

Riflessi
d'arancio

1982 IL GRANDE RITORNO



NIKI LAUDA

McLAREN Cosworth MP4-1B

www.tuttomclaren.it

Molto si è discusso su questo ritorno. Alcuni sostennero che era dovuto alla necessità di ridare ossigeno alla propria compagnia aerea in difficoltà economiche, altri posero l'accento sulla ritrovata motivazione, portando a sostegno il fatto che l'addio del Campione austriaco, al GP del Canada del 1979, era stato improvviso, senza che ci fosse stato quel calo che a volte caratterizza il tramonto dei Campioni. Ma poco importa quale sia stato il reale motivo. Quello che conta è che Niki Lauda si rimette in gioco, per di più in una scuderia che aveva visto come avversaria.

Sembra quasi un destino: nei quattro anni di permanenza alla Ferrari, Lauda aveva combattuto soprattutto contro la McLaren, al cui volante si erano alternati Campioni come Emerson Fittipaldi e James Hunt. E dopo i loro trionfi, era toccato a lui aggiudicarsi il Titolo, in un rincorrersi che aveva visto per quattro anni le due scuderie protagoniste di epiche sfide.

Poi, all'improvviso, il divorzio da Maranello e l'approdo nel 1978 alla corte del "padrino" Bernie Ecclestone, allora proprietario della Brabham motorizzata Alfa Romeo.

Furono due anni passati tra luci e ombre quelli alla corte di Bernie, anche perché, nel 1979, l'Alfa Romeo era rientrata a pieno titolo nella massima Formula con una propria monoposto, relegando di fatto la Brabham al ruolo di scuderia cliente.

Come tutti i rientri, anche quello di Lauda è accompagnato da critiche e perplessità. Ci si chiede quale sarà lo stato di forma, se avrà ancora la grinta necessaria per sopportare i duelli in pista, insomma: gli appassionati si dividono su pareri opposti come sempre accade in questi casi. Ron Dennis (divenuto manager della scuderia inglese) e Colin Chapman, invece, sanno benissimo cosa vale Niki e senza

porsi tanti interrogativi gli offrono un sedile. Lauda sceglie la McLaren che gli offre maggiori garanzie e sottoscrive un contratto basato sui risultati ottenuti.

In McLaren l'ex-Campione del Mondo dovrà confrontarsi con John Watson, un pilota veloce, duro, determinato, ostico per tutti, che dichiara di non temerne la guida e la velocità, ma l'abilità politica.

Il 1982 è però un anno particolare, perché che la F1 si sta dividendo di fatto in due categorie: quelli che hanno il motore turbo e quelli che montano l'aspirato. E i primi stanno acquistando un passo sempre più veloce che ormai i secondi, formati per lo più dagli storici assemblatori inglesi con il V8 Cosworth, non riescono a contrastare. E non c'è all'orizzonte alcun segnale da parte del motorista inglese che faccia presagire l'arrivo di un motore turbo. Stante questa situazione, la McLaren si presenta al primo appuntamento della stagione con la nuova MP/4 1B progettata da John Barnard. È una monoposto ben curata sotto il profilo aerodinamico grazie agli studi svolti nella galleria del vento in dotazione al National Maritime Institute di Feltham, nel Middlesex. Il lavoro era stato perfezionato sulla pista di collaudo della Michelin a Ladoux, nei pressi di Clermont-Ferrand. Nell'asfalto di questa pista si trovano annegati dei sensori in grado di misurare il peso del veicolo che vi passa sopra, informazione che permette ai progettisti di misurare il carico di origine aerodinamica. Lo scopo è sfruttare, con un telaio più efficace possibile, i 490 CV erogati a 10.500 giri/min dal V8 Cosworth curato dalla Nicholson-McLaren Engines, anche se si sa benissimo che sono pochi per contrastare i turbo Ferrari e Renault, forti ormai di circa un centinaio di CV di vantaggio. Ma tant'è e non ci si può fare nulla, anche perché il primo GP della stagione, il 23 gennaio 1982 a Kyalami in Sudafrica, è alle porte.



JOHN WATSON
McLAREN Cosworth MP4-1B

MODIALE 1982

Il grande ritorno



foto: © Daily-Mail

Niki Lauda rientra in Formula Uno

GP 1 - SUDAFRICA (Kyalami)

E subito scoppia la grana, sotto forma di rivolta dei piloti contro la FISA e il suo Presidente, il francese Jean-Marie Balestre. Il "casus belli" è la superlicenza, ma dietro c'è la ribellione contro un sistema che impedisce ai piloti di pensarla diversamente da FISA e FOCA, la potente Associazione Costruttori di Formula 1 governata da Ecclestone.

Il fatto è degno di nota perché i piloti, all'unanimità, si "autosequestrano", standosene chiusi all'interno di un appartamento per un giorno e una notte.

Elio de Angelis intrattiene i compagni d'avventura suonando il pianoforte, altri scherzano in un clima di goliardia e di amicizia, ma l'atmosfera è tesa.

Poi finisce che si corre, ma dopo il Gran Premio ventinove piloti su trentuno si vedranno ritirare la superlicenza: vinceranno la battaglia, ma questo episodio fa capire di quale levatura (e carattere) sia l'alleanza Balestre-Ecclestone.

In mezzo a tanto discutere il Gran Premio passa quasi inosservato, ma è vinto da Alain Prost che con la sua gialla Renault turbo, dopo aver patito una sosta ai box per sostituire un pneumatico danneggiato, si scatena in una rimonta da paura, segna il giro più veloce e compie sorpassi al limite dell'impossibile, del tipo superare in rettilineo tre monoposto impegnate a loro volta in sorpassi reciproci.

Secondo è Carlos Reutemann su Williams, che precede l'altra Renault RE 30 B di René Arnoux partito in Pole. La MP4-1/B di Watson termina al sesto posto. Ma dov'è il rientrante Lauda? È quarto, a 32 secondi e 11 centesimi dal vincitore. Un ottimo inizio per l'ex Campione del Mondo, che ha saputo ammini-

strare una gara nella quale era partito con il 13° tempo, due file dietro al compagno di squadra.

C'è ora tutto il tempo per completare il lavoro sulle macchine, dato che il secondo appuntamento è previsto all'inizio della primavera in Brasile sul circuito di Rio de Janeiro.

2 - BRASILE (Rio de Janeiro)

Fa davvero un caldo eccezionale in Brasile e i piloti ne soffrono, tanto che qualcuno patisce dei veri e propri colpi di calore. E queste wing-car sempre più potenti affaticano il fisico molto più che in passato.

Le qualifiche premiano Prost, che guadagna la Pole precedendo di poco più di due decimi il canadese della Ferrari Gilles Villeneuve. Lauda è in terza fila, Watson in sesta.

Al via Villeneuve scatta da par suo e si porta in testa seguito da Piquet e Rosberg, ma è il brasiliano a concludere da vincitore la gara davanti al finlandese della Williams e a Prost. Watson è subito dietro, mentre Lauda si è dovuto ritirare alla ventiduesima tornata per i danni patiti in una collisione con Reutemann.

3 - USA OVEST (Long - Beach)

E siamo a Long-Beach, per il Gran Premio degli Usa-Ovest. Lauda aveva detto: "Aspettate quattro gare prima di giudicarmi". E alla terza è già in prima fila, dopo il Pole-man Andrea de Cesaris con l'Alfa Romeo 182.

Watson un po' patisce il circuito, un po' soffre di problemi per tutto il week-end, tanto che si qualifica in settima fila e termina la gara settimo a un giro.

Quattro Gran Premi aveva detto Lauda? Era stato pessimista! Ne bastano tre e torna a vincere, zittendo d'un solo colpo quanti continuavano a nutrire dubbi. E che vittoria, perché ha fatto segnare pure il giro più veloce. Ma quel che più colpisce è che al termine del Gran Premio i suoi freni e le sue gomme sono ancora buoni per un terzo di gara, quando tutti gli altri arrivano con gomme e freni finiti. Questo ci dà la misura della grandissima sensibilità di questo pilota, un maestro nel capire e sfruttare la monoposto al limite senza mai affaticarla oltre. ▶



McLaren MP4-1 e 1B

Telaio - A nido d'ape in fibra di carbonio, costruito in collaborazione con la Hercules Incorporated. Questo telaio prevedeva soltanto 5 sezioni, in confronto ad un telaio convenzionale che ne aveva 50. Di alluminio era solo la struttura deformabile del muso. Il telaio era separato dalla carrozzeria. Aveva un passo di 264 cm, la carreggiata anteriore di 173 cm e la posteriore di 167 cm.

Aerodinamica - La veste aerodinamica fu definita su modelli in scala all'Istituto Marittimo di Feltham e sfruttava l'effetto suolo.

Sospensioni - Interne con ammortizzatori elicoidali montati sui triangoli tramite bilancieri con schema push-rod.

Motore - Ford-Cosworth DFV da 490 CV a 10.750 giri/min sviluppato dalla Nicholson-McLaren Engines, iniezione Lucas.

Cambio - McLaren/Hewland FGA 400, longitudinale, manuale a 5 rapporti. **Pneumatici** - Michelin.

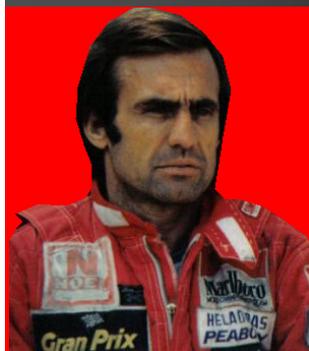
MP4-1B - F1 ad effetto suolo costruita sulla base del telaio MP4/1 (telai 2 e 4 ed i nuovi 5, 6 e 7) ma con maggiore rigidità. Barnard procedette lo studio in galleria del vento all'Istituto Nazionale Marittimo, utilizzando anche un tappeto mobile. Piccole modifiche furono apportate alle sospensioni. Il motore Ford-Cosworth DFV della Nicholson-McLaren Engines sviluppava 490 CV a 10.750 giri/min. Il cambio era un McLaren/Hewland, manuale a 5 rapporti



Nicholson-McLaren Engines

Il 1 gennaio 1973 la McLaren crea insieme a John Nicholson questa divisione motori per trattenerne il motorista al proprio servizio.

In quel periodo, la Cosworth vede crescere il numero dei clienti e le sue strutture non bastano più a reggere la costruzione e la revisione dei motori necessari. La produzione viene così subappaltata a sei aziende autorizzate, tra cui la Nicholson-McLaren Engines Ltd, controllata al 50% da John Nicholson e per l'altra metà dalla McLaren. In questo modo il team si crea una posizione di vantaggio rispetto ad altri costruttori, potendo controllare direttamente la produzione dei suoi motori. Il 1 novembre 1980 la Nicholson-McLaren Engines non entra a far parte della McLaren International e Mayer continua a detenere alcune quote in questa società.



Il Gran Premio del Brasile è l'ultima corsa in carriera per il "gaucho triste" Carlos Reutemann. Il pilota argentino aveva annunciato il ritiro al termine della stagione precedente, ma poi ci aveva ripensato ed era rientrato, salvo ripensarci ancora e abbandonare la Brabham dopo due gare.



foto: © www.zonazane.com

- Nella foto Keke Rosberg sulla Williams FW08 -

Nel 1982 la F1 rischia una spaccatura dagli esiti disastrosi. La politica sportiva avvelena l'ambiente mentre i regolamenti sono disattesi o aggirati. Cos'era successo? Alcune scuderie inglesi, per rimediare alla penuria di cavalli del loro Cosworth, avevano escogitato svariati trucchi. Williams si era spinto un po' più in là con una trovata fantasiosa: si trattava dei "serbatoi d'acqua per il raffreddamento dei freni". Erano inseriti, vuoti, nella monoposto all'inizio della gara. Al termine, prima delle verifiche, venivano riempiti con oltre 50 litri d'acqua. In questo modo la macchina rientrava nel limite minimo di peso, avendo però corso sotto peso per tutto il Gran Premio. A questa "invenzione" si era arrivati grazie ad una piega del regolamento che permetteva, a fine gara, di ripristinare i liquidi consumati, eccetto la benzina. Si intendeva, però, il lubrificante, l'olio del circuito freni e frizione e l'acqua di raffreddamento dei radiatori. Quei contenitori, invece, erano finiti a se stessi, non presentavano alcuna soluzione tecnica che permettesse l'afflusso del liquido refrigerante ai freni. Era un chiaro imbroglio, ma la poca consistenza della Federazione in rapporto alla potenza della F.O.C.A., rendeva difficile qualsiasi provvedimento. Esempio, al riguardo, la dichiarazione che un ammiccante Keke Rosberg rilasciò alla stampa: "Non dico che il sistema di raffreddamento sia utile per i freni, è utile per tutta la macchina e per il team". Tra gli altri espedienti c'era chi aveva inventato i sollevatori "per il cambio ruote", per aggirare l'obbligo dell'altezza minima da terra del fondo vettura aumentando l'effetto suolo oltre il lecito. Di qui la minaccia di andarsene dalla F1 da parte delle scuderie ligie al regolamento, che portò all'esclusione degli irregolari ad Imola.

che ed un'atmosfera di piombo in casa Ferrari.

5 - BELGIO (Zolder)

Il Circus si sposta ora a Zolder in Belgio: solo pochi minuti ancora e sarà la fine delle prove. Pironi ha fatto segnare un tempo di pochissimo inferiore a Gilles, che, scatenato, parte per ribadire la sua supremazia. Passa il tempo, ma la Ferrari n°27 non rientra: non rientrerà mai più. La vita di Gilles si è fermata contro un paletto delle reti di protezione che gli ha spezzato il collo. È l'otto maggio e la notizia rimbalza nei notiziari di tutto il mondo. È uno choc per tutto l'ambiente dello sport, qualcosa di paragonabile a quello che avverrà per Senna in quel drammatico week-end di Imola dodici anni dopo.

La Ferrari, in segno di lutto, ritira le proprie macchine. La gara viene vinta da Watson che bisca il successo McLaren di due settimane prima, quasi a rispondere a Lauda che c'è anche lui e che con lui dovrà fare i conti fino alla fine. E perché il discorso risulti sia più convincente, Watson fa segnare il giro più veloce, che per la cronaca è più lento di quattro secondi e mezzo rispetto alla Pole fatta segnare da Prost.

Niki termina terzo dietro Rosberg, ma è squalificato perché la sua monoposto è stata trovata sotto peso in verifica. Cosa era successo? Casualmente un addetto alle verifiche aveva scoperto un meccanico della McLaren intento ad introdurre nella macchina di Lauda un blocco di piombo del peso di otto chilogrammi avvolto in uno straccio. ▶

4 - SAN MARINO (Imola)

E veniamo ad Imola. La questione dei pesi ha di fatto creato una spaccatura nello schieramento (vedi nota n°2), tanto che non si presentano al via Williams, Brabham, McLaren, Lotus, March, Talbot-Ligier e Arrows. C'è invece Tyrrell, ma solo per riguardo alla sua prima guida: l'italiano Michele Alboreto. Si parte così con sole quattordici monoposto appartenenti (oltre a Tyrrell) a Ferrari, Alfa Romeo, Renault, Osella, ATS e Toleman. La prima fila è occupata dalle Renault con Arnoux in Pole, la seconda dalle Ferrari, con Villeneuve che stacca di un secondo e tre decimi il compagno Pironi. La terza fila è tutta italiana, con Alboreto (Tyrrell) e Giacomelli (Alfa Romeo).

Dopo una lotta serrata con Villeneuve, entrambe le gialle monoposto francesi alzano bandiera bianca: motore arrosto. Via libera, dunque, per le due Ferrari. Dal box del Cavallino viene esposto un cartello con scritto "slow", che significa "procedere con le posizioni acquisite".

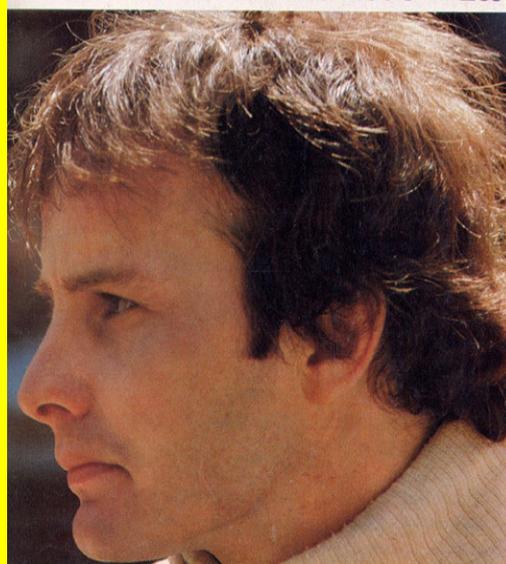
Villeneuve è in testa, ma ha le gomme usurate per l'aspra battaglia condotta contro Arnoux e Prost. Pironi, verso la fine, a sorpresa, quando Gilles non se l'aspetta, lo attacca e lo supera. Ne segue una lotta accanita, che in condizioni normali Villeneuve avrebbe vinto senza problemi. Ma con le gomme sulle tele non ce la fa a superare il compagno, che invece se ne era stato per tutta la gara dietro, tranquillo, ad aspettare gli eventi risparmiando gomme e macchina. Ma covando dentro di sé, probabilmente, il finale a sorpresa. E vince Pironi, ma è una vittoria senza gloria, che lascia uno strascico di polemiche



IL NOSTRO SPORT È IN LUTTO: ABBIAMO PERDUTO IL PIÙ VELOCE E IL PIÙ AMATO FRA I CAMPIONI

GILLES è volato via

ANNO XXI 11-18 maggio 1982 L. 1.600 N. 19 settimanale di automobilismo esce 5 martedì spedizione in abbonamento postale gruppo 870



Tratto da ExtraMAG n.2 "Tu chiamale se vuoi... emozioni" di Marco Nuvoli.

JODY SCHECKTER "Gilles mi mancherà per due motivi. Primo, lui era il pilota più veloce della storia delle corse automobilistiche. Secondo, lui era l'uomo più genuino che abbia mai conosciuto. Ma lui non se n'è andato. La memoria di quello che ha fatto sarà sempre qui"

GERARD BERGER "Abbiamo perso un amico, un pilota dal talento fuori dal comune, un ragazzo entusiasta che possedeva qualità che noi francesi definiamo "la joie de vivre". Penso che non verrà mai dimenticato"

MICHELE ALBORETO "Sono troppo triste per esprimere un'opinione. È la prima volta da quando corro che mi accade di perdere un collega, un amico, è terribile, terribile"

EDDIE CHEEVER Jr. "Si tratta della più grossa perdita che l'automobilismo sportivo potesse avere. Gilles era un pilota superbo, sempre al limite, che dava il massimo di se stesso sempre. Forse qualche volta andava anche oltre il limite. Di certo era l'immagine di quello che dovrebbe essere un pilota. Sono arrivato fra i primi sul luogo dell'incidente e la cosa mi ha sconvolto oltre ogni limite"

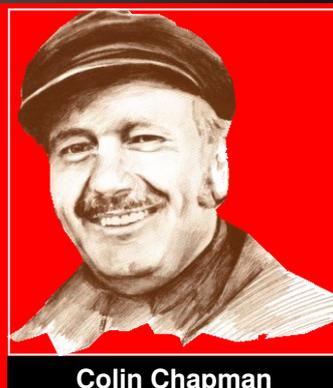
GP Long-Beach



**C126 C2
Double-Wing**

Nel tentativo di smuovere una Federazione sonnecchiante, al limite della complicità, a Long-Beach Forghieri inventò il doppio alettone. Mise sulla macchina di Villeneuve due alettoni posteriori uguali, uno davanti all'altro e sfalsati. Rispettavano ciascuno le dimensioni e le altezze imposte, ma di fatto la superficie alare raddoppiava. Era come avere un unico alettone di 190 cm anziché di 110. Regolamento alla mano, non stava scritto che l'ala posteriore dovesse essere una sola. Era una chiara provocazione, ma la Federazione ci mise due settimane prima di venire a capo e squalificare Villeneuve, togliendogli il terzo posto conquistato in gara. Sortì l'effetto desiderato: la Federazione, costretta ad intervenire, dovette rimediare anche alle omissioni in Brasile, squalificando Piquet e Rosberg, rispettivamente primo e secondo con macchine irregolari.

Il 1982 è anno di lutto. Oltre a Gilles Villeneuve e a Riccardo Paletti, scompare, giovedì 16 dicembre, a soli 54 anni, Colin Chapman. La sua scuderia era tornata alla vittoria con Elio de Angelis, ritrovando una competitività che dopo quattro anni di digiuno sembrava appannata. È anche l'anno



Colin Chapman

che fa suonare un campanello d'allarme: in un paio d'occasioni si sono visti incidenti che solo per fortuna non hanno causato vittime. A Zandvoort Arnoux finisce frontalmente contro le barriere. Meno male che sono protette da un'abbondante strato di pneumatici che attutiscono l'urto ed evitano fratture alle gambe del pilota, perché le wing-car, davanti, sono fragili. La necessità di ripulire le fiancate per creare l'effetto suolo, ha obbligato i progettisti ad avanzare di molto il posto di guida, con il risultato che la pediera si trova pericolosamente oltre l'asse anteriore. In Francia la monoposto di Jochen Mass, dopo un contatto con la Arrows di Mauro Baldi, vola tra gli spettatori, causando fortunatamente "solo" dodici feriti.

A Detroit debutta la Brabham con motore BMW turbo a quattro cilindri il cui monoblocco è derivato dalla berlina BMW 1500 di serie. La porta in gara Piquet, mentre Patrese conserva la vecchia vettura. La nuova monoposto si rivela scorbutica da domare e il circuito cittadino non è il più idoneo per le macchine sovralimentate. Piquet, complice una serie di circostanze sfortunate, non riesce a qualificarsi.

Complice lo stop imposto dopo cinque giri per rimuovere le macchine di de Angelis, Guerrero e Patrese incidentate, Prost balza in testa, ma la sua corsa dura poco. Si deve arrendere per il classico guasto al componente da due soldi: la pompa della benzina.

Alla fine vince Watson, che corona una rimonta strepitosa grazie ad un'azzecata scelta di gomme. Sarà la corsa delle sorprese, perché l'"americano di Roma" Eddie Cheever (Talbot Ligier-Matra) è sul secondo gradino del podio e precede Didier Pironi su Ferrari. E Lauda? Ha abbandonato per incidente al 40° giro.

La vittoria consente a Watson di portarsi in testa al Mondiale con 26 punti e alla McLaren di rafforzare il predominio tra i Costruttori, con dieci lunghezze su Ferrari e Williams appaiate.

foto: © Motor Sport



John Watson vince il GP di Detroit

8 - CANADA' (Montreal)

Passa una settimana e le vetture sono di nuovo in pista, questa volta in Canada sul circuito di Montreal da poco intitolato a Gilles Villeneuve.

In Pole è Pironi, con una Ferrari 126 C2 in crescita di prestazioni ed affidabilità. La scuderia di Maranello continua a correre con una sola monoposto: ancora non è stato designato chi dovrà sostituire lo scomparso Villeneuve.

Al via la tragedia: Pironi spegne il motore. Guerrero si avvede all'ultimo momento del braccio alzato del pilota francese e, pur urtandolo, riesce in qualche modo a limitare i danni. La Ferrari viene però spostata dall'urto ed è così centrata in pieno dalla Osella di Riccardo Paletti, che aveva la visuale coperta in quell'istante. L'urto è violentissimo e la morte di Paletti istantanea. La corsa viene sospesa e c'è una seconda partenza. Pironi prende il via con il muletto che presenta problemi di ▶

6 - MONACO (Montecarlo)

Il 23 maggio si corre nel circuito-salotto. Stiamo parlando, ovviamente, di Montecarlo. Ed ogni volta che le Formula Uno tornano a far sentire il loro boato amplificato dai palazzi, dai muri, dai guard-rail, la mente va indietro nel tempo. Va alle imprese degli eroi degli anni Cinquanta, al tuffo nel porto di Alberto Ascari, alla tragedia di Lorenzo Bandini, al record di cinque affermazioni di Graham Hill, insomma a tutto ciò che ha contribuito a rendere dramma e leggenda la corsa nel Principato. Siamo nel mondo del jet-set internazionale: personalità, attrici famose e bellissime, ex-piloti e personaggi che hanno scritto la storia dell'automobilismo, fanno da cornice ai piloti e ai meccanici che si affannano attorno alle monoposto.

In Pole ci va Arnoux affiancato da Patrese, su Brabham-Ford BT 49. Montecarlo non porta (per ora) fortuna al duo McLaren, che deve accontentarsi di una partenza in quinta fila (Watson) e in sesta (Lauda). In gara le cose non migliorano: Watson abbandona al 35° giro per una perdita d'acqua e Lauda lo segue ventun giri dopo con la pressione olio a zero.

Questa corsa resterà negli annali per il finale rocambolesco: Prost è in testa, ma a tre giri dal termine inizia a piovere violentemente. Il francese sbanda all'uscita della chicane del porto distruggendo la macchina. Patrese passa al comando, ma è autore di un testa coda al Loews e gli si spegne il motore. Primo è ora Pironi, ma resta fermo in mezzo al tunnel senza benzina. Potrebbe essere la volta buona per l'Alfa Romeo, ma l'urlo di gioia si strozza in gola a Chiti&C. perché de Cesaris resta a secco. Insomma, chi vince? Patrese, che in mezzo a tutta questa confusione è riuscito a rimettere in moto e a ripartire.

A questo punto la parola passa alla Classifica. Prost è in testa con 18 punti seguito da Watson a 17 e da Pironi a 16. Lauda è sesto con 12. Sono tutti lì, in un fazzoletto e i giochi sono apertissimi. Nel Mondiale Costruttori la McLaren comanda con 29 punti e precede di sette lunghezze il duo Renault-Ferrari. Non male, considerando le previsioni d'inizio Campionato.

7 - USA WEST (Detroit)

Si ritorna ora oltreoceano, a Detroit, capitale mondiale dell'automobile. Il circuito cittadino somiglia a Montecarlo nella conformazione, ma non ne ha nemmeno lontanamente il fascino. A detta dei piloti, però, è più impegnativo. La Renault ha fatto l'abbonamento alla prima fila e Prost è in Pole. La MP4/1B, invece, non sembra digerire i circuiti cittadini, tanto che Lauda occupa la decima posizione in griglia, Watson addirittura la diciassettesima. In gara, però, le cose cambiano.

In Olanda Piquet termina il Gran Premio con...un male alle braccia terribile. Le wing-car stanno diventando sempre più affaticanti, tanto che la Federazione, constatati i potenziali pericoli per l'incolumità dei piloti in caso di cedimento di una minigonna e per ridurre lo stress fisico che sta raggiungendo livelli allarmanti, le bandirà a fine stagione. Sarà questo il motivo che costringerà un ancora poco allenato Patrick Tambay, subentrato dopo la morte di Villeneuve, ad una partecipazione a singhiozzo a causa degli insopportabili dolori al collo causati dalle sollecitazioni imposte dalla forza centrifuga. Alcuni piloti ricorrono ad una catenella per bloccare la testa durante le curve. È soprattutto il picco improvviso di accelerazione laterale in entrata curva (le wing-car hanno un ingresso molto brusco) a determinare l'affaticamento. E qualcuno non ce la fa. Negli ultimi giri si vedono piloti che in curva inclinano la testa dal lato opposto, proprio perché i muscoli hanno ceduto.



- Nella foto la partenza del GP di Gran Bretagna -

Al Gran Premio d'Inghilterra accade un episodio che li per li passa quasi inosservato, ma che è destinato a fare storia e a cambiare il volto della F1. Bernie Ecclestone scopre che, partendo con i serbatoi poco carichi di benzina, il divario di velocità nei confronti di chi parte con il pieno è tale da colmare il gap temporale necessario per fermarsi e rifornire. Piquet parte quindi con metà serbatoio, scatta in testa e comincia a macinare secondi su secondi di vantaggio, ma la sua corsa si ferma al nono giro. La pompa dell'acqua ha ceduto. L'appuntamento con la nuova tattica, che si rivelerà vincente, è solo rimandato.



foto: © Sutton Images

- Nella foto Alain Prost nel GP di Francia -

Il 1982 è l'anno dei "disubbidienti". Dopo Pironi a Imola, è Arnoux in Francia ad infischiarne di un ordine di scuderia, ma in una circostanza diversa e per motivi molto più comprensibili. Mentre a Imola era Villeneuve ad essere in testa e l'ordine del box Ferrari era di mantenere le posizioni acquisite, a Le Castellet è Arnoux in prima posizione. Eppure la Renault ordina al suo alfiere di cedere il passo (e la vittoria) a Prost, che è più avanti in Classifica Piloti. René non ci sta e vince con ben diciassette secondi di vantaggio sul compagno. Dovrebbe essere festa per la Casa francese che ha messo a segno una doppietta in casa, ma ai box tira invece aria di tempesta. Prost pone l'out-out: "O io o lui in squadra". E difatti, nella stagione successiva, Arnoux correrà per Ferrari.

► accensione, ma termina ugualmente secondo dietro Piquet che è riuscito ad addomesticare la sua Brabham-BMW turbo. Sul terzo gradino del podio c'è Watson, mentre Lauda si è dovuto arrendere al 17° giro con la frizione in panne.

Il pilota di Belfast comincia a crederci in questo Mondiale, che coronerebbe un sogno inseguito caparbiamente sin dal 1976, quando si tagliò la barba per festeggiare la prima vittoria iridata. Sarà l'anno buono?

9 - OLANDA (Zandvoort)

Con queste speranze il team McLaren si avvia verso Zandvoort, dove i piloti Renault, tanto per cambiare, occupano la prima fila con Arnoux in Pole. Seguono Piquet e Pironi che precedono a loro volta Lauda e il nuovo ferrarista, il francese Patrick Tambay. Non buona la qualifica di Watson, in sesta fila, ma "Wattie" (così è soprannominato) ci ha abituati a rimonte spettacolo.

In gara la scarsa affidabilità e un incidente tolgono di gara le monoposto francesi, facilitando la vittoria di Pironi che conduce la corsa dall'inizio alla fine. Il giro più veloce è però di Warwick, con la Toleman motorizzata dal quattro cilindri turbo di Brian Hart. Il podio è completato da Piquet e Rosberg che precedono Lauda e Daly. La speranza di una rimonta di Watson è frustrata: termina nono, preceduto da Tambay. La McLaren è ancora prima nei Costruttori, con undici punti di sicurezza sulla Ferrari. Che sia la volta buona? Dopotutto l'arma migliore della McLaren è l'affidabilità e in un Campionato incerto come questo è importante incamerare più punti possibile.

foto: © Daily Mail



Niki Lauda vince il GP di Gran Bretagna

10 - G. BRETAGNA (Brands-Hatch)

Ne è ben cosciente Lauda che a Brands-Hatch, dopo una partenza dalla terza fila, va a vincere davanti a Pironi e Tambay, che conquista i primi punti iridati in carriera. De Angelis, con una gara accorta, porta al quarto posto la Lotus. Giro più veloce per Brian Henton, su Tyrrell-Ford. È la seconda vittoria per Lauda, un risultato che appiana il ritiro di Watson per un testa coda al secondo giro. La lotta per il Mondiale Costruttori, tuttavia, sembra favorire Maranello. La 126 C2 non solo

sta diventando la macchina più veloce del lotto, ma, contrariamente alle Renault sempre afflitte in quella stagione da qualche problema, si rivela affidabile.

Brands-Hatch segna una svolta anche nella Classifica Piloti, con Pironi che ne prende la testa avendo cinque punti di vantaggio su Watson e undici su Lauda, salito in terza posizione. La lotta per il Mondiale, come spesso è accaduto negli anni passati, si sta restringendo sempre più a Ferrari e McLaren, con la scuderia inglese che mantiene la testa per nove punti. Più lontana la Williams, che precede la Renault.

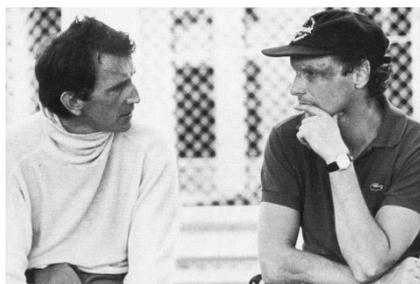
Un paio di dati statistici: gli iscritti al GP d'Inghilterra sono trenta, dei quali ventisei prendono la partenza. Ma arriveranno solo in dieci e questo dà la misura di quanto sia importante disporre di una monoposto che regge fino alla fine.

11 - FRANCIA (Le Castellet)

Passa una sola settimana e il teatro si sposta in Francia, sul circuito di Le Castellet. Arnoux fa la Pole, davanti a Prost, Pironi e Patrese. Le prime tra le aspirate sono le Alfa Romeo, appaiate in quarta fila. Dietro a loro ci sono Lauda e Rosberg, mentre Watson ha il dodicesimo tempo. Le Brabham ripetono l'esperimento del rifornimento (vedi nota n°7) e infatti, dopo il via, superano entrambe le due Renault. Ma la loro corsa dura poco: motore ko per entrambi.

L'aria di casa fa bene alle gialle monoposto francesi che qui realizzano una doppietta, pur avvelenata dalla polemica della quale parliamo nella nota n°8.

A questo punto della stagione il dominio delle monoposto sovralimentate è tale da indurre allo sconforto i piloti degli aspirati. "Le vetture turbo sono di un altro pianeta" - afferma sconsolato Rosberg. Invano la Williams tenta la strada del reclamo: si scopre, infatti, che le minigonne della Renault sono state sigillate con del nastro adesivo, cosa vietata. Ma il reclamo giunge a tempo scaduto da pochi minuti e non viene neppure preso in considerazione dai Commissari francesi. La Francia non porta fortuna neppure al duo McLaren. Lauda termina ottavo, Watson si ritira per il distacco di un cavo batteria. ►



- John Watson e Niki Lauda -
Fin dall'inizio della stagione Watson, pilota veloce, duro e determinato, ha sempre affermato di non temere la guida e la velocità di Niki Lauda, ma bensì l'abilità politica dell'austriaco.

► 12 – GERMANIA (Hockenheim)

Hockenheim dovrebbe sancire la presa di posizione definitiva in testa alla classifica per Didier Pironi e la sua Ferrari 126 C2. La pista è l'ideale per le monoposto turbo che, oltre al vantaggio di una migliore accelerazione, dispongono di una velocità massima nettamente superiore. E sui lunghi rettilinei della pista tedesca non è vantaggio da poco.

Il giorno delle qualifiche, però, piove. La visuale è incerta e le monoposto, si sa, sollevano montagne d'acqua dietro di loro. Sta di fatto che Pironi (che detiene la Pole) non scorge la Renault di Prost che sta rallentando per rientrare ai box e la tampona violentemente. È un urto analogo, nella dinamica, a quello di Villeneuve a Zolder. La monoposto vola e ripiomba violentemente sull'asfalto. Pironi ne esce vivo, ma con le gambe maciullate, che solo grazie ad un miracolo di chirurgia, alla sua forte fibra e ad una volontà d'acciaio nel sottoporsi a nuovi interventi per recuperare l'integrità compromessa, non gli saranno amputate. La sua carriera in F1, però, è chiusa per sempre. In gara, con una condotta accorta, l'altro ferrarista Patrick Tambay vincerà il suo primo Gran Premio ed inizierà una scalata che lo porterà, anche se ha iniziato molto dopo gli altri, addirittura a poter teoricamente insidiare il vertice della Classifica.

Niente punti per i nostri in Germania, anche perché Watson ha corso da solo. E gli è andata male per il cedimento di una sospensione nel corso del 36° giro. Forse non sarebbe stato male cambiarla dopo l'escursione sull'erba patita da "Wattie" durante il warm-up del mattino a seguito del bloccaggio delle ruote in frenata. Ma che cos'è successo a Lauda che non è presente in griglia? Durante le prove Niki aveva sbattuto dopo essere stato urtato dalla March di Rupert Keegan. Il fatto di non aver tolto le mani dal volante al momento dell'impatto gli causa una distorsione al polso che gli pregiudica la partecipazione al Gran Premio.

13 – AUSTRIA (Zeltweg)

L'Austria è però vicina e la voglia di lottare per il Titolo c'è. Pironi è in testa con 39 punti, ma è fuori gioco. Watson segue con 30, Rosberg di punti ne ha 27, 25 Prost, 24 Lauda. Questi sono i piloti che ragionevolmente possono ancora aspirare al Titolo, perché i punti da assegnare sono trentasei. Tra i Costruttori la Ferrari ha 61 punti contro i 54 della McLaren e queste due sono le squadre che possono giocarsela fino in fondo. Gli altri sono tutti troppo lontani: Williams è a quota 40, Renault a 38.

In Austria sono le Brabham di Piquet e Patrese (nell'ordine) ad occupare la prima fila, seguite da Prost e Tambay. Lauda è in quinta fila, Watson in nona. La gara è vinta da Elio de Angelis su Lotus-Ford, che batte in volata Rosberg e la sua Williams. Il passaggio sul traguardo del pilota italiano è salutato da Colin Chapman alla sua maniera, lanciando il cappellino in aria. Sarà per lui, però, l'ultima volta.

Lauda chiude al quinto posto e meglio di così non può fare: la sua MP4/1B, poco a suo agio lungo i curvoni di Zeltweg, almeno taglia il traguardo dietro alla Ferrari di Tambay, mentre Watson chiude al 44° giro con il motore surriscaldato.

14 – SVIZZERA (Digione)

Dall'Austria alla Svizzera il passo è breve, anche se, a onor del vero, il Gran Premio non si corre in terra elvetica ma a Digione, in Francia. Le corse in Svizzera, si sa, sono vietate.

Niki è autore del quarto tempo in prova, John segna solo l'undicesimo. In gara, vinta da Keke Rosberg, Niki si classifica terzo alle spalle di Prost mentre Watson vede allontanarsi le speranze iridate dopo aver danneggiato una minigonna nel tentativo di superare Patrese. Finirà tredicesimo a due giri, dopo una sosta ai box per sostituirla.

A Digione non c'è alcuna Ferrari al via. Tambay, rimasto solo a difendere i colori di Maranello, non può partecipare per i dolori al collo causati dalle sollecitazioni imposte ai piloti da queste monoposto-ala. E lui, poco allenato, ne risente più degli altri.

15 – ITALIA (Monza)

La Ferrari si appella ad una sua vecchia conoscenza, l'italo-americano Mario Andretti che si presenta nel modo migliore ai suoi tifosi a Monza. Arriva e fa la Pole davanti a Nelson Piquet. Tambay, rientrato, si piazza al terzo posto e precede Patrese. Dietro di loro c'è il duo Renault mentre Lauda e Watson si piazzano in griglia in decima e dodicesima posizione. Le MP4/1B mancano di trazione all'uscita delle varianti, problema che permane per tutto il week-end. La gara sarà vinta da Arnoux davanti a Tambay e Andretti. Watson giunge quarto ed è l'unica McLaren al traguardo, dato che Lauda ha abbandonato al 21° giro per noie ai freni.

16 – USA (Las Vegas)

Si giunge così a Las Vegas, la città delle follie dove tutto è esagerato, dove tutto può accadere. In classifica Rosberg (che non ha preso punti a Monza), guarda tutti



GP Las Vegas 1982 - Box McLaren

dall'alto dei suoi 42 punti. Dietro di lui, ma ancora in corsa a quota 33, Watson ha in realtà ancora davanti...Pironi.

Il Mondiale 1982 è destinato quindi a chiudersi con una volata finale tra la Williams di Rosberg e la McLaren di Watson. A Las Vegas le solite Renault, colonizzano la prima fila, con Prost in Pole. Alboreto e Cheever, con una qualifica strepitosa, occupano la seconda fila davanti a Patrese e a Rosberg. Tambay si qualifica in quarta fila accanto ad Andretti, ma la recrudescenza dei problemi fisici, che non ha potuto curare a fondo, lo costringe a dare forfait.

Watson, teso durante le prove, è autore di una serie di testa-coda e non riesce a fare meglio della nona posizione in griglia, anche se il suo tempo non è affatto male, dato che è indietro di un solo decimo rispetto al rivale finlandese. Il fatto è che sono tutti in un battito di ciglia e sarà dura rimontare. Un Lauda incolore (parte due file più indietro), difficilmente riuscirà ad aiutarlo.

Come finirà? La gara è vinta da Michele Alboreto su Tyrrell che conquista la sua prima vittoria iridata. Secondo, dopo la solita caparbia rimonta, è Watson. Una bella gara, indubbiamente, grazie alla quale Wattie si issa al secondo posto Mondiale alla pari con lo sfortunato Pironi. Rosberg, con il quinto posto di Las Vegas, è il nuovo Campione del Mondo e passerà alla storia per essere arrivato al Titolo avendo vinto una sola volta.

In realtà ha disputato delle bellissime gare, a volte lottando con il coltello tra i denti, pur patendo anche lui la penuria di cavalli del suo V8 aspirato.

Lauda, ritiratosi al 53° giro per un calo della pressione olio, si ferma a quota 30 chiudendo l'annata del rientro con una buona quinta posizione.

La Ferrari, pur avendo sofferto la perdita di due piloti e malgrado le numerose assenze forzate, si aggiudica il Campionato del Mondo Costruttori superando la McLaren, seconda con una vittoria in più, ma con molti piazzamenti in meno che alla fine hanno fatto la differenza. ►

STAGIONE 1982



Riflessi
d'arancio

McLaren International



Il 1° novembre 1980 avviene la fusione tra la McLaren Racing e la "Project Four Racing" di Ron Dennis; insieme a John Barnard e Chrichton Brown e con l'appoggio finanziario della Marlboro, nasce la "McLaren International".

Fermo restando la sede di Colnbrook, Dennis e Barnard si insediano a Woking presso uno stabilimento sulla Boundary Road. Da questo momento la sigla che caratterizza i modelli prodotti dalla McLaren International è "MP4" (McLaren Project 4 o Marlboro Project 4). A Mayer resta la McLaren Engines e a Nicholson la Nicholson-McLaren Engines.



Nel novembre 1981 la produzione ed il reparto dirigenziale si spostano nella nuova sede di Woking, sull'Albert Drive.

Nel dicembre del 1982 Mayer lascia nelle mani di Ron Dennis e John Barnard il suo 45% della McLaren International così come fa anche Tyler Alexander con le sue quote.

Dal 1981 al 2004 - McLaren International Ltd
Unit 22, Woking Business Park, Albert Drive
Woking - GB - Surrey GU21 5JY

©&® Questo è un prodotto gratuito, creato per i fan e senza alcun scopo di lucro. Marchi, loghi, link e immagini appartengono ai rispettivi proprietari. In caso di violazione dei diritti di un copyright per immagini, link, loghi, nomi o altro, per informazioni, reclami e segnalazioni: magazine@tuttomclaren.it

► Per Ron Dennis e Teddy Mayer il 1982 ha segnato un importante passo avanti che traghetta la McLaren International verso acque più tranquille. Pur penalizzata da un motore aspirato, la MP4/1B ha prevalso in Classifica Costruttori sulla più potente Renault grazie all'affidabilità, vero punto debole delle monoposto transalpine che in ben otto Gran Premi su sedici non hanno preso punti. E in due occasioni, una con Watson e l'altra con Lauda, la monoposto inglese ha fatto segnare il giro più veloce in gara.

Per John Watson resta il rimpianto di una stagione che avrebbe potuto coronarlo Campione, mentre per Niki Lauda il 1982 ha emesso un importante verdetto: il due volte Campione del Mondo c'è. Ha vinto due Gran Premi tacitando chi ne aveva messo in dubbio la capacità di rientrare con prestazioni immutate rispetto al passato. E ha garantito alla McLaren quello sviluppo costante grazie al quale la monoposto è rimasta competitiva durante tutta la stagione. Ma il 1982 segna anche una decisa svolta nella compagine inglese. Poco prima di Natale Ron Dennis e John Barnard rilevano la quota societaria in possesso di Teddy Mayer (il 45%) e di Tyler Alexander, che escono così dalla McLaren.

La parte storica della scuderia fondata

da Bruce McLaren con quattro amici se ne va.

Come sono cambiate le cose da quel lontano 1968, anno del primo trionfo in un Gran Premio iridato. C'erano Bruce, Teddy, Phil, Tyler attorno a quel tavolo a Colnbrook. Ron Dennis non c'era ancora, lavorava come meccanico alla Brabham. Ma c'era Denny Hulme, fidato compagno di squadra, a rendere granitica la coalizione tra quegli uomini votati alle competizioni. Certo il futuro è più roseo ora: si parla dell'arrivo della Tag-Porsche che fornirà il motore turbo. Le prospettive economiche sono più importanti grazie agli accordi stipulati da Dennis con importanti partner, ma la poesia dell'età eroica e romantica se ne va con Tyler Alexander e con Teddy Mayer, che rinunciò alla carriera forense per sostenere e condividere con Bruce un sogno divenuto realtà.

La stagione appena conclusa è da mettere in cornice per i colori italiani. Vincono Patrese, Alboreto e de Angelis e si mettono in luce Cheever, Giacomelli e de Cesaris, questi ultimi spesso protagonisti in qualifica con la loro Alfa Romeo 182. Debuttero Mauro Baldi (Arrows-Ford) e Teo Fabi (Toleman-Hart), fratello maggiore del neo Campione d'Europa di Formula Due, Corrado.

Dario Mella



Bruce McLaren, Tyle Alexander, Teddy Mayer, Phil Kerr