli a pensare a cosa fare per opporsi a questo Southgate che non parla, non gesticola, che è sempre compassato e quasi distratto ma che di qualità ne deve aver tantissime.

A inseguire la Shadow, a non farsi staccare troppo dalla Shadow (è dire meglio) erano due Ferrari, due McLaren, due Tyrrell e due Brabham-Martini. Le macchine più in vista e più in voga. Sono stati strabattutissimi gli altri, anche se possono cercare scuse limitatrici debbono convenirne. Vedremo se da qui al Sud Africa, tra quattro settimane, qualcuno sarà riuscito a ridurre gli scarti.

Le McLaren hanno trovato comunque la consolazione delle belle posizioni di Fittipaldi e di Mass — che è stato molto bravo — e la Brabham se ha avuto delle disavventure con la macchina di Reutemann ha avuto anche la grossa soddisfazione della vittoria. Le Tyrrell hanno avuto i guai loro, e già si sapeva che non speravano molto, in attesa come sono della macchina nuova. Le battute sono state le Ferrari, più delle altre, pur se c'è la consolazione della poca adattabilità alle gomme, che con questa gara dovrebbe essere finita come vi dico a parte.

Non abbiamo capito, tuttavia, come alla Ferrari le cose siano state accolte nella maniera in cui lo hanno fatto. Il rimproverare i piloti accusandoli di non combattività non ci pare giusto, e ci ricorda certe vicende ingrate che purtroppo abbiamo vissute di persona. Non credo che i piloti c'entrino, ma che la situazione non potesse essere migliore. E bastava questa riflessione per evitare battibecchi che debbono essere stati virulenti, se sono stati captati anche da chi passava per caso.

Molto meglio riconoscere la superiorità altrui, ragionare e mettersi l'animo in pace cercando di poter giungere a celebrare le vittorie, anziché scaricare le responsabilità delle sconfitte. Oppure ba-

sta questa strana giustificazione del lunedì («non è colpa mia»)?

Battuti tutti, ma vittoria a Carlos Pace che stavolta di errori non ne ha fatti, e secondo posto a quel mostro di intelligenza tattica che è Emerson Fittipaldi, degno campione del mondo. Per i sudamericani è festa grande, e noi la abbiamo vissuta con loro perché se la meritavano.

Una gran bella corsa l'ha fatta Mario Andretti, che ha dovuto risolvere in pochissimo tempo il problema di adattamento delle gomme alla sua macchina dopo il cambio tra Firestone e Goodyear. Una gran bella corsa anche quella di Ickx che in queste giornate brasiliane è stato sempre migliore di Ronnie Peterson, forse perché lo svedese è frastornato dalle sue vicende personali.

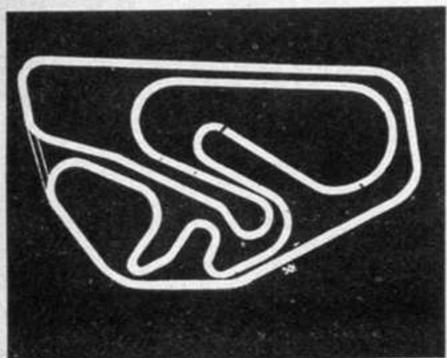
E una gran bella corsa quella di Jochen Mass, che si sta adattando molto bene alla F. 1.

Non possiamo dire lo stesso dei nostri. Merzario ha avuto i suoi guai, come vedete a parte, ed in gara era stato pari a se stesso, cioè molto buono. Brambilla ha assistito alla gara dal terrapieno, con noi, dopo che la macchina lo aveva piantato, col motore rotto. Brambilla andrà direttamente in Inghilterra, da qui, per provare la macchina nuova che guiderà in Sud Africa, e quindi questa dovrebbe essere stata la sua ultima disavventura con materiale sorpassato.

A completare la gioia dei brasiliani c'è stata l'onesta corsa della Copersucar modificata e che comincia ad andare. Il clan dei Fittipaldi era felicissimo, per questo, ed abbiamo visto i meccanici brasiliani impazzire anche loro di gioia, pur se il risultato era modesto.

Il campionato è appena cominciato e già ha un quasi padrone. Coi suoi 15 punti Emerson Fittipaldi è in una posizione felicissima. Vedrete che quest'anno non ci saranno tanti vincitori diversi.

Franco Lini



G.P. BRASILE

seconda prova del campionato mondiale piloti 1975. Autodromo di Interlagos (San Paolo) di 7960 metri, 40 giri pari a km 318,400, spettatori 150.000, temperatura elevata.

COSI' (IN 23) AL VIA ... E IN 15 ALL'ARRIVO

Emerson Fittipaldi McLaren Tex. Marl. 2'30''68	Jean-Pierre Jarier UOP Shadow DN5 2'29''88
Niki Lauda Ferrari 312 B3 2'31''12	Carlos Reutemann Brabham Mart. BT44 2'31''00
Carlos Pace Brabham Mart. BT44 2'31''58	Clay Regazzoni Ferrari 312 B3 2'31''22
Jody Scheckter Tyrrell Ford 007 2'31''74	James Hunt Hesketh Ford 308 2'31''70
Jochen Mass McLaren Tex. Marl. 2'33''06	Patrick Depailler Tyrrell Ford 007 2'32''94
Jacky Ickx JPS Ford 72 2'33''20	Arturo Merzario Williams Ford 2'33''16
Tom Pryce Shadow DN3 2'33''24	John Watson Surtees Ford TS16 B 2'33''23
Ronnie Peterson Lotus JPS 72 2'33''90	Mark Donohue Penske Ford PC 1 2'33''33
Mario Andretti Vel Parnelli Ford 2'34''56	Vittorio Brambilla March Beta 741 2'34''44
Graham Hill Lola Ford T 370 2'35''49	Jacques Laffite Williams Ford 2'34''76
Mike Wilds Stanley BRM P201 2'37''19	Wilson Fittipaldi Fittipaldi Copersucar 2'36''47
	Rolf Stommelen Lola Ford T 370 2'38''05

1. Carlos Pace (Brabham Martini BT 44) che compie i 40 giri pari a km 318,400 in 1.44'41''17 alla media di 182,488 kmh; 2. E. Fittipaldi (Marlboro Texaco McLaren) 1.44'46''96; 3. Mass (Marlboro Texaco McLaren) 1.45'07''83; 4. Regazzoni (Ferrari 312 B3) 1.45'24''45; 5. Lauda (Ferrari 312 B3) 1.45'43''05; 6. Hunt (Hesketh 308) 1.45'46''29; 7. Andretti 1.45'47''98; 8. Reutemann (Brabham Martini BT44) 1.46'20''79; 9. Ickx (JPS Lotus 72) 1.46'33''01; 10. Watson (Surtees TS 16 B) 1.47'10''77; 11. Laffite (Williams Ford) a 1 giro; 12. Hill (Lola T 370) a 1 giro; 13. W. Fittipaldi (Fittipaldi Copersucar) a 1 giro; 14. Stommelen (Lola T 370) a 1 giro; 15. Peterson (JPS Lotus 72) a 2 giri.

I NUOVI PRIMATI

- Sul giro: Jean-Pierre Jarier, il 10. giro in 2'34''16 alla media di 185,894 kmh. **Primato precedente:** Emerson Fittipaldi (Lotus JPS) e Denis Hulme (McLaren) in 2'35''00 media 184,877 kmh (1973).
- Sulla distanza: Carlos Pace alla media di 182,488 kmh. **Primato precedente:** Emerson Fittipaldi (Lotus JPS) alla media di 183,860 kmh (1973, su 31 giri).

I RITIRI	QUANDO	PERCHE'
Jarier	33. giro	distributore d'iniezione
Depailler	32. giro	rottura sospensione
Pryce	32. giro	uscita di strada
Merzario	25. giro	rottura comando gas
Wilds	23. giro	frizione
Donohue	23. giro	motore
Scheckter	19. giro	perdita olio
Brambilla	2. giro	motore

LA NOSTRA PAGELLA DEI PROTAGONISTI

- Pace, Fittipaldi, Ickx, Jarier
- Mass, Regazzoni, Lauda, Andretti, Reutemann, Watson, Peterson, Depailler, Scheckter
- Laffite, Hunt, W. Fittipaldi, Pryce, Merzario, Donohue
- Hill, Stommelen, Wilds
- non classificabile: Brambilla

LA CLASSIFICA MONDIALE

	Argentina	Brasile	Totale
Emerson Fittipaldi	9	6	15
Carlos Pace	—	9	9
James Hunt	6	1	7
Clay Regazzoni	3	3	6
Carlos Reutemann	4	—	4
Jochen Mass	—	4	4
Niki Lauda	1	2	3
Patrick Depailler	2	—	2

● La prossima prova del mondiale piloti sarà il G.P. del Sudafrica, in programma a Kyalami il 2 marzo.

FITTIPALDI (solo ironico con i ferraristi) non è apparso affatto «geloso» di CARLOS

«Stavolta REGAZZONI avrà visto il sorpasso!»

SAN PAULO - Un Emerson Fittipaldi per nulla dispiaciuto di come sono andate le cose, dopo la corsa: «Sono contento del risultato che rafforza la mia posizione di leader nella classifica mondiale. Ho sbagliato la partenza a causa di una prima marcia troppo lunga che mi ha imbottigliato dietro ai ferraristi che sono stati difficili da superare. In

nio Carlos Santoro, proprietario dell'agenzia viaggi Trans-Europa. Qualche zero in più nelle tasche di Williams (per le spese locali) che spera di riuscire a combinare un buon contratto per lo spazio rimasto libero sulla macchina al suo ritorno in Inghilterra. Le ditte con cui Frank è in trattative sono l'Ambrozium H 7, la Polistil e la Artsana.



Sul podio del GP del Brasile, due brasiliani ed un tedesco: sono Carlos Pace, assieme alla moglie, al suo primo successo iridato, Fittipaldi e Mass

quel momento della corsa ho perduto la possibilità di arrivare primo quando ho iniziato l'inseguimento di Carlos Pace ero a oltre 3" di distacco ed ho concluso a meno della metà. Ci sarebbe voluto qualche giro in più di gara. Molto sfortunato è stato il francese Jarier la cui Shadow sarà la macchina da battere nelle prossime gare. Ho montato una prima così lunga per compiere una curva in tale marcia anziché in seconda come tutti gli altri piloti. Poteva essere la carta vincente. Invece... Comunque ha vinto Pace e sono felice per lui e per tutto il pubblico brasiliano che ha visto terminare anche la prima gara della Copersucar di mio fratello Wilson». Nella sua rimonta, Emerson prima ha superato l'ostico Lauda poi ha passato di forza anche Regazzoni. «Così non potrà più dire che io vinco senza fare un sorpasso — ha ribadito alla fine Emerson — visto che ho superato proprio lui...».

● Mass, autore di una gara formidabile si è spiegato: «Ho attaccato non subito perché ho sbagliato la partenza e non ho avuto le gomme subito alla giusta temperatura. Tutto è stato poi fantastico».

● Ad ARUTURO MERZARIO si è rotto il comando dell'acceleratore come già in Argentina, Williams non sa come spiegare il fatto. Sabato sera per precauzione i meccanici avevano sostituito tutto il comando. Intanto il suo manager, il diabolico Frank, in Brasile ha trovato un finanziatore locale in Anto-

● LAFFITE ha concluso undicesimo la prima gara di F. 1 che ha portato a termine. Durante le vacanze a Guarujá, Laffite ha battuto a tennis James Hunt 7 a 5. L'inglese aveva in precedenza superato per 6 a 1 Emerson Fittipaldi.

● VITTORIO BRAMBILLA ha passato più tempo ai box Ferrari che a quelli March. Tra lui e il capo meccanico della marca inglese Bob Evans le comunicazioni erano difficili. Evans parla inglese e Brambilla conosce solo poche parole della lingua ufficiale del «circo». In gara il pilota della March-Beta ha rotto il propulsore al secondo giro. Il 4-5 febbraio prossimo, sulla pista Paul Ricard a Le Castellet, Brambilla (assieme forse a Lella Lombardi) collauderà la nuova March che debutterà in Sud Africa.

● ROGER PENSKE è molto noto negli USA, ma nel mondo dei costruttori di F. 1 è un po' l'ultimo arrivato. In Argentina gli organizzatori ad una sua telefonata per l'iscrizione gli hanno risposto che non conoscevano nessun Penske costruttore di F. 1, in ogni caso rivolgersi a Bernie Ecclestone. Qui in Brasile ha insistito per avere più biglietti e la risposta molto cortese, ma ferma di Ecclestone è stata: «Tutti i costruttori hanno avuto lo stesso numero di biglietti e non vedo il motivo perché Penske dovrebbe averne di più». E quindi si è richiusa la porta della camera.

Anche quest'anno per il gran caldo
ci son voluti gli idranti sulla folla

Il «tappo» REUT decisivo dopo il K.O. di JARIER

L'altalena

10. giro

Jarier, Reutemann, Pace, Regazzoni, Lauda, Scheckter, Fittipaldi, Depailler, Mass, Ickx.

20. giro

Jarier, Pace Regazzoni, Reutemann, Fittipaldi, Lauda, Depailler, Mass, Watson.

30. giro

Jarier, Pace, Fittipaldi, Regazzoni, Mass, Depailler, Lauda, Reutemann, Hunt, Andretti.



Quelli del circus dovranno d'ora in avanti fare i conti con Jarier e la sua Shadow. Quella brasiliana era la seconda pole position conquistata dal giovane francese

DALL'INVIATO

SAO PAULO - Nelle prove libere del mattino della gara solite operazioni di controllo, e spiacevole scoperta alla Ferrari, perché la macchina di Lauda rientrava al box sporca di olio. Si è rotta la pompa di recupero dell'olio e vi è stata quindi la necessità di cambiare il motore, cosa iniziata immediatamente. La Copersucar ha avuto pressochè lo stesso problema, per l'allentamento di un raccordo del circuito di lubrificazione e quindi è rimasta ferma al box parecchio.

Merzario ha interrotto le prove perché la temperatura acqua era salita molto, ma si trattava soltanto di imperfetta chiusura del tappo del radiatore. Stommelen, che nelle prove aveva avuto grossi problemi col motore che non andava, si è ritrovato la macchina troppo sottosterzante ed ha dovuto anche lui affannarsi alle ultime regolazioni.

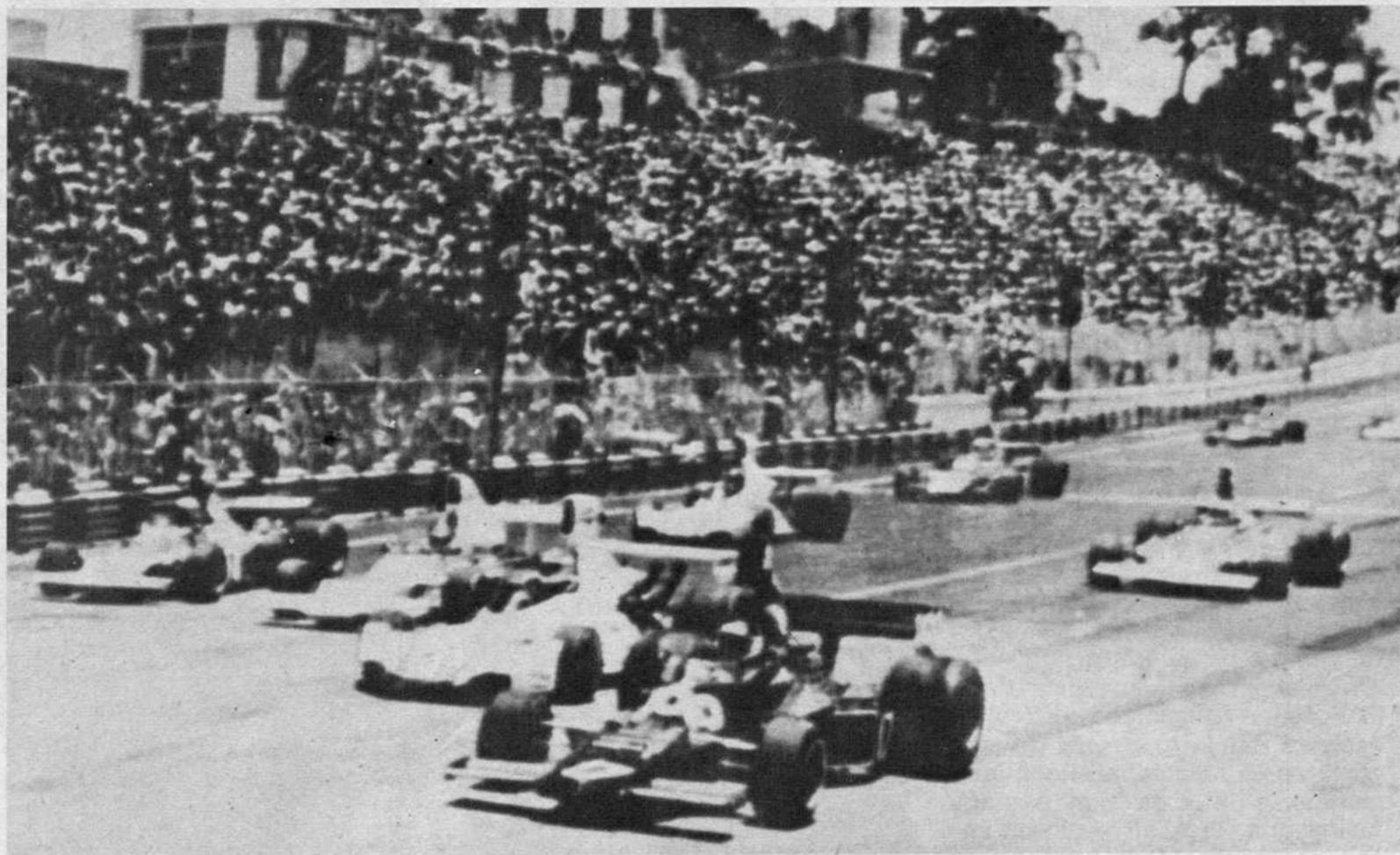
Partenza della gara con quasi un'ora di ritardo, non si sa bene perché. Con il gran caldo che faceva, le macchine bollivano. Folla enorme come sempre, tribune stracolme e pompieri in azione con gli idranti ad annaffiare la folla, non per buon animo ma per non avere sulle braccia tanti casi di insolazione.

Al via Reutemann ruba qualche decimo di secondo e scatta prima di tutti, cosicché si pone in testa nettamente seguito da Jarier. Per contro Fittipaldi parte male e si ritrova dietro anche Depailler. Peterson, che è già indietro nello schieramento non riesce a partire con gli altri e mette in moto quando il gruppo è già a metà circuito.

Al primo passaggio le posizioni sono: Reutemann, Jarier, Pace, Regazzoni, Lauda, Scheckter, Fittipaldi, Depailler poi più lontano Watson seguito da Mass, Pryce Merzario, Donohue. Per i primi le cose non cambiano per qualche giro, ma si ha l'impressione che Reutemann forzi un poco e che solo Jarier riesca a tenergli la ruota. Infatti i due accumulano una diecina di metri di vantaggio sugli altri, che sono ruota a ruota. Tra i migliori ed il resto c'è già frattura netta dopo due giri. La corsa è per quelli nelle prime sette posizioni.

Brambilla si ferma al secondo giro col motore rotto ed al giro seguente Merzario perde di colpo tre posizioni, per una sbandata. Successivamente deve ancora rallentare e poi si fermerà al box raggiungendolo adagio, col comando dell'acceleratore rotto. Ripara, riparte, ma è ormai fuori gara.

Peterson peraltro effettua una bella rimonta e dopo pochi giri è già a ridosso di Laffite avendo superato



Il caotico via del Gran Premio. Si notano, quasi appaiati, Jarier, Reutemann, Fittipaldi e Lauda, dietro ai quali sono Pace e Regazzoni. Quelli della seconda fila, cioè Reutemann e Lauda, si sono mossi in notevole anticipo

gli ultimi che erano Stommelen, Wilson Fittipaldi e Wilds.

Al quinto giro Jarier passa Reutemann di forza, nella frenata della curva veloce che è attorno al lago, e da allora se ne va via nettamente. Ad ogni giro il distacco tra lui e gli altri aumenta in modo impressionante, dando la esatta impressione del diverso valore della sua macchina rispetto alle altre.

Le cose non cambiano per parecchi giri, con Reutemann davanti al plotoncino dei sei che inseguono. Reutemann peraltro deve aver qualcosa che non va perché non riesce a tenere un ritmo elevato e in sostanza rallenta tutti. Cosicché Mass che era ottavo ma staccato riesce ad accodarsi ai sei.

Al quindicesimo giro Pace, che era sempre a ruota di Reutemann, riesce a superarlo e da quel momento si stacca nettamente, mentre Reutemann contribuisce alla cosa continuando a rallentare gli altri.

Le posizioni dopo 15 giri sono: Jarier, con una quindicina di secondi su Pace, poi Reutemann, Regazzoni, Lauda, Scheckter, Fittipaldi, Depailler e Mass molto vicini; staccati Watson e poi Hunt. Più lontani ancora Ickx, Andretti, Donohue, Pryce, Peterson, poi isolati Laffite, Hill,

Wilson Fittipaldi, Wilds e Stommelen.

Al 17. giro Donohue passa adagio e si ritira col motore che sta per rompersi ed al giro seguente è Scheckter a rallentare con la pressione olio molto bassa. Al 20. giro Regazzoni attacca e passa Reutemann, e Fittipaldi mostra i pugni a Lauda che non lo lascia passare e lo ha staccato dagli altri. Poi però riesce a superare l'austriaco ed a mettersi ad inseguire Regazzoni, avendo però ancora davanti Reutemann.

Al 21. giro torna in pista Merzario, mentre Fittipaldi attacca decisamente Reutemann, che riesce a superare dopo un giro. Da questo momento Fittipaldi è in attacco deciso a Regazzoni e gli si avvicina poco a poco finché al 24. giro gli è a ruota. Regazzoni resiste ma a fatica.

Al 25. giro la situazione si è fatta chiara: Jarier ha 13 secondi di vantaggio su Pace, 25" sul duo Regazzoni/Fittipaldi, 31" su Mass che è riuscito a superare gli altri, 35" su Depailler, 43" su Lauda e 45" su Reutemann. Il vantaggio di Jarier diminuisce al giro seguente, mentre Fittipaldi con una staccata al limite ed una manovra perfetta per tempismo passa Regazzoni.

Da questo momento Fittipaldi si avvicina a Pace, ed ovviamente an-

che a Jarier, ma il suo distacco era troppo grande per poter sperare di recuperarlo. Le cose sono così praticamente cristallizzate, fino e sette giri dalla fine quando con un gran urlo lo speaker incendia la folla annunciando che Jarier è fermo sul circuito. In testa è Pace, secondo Fittipaldi, terzo Mass e poi le due Ferrari, ma lontane. Fittipaldi attacca ancora e riduce lo svantaggio ma non abbastanza da raggiungere Pace.

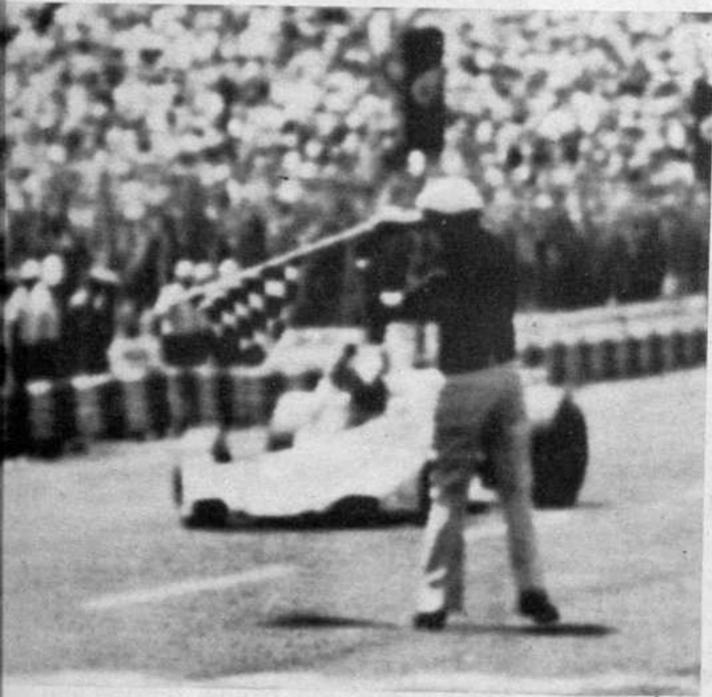
f. l.

● Sabato nelle prove ufficiali la macchina di Lauda ha avuto le sospensioni montate erroneamente. L'ing. Forghieri ha posto sotto accusa Tomaini.

● La Can-Am dovrebbe avere ancora in calendario almeno un paio di gare perché gli organizzatori americani stanno facendo pressione sulla Shadow perché rispolveri le sue macchine vincitrici della scorsa edizione del Campionato.

● Nicholson, della Shadow, è precipitato con l'elicottero che lo trasportava per la gara al circuito dal centro di San Paolo. Motivo: l'elica ha toccato un albero. Nessun danno ai passeggeri, ma l'elicottero è piuttosto malconcio.

● Prima della gara Pace ha rinnovato il contratto con la fabbrica di birra nazionale brasiliana Brahma.



Altre fasi della gara. Qui sopra, il direttore di corsa abbassa la bandiera a scacchi davanti alla Brabham-Martini di Carlos Pace. A destra, primo giro di corsa: sono in fila Reutemann, Jarier, Pace, Lauda e Fittipaldi, rallentato dalla prima lunga

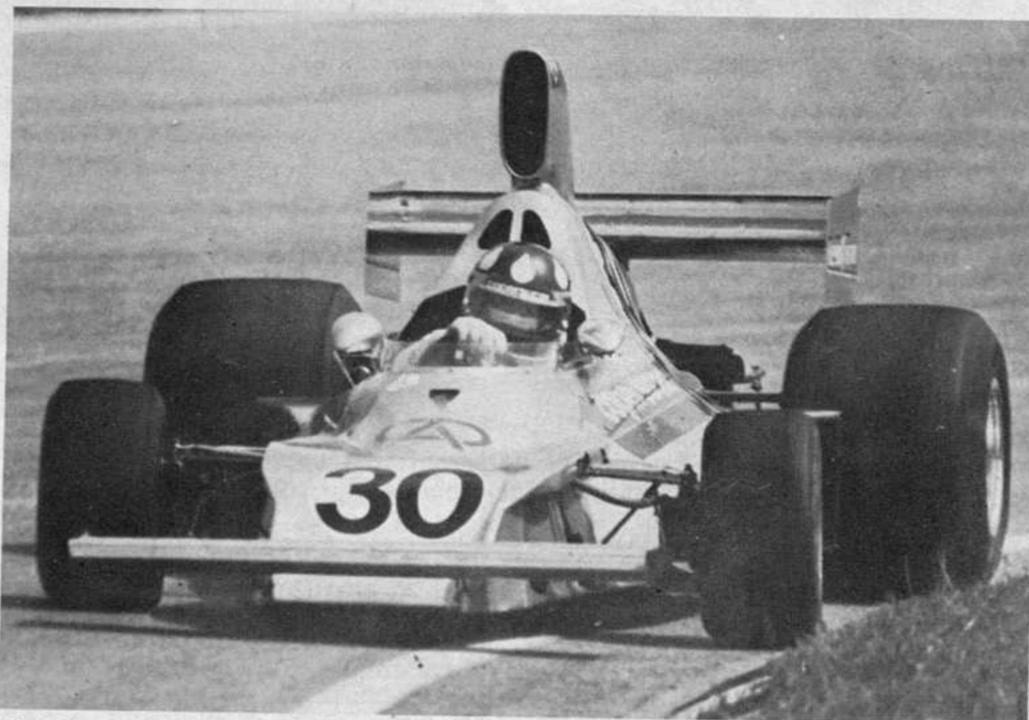


Gli aggiornamenti
a getto continuo...

La COPERSUCAR già cambiata

SAN PAOLO - Novità assoluta è stata l'utilizzazione delle gomme Goodyear da parte della Parnelli di Mario Andretti, come vi avevamo anticipato due settimane fa. Una novità che è stata curiosa per molti ma importante per Andretti perché in sostanza è stata l'origine di qualche difficoltà, derivata dal fatto che ha dovuto adattare la macchina alle nuove gomme, e la cosa non è stata facilissima. Tra l'altro ciò ha anche provocato la rottura di un ammortizzatore, con molta perdita di tempo.

Le altre novità sono state registrate sulla Copersucar, che è stata presentata in modo parecchio differente da quella vista in Argentina. Questa macchina era la seconda costruita ed il telaio ha delle innovazioni, con centinature meno fitte e disposte in modo diverso. Poi aveva soprattutto delle radicali modifiche nella parte posteriore con la adozione di due radiatori acqua laterali, posti subito dietro la carrozzeria, e quindi la eliminazione del radiatore unico posteriore. Insieme con questo spostamento c'è stata la eliminazione di una buona parte della carrozzeria avvolgente posteriore, lasciando cioè libero il motore. I radiatori olio sono stati piazzati sotto l'alettone posteriore, dopo il cambio. Le sospensioni sono rimaste le stesse ma la posizione di guida è risultata meno sdraiata, col nuovo telaio, ed a completare le variazioni c'è una presa d'aria dinamica più alta di quella originaria.

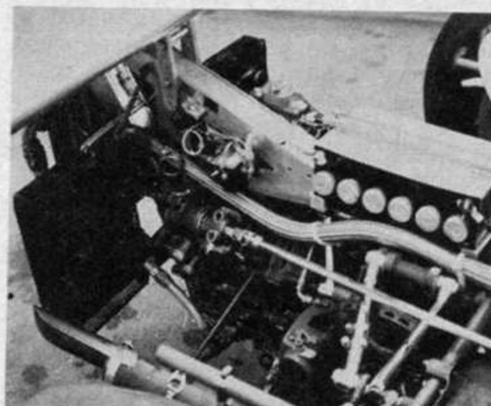
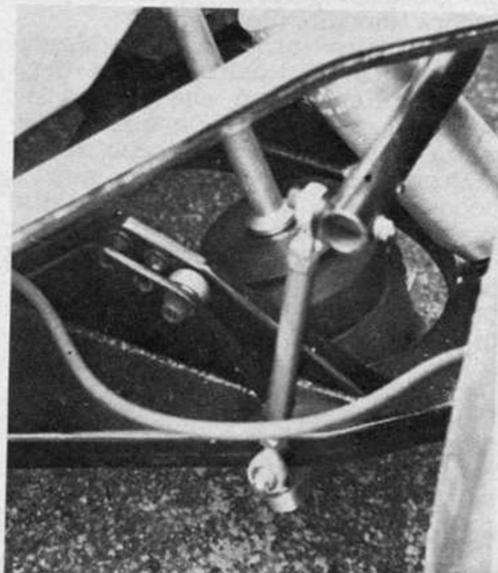


E' iniziata la « mutazione » della Copersucar. La seconda versione della monoposto brasiliana si è presentata ad Interlagos in una veste rinnovata, anche nell'aerodinamica (presa d'aria e mancanza di carenatura di coda)

Questa versione della Copersucar è da considerare intermedia, perché già dal Gran Premio di Spagna prevedono di portare una nuova carrozzeria, che riavrà anche la parte posteriore avvolgente, pur se saranno conservate le soluzioni attuali per quanto riguarda la posizione dei radiatori. Tutto questo ha anche permesso di rimettere i tubi di scarico originariamente previsti dalla Cosworth e che erano stati modificati con curvature tortuose per farli stare nella carrozzeria scelta. Alla prova dei fatti è risultato che il poco rendimento del motore era dovuto proprio alle curvature impresse ai tubi di scarico, e qui a Interlagos con gli scarichi normali il motore è andato abbastanza bene.

Altra novità è stata portata dalla Hesketh, con la macchina di scorta dotata di sospensioni modificate e carreggiata più larga di quella usuale. La macchina di scorta aveva sospensioni con i tradizionali ammortizzatori e molle mentre quella usata in gara aveva i tamponi di gomma a flessibilità variabile già visti in Argentina. Pare che l'allargamento della carreggiata sia piuttosto importante, di circa 8 centimetri, ma nessuno vuole dare indicazioni precise limitandosi a dire che è di circa il 5 per cento.

Salvo le estemporanee soluzioni di adattamento al circuito (prese aria supplementari per freni e piloti, eccetera) non si è visto altro.



A sinistra, un ulteriore sguardo all'elemento in gomma che caratterizza la sospensione anteriore della Hesketh. Sopra, radiatori sdoppiati nella coda della Copersucar-Fitti 2

I giri più veloci in corsa di ciascun pilota

Jarier	2'34"16
Andretti	2'35"19
Lauda	2'35"22
Depailler	2'35"59
Regazzoni	2'35"63
E. Fittipaldi	2'35"73
Pace	2'35"75
Hunt	2'35"77
Scheckter	2'35"95
Reutemann	2'36"30
Mass	2'36"32
Watson	2'37"02
Ickx	2'37"19
Donohue	2'37"51
Merzario	2'37"56
Pryce	2'37"87
Peterson	2'38"11
Laffite	2'39"75
Hill	2'39"97
W. Fittipaldi	2'40"33
Stommelen	2'40"92
Wilds	2'41"84
Brambilla	2'59"49

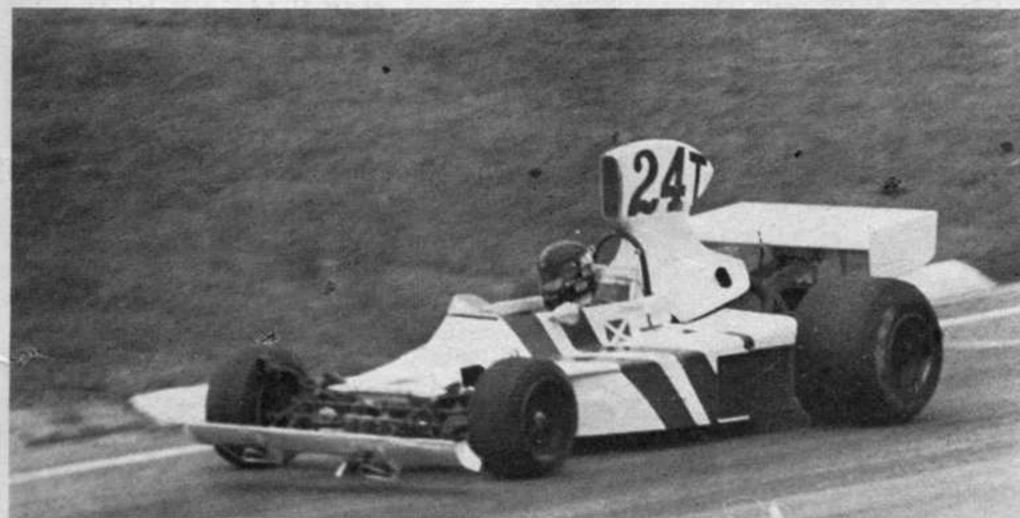
JARIER strapazza sempre...



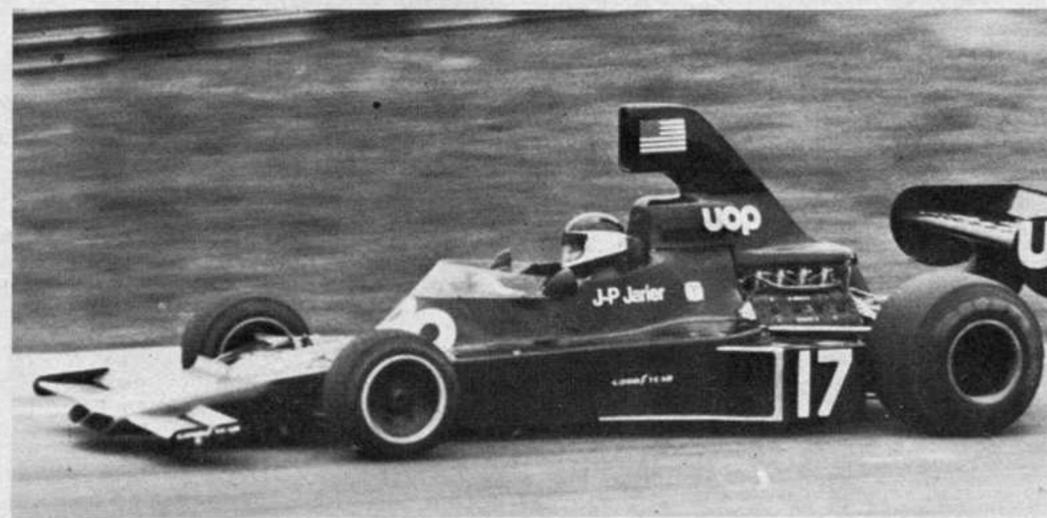
Tomaini pare scusarsi con Forghieri, dopo i guai in prova a Lauda. In gara, Regazzoni è giunto in fondo con i pneumatici anteriori quasi sgonfi!

Pilota	Vettura	Venerdì		Sabato	
		I	II	I	II
Jarier	UOP-Shadow-Ford DN 5	2'31"52	2'30"34	2'29"88	2'34"04
E. Fittipaldi	Texaco-Marlboro McLaren M23	2'32"40	2'31"01	2'32"28	2'30"68
Reutemann	Brabham-Martini-Ford BT 44	2'32"17	2'31"00	2'31"81	2'32"81
Lauda	Ferrari 312 B3-75	2'32"97	2'31"12	2'31"40	2'32"34
Regazzoni	Ferrari 312 B3-75	2'33"98	2'32"29	2'31"22	2'31"82
Pace	Brabham-Martini-Ford BT 44	2'32"25	2'31"59	2'31"58	2'32"85
Hunt	Hesketh-Ford 308	2'31"70	2'32"31	2'32"60	2'33"25
Scheckter	Tyrrell-Elf Ford 007	2'34"81	2'32"47	2'33"49	2'31"74
Depailler	Tyrrell-Elf Ford 007	2'36"69	2'34"42	2'32"94	2'33"04
Mass	Texaco-Marlboro-McLaren M23	2'35"35	2'34"09	2'33"94	2'33"06
Merzario	Williams-Ford-Fina	2'35"94	2'35"35	2'33"16	2'34"39
Ickx	JPS-Ford Lotus 72	2'35"50	2'33"20	2'35"58	2'35"55
Watson	Surtees-Matchbox-Ford TS 16	2'36"08	2'34"55	2'34"70	2'33"23
Pryce	UOP-Shadow-Ford DN 3	2'33"24	2'36"35	2'34"27	2'34"39
Donohue	Penske-Ford PC 1	2'35"54	2'33"33	2'33"88	2'34"01
Peterson	JPS-Ford Lotus 72	2'37"81	3'09"93	2'34"25	2'33"90
Brambilla	March-Beta-Ford 741	2'39"75	2'36"53	2'36"53	2'34"44
Andretti	Parnelli-Jones-Ford	2'36"89	2'34"56	2'36"56	2'35"76
Laffite	Williams-Ford-Fina	2'38"75	2'35"99	2'34"76	2'35"22
Hill	Lola-Embassy-Ford T 380	2'38"45	2'35"49	2'36"80	2'38"53
W. Fittipaldi	Copersucar-Fitti 2 Ford	2'37"85	3'36"64	2'36"80	2'36"47
Wilds	BRM-Stanley P 201	2'39"26	—	2'37"15	2'37"96
Stommelen	Lola-Embassy-Ford T 380	3'04"67	2'42"86	2'51"85	2'38"05

In neretto, i tempi validi per lo schieramento di partenza.



Nel corso delle prove, Hunt ha urtato la barriera. Vediamo l'inglese, che non è stato brillante come in Argentina, tornare ai box con il muso a pezzi



Una bella foto del binomio del momento: Jarier e la Shadow DN5. La linea della ultima creatura di Southgate è molto efficiente dal lato aerodinamico

DALL'INVIATO

SAN PAOLO - Condizioni abbastanza buone nelle due giornate di prova. Il tempo che era stato brutto, a San Paolo, nei giorni precedenti, si è messo a far giudizio, anche se il cielo è rimasto coperto o semicoperto e la minaccia della pioggia era imminente. Le temperature son state però accettabili, con una trentina di gradi il venerdì e poco più il sabato.

Le prime prove hanno messo in luce le necessità di regolazioni differenti per parecchie macchine, come le Ferrari che erano decisamente troppo morbide nelle sospensioni e che quindi hanno dovuto progressivamente indurire molle ed ammortizzatori, o la March di Brambilla e la Williams di Merzario che avevano rapporti del cambio inadatti.

Come sempre quasi tutti hanno speso la prima sessione appunto alla ricerca delle regolazioni, passando poi ai tentativi di tempi veloci ed alla sperimentazione di gomme o altro nella fase successiva. Già dalle prime prove tuttavia Jarier è stato molto veloce ottenendo tempi che gli altri hanno faticato ad avvicinare. Vi è stata quindi la conferma delle grandi qualità della nuova Shadow DN 5, già avvertite in Argentina.

Alla Ferrari disponevano di una macchina di scorta, avendo montato il telaio e le sospensioni di scorta che avevano portato e quindi Lauda ha potuto effettuare prove comparative. Alla Brabham-Martini avevano anche loro una terza macchina e Hunt disponeva di una seconda vettura. Parecchi incidenti di più o meno gran conto. Qualche testa-coda di Scheckter, urto di Wilds contro un guard-rail e urto di Hunt contro una barriera, con qualche danno alle macchine, ma di poco conto.

Merzario ha dovuto interrompere le prove per la rottura di tutte le quattro orecchiette che collegano il motore al telaio, mentre Andretti ha rotto un ammortizzatore. Wilson Fittipaldi si è trovato con una macchina velocissima in rettilineo ma con pochissima aderenza in curva, per poca incidenza dell'alettone posteriore. Nel finale della prima giornata Emerson Fittipaldi ha provato una presa d'aria dinamica più grande della abituale. Regazzoni si è dovuto fermare per l'allentamento dei fissaggi di fermata del tampone elastico posteriore di destra ma la cosa è stata risolta velocemente. Sul finale Jarier ha compiuto parecchi giri molto veloci, ma ha anche scollato il battistrada della gomme

posteriore destra, almeno parzialmente, senza però che ciò abbia destato preoccupazioni perché pare che possa accadere nel punto di giunzione della banda arrotolata sulla carcassa.

Per ottenere i tempi migliori tutti hanno utilizzato le gomme a miscela più tenera, anche coloro che per la corsa prevedevano di utilizzare quelle dure.

La giornata di sabato è cominciata male perché le prove non hanno potuto cominciare che tardi, dato che nell'intento di far cosa utile qualcuno aveva inviato sulla pista una innaffiatrice che ha lasciato molta acqua in un paio di punti e quindi si è dovuto attendere che si asciugasse. Operazione accelerata anche con l'impiego di una dozzina di furgoni che sono stati fatti girare su quei punti della pista. Poi tutti sotto a tirare, subito, ma anziché diminuire lo scarto tra la Shadow di Jarier e le altre è aumentato perché il francese è riuscito ad andare sotto i 2'30" cosa che nessuno ha potuto avvicinare.

Soltanto alla fine, con molte prove, Fittipaldi è riuscito a far meglio del giorno precedente, mentre gli altri non hanno migliorato, ma tuttavia le Ferrari sono apparse abbastanza a punto ottenendo risultati apprezzabili.

li. Merzario ha potuto girare ed ha ottenuto un buon tempo, mentre Andretti è rimasto senza pressione olio e così ha dovuto fermarsi per cambiare il motore perdendo praticamente tutta la giornata.

Nel finale, tutti si sono dati molto da fare, ed il miglior tempo della ultima sessione è andato a Fittipaldi, ma c'è da dire che Jarier ha rotto il motore, forse per averlo troppo maltrattato nelle manovre di scalata delle velocità. Tra le cose da segnalare è che Jarier a un certo punto era in pista con le gomme posteriori disuguali, per un errore dei meccanici, allarmandosi per la subitanea instabilità della macchina, ma la cosa è stata chiarita subito.

f. l.

● Accordo tra la Brabham e la Fina. Presente a Sao Paulo, il signor Carnevali della Fina ha avuto un lungo colloquio con Bernie Ecclestone, con l'aiuto di un giornalista argentino molto amico di Reutemann e che parla varie lingue. Alla fine è stato raggiunto un accordo per cui le Brabham-Martini saranno d'ora in avanti alimentate con benzina Fina e ne porteranno le relative scritte pubblicitarie. In questo modo la Fina è adesso presente con due squadre, quella di Williams e la Brabham-Martini, accanto alla Elf di Tyrrell ed alla Texaco della McLaren, ed accanto alla Agip della Ferrari.

Le polemiche del momento: le gomme FERRARI e i trasferimenti

SAN PAOLO - Un giornale cittadino « El Estado de Sao Paulo », che è tra i meglio informati sulle corse e che ha sempre dei validi inviati in tutte le corse di F. 1, ha pubblicato una notizia-intervista a proposito del problema delle gomme, intervista nella quale si dice che secondo Luca Montezemolo la colpa delle diminuite possibilità delle Ferrari sono delle gomme e non delle macchine.

Una affermazione che ha colpito, parendo a prima vista una scusa per giustificare il fatto che le Ferrari sono meno brillanti dell'anno scorso, in confronto delle altre macchine. In altre parole diciamo che le Ferrari questa stagione sono migliorate rispetto al 1974, ma non tanto come sono migliorate altre macchine in linea generale. Senza parlare della « esplosione » della Shadow DN 5 che ha messo tutti nei pasticci.

La questione delle gomme merita una valutazione serena ed obiettiva. A voler ben guardare la affermazione di Luca Montezemolo è corretta, perché il proporzionale calo delle due Ferrari è proprio da attribuire alle gomme in conseguenza del nuovo piano di attività della Goodyear, rimasta sola a fornire pneumatici da corsa alle macchine di F. 1.

Bisogna infatti ricordare come le Ferrari avessero ottenuto una soddisfacente messa a punto delle sospensioni in funzione di un certo tipo di gomma, che era stato scelto dopo le tante prove effettuate nell'inverno scorso. Il « matrimonio » tra sospensioni e gomme era risultato molto felice, e sono venuti i risultati molto buoni. Adesso la Goodyear ha deciso di limitare la fornitura di pneumatici, portando su ogni circuito determinati tipi per costruzione e mescole che sono giudicati i più adatti a quel circuito particolare. Ovviamente ciò ha comportato un livellamento, nel senso che un tipo generico di gomma può andar bene per taluni e non bene per altri.

Quindi, quando alla Ferrari si dice che il non essere rimasti al posto più alto è da attribuire al cambio delle gomme hanno ragione, pur se questo significa anche che le Ferrari hanno sempre in determinati cinematismi delle sospensioni delle caratteristiche che richiedono soluzioni speciali, mentre per molte altre macchine il problema si pone in modo minore. Con le gomme « standard » le Ferrari fanno più fatica delle altre a trovare assetti molto buoni, e questo è indubbiamente un punto a sfavore della progettazione, che è particolare e non permette flessibilità di adattamento. La casa italiana è un poco mortificata dalla nuova situazione se si considera che l'elevato grado di sviluppo raggiunto dalle Goodyear nella stagione passata è stato frutto di gran lavoro compiuto nella sperimentazione effettuata congiuntamente alla Ferrari, sulla pista di Fiorano e altrove, lavoro che è stato faticoso e dispendioso sia per la Ferrari che per i piloti.

Adesso a beneficiare del gran lavoro compiuto sono tutti... meno la Ferrari, perché la decisione della Goodyear di limitare a due soli tipi le gomme disponibili, appunto mette le Ferrari in condizioni di relativa inferiorità rispetto alle

SAN PAOLO - Semplice e complicatissima storia un mancato trasferimento. Si era già parlato a Buenos Aires della possibilità che Ronnie Peterson lasciasse la Lotus per passare alla Shadow. Una possibilità che appariva abbastanza improbabile, ragionando, ma di cui tutti dicevano che era praticamente cosa fatta. Vi abbiamo detto due settimane fa quello che abbiamo pensato di questo affare curioso, e vi abbiamo anche detto che in ultima analisi non se ne sarebbe fatto nulla e che Peterson sarebbe rimasto alla Lotus.

A proposito delle trattative intercorse tra la UOP-Shadow e Ronnie Peterson, da notizie di fonte inglese sembra che Chapman abbia riferito che i problemi con Pryce sono apparentemente superati. Infatti, Pryce in un primo tempo sosteneva che lui non sarebbe andato alla Lotus per meno di quanto prende alla UOP-Shadow. Chapman ha detto: « Si tratta di dettagli con Tom; egli potrebbe guidare per noi in Brasile già da questa settimana ». Chapman ha detto anche che non esistono disaccordi fra la Lotus e Peterson.

La faccenda è riesplora qui a San Paolo, e quando la maggior parte della gente del « circus » è arrivata ha appreso che il trasferimento di Peterson alla Shadow era cosa fatta. Qualcuno giurava che aveva visto Peterson seduto in una Shadow coi meccanici che gli prendevano le misure della pedaliera e del sedile, e che il venerdì lo svedese sarebbe stato sulla macchina americana e non su quella inglese.

Quello che era difficile da immaginare, anche per i più dotati di fantasia, era su quale delle due Shadow sarebbe salito Peterson, poiché non pareva possibile che Jarier accettasse di cedergli la nuova DN 5 e d'altra parte pareva altrettanto poco probabile che Peterson accettasse di correre sulla « vecchia » perché questo non avrebbe migliorato molto la sua posizione.

La verità è che il trasferimento alla Shadow non è mai stato seriamente fattibile, dato che comunque Peterson aveva firmato un contratto di due anni con la Lotus e che non avrebbe potuto stracciarlo che a rischio di

La « manfrina » di PETERSON



Ronnie Peterson è pensieroso, di questi tempi, ed i suoi pensieri si riflettono in scialbe prestazioni in pista. Colui che è considerato uno dei piloti più veloci in assoluto è mortificato da una macchina ormai fuori dal giro delle F. 1 competitive. E Ronnie sogna una monoposto nuova. Eccoli, intanto, esaminare interessato le novità più recenti della Hesketh

altre squadre.

Tutto questo discorso ve lo facciamo con tutta serenità e senza aver parlato coi responsabili della Ferrari e della Goodyear. Quindi non è accusabile di influenze esterne. La situazione è quella che è e non la si può cambiare. Peccato però che quando ci sono grossi problemi di gomme la Ferrari sia sempre coinvolta.

Quel che possiamo dire è che per i Grandi Premi di Argentina e Brasile alla Ferrari erano in un certo senso preparati alla situazione perché sapevano, come tutti, che in queste due gare la Goodyear avrebbe portato solo due tipi di gomme. Per le altre corse le cose dovrebbero cambiare in meglio. Infatti la Goodyear ha dimostrato molta volontà di cooperare e possiamo svelare che questo inverno, durante le tante prove sulla 312 T, sono già state praticamente individuate quali saranno le gomme migliori per questa macchina. La collaborazione tra gli uomini della Ferrari e quelli della Goodyear è stata, pare, fruttifera. Vedremo quali saranno stati i risultati.

D'altra parte questo rientra nel quadro della politica che la Goodyear aveva indicata qualche mese fa: affidare ogni squadra, od al massimo due squadre, ad uno dei suoi tecnici, in modo da aver indicazioni specifiche precise. Superata questa fase, già dal Gran Premio del Sud Africa le cose dovrebbero andare meglio.

Motore MATRA per la F.1 di LIGIER?

PARIGI - Dopo quello che già vi abbiamo detto sui programmi della Ligier, che correrà il mondiale Marche e alcune gare su strada (Tour de France e Giro d'Italia) con le sue macchine prototipo, e sul progetto di costruire una F. 1, adesso pare che vi siano nuovi sviluppi, che interessano le monoposto.

Pare infatti che il programma di Ligier, per la Formula uno, coinvolga anche la Matra, attraverso l'interessamento della manifattura dei tabacchi (sigarette Gitanes) e della casa petrolifera Total che ha sempre appoggiato la Ligier. Un accordo - sarebbe stato raggiunto per un programma che prevede da parte di Ligier la costruzione di una monoposto da utilizzare prima della fine della stagione 1975, dotata però di motori non Matra, e dopo le prime prove vi sarebbe la utilizzazione dei motori Matra, probabilmente a partire dal 1976.

Resta tuttavia aperta la possibilità che i motori che userà Ligier siano quelli a sei cilindri con turbocompressore, come vi avevamo detto, ma ciò potrà avvenire soltanto quando la CSI avrà rivisto le formule di equivalenza attuali, che sono penalizzatrici per i motori sovralimentati per la F. 1, nei confronti di quelli per altre categorie.

un processo che sarebbe stato di sicuro tentato da Chapman. Quello che è più probabile è che tutta la « manfrina » sia stata abilmente inscenata dallo svedese in funzione di una revisione delle condizioni finanziarie che la Lotus gli offre e che non debbono essere brillantissime.

Quindi la manovra poteva servire a smuovere la Lotus con qualche « aumento » che però non c'è comunque stato, visto che la casa ha dovuto essa stessa accettare la riduzione del finanziamento da parte della John Player.

Ad ogni modo tutta questa storia è servita ad una definitiva chiarificazione dei rapporti tra le squadre. Una riunione, orchestrata da Bernie Ecclestone, ha avuto come effetto un accordo sulla parola da parte di tutti i capi delle varie squadre, per cui d'ora in avanti non accadranno più faccende del genere, salvo in caso di accordo preventivo tra le squadre. In sostanza tutti hanno accettato di non agire più in modo « piratesco » nel caso di interesse per un pilota che sia sotto contratto con altra squadra, ma di fare aperte proposte alla squadra di appartenenza, nel caso vi sia interesse per un determinato pilota.

Cosicché se qualche trasferimento potrà avvenire sarà solo in perfetta armonia delle parti, il che ci sembra un fatto positivo, oltre che onesto, anche ai fini psicologici che in questa attività sono importanti. Della sussurrata possibilità che i trasferimenti avvengano su una base finanziaria calcolata in base ai punteggi ottenuti nel campionato mondiale è svanito il disegno, perché non era cosa logicamente applicabile. Le azioni, se vi saranno trattative del genere, saranno di tutt'altra qualità e da farsi volta per volta.

Ovviamente non sarà necessario alcun contatto tra le squadre per gli eventuali trasferimenti che avvengano quando scadono i contratti tra piloti e squadre. Quello che si è voluto evitare è che si ripetano casi già avvenuti, come quello ad esempio del passaggio di Lauda dalla BRM alla Ferrari, nonostante Lauda avesse un contratto in corso con la squadra inglese.



Al telefono con
un insolitamente
confidenziale ing.
ENZO FERRARI

Due 312 «T» superleggere da riscatto in SPAGNA



«...Se avessimo potuto approntare in tempo la 'T' oggi in Brasile forse avremmo noi la posizione che occupa Jarier...». Così Enzo Ferrari ci ha detto dal suo eremo di Fiorano dopo aver conosciuto (telefonicamente da noi) l'allineamento di partenza del secondo appuntamento mondiale della F. 1. Era abbastanza tranquillo Ferrari, la sera della vigilia del G.P. E' apparso favorevolmente sorpreso dalla prestazione di Regazzoni, «sceso» di oltre un secondo; ci conferma che, per trovare il giusto equilibrio fra le sospensioni della sua macchina e i pneumatici «monotipo», Lauda venerdì ha provato nuove soluzioni con il «muletto». Il tempo fatto registrare nella giornata di sabato perciò non lo considera indicativo perché l'austriaco — a quanto sapeva — avrebbe dovuto provare con il pieno e il motore vecchio. Per Regazzoni e Lauda era stato deciso poi di montare un motore completamente nuovo solo per la gara, contrariamente a quelle che sono le abitudini della Ferrari.

Analizzando i tempi, Ferrari dimostrava — al sabato — di essere fiducioso sulle sue macchine. «A parte la prestazione di Jarier — ci ha detto — Fittipaldi, Reutemann e i nostri due piloti sono in una manciata di decimi di secondo a dimostrazione che la nostra B. 3 è ancora competitiva. Certo che, per esserlo di più e battere gli avversari, ci vorrebbe la nuova macchina, la 'T'...».

L'occasione vien buona per chiedere a Ferrari come va la costruzione di questa nuova F. 1 e se sarà effettivamente al via del primo GP europeo. Il «drake» conferma che «LE» vetture saranno al Gran Premio di Spagna. Una o due? gli ripetiamo, avendo sentito un plurale...

«Due. Perché voglio dare a tutti e due i miei piloti le stesse chances...».

— Forse, azzardiamo, se anche l'anno scorso si fosse seguito lo stesso sistema invece che favorire palesemente...

«Certo — ci interrompe Ferrari — oso dire che, forse, con un diverso comportamento avremmo potuto vincere il mondiale... Ci sono stati degli errori. Non voglio dare la colpa a nessuno. Ha sbagliato Lauda, ha sbagliato Regazzoni, ci sono stati sbagli di scelte tecniche e altro, che non voglio si ripetano quest'anno».

Così è stato superato l'impasse di danaro per costruire le due nuove «T» (forse tre con il muletto). La decisione di mandare avanti il progetto è di appena tre quattro giorni fa, apprendiamo.

«Il risultato dell'Argentina ci è servito a smuovere le acque. Si è capito che per vincere bisognava mandare avanti la nuova vettura. Certo la situazio-



Scene di vita-da-box ferrarista. «Gli uomini sono sempre quelli, e se qualcuno va alle corse il lavoro a casa stagna...». Il riferimento di Ferrari a Forghieri calcolatore da campo (qui ad Interlagos con Degoli) è estremamente lampante



ne qui a Maranello non è delle più rosee. Il mercato automobilistico è quello che è, e prima di spendere dei soldi per macchine da corsa ci si pensa sempre due volte. Fortunatamente noi commercialmente andiamo meglio di tanti altri, se pur abbiamo un paio di centinaia di vetture ferme...».

La Ferrari nel '74 ha esportato il 78% della sua produzione. Questo dato è significativo. Il Daytona è uscito di produzione mentre, in attesa del Dino con il motore 8 cilindri di due litri di cilindrata, il 308 dovrebbe presto essere esportato negli USA; si è infatti in attesa della omologazione per le leggi anti-inquinamento.

Il discorso cade su Jarier: che cosa ne pensa Ferrari degli exploit del giovane francese con la sua Shadow?

«Jarier è un buon pilota, ma da mie notizie gli exploit che riesce ad ottenere sono in gran parte da ascrivere alla macchina che, a quanto mi risulta, è leggerissima, al limite del peso se non addirittura sotto. Per costruirla è stato fatto un largo uso di titanio. Come pilota Jarier io l'avevo visto bene, ma bisogna aspettare che tutti gli altri siano competitivi per dare un giudizio definitivo».

Il ritornello ritorna invariabilmente sulla «T», sugli uomini («Sono sempre quei 3-4») e se qualcuno va alle corse il lavoro a casa va a rilento. Sabato pomeriggio a Fiorano si è lavorato mentre ad Interlagos si provava. Lavori piccoli e grandi per la «T» della speranza. La F. 1 Ferrari T che ci si garantisce vedremo a Barcellona avrà, oltre alla nota soluzione del cambio trasversale, un motore diverso. Sempre il solito boxer 12 cilindri, ma con una nuova distribuzione, nuovi alberi a camme (forse erano già a Interlagos questi alberi a camme...). E' confermato poi che questo motore della «T» avrà una particolare alimentazione (con i suggerimenti dell'ing. Montabone - Fiat) per rendere più regolare l'erogazione della potenza. Non si son cercati cavalli in più, quelli che ha il 12 cilindri boxer bastano, ma si è cercato di farlo «girare meglio, più tondo». Al banco il motore è stato OK, ora deve superare l'esame della pista.

«Sulla T — conclude l'ing. Ferrari — cercheremo anche di essere più leggeri. Oggi siamo circa sui 605/607 kg e, inoltre, ad ogni partenza abbiamo dai 14 ai 16 litri in più di benzina rispetto ai piloti che dispongono di vetture col Cosworth. Con le nuove soluzioni la Ferrari della Spagna tornerà ad essere ancora più competitiva, perché sarà anche più leggera...».